

**Préfecture de Paris** Direction de l'urbanisme, du logement et de l'équipement  
**Préfecture de Seine-et-Marne** Direction du développement durable et de l'aménagement  
**Préfecture de Seine-St-Denis** Direction des actions interministérielles et du dévelop<sup>t</sup> durable

Arrêté interpréfectoral n° 2007-296-2 du 23 octobre 2007

## **Enquêtes publiques conjointes**

**du 19 novembre au 21 décembre 2007**

*relatives au projet de :*

# **Liaison ferroviaire Charles-de-Gaulle Express**

## **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Président :	Yves Egal
Membres titulaires :	Isabelle Dutailly
	Jacky Hazan
Membre suppléant	Jean-Yves Taillé

désignés par le président du Tribunal administratif de Paris le 4 octobre 2007

*remis le 18 avril 2008*

## RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>3</b>
1.1	OBJET ET NATURE DES ENQUÊTES .....	3
1.2	CADRE JURIDIQUE DES ENQUÊTES .....	3
1.3	DESCRIPTION DU PROJET .....	3
	<i>Travaux.....</i>	<i>3</i>
	<i>Objectifs.....</i>	<i>4</i>
	<i>Modèle économique.....</i>	<i>5</i>
<b>2</b>	<b>ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>6</b>
2.1	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE .....	6
2.2	DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....	7
	<i>Déroulement des permanences des commissaires enquêteurs.....</i>	<i>7</i>
	<i>Réunion publique.....</i>	<i>9</i>
	<i>Clôture de l'enquête .....</i>	<i>9</i>
	<i>Conclusion du déroulement de l'enquête .....</i>	<i>9</i>
<b>3</b>	<b>ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS .....</b>	<b>10</b>
3.1	MÉTHODE .....	10
3.2	ANALYSE QUANTITATIVE DES OBSERVATIONS ET DES THÈMES ABORDÉS .....	11
	<i>Les registres et les courriers .....</i>	<i>12</i>
	<i>Le registre électronique.....</i>	<i>13</i>
	<i>Répartition géographique des interventions.....</i>	<i>13</i>
3.3	LES AVIS .....	14
3.4	LES THÈMES ABORDÉS .....	14
<b>4</b>	<b>RÉPONSES AUX OBSERVATIONS PAR THÈME.....</b>	<b>15</b>
4.1	LA PRIORITÉ AU RER B (PROJET RER B NORD+) .....	15
4.2	L'ENFOUISSEMENT PORTE DE LA CHAPELLE .....	18
4.3	LE BRUIT, LES NUISANCES.....	24
4.4	CAP 18.....	27
4.5	LE CHOIX DE LA GARE DE L'EST .....	30
4.6	LA RENTABILITÉ DU PROJET .....	36
4.7	LE MODÈLE ÉCONOMIQUE.....	40
4.8	LES TRAFICS FRET ET TER.....	48
4.9	LES ZONES AGRICOLES.....	52
4.10	L'INFORMATION .....	57
4.11	AUTRES THÈMES .....	59
	<b>ANNEXES .....</b>	<b>62</b>

# 1 GÉNÉRALITÉS

## 1.1 *Objet et nature des enquêtes*

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison ferroviaire directe Charles-de-Gaulle Express entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (gare CDG 2), dont le maître d'ouvrage est le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD), représenté par la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF). Ce projet sera dénommé CDG Express dans le rapport et les conclusions qui suivent.

L'enquête préalable à la DUP du projet CDG Express a été organisée conjointement avec

- une enquête publique sur les impacts environnementaux et travaux réalisés au titre de la rubrique 9 (voies ferrées) de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement relatif aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- quatre enquêtes sur la mise en compatibilité des PLU de Paris et de Mitry-Mory et des POS du Bourget et de Tremblay-en-France.

Conformément à l'arrêté interpréfectoral (article 11), le présent rapport est commun à toutes les enquêtes. Il eût été difficile de faire autrement, car les observations ont, bien souvent, été portées dans les registres sans tenir compte de l'enquête à laquelle était attaché chaque registre. De plus, les thèmes abordés dans les observations correspondaient souvent à deux ou trois enquêtes (DUP, Impacts environnementaux, voire Mise en compatibilité de POS/PLU) et pouvaient donc être portés sur plusieurs registres, ce qui a d'ailleurs été fait quelquefois. Par exemple, le bruit et les nuisances sont des impacts environnementaux, mais il faut aussi les prendre en compte dans l'enquête sur la DUP, comme élément négatif à mettre en balance avec les avantages du projet.

Les courriers ne précisaient pas forcément à quelle enquête ils correspondaient et les courriels correspondaient souvent à la fois à l'enquête DUP et à l'enquête Impacts environnementaux, quel que soit le thème que le correspondant avait mentionné dans la fiche à remplir sur le site Internet de la DREIF. Le rapport recense et analyse donc toutes les observations, courriers et courriels, et y répond.

Par contre, conformément au même article 11 de l'arrêté interpréfectoral, les conclusions sont rendues dans un document séparé, dans lequel une conclusion est donnée pour chacune des enquêtes menées.

## 1.2 *Cadre juridique des enquêtes*

Le projet CDG Express doit prendre en compte les textes suivants :

- la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, notamment son article 22-V,
- le décret n°2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs entre l'aéroport CDG et Paris, et pris en application de l'article 22-V de la loi du 5 janvier 2006,
- le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 1994, ainsi que, par anticipation, le projet de nouveau SDRIF soumis à enquête en 2007, et dont le rapport d'enquête n'est pas encore rendu début avril 2008,
- le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF).

## 1.3 *Description du projet*

### **Travaux**

CDG Express est une liaison ferrée d'environ 32 km, joignant la gare de l'Est à Paris et la gare CDG2 sous le terminal 2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle (CDG) à Roissy.

A partir de la gare de l'Est, deux voies rejoignent la ligne de la Plaine-Hirson au sein du faisceau de voies ferrées en provenance de la gare du Nord, par la "virgule", constituée par un nouvel ouvrage

souterrain de 700 m jusqu'à la gare marchandises Chapelle-Charbon, puis par la voie existante empruntant le Pont soudé sur le boulevard Ney et le Pont National sur l'avenue de la Chapelle. A partir de Mitry-Mory, la liaison utilise deux voies nouvelles créées, à l'ouest, en remblai le long de la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion existante pour rejoindre Paris-CDG. Enfin elle passe sous la plateforme aéroportuaire par un nouvel ouvrage souterrain d'une longueur de 400 m pour rejoindre la gare CDG2, où les trains arriveront sur les voies du RER B, face aux rames du RER B, mais après que la gare aura été scindée en deux parties bien séparées et que les quais auront été allongés. De ce fait les trains de CDG Express utiliseront la partie de la gare CDG2 actuellement utilisée pour le garage des RER.

Environ 7 km de doubles voies nouvelles sont prévues, ainsi que divers aménagements : renforcement de deux sous-stations d'alimentation électrique de la ligne à Drancy et Mitry, construction de garages pour le RER B au niveau du Parc des Expositions de Paris-Nord à Villepinte et de la gare de Mitry-Claye à Mitry-Mory.

### **Objectifs**

CDG est le 2<sup>me</sup> aéroport européen et le 8<sup>me</sup> du monde pour le trafic de passagers. En 2006 près de 75 % des usagers de l'aéroport ont utilisé la voie routière, pour seulement 28 % qui ont utilisé le train (RER B, TGV). Environ 35 % des voyageurs à l'origine ou à destination de l'Ile de France ont privilégié le taxi, malgré l'importance du trafic routier et le risque de congestion de celui-ci.

Selon un rapport du Conseil économique et social régional d'Ile de France de 2001, « sur 100 passagers aériens, 35 à 38 sont en correspondance entre deux avions, 3 à 4 avec un TGV, et donc environ 60 ont une origine ou une destination locale dont 45 de ou vers Paris. Dans les dix ans à venir, les correspondances avions pourraient être ramenées vers 30 %, celles avec TGV croître vers 10 % et les origines-destinations locales demeurer autour de 60 % (...) A 55 millions de passagers totaux correspondent 24 millions pour Paris et à 60 millions de passagers totaux 27 pour Paris.

*Par comparaison, la part du rail à Heathrow, Gatwick, Francfort et Amsterdam est comprise entre 25 % et 29 %, celle des taxis entre 9 % et 20 %.*

*En revanche, la part de la voiture particulière (32 %) est plus faible à Roissy que pour les 4 aéroports étrangers où elle représente de 45 % à 60 %."*

Dans son projet de Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) soumis à enquête en 2007, le Conseil régional renouvelle son opposition de principe à ce projet (p.131). Dans leur avis les CCI rappellent pourtant que cette nouvelle desserte à haut niveau de service, projet entériné par l'État, constitue un enjeu majeur pour l'avenir de la région, son attractivité, son image de métropole d'affaires et pour le développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le 2<sup>e</sup> d'Europe.

*Au cours du débat public organisé par la Commission particulière du débat public pour une liaison ferrée entre Paris et CDG du 25 août 2003 au 15 décembre 2003, RFF (Réseau ferré de France) répondait : « La desserte par les transports en commun de l'aéroport de Roissy n'offre pas aujourd'hui de réponse satisfaisante aux attentes des passagers aériens qui les utilisent. En effet, 80% de leurs déplacements se concentrent sur la route, participant ainsi à l'engorgement des autoroutes A1 et A3 et à la pollution atmosphérique et sonore que celui-ci génère. De plus, la mise en place de trains directs Paris-Roissy sur la ligne B du RER n'a pas répondu aux attentes des passagers aériens et a de surcroît pénalisé les usagers quotidiens de cette ligne en réduisant sa capacité. Pour toutes ces raisons, les pouvoirs publics ont demandé aux établissements publics que sont RFF, la SNCF et ADP<sup>1</sup> d'étudier un projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et Roissy qui permette :*

- *d'opérer un transfert modal de la route vers le rail,*
- *de libérer de la capacité sur le RER B afin de le rendre sa vocation initiale, assurer les déplacements quotidiens domicile-travail,*

---

<sup>1</sup> dans le présent projet à l'enquête, le maître d'ouvrage est l'État, à travers le ministère MEDAD) et la Direction régionale de l'équipement d'Ile de France

- *d'améliorer l'accès à la plate-forme aéroportuaire, élément essentiel du dynamisme de la région Ile de France. »*

### **Modèle économique**

En page 5 de la Notice explicative – pièce C du dossier d'enquête (chap. 1 : justification du choix du projet et présentation), est précisé le modèle économique du projet CDG Express (*desserte directe, espaces suffisants pour les bagages, identification simple du service pour les passagers aériens*), par opposition au service public du RER B (*desserte fine, fréquences élevées pour les déplacements quotidiens*).

Cela implique des trains différents, ne s'arrêtant pas aux mêmes gares, et des voies qui peuvent être différentes.

Par ailleurs, *l'objectif de proposer une desserte dédiée et fiable, entre Paris et Paris CDG avec niveau de service élevé* implique un coût élevé, donc un prix élevé (puisque ce coût n'est pas pris en charge par la collectivité, par choix du CIACT<sup>2</sup> du 14 octobre 2005) et si possible des voies différentes, pour que les horaires des trains dédiés à la desserte de l'aéroport ne soient pas dépendants de ceux du RER B.

Le prix est déterminé par la cible, qui est constituée des actuels utilisateurs de l'automobile et surtout les taxis. Car, malgré l'existence du RER B, qui dessert les 3 terminaux de CDG (par une correspondance avec RoissyVAL pour CDG 1), près de 75 % des déplacements entre Paris et CDG s'effectuent par la route, notamment en taxis, qui viennent en trop grand nombre à CDG, contribuant ainsi à la relative pénurie de taxis à certaines heures dans Paris.

Or des dessertes ferroviaires dédiées, sur le même modèle économique que CDG Express, ont déjà été mises en place depuis la fin des années 1990 vers une quinzaine d'aéroports internationaux : Flytoget à Oslo, Arlanda Express à Stockholm, Heathrow Express à Londres, Airport Express à Hong Kong, Narita Express à Tokyo ou encore Air Train à New York . Ces dessertes ont conquis des parts de marché importantes attestant l'existence d'un réel besoin pour le type de service offert, et donc une pertinence de ce modèle économique.

Le modèle économique de CDG Express consiste en une somme de caractéristiques de vitesse, prix et confort, destinées à attirer une clientèle utilisant plutôt le taxi jusqu'à présent, malgré la présence d'une relation ferrée, entre la ville-centre de l'agglomération et son aéroport international (Paris et CDG en l'occurrence). Ces caractéristiques sont les suivantes :

- un trafic aérien international en forte croissance dans une économie mondialisée croissant sur le long terme, grâce à une ressource abondante en hydrocarbures, dont le prix n'augmente pas significativement, malgré leur épuisement inéluctable,
- une cible commerciale constituée principalement des utilisateurs de taxis entre Paris et CDG, recherchant un temps garanti, avec une capacité de payer le vrai prix du service, à condition que ce prix soit inférieur à celui de la course en taxi,
- une ligne ferrée rapide (20 minutes au maximum), des temps d'attente limités au quart d'heure,
- des trains directs, sans les aléas que peuvent apporter des arrêts nombreux, assurant une garantie de temps de trajet, donc sur des voies si possible différentes du RER B,
- des trains confortables (environ 400 places assises, avec place pour les bagages), assurant un service haut de gamme, différent de la ligne omnibus (RER B), avec donc des trains différents,
- une grande visibilité commerciale : publicité dans l'aéroport, un train toujours à quai au terminus, sur des quais dédiés au service, des horaires faciles à mémoriser (départs tous les quarts d'heure de 5h à minuit).

---

<sup>2</sup> Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

## 2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.1 Organisation de l'enquête

**Initiation de l'enquête** : sur demande du préfet de la région Ile de France, préfet de Paris, le président du tribunal administratif de Paris, M. Bernard Foucher, a désigné, par ordonnance du 4 octobre 2007 (enquête n°E07000037/75), les membres de la commission d'enquête.

Ceux-ci ont alors :

- tenu des réunions d'information avec la DREIF le 16 octobre et le 6 novembre, avec visite des lieux sujets aux aménagements les plus importants,
- pris connaissance du dossier d'enquête.

Le 23 octobre 2007, le préfet de la région Ile de France, préfet de Paris, le préfet de Seine-St Denis et le préfet de Seine et Marne ont pris l'arrêté interpréfectoral prescrivant les enquêtes conjointes du 19 novembre au 21 décembre 2007 dans des mairies concernées par le tracé du projet CDG Express, à Paris (X<sup>me</sup> et XVIII<sup>me</sup> arrondissements), en Seine et Marne (Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis) et en Seine-St Denis (St Denis, Aubervilliers, La Courneuve, Drancy, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Tremblay-en-France, Villepinte) et dans les services des préfectures de Paris (site Daumesnil), de Seine-St Denis (Bobigny et sous-préfectures du Raincy et de St Denis) et de Seine et Marne (sous-préfectures de Meaux et de Torcy).

**Publicité officielle** : un avis d'enquêtes reprenant les principaux points de l'arrêté interpréfectoral a été publié dans la presse, conformément à l'article 3 de cet arrêté :

**1<sup>ère</sup> parution** (15 jours au moins avant le début de l'enquête, soit avant le 19 novembre 2007)

- Le Parisien (édition de Paris) : 30 octobre 2007
- Le Parisien (édition de Seine et Marne Nord) : 30 octobre 2007
- Le Parisien (édition de Seine et Marne Sud) : 30 octobre 2007
- Le Parisien (édition de Seine-St-Denis) : 30 octobre 2007
- Aujourd'hui en France : 30 octobre 2007
- Le Monde : 30 octobre 2007
- Les Echos : 30 octobre 2007
- L'Humanité : 30 octobre 2007
- La Marne : 31 octobre 2007

**2<sup>me</sup> parution** (dans les 8 premiers jours de l'enquête, soit entre le 19 et le 27 novembre 2007) :

- Le Parisien (édition de Paris) : 19 novembre 2007
- Le Parisien (édition de Seine et Marne) : 19 novembre 2007
- Le Parisien (édition de Seine-St-Denis) : 19 novembre 2007
- Les Echos : 19 novembre 2007
- L'Humanité : 19 novembre 2007
- La Marne : 21 novembre 2007

En outre de nombreuses communications ont été faites dans la presse régionale sur le projet CDG Express bien avant le début de l'enquête, et le quotidien gratuit **20 minutes** du 19 novembre 2007 a fait mention de l'enquête, sans indiquer toutefois les lieux exacts et les dates des permanences.

**Affichage public** : un affichage de l'avis d'enquêtes publiques, semblable à celui publié dans la presse, a été réalisé dans les communes et arrondissements de Paris où avait lieu les enquêtes, au moins 15 jours avant le début de celles-ci et pendant toute sa durée.

**Paraphage des registres** : les registres ont été paraphés le 6 novembre par les commissaires enquêteurs avant leur envoi sur les lieux d'enquête.

## 2.2 Déroulement de l'enquête.

**Ouverture de l'enquête** : les registres correspondant aux enquêtes DUP et Impacts environnementaux, ainsi qu'un exemplaire du projet CDG Express ont été mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête dès le début de celle-ci.

**Site Internet** : parallèlement le projet a été mis en consultation sur le site Internet de la DREIF, à l'adresse suivante : [www.cdgexpress.equipement.gouv.fr](http://www.cdgexpress.equipement.gouv.fr). Le public pouvait déposer des observations par voie électronique, dans la rubrique dédiée aux enquêtes conjointes.

**Permanences des commissaires enquêteurs** : 17 permanences des commissaires enquêteurs se sont tenues dans 15 communes ou arrondissements de Paris, aux dates suivantes :

### A Paris

- |                                |       |             |    |               |
|--------------------------------|-------|-------------|----|---------------|
| ○ Mairie du X <sup>e</sup>     | lundi | 3 décembre  | de | 10h à 13h     |
| ○ Mairie du XVIII <sup>e</sup> | jeudi | 29 novembre | de | 16h30 à 19h30 |

### En Seine-et-Marne

- |                           |          |             |    |             |
|---------------------------|----------|-------------|----|-------------|
| ○ Mairie du Mesnil-Amelot | lundi    | 10 décembre | de | 16h30 à 18h |
| ○ Mairie de Mitry-Mory    | mercredi | 28 novembre | de | 14h à 17h   |
| ○ Mairie de Villeparisis  | mardi    | 18 décembre | de | 9h à 12h    |
|                           | samedi   | 15 décembre | de | 9h à 12h    |

### En Seine-Saint-Denis

- |                                |          |             |    |           |
|--------------------------------|----------|-------------|----|-----------|
| ○ Mairie d'Aubervilliers       | mercredi | 5 décembre  | de | 10h à 13h |
| ○ Mairie d'Aulnay-sous-Bois    | jeudi    | 13 décembre | de | 9h à 12h  |
| ○ Mairie du Blanc-Mesnil       | lundi    | 17 décembre | de | 14h à 17h |
| ○ Mairie du Bourget            | vendredi | 21 décembre | de | 14h à 17h |
| ○ Mairie de la Courneuve       | mardi    | 4 décembre  | de | 14h à 17h |
| ○ Mairie de Drancy             | vendredi | 23 novembre | de | 14h à 17h |
| ○ Mairie de St Denis           | lundi    | 19 novembre | de | 9h à 12h  |
| ○ Mairie de Sevran             | vendredi | 30 novembre | de | 14h à 17h |
| ○ Mairie de Tremblay-en-France | mercredi | 21 novembre | de | 14h à 17h |
|                                | samedi   | 8 décembre  | de | 9h à 12h  |
| ○ Mairie de Villepinte         | mardi    | 11 décembre | de | 14h à 17h |

## Déroulement des permanences des commissaires enquêteurs

### A Paris

- **Mairie du X<sup>me</sup>** : la permanence commençant à 10 heures, une personne était déjà là à l'arrivée de la commissaire enquêtrice qui a, par la suite, envoyé ses observations par courrier électronique. D'autres gens sont venus, notamment :
  - des membres des conseils de quartier du 10<sup>me</sup> arrondissement dont les questions portaient essentiellement sur l'aménagement des abords de la gare de l'Est
  - un représentant de CAP 18 qui s'étonnait d'avoir aussi peu d'information
  - un élu vert, monsieur accompagné d'une assistante et de photographes qui ont immortalisé l'événement... outre les remarques déposées dans le registre, il a soulevé quelques questions intéressantes (existence d'une clause de paysage par exemple) qui ne figurent pas dans ses observations écrites.
- **Mairie du XVIII<sup>me</sup>** : l'accueil dans cette mairie a été impeccable. Avant la permanence, monsieur le Maire du 18<sup>me</sup> avait rencontré, à sa demande, le président de la commission d'enquête ainsi que la commissaire enquêtrice qui devait assurer la permanence. L'objet de cette rencontre était d'exposer les remarques particulières de l'arrondissement concernant notamment la nécessité de l'enfouissement du CDG Express au niveau de la porte de la Chapelle pour rester cohérent avec les projets d'urbanisme du secteur. C'est au cours de cette rencontre qu'a été décidé l'organisation d'une réunion publique, une seule permanence semblant trop peu pour l'arrondissement. Au cours

de la permanence, plusieurs personnes sont venues, notamment des membres des conseils de quartier.

### **En Seine-et-Marne**

- **Mairie du Mesnil-Amelot** : mise à disposition d'une salle suffisamment grande.
- **Mairie de Mitry-Mory** : mise à disposition d'une salle suffisamment grande.
- **Mairie de Villeparisis** : mise à disposition d'une salle suffisamment grande.

### **En Seine-Saint-Denis**

- **Mairie d'Aubervilliers** : l'horaire choisi (10h00-13h00) ne s'est pas révélé judicieux. Les intéressés ne profitent pas de l'heure du repas et de surcroît à 13h00 il n'y a plus personne pour récupérer les registres qu'il a fallu dissimuler sous un comptoir d'accueil.
- **Mairie d'Aulnay-sous-Bois** : mise à disposition d'une salle dans le bâtiment des services techniques, lieu d'enquêtes non précisé dans les avis d'enquêtes ; de plus, par erreur, le président de la commission avait noté un horaire décalé d'une heure, ce qui, avec le détour par la mairie, l'a fait arriver avec plus d'une heure de retard. Il a eu néanmoins assez de temps pour écouter longuement la douzaine de personnes présentes.
- **Mairie du Blanc-Mesnil** : la permanence a été interrompue par un incident assez cocasse, qui a fait partir quelques personnes ; une alarme s'est déclenchée, obligeant tout le monde à sortir de la mairie... par la grande porte car il ne fallait pas prendre les issues de secours. La commissaire enquêtrice a accueilli quelques personnes, toutes plutôt défavorables au projet.
- **Mairie du Bourget** : dans le hall d'entrée affiche noyée dans un tourniquet à gauche donc pas visible directement alors que les baies vitrées regorgent d'annonces diverses. Réception du public sur une petite table au coin d'une vaste salle générale avec beaucoup de passages pour de nombreux services. Quelques réflexions désagréables du personnel communal qui trouvait « que l'on faisait trop de bruit » et à qui il a été répliqué qu'un petit bureau eut mieux convenu (en revanche gentillesse du personnel pour photocopier les observations recueillies).
- **Mairie de la Courneuve** : accueil dans un petit bureau non débarrassé. La salle de réunion lui faisant place était occupée par une réunion à deux ou trois personnes de la commune. Il a fallu s'y imposer pour ouvrir le lourd dossier d'étude d'impact que des visiteurs souhaitaient consulter.
- **Mairie de Drancy** : bon accueil général.
- **Mairie de St Denis** : le public a été reçu normalement le jour de permanence malgré la grève des transports et de graves embouteillages.
- **Mairie de Sevran** : la permanence se transforme presque en réunion publique. Monsieur le maire de Sevran ayant fait diffuser un tract sur l'enquête publique et invité la population à venir à la permanence. Environ une cinquantaine de personnes sont venues s'informer. Monsieur le maire passe pour signaler, fort courtoisement, son mécontentement de la façon avec laquelle les documents de l'enquête lui ont été remis : ils lui ont été livrés sans aucune explication. Par ailleurs, en dépit du rejet du projet par la mairie et une bonne part des Sevranais semble-t-il, la commissaire enquêtrice a été bien accueillie et a disposé d'un local grand et accessible.
- **Mairie de Tremblay-en-France** : Il y a eu 2 permanences, la première pendant les grèves des transports en commun. L'accueil en mairie a été de première classe. Le directeur du Développement durable a reçu la commissaire enquêtrice pour lui parler rapidement du projet et exposer le type de remarques auxquelles il fallait s'attendre. Quelques personnes sont venues avec comme préoccupation essentielle : le bruit notamment celui dû au trafic de fret. Questions auxquelles il était difficile de répondre à partir du dossier soumis à l'enquête.

La deuxième permanence avait lieu un samedi, deux personnes sont passées : un agriculteur qui a laissé une remarque dans le registre, puis écrit à la commission d'enquête et une autre personne dont les questions étaient beaucoup trop précises à ce stade du projet et n'avaient donc, normalement, nulle réponse dans le dossier.

- **Mairie de Villepinte** : bon accueil général.

### **Réunion publique**

Mardi 18 décembre de 18h à 21h à la mairie du XVIII<sup>e</sup> : organisée par la commission d'enquête, avec l'aide de la DREIF, elle a réuni environ 60 personnes. (compte-rendu en annexe).

La publicité de la réunion publique a été réalisée par l'ajout d'un bandeau sur les avis d'enquête affichés sur la voie publique, et par l'insertion de cet avis dans la presse suivante :

- Le Parisien (édition de Paris) : 12 décembre 2007
- Le Parisien (édition de Seine et Marne) : 12 décembre 2007
- Le Parisien (édition de Seine-St-Denis) : 12 décembre 2007

### **Clôture de l'enquête**

L'enquête a été close le 21 décembre 2007 au soir ; les commissaires enquêteurs se sont réunis à la préfecture de Paris, direction de l'urbanisme, du logement et de l'équipement, 50 avenue Daumesnil, le 8 janvier 2008 de 13h à 15h pour constater la clôture des registres, prendre possession de ceux-ci, ainsi que des correspondances adressées au président de la commission.

### **Conclusion du déroulement de l'enquête**

Les registres d'enquête ont, pendant la période du 19 novembre au 21 décembre 2007, été mis à la disposition du public dans les préfectures, sous préfectures et mairies concernées par les enquêtes conjointes. Les permanences ont toutes été tenues aux dates et heures prévues.

Il n'y a pas eu de prolongation de l'enquête.

### 3 ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

#### 3.1 Méthode

Les observations déposées sur le site [www.cdgexpress.equipement.gouv.fr](http://www.cdgexpress.equipement.gouv.fr) par voie électronique ont été numérotées par ordre de dépôt et sont imprimées dans leur intégralité (hors en-tête et formules de politesse) dans l'**annexe 1** au présent rapport.

Les observations écrites sur les **registres** mis à disposition du public dans les lieux d'enquête, ont été numérotées et résumées par les commissaires enquêteurs, chacun pour les registres des lieux où ils ont tenu leurs permanences, et sont présentées par type de registre (enquête DUP, impact environnementaux ou mise en compatibilité de POS/PLU) et lieu d'enquête en **annexe 2**.

Les **courriers** envoyés au président de la commission d'enquête ont été numérotés et résumés par les commissaires enquêteurs dans la même **annexe 2**.

Dans les annexes présentées ci-dessus, les observations, courriers et courriels ont été sous-numérotés en fonction des thèmes abordés. Par exemple, le courriel n°15 aborde deux thèmes (RER B et divers) ; il a donc été scindé en deux demi-observations sous-numérotées 15-1 et 15-2, qui ont été affectées chacune à son thème, ce qui fait que lorsqu'on compte les fois où un thème est abordé (plus loin dans l'analyse quantitative des observations et thèmes abordés), on arrive à un total bien supérieur au simple décompte des observations. On additionne alors non pas des observations, mais des parties d'observations.

Les thèmes suivants ont été abordés par les observations, courriers et courriels du public :

	Thèmes	comprenant notamment
1	La priorité au RER B	- Le projet RER B Nord+
2	L'enfouissement Porte de la Chapelle	- Le contexte d'aménagement du secteur - Le maintien de la gare fret Chapelle-charbon
3	Le bruit et les nuisances	- La faiblesse de l'étude d'impact - La prise en compte des Points Noirs Bruit - Le Pont de Soissons
4	CAP 18	
5	Le choix de la gare de l'Est	- L'effet cul de sac - Le problème des taxis. - La liaison gare de l'Est - gare du Nord. - Le raccordement au RER E vers La Défense
6	La rentabilité du projet	- Le choix du système de la concession - Étude insuffisante. - La garantie de l'État. - L'exemple d'Orlyval.
7	Le modèle économique	- Les concepts de bases : 20' toutes les 20', vitesse, confort, régularité, donc direct... - La demande d'arrêt à La Plaine-Stade de France - Le prix du billet, son indexation. - L'aspect discriminatoire. - La clause de non concurrence. - "On favorise l'avion" - Quid de la fin du pétrole ? - Bilans financiers des projets européens similaires - Le traitement des bagages

8	Le trafic du fret	- Le problème de la nuit - La gêne créée sur le fret - Les priorités de circulations entre les divers trains
9	Les zones agricoles	- Expropriations, viabilité des surfaces restantes - Délaissés et leur devenir (lapins...) - Rétablissement de chemins et passages (engins...)
10	L'information	- Les réunions publiques (avant et pendant l'enquête) - L'accueil du public en mairies.
11	Divers	- Les compensations financières pour le STIF - La passerelle sur l'A 104.

Chaque observation, courrier ou courriel pouvait aborder plusieurs thèmes.

En tête du chapitre traitant chaque thème, les numéros des courriels, observations et courriers qui abordent ce thème ont été portés dans un **récapitulatif**, permettant ainsi de connaître le nombre de fois où le thème a été abordé par le public.

Il convient de noter que :

- les avis du public sont très souvent motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations de protection de l'environnement et de quartier recourent un grand nombre d'observations ;

La commission d'enquête répond plus loin, thème par thème, à tous les points concernant CDG Express abordés dans les différents courriels, observations et courriers ou pétitions, ces points étant en général résumés d'abord dans une synthèse des observations du public en tête de chaque thème.

### ***3.2 Analyse quantitative des observations et des thèmes abordés***

Il y a eu trois types d'interventions écrites, les « traditionnelles » à savoir les remarques consignées dans les registres déposés dans les différents centres d'accueil du public prévus et les courriers postaux. À cela s'est ajouté le courrier électronique. On recense **308** interventions (ou observations au sens large : courriers + courriels + observations des registres), soit, après analyse 665 sous-observations. La répartition des remarques par type de registre est proposée dans le tableau ci-après. On notera l'importance des courriers électroniques : 81 interventions différentes recensées sur les 87, soit un chiffre tout à fait comparable à celui des registres.

Certaines observations, notamment celles de l'association Vivre Sans CDG Express et du MNLE ont été consignées à l'identique dans plusieurs registres. En outre certains ont doublé leur intervention électronique par un courrier postal (M<sup>me</sup> Voynet par exemple). Enfin, le serveur du site de l'enquête ne renvoyant pas d'accusé de réception, semble-t-il, certains ont envoyé plusieurs fois le même message, quitte à envoyer aussi le texte par lettre de peur que la remarque n'ait pas été prise en compte (M. Claude Le Dréan, courriel 56).

<b>Répartition des interventions</b>							
<b>Nb total d'observations</b>		<b>308</b>		<b>Nb total des sous-observations</b>		<b>637</b>	
Type de registre	Lieu	Nb obs.	Nb sous-obs.	Type de registre	Lieu	Nb obs.	Nb sous-obs.
<b>Courriers</b>		<b>33</b>	<b>76</b>	<b>Courriels</b>		<b>81</b>	<b>155</b>
<b>Total registres Utilité publique</b>		<b>99</b>	<b>206</b>	<b>Total registres Impact</b>		<b>88</b>	<b>192</b>
<b>Total registres POS, PLU</b>		<b>7</b>	<b>8</b>				
DUP	Aubervilliers	3	7	Impact	Aubervilliers	2	2
DUP	Aulnay s/Bois	13	30	Impact	Aulnay s/Bois	5	5

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes conjointes 07-000037 / 75

DUP	Blanc Mesnil	4	16	Impact	Blanc Mesnil	2	3
DUP	Drancy	0	0	Impact	Drancy	1	1
DUP	La Courneuve	3	5	Impact	La Courneuve	2	2
DUP	Le Bourget	2	2	Impact	Le Bourget	5	20
DUP	Le Mesnil-Am.	1	1	Impact	Le Mesnil-Am.	0	0
DUP	Mitry-Mory	25	56	Impact	Mitry-Mory	8	11
DUP	Paris 10 <sup>ème</sup>	4	8	Impact	Paris 10 <sup>ème</sup>	6	23
DUP	Paris 18 <sup>ème</sup>	12	8	Impact	Paris 18 <sup>ème</sup>	9	25
DUP	St Denis	3	3	Impact	St Denis	4	6
DUP	Sevran	17	41	Impact	Sevran	34	75
DUP	Tremblay en F	6	18	Impact	Tremblay en F	2	6
DUP	Villeparisis	4	9	Impact	Villeparisis	4	6
DUP	Villepinte	0	0	Impact	Villepinte	4	7
DUP	Préf. Paris	1	1	Impact	Préf. Paris	0	0
DUP	SP Le Raincy	1	1	Impact	SP Le Raincy	0	0
PLU Paris	Paris 10 <sup>ème</sup>	5	5	PLU Paris	Paris 18 <sup>ème</sup>	0	0
POS Le Bourget	Le Bourget	2	3				

Certains registres dans les mairies (où les commissaires enquêteurs ont effectué des permanences n'ont eu aucune remarque : à Paris 18<sup>ème</sup> (PLU Paris), Drancy (DUP), Le Mesnil-Amelot (Impact), Mitry-Mory (PLU Mitry-Mory), Tremblay-en-France (POS Tremblay) et Villepinte (DUP).

Hormis les registres DUP à la préfecture de Paris (av. Daumesnil) et à la sous-préfecture du Raincy, tous les registres déposés en préfecture (Paris, Bobigny) ou en sous-préfecture (St-Denis 93, Meaux 77 et Torcy 77) sont restés vierges, que ce soit ceux concernant la DUP (sauf Paris et Le Raincy), les impacts environnementaux ou les modifications des documents d'urbanisme.

### Les registres et les courriers

On recense en tout **33** courriers et **194** remarques (ou observations) sur les registres, soit au total **227** observations écrites (ou traditionnelles). La répartition par type de registre est relativement peu pertinente pour plusieurs raisons :

- les personnes (personnels administratifs en mairie compris) ne font pas toujours une distinction claire entre le registre de l'étude d'impact (Impact) et celui concernant la déclaration d'utilité publique (DUP), par contre les registres concernant les mises en compatibilité des documents d'urbanismes (POS et PLU) ont un contenu souvent plus adapté à leur objet
- quand il y a du monde, on prend le registre disponible
- une même observation peut porter sur les diverses enquêtes liées au projet
- à Sevran le registre Impact a été considéré comme le deuxième registre
- certaines personnes ont consigné exactement les mêmes remarques sur le maximum de registres possibles, sans se préoccuper de leur objet.

Au passage, on remarquera qu'inonder les registres d'un message identique n'a aucun intérêt, le processus de l'enquête publique n'étant pas comparable à un référendum.

**Le registre électronique**

**Nombre de messages traités**

Le registre électronique a reçu en tout 87 messages, dont 3 identiques de M<sup>me</sup> Ioanna Cohen (message gardé n°53), 4 de M. Claude Le Dréan (message gardé n°56). En outre, M. Laurent Comparot a émis 3 messages, dont un est tronqué et 2 sont différents, le message tronqué n'a pas été gardé.

Au final il reste donc **81** messages à traiter émanant de 77 personnes différentes, dont 3 courriels sont tronqués : Mme Lecuyer n°59, MM. Grangé n°61 et Hannotiaux n°78. Ce dernier semble émettre un avis en tant que représentant d'associations, mais la partie significative de son message n'apparaît pas.

**Répartition selon les thèmes proposés dans le formulaire de contact :**

- Utilité publique du projet : 59 remarques soit 75% du volume
- Impacts environnementaux et travaux : 13 remarques soit 16%
- Autres thèmes : 7 remarques soit 9%

**Répartition géographique des interventions**

Pour établir ces données, la commission s'est basée sur les adresses délivrées par les personnes. Par défaut, on a considéré qu'elles résidaient dans le département et la ville du registre, ce qui concorde d'ailleurs avec le contenu des remarques.

Les habitants de la Seine-Saint Denis, comme on peut le voir dans le tableau et le schéma ci-après, sont, sans surprise, ceux qui ont émis le plus d'observations sur le projet : 59% des interventions. Suivis à égalité par Paris et la Seine-et-Marne (19%).

<b>Répartition géographique</b>	<b>Courriers et registres</b>	<b>Courriels</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
75	46	35	81	25%
77	44	9	53	17%
78	0	1	1	0%
91	0	2	2	1%
92	2	6	8	3%
93	130	25	155	52%
94	0	2	2	1%
95	1	1	2	1%
Autres : 60 (2), 74 et 80	4	0	4	1%
<b>Totaux</b>	<b>227</b>	<b>81</b>	<b>308</b>	<b>100%</b>

On notera que les habitants des arrondissements concernés n'ont pas été les plus prolixes puisque les interventions des autres Parisiens représentent 41 % du volume total des remarques parisiennes.

<b>Dont Paris</b>	<b>Courriers et registres</b>	<b>courriels</b>	<b>Total</b>
75010	13	7	<b>20</b>
75018	17	10	<b>27</b>
Autre	16	18	<b>34</b>
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>35</b>	<b>81</b>

### 3.3 Les avis

Dans ce type d'enquêtes, les personnes qui se manifestent sont d'abord les opposants au projet. On a en tout 57% d'opinions défavorables et 18% qui émettent leur approbation du projet sans pour autant en approuver tous les points, les avis positifs étant souvent assortis de réserves (enfouissement à la Porte de la Chapelle ou arrêt supplémentaire par exemple) ou de suggestions (sur le tracé notamment).

Logiquement, on peut noter que les habitants des régions qui vont subir les nuisances du CDG Express sont les plus défavorables au projet :

Département	Favorable	Défavorable
75	23	22
77	2	39
78	1	0
91	0	2
92	2	3
93	16	82
94	0	0
95	0	2
<b>Autres : 60 (2), 74 et 80</b>	2	0

### 3.4 Les thèmes abordés

Pour mieux traiter et répondre aux remarques, elles ont été analysées et les observations ont été classées selon les thèmes qui se sont dégagés. Dans la partie Analyse des observations par thème de ce rapport, chaque thème présente au début une répartition plus fine des observations. Néanmoins il est intéressant de pouvoir la donner globalement ici.

On notera que le thème dominant concerne le « "modèle économique », à savoir : vingt minutes de trajet avec un direct toutes les quinze minutes, le prix du billet, l'aspect discriminatoire, les clauses de non concurrence..., représente 23% des observations. Suivi de très près, et c'est lié, par les remarques sur le RER B (22%). Le bruit et les nuisances ainsi que le choix de la gare de l'Est (et le tracé) sont aussi des thèmes récurrents (13% des observations).

Thèmes	Courriers et registres	Courriels	Total	%
Modèle économique	114	29	143	23%
RER B et RER B Nord +	96	43	139	22%
Bruit, nuisances	69	13	82	13%
Choix de la Gare de l'Est	62	22	84	13%
Porte de la Chapelle	27	8	35	6%
Rentabilité du projet	18	15	33	5%
Trafic fret, TER	31	3	34	5%
L'information	21	4	25	4%
Divers	10	9	19	3%
Le CDG Express et les zones agricoles	17	1	18	3%
CAP 18	11	3	14	2%
Total			626	

## 4 RÉPONSES AUX OBSERVATIONS PAR THÈME

### 4.1 La priorité au RER B (projet RER B Nord+)

#### Synthèse des observations du public

Le RER B dans son état et mode de fonctionnement actuels ne pouvait perdurer, son amélioration était incontournable. Utilisé aussi bien par les voyageurs en toutes stations de son parcours (déplacements domicile-travail) y compris la dernière pour ceux se rendant à l'aéroport, encombrant les voitures de leurs bagages, le service est loin d'être satisfaisant et de nombreuses observations en ont témoigné.

Personne ne conteste la nécessité de remédier à la situation actuelle qui se traduit par :

- Utilisation, en plus de ses voies dédiées dites "voies bis du RER", d'une partie des voies "grandes lignes" avec des trains de vitesses différentes.
- Limitation de ce fait à 12 trains RER B par heure sur chacune des voies.
- Limitation à 4 Transiliens, TER ou trains de marchandises sur les voies "grandes lignes" pour permettre d'atteindre la vingtaine de RER sur le tronçon central entre Aulnay-sous-Bois et Paris aux heures de pointe.

Le projet dit RER B Nord +, conçu pour une mise en service en 2011, propose :

- que les 20 RER nécessaires en heure de pointe circulent sur voies dédiées en mode omnibus,
- qu'une partie des voies libérées sur les grandes lignes (soit 4 trains/heure) permettent la circulation de liaisons directes Paris-Roissy : c'est le concept du CDG Express.
- des améliorations sur le confort.

C'est parce que les 2 projets RER B Nord + et CDG Express sont contraints de cohabiter et que le second ne peut se concevoir sans la réalisation préliminaire du premier, que toutes les observations – et elles sont très nombreuses sur le RER B - peuvent et doivent être prises en compte dans les différentes enquêtes relatives au CDG Express (Utilité Publique, Impact, Mise en conformité des POS ou PLU).

Nous constatons :

96 observations par courriers ou rédactions dans les divers registres, et 43 courriers électroniques soit 139 observations sous quelque forme que ce soit.

L'ensemble se répartit au plan géographique :

- 82 pour la Seine Saint Denis avec un impact important pour la seule ville de Sevran.
- 26 pour la Seine et Marne.
- 25 pour Paris.
- 3 pour les Hauts de Seine.
- 2 pour le Val d'Oise.
- 1 pour l'Essonne.

Ces 139 observations peuvent s'analyser comme suit :

- Sur le principe de la rénovation du RER B
- Sur sa réalisation préalable
- Sur son évolution en omnibus
- Sur la question : cette modernisation n'est-elle pas suffisante ?

Les considérations sur le fait que le RER B a l'avantage de concerner la Gare du Nord facilitant la desserte sur Paris (sous-entendu au contraire de la Gare de l'Est choisie pour le CDGE) et les problèmes de bruit sont analysés aux chapitres concernés.

#### Sur le principe de la rénovation du RER B

L'approbation du schéma de principe du RER B dit RER B Nord + a fait l'objet de la décision n° 8246 du STIF dans sa séance du 18 Février 2005.

Dans son Article 1 l'approbation faisait l'objet d'un « sous réserve d'optimisation des coûts ».

Le 20 Septembre 2006 le STIF a délibéré à nouveau.

« Le Parisien » le lendemain confirmait la somme nécessaire à cette rénovation, soit 480 millions d'euros.

En attendant des rames promises toutes les 6 minutes (contre un quart d'heure bien souvent) dans un matériel convenable, l'enquête a permis aux usagers d'exprimer leur mécontentement.

Celui-ci s'est manifesté :

Dans les registres mis à disposition : exemples :

- (Transport dans des) *conditions inhumaines* (DUP Sevrans 4-2)
- (C'est une) *souffrance pour les usagers* (DUP Blanc-Mesnil 4-2)
- *RER B rénové fait pour « le transport des êtres humains et non celui des bestiaux »* (DUP Mitry 5-1, Impact Sevrans 33-2).

Sans compter l'encombrement par les valises des voyageurs pour Roissy.

La rénovation du RER est également réclamée par les observations principales (ou caractéristiques) suivantes :

*Priorité à la modernisation du RER B*

DUP Blanc-Mesnil 1-4, DUP La Courneuve 1-1, DUP Mitry 21-2, 23-1, DUP Paris 18<sup>ème</sup> 3-2, 7-2, 8-3, 9-2, DUP Sevrans 7-1, 10-1, 12-1, 14-1, 15-1, 17-2, DUP Tremblay 3-2, Exemple de Courriers :

- Courriel 74 : Monsieur Alain LHOSTIS adjoint au Maire de Paris 10<sup>ème</sup> (chargé de la Santé) rappelle le vœu adopté par le Conseil du 10<sup>ème</sup> arrondissement le 10 Décembre 2007 sur ce propos ; « émet un avis de principe favorable au projet du CDG Express, exige l'amélioration préalable de la ligne B du RER... ».
- Courriel 77-1 : Monsieur Philippe BRANCAZ (du Raincy) « aucune rame neuve n'a été mise en service sur le RER B alors que la plupart des autres réseaux de transport ferroviaire disposent de nouvelles rames à deux étages depuis de nombreuses années ... pourquoi la modernisation incontournable du RER B n'est-elle pas réalisée dès maintenant... ».

Exemple de Courriers :

- *Lettre du MNLE 93 : Alors que les usagers du RER B, appuyés par les élus et les associations dont le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement demandent depuis des années la modernisation de la ligne B du RER la réponse des pouvoirs publics se présente sous la forme d'un projet d'une ligne dédiée aux seuls usagers des compagnies aériennes qui améliorera pas leurs conditions de transport.*  
*Ce projet a été rejeté massivement par les participants des débats publics qui exigent les moyens financiers pour moderniser la ligne B du RER...*
- *L'usage du RER B est souvent une souffrance pour les usagers au quotidien, rames surchargées, incidents techniques à répétition entraînant retards et suppression de trains, matériels vétustes, vandalisme, le CDG-Express apparaît comme une provocation.*

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 1-1, Courriers N° : 11-2, Courriers N° : 13-2, Courriers N° : 15-1, Courriers N° : 20-3, Courriers N° : 21-1, Courriers N° : 23-1, Courriers N° : 27-10, Courriers N° : 27-3, Courriers N° : 27-8, Courriers N° : 27-9, Courriers N° : 31-3, Courriers N° : 32-4, Courriers N° : 32-5, Courriers N° : 33-3, Courriers N° : 5-3, Courriers N° : -1
DUP Aubervilliers N° : 3-3
DUP Aulnay-sous-bois N° : 2-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 3-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 5-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 7-2, DUP Aulnay-sous-bois N° : 8-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 9-1
DUP Blanc-Mesnil N° : 1-2, DUP Blanc-Mesnil N° : 1-3, DUP Blanc-Mesnil N° : 2-1, DUP Blanc-Mesnil N° : 2-4, DUP Blanc-Mesnil N° : 3-1, DUP Blanc-Mesnil N° : 3-2, DUP Blanc-Mesnil N° : 4-4
DUP La Courneuve N° : 3-1
DUP Le Bourget N° : 2-1
DUP Mitry-Mory N° : 10-4, DUP Mitry-Mory N° : 16-2, DUP Mitry-Mory N° : 17-1, DUP Mitry-Mory N° : 18-3, DUP Mitry-Mory N° : 19-1, DUP Mitry-Mory N° : 20-1, DUP Mitry-Mory N° : 21-1, DUP Mitry-Mory N° : 22-2, DUP Mitry-Mory N° : 2-3, DUP Mitry-Mory N° : 23-2, DUP Mitry-Mory N° : 5-2,

**Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes conjointes 07-000037 / 75**

DUP Mitry-Mory N° : 6-1
DUP Paris 10me N° : 1-5, DUP Paris 10me N° : 1-6
DUP Paris 18me N° : 3-1, DUP Paris 18me N° : 6-2, DUP Paris 18me N° : 6-3, DUP Paris 18me N° : 7-6, DUP Paris 18me N° : 8-2, DUP Paris 18me N° : 8-4, DUP Paris 18me N° : 9-3
DUP Saint-Denis N° : 1-1, DUP Saint-Denis N° : 2-1, DUP Saint-Denis N° : 3-1
DUP Sevrans N° : 11-1, DUP Sevrans N° : 13-1, DUP Sevrans N° : 14-2, DUP Sevrans N° : 17-3, DUP Sevrans N° : 2-3, DUP Sevrans N° : 2-4, DUP Sevrans N° : 2-5, DUP Sevrans N° : 3-1, DUP Sevrans N° : 3-3, DUP Sevrans N° : 4-1, DUP Sevrans N° : 5-2, DUP Sevrans N° : 5-4, DUP Sevrans N° : 6-2, DUP Sevrans N° : 8-1, DUP Sevrans N° : 8-2, DUP Sevrans N° : 8-3
DUP Tremblay N° : 2-2, DUP Tremblay N° : 2-3, DUP Tremblay N° : 3-1, DUP Tremblay N° : 3-3, DUP Tremblay N° : 4-2, DUP Tremblay N° : 6-2
DUP Villeparisis N° : 3-3, DUP Villeparisis N° : 4-3
Impact Le Bourget N° : 4-1, Impact Le Bourget N° : 5-10, Impact Le Bourget N° : 5-12, Impact Le Bourget N° : 5-5, Impact Le Bourget N° : 5-8
Impact Paris 10me N° : 4-1, Impact Paris 10me N° : 4-2, Impact Paris 10me N° : 4-4, Impact Paris 10me N° : 5-2, Impact Paris 18me N° : 1-2, Impact Saint Denis N° : 1-1, Impact Saint Denis N° : 2-1, Impact Saint Denis N° : 3-1, Impact Saint Denis N° : 4-3
Impact Sevrans N° : 20-2, Impact Sevrans N° : 25-3, Impact Sevrans N° : 25-5, Impact Sevrans N° : 27-6, Impact Sevrans N° : 27-7, Impact Sevrans N° : 27-8, Impact Sevrans N° : 28-1, Impact Sevrans N° : 28-3, Impact Sevrans N° : 28-4, Impact Sevrans N° : 28-5, Impact Sevrans N° : 29-2, Impact Sevrans N° : 31-3, Impact Sevrans N° : 31-4, Impact Sevrans N° : 32-1, Impact Sevrans N° : 6-1, Impact Sevrans N° : 7-1, Impact Sevrans N° : 7-4
Impact Villeparisis N° : 4-1
Impact Villepinte N° : 1-1
Courriels - 10 -1, Courriels - 14 -3, Courriels - 15 -1, Courriels - 17 -1, Courriels - 18 -1, Courriels - 25 -2, Courriels - 27 -1, Courriels - 29 -3, Courriels - 33 -2, Courriels - 35 -1, Courriels - 36 -1, Courriels - 38 -1, Courriels - 39 -2, Courriels - 40 -2, Courriels - 41 -2, Courriels - 48 -4, Courriels - 50 -3, Courriels - 50 -5, Courriels - 58 -4, Courriels - 63 -1, Courriels - 65 -2, Courriels - 75 -2, Courriels - 76 -2, Courriels - 77 -1, Courriels - 78 -2, Courriels - 80 -4, Courriels - 80 -6, Courriels - 81 -2, Courriels - 82 -1

## 4.2 L'enfouissement Porte de la Chapelle

### Synthèse des observations du public

- 27 observations par courriers ou dans les registres, 8 par courrier électronique dont :
- 19 pour Paris portant principalement sur la Porte de la Chapelle.
- 8 pour la Seine-Saint-Denis

Les remarques signalent majoritairement les effets négatifs de ce projet sur les projets d'urbanismes du secteur de la porte de la Chapelle. Une, cependant s'inquiète de la difficulté de trouver un concessionnaire si l'enfouissement est requis du fait de l'augmentation du coût des travaux. Enfin, on s'enquière des répercussions sur la gare de la Chapelle-Charbons.

Réponse du maître d'ouvrage

### Sur le tunnel de la porte de la Chapelle

**Question de la commission d'enquête : peut-on envisager que des tunnels (un pour CDG Express et un pour le fret, qui a besoin de pentes plus faibles et peut-être d'un rayon plus grand) soient creusés sans obérer la rentabilité du projet à l'enquête ?**

*En premier lieu, le maître d'ouvrage rappelle que les ponts Soudé et National sont aujourd'hui soumis à circulation. Leur rénovation ou reconstruction permettra toutes les fonctionnalités complémentaires nécessaires aux circulations de CDG Express.*

*Le maître d'ouvrage souhaite également attirer l'attention de la Commission d'enquête sur les principes généraux qui sous-tendent le projet tel que présenté à l'enquête publique. Le montage du projet en concession a pour objectif sa réalisation sans aucun financement public, point mis en avant lors de la concertation de 2006, dans le dossier d'enquête publique et au cours de la réunion publique à Paris le 19/12/2007. Il s'agit d'une condition qui s'impose aux candidats à la concession et qui détermine la recevabilité juridique des offres. Du point de vue de la consistance, le projet qui a été soumis à la consultation des entreprises lancée par le Ministère est un projet sans enfouissement : c'est sur cette base que les offres sont élaborées.*

*L'évaluation des coûts et délais d'un tel enfouissement, déterminée dans les études sommaires réalisées dans le cadre du projet présenté pour les JO 2012, a révélé un surcoût de plus de 100M€, avec des problématiques importantes au niveau des interfaces avec le réseau d'assainissement (interception du collecteur Nord nécessitant une déviation du collecteur par la Ville de Paris dans des délais contraints par les travaux). Par ailleurs, la perspective de devoir réaliser également un tunnel dédié au fret pour des questions techniques (pente et rayon de courbure) et de sécurité (éviter une exploitation mixte voyageurs – fret en tunnel) a été soulevée.*

*Dans le cadre de la préparation de la candidature aux JO, toutes ces études n'ont été menées qu'au niveau schéma de principe. En 2007, les derniers dires d'expert sur les conséquences financières et techniques de l'enfouissement chiffrent le surcoût de travaux à environ 150M€ (hors tunnel dédié au fret) pour 18 à 24 mois de travaux supplémentaires.*

*En premier lieu, le droit applicable aux délégations de service public exclut de faire prendre en charge par le délégataire des travaux ou des prestations étrangers à l'objet de la délégation. Dans ces conditions, il serait juridiquement impossible de faire prendre en charge par le projet CDG Express le creusement d'un tunnel réservé au fret qui n'aurait, par définition, aucune utilité pour les usagers du CDG Express. En second lieu, même en considérant le seul tunnel de passage du CDG Express, l'impact de l'enfouissement sur le calendrier et le coût de l'opération serait tel qu'il rendrait impossible sa prise en charge par un futur concessionnaire dans des conditions économiques et financières supportables par lui : la mise à la charge du concessionnaire d'un tel enfouissement aurait donc pour effet de dissuader tout candidat de remettre une offre ce qui mettrait fin de facto à la consultation. En troisième lieu, la prise en charge de l'enfouissement par la personne publique ne répond pas au problème. Dès lors que le tunnel ferait partie intégrante du projet et serait inscrit dans*

*le périmètre de la concession, cette prise en charge serait équivalente à une subvention au profit du concessionnaire, ce que, précisément, le règlement de la consultation a exclu. Par conséquent, la décision d'enfouir aurait pour conséquence certaine et immédiate d'entraîner l'annulation de la procédure de consultation et reporterait la réalisation du projet CDG Express à un horizon indéterminé.*

*Il convient par ailleurs de rappeler que les caractéristiques acoustiques des ponts Soudé et National de la porte de la Chapelle, actuellement ouverts à la circulation ferroviaire, seront améliorées et qu'en tout état de cause, le seul impact supplémentaire du passage du CDG Express ne saurait justifier, du point de vue de l'utilité publique, le surcoût d'une solution d'enfouissement.*

*Une autre piste envisageable pourrait être celle d'un découplage chronologique des travaux de CDG Express et de l'enfouissement des voies. Lorsque les projets d'aménagement de la Porte de La Chapelle qui pourraient justifier, le cas échéant, une solution d'enfouissement, auront atteint un niveau d'avancement suffisant, sans doute plusieurs années après la mise en service de CDG Express, l'enfouissement pourrait être envisagé en tant qu'opération à part entière dès lors qu'il serait identifié comme la solution d'intégration des circulations ferroviaires au projet présentant le meilleur compromis économique et technique.*

*Sa réalisation nécessitera vraisemblablement l'interruption temporaire des circulations ferroviaires dans ce secteur sur une durée qu'il conviendra d'optimiser. Le maintien de la desserte CDG Express pourrait alors être assuré, provisoirement, par l'intermédiaire d'un service dégradé avec un report de l'arrivée des trains dans une autre gare, vraisemblablement la gare du Nord, combiné à la mise en place de services de substitution. Il conviendrait alors d'examiner les impacts de cette situation sur l'équilibre de la concession et les conditions et modalités de leur prise en charge.*

*Les sources et les modalités du financement de l'enfouissement resteraient alors à établir entre les différents partenaires impliqués.*

*Cette hypothèse a la faveur du maître d'ouvrage, comme évoqué en réunion publique.*

**Question de la commission d'enquête : peut-on demander au concessionnaire de prendre en charge les surcoûts des travaux dus à l'enfouissement avec un allongement de la durée de la concession ?**

*En raison des surcoûts et du retard de mise en service prévisible, une prise en charge par le concessionnaire de l'enfouissement romprait de manière certaine l'équilibre économique de la concession.*

*La durée de concession sera probablement proche de 60 ans, date limite imposée par le règlement de la consultation. A cet horizon, un allongement de la durée, en supposant qu'il soit compatible avec le règlement de la consultation, n'a pratiquement aucun effet sur la capacité de la concession à absorber un investissement initial supplémentaire. En effet, d'une part, l'allongement de la durée de la concession ne crée, dans l'immédiat, aucune ressource supplémentaire pour le concessionnaire. D'autre part, il n'existe aucune chance pour que les recettes supplémentaires espérées d'un allongement jusqu'à 60 ans de la durée de la concession parviennent à couvrir l'équivalent de 150 M€ en valeur d'aujourd'hui.*

*Afin de rétablir l'équilibre de la concession, l'attribution d'une subvention publique au concessionnaire deviendrait donc nécessaire. Or, comme il a été dit plus haut, le règlement de la présente consultation exclut le versement d'une telle subvention.*

**Question de la commission d'enquête : peut-on juridiquement considérer que les tunnels ne répondraient pas qu'aux objectifs du projet ?** En effet, comme l'a souligné un intervenant à la réunion publique, la SNCF semble avoir des projets d'utilisation de la virgule pour son trafic TER et cette utilisation semble avoir une certaine pertinence, puisque cela permettrait une plus forte utilisation de la virgule, donc une meilleure rentabilisation de l'argent investi. On pourrait alors considérer que les tunnels seraient un investissement de RFF, éventuellement subventionné par de l'argent public, puis que CDG Express se contenterait de verser un péage pour

**L'utilisation de ces tunnels, comme il devrait le faire pour les voies ferrées entre La Chapelle et Mitry.**

*En premier lieu, le maître d'ouvrage précise qu'il n'a aucune connaissance des projets évoqués dans les propos de l'intervenant retraité de la SNCF.*

*Par ailleurs, le projet CDG Express prévoit d'ores-et-déjà que le concessionnaire versera à RFF un péage pour l'utilisation de l'infrastructure gérée par ce dernier, notamment pour l'utilisation des ponts Soudé et National.*

*L'enfouissement des ponts, qui est une problématique d'insertion, n'a pas de rapport avec la réalisation de la virgule, qui est une problématique fonctionnelle (en l'occurrence, raccorder les voies du faisceau Est et celles du faisceau Nord) : rénovés ou reconstruits, les ponts peuvent être utilisés en l'état.*

*La réalisation des tunnels n'ouvre donc aucune possibilité nouvelle au trafic ferroviaire, et ne peut être justifiée ainsi. RFF ne pourrait donc la mettre en oeuvre que comme un élément participant à une opération plus large, répondant à des problématiques nouvelles de circulations ; elle inclurait nécessairement les aménagements de l'émergence Paris Est ainsi que le raccordement « RA/DA », puisqu'il s'agit d'une seule et même opération en termes de fonctionnalités.*

*Hors enfouissement, ces travaux (émergence Paris Est, tranchée couverte sous Cap 18, émergence Chapelle Charbon et raccordement « RA/DA ») sont estimés à un total de 310M€. A titre de comparaison le projet RER B Nord + est estimé à 260M€.*

*Même dans l'hypothèse d'une utilisation optimale du raccordement, le montant total des péages perçus resterait très insuffisant au regard des besoins de financement.*

*Ainsi, une telle option nécessiterait le versement d'une subvention publique importante à RFF qu'il appartiendrait aux collectivités demanderesses de prendre en charge, une reprise complète du planning des travaux ainsi qu'une nouvelle définition du périmètre de la concession. Elle entraînerait enfin l'annulation de la consultation en cours.*

*Dans l'hypothèse d'un découplage chronologique des travaux CDG Express et de l'enfouissement, comme évoqué à la question Q1.1, le financement public porterait alors uniquement sur les coûts engendrés par l'enfouissement a posteriori des tunnels de la Porte de la Chapelle, plusieurs années après la mise en service de CDG Express : les infrastructures de la Virgule auront d'ores-et-déjà été réalisées par le concessionnaire ; les financements publics seront donc nécessairement plus limités, et versés sans anticiper sur le projet d'aménagement de la Porte de La Chapelle.*

*Comme précisé dans la réponse à la Q1.1, cette hypothèse a la faveur du maître d'ouvrage.*

**M. CHRISTOPHE MASSON :** *Nous n'avons pas creusé la solution de l'enfouissement, parce que ce n'était pas l'objet. Nous y avons un peu réfléchi. Il faut savoir que le fret a des pentes qui sont bien plus importantes que pour le trafic voyageurs. Nous aurions effectivement une certaine difficulté à enfouir la voie de fret. Il faudrait la faire partir beaucoup plus en amont au niveau de Chapelle Charbon.*

Compte tenu des projets urbains de la porte de la Chapelle, projets qui dépassent le cadre de la ville de Paris et s'inscrivent dans le projet du Grand Paris, projet porté tant par le maire de Paris que par le gouvernement et qui a fait partie des préconisations de la commission d'enquête du PLU de Paris, l'enfouissement de la ligne CDG Express dans ce secteur s'impose. En effet, quel que soit le design des ponts, de facto, ils introduisent une coupure visuelle qui crée une sorte de barrière. Par ailleurs, comme il n'est prévu que de changer un pont sur les deux, l'effort d'intégration est d'emblée réduit à minima. Qu'on en juge par l'aspect actuel, photos ci-dessous.

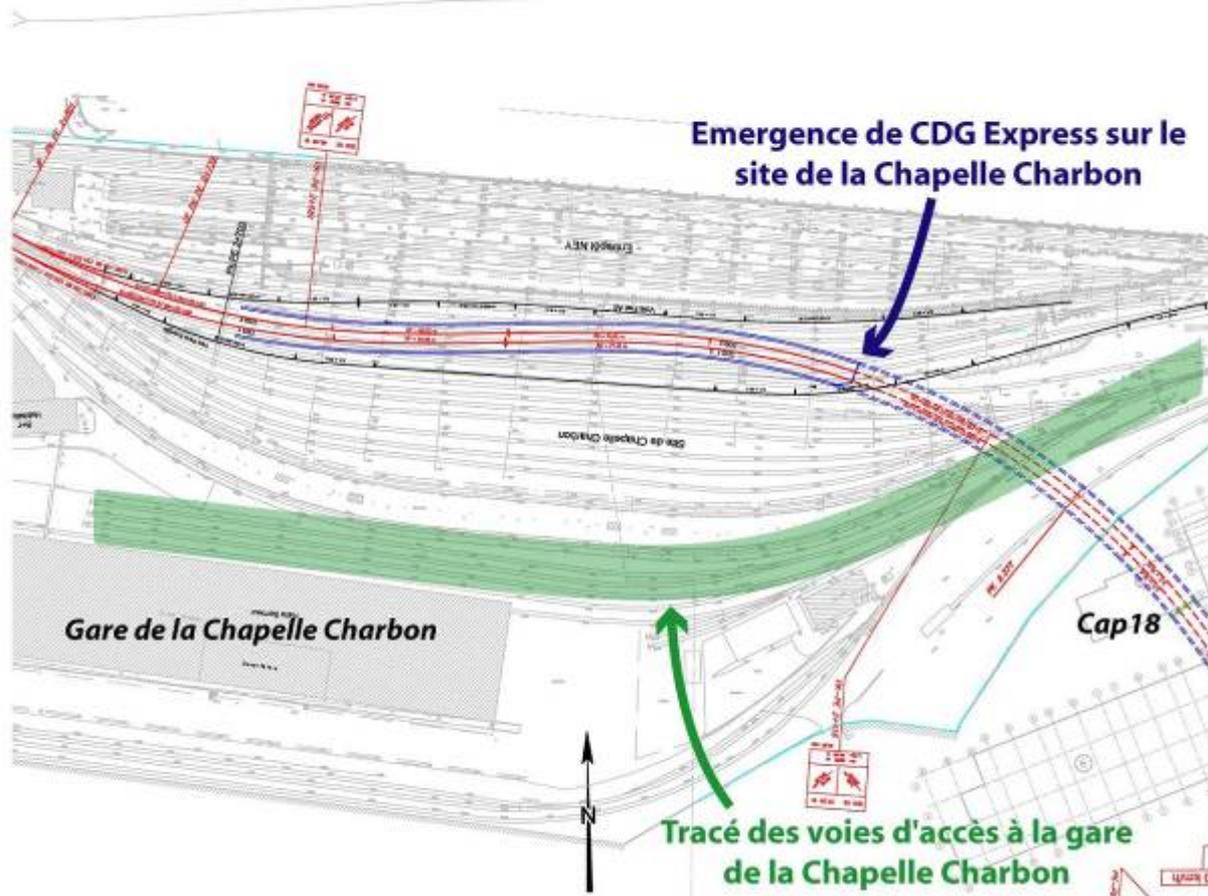
Enfin, la conservation de ces ponts, outre l'aspect, s'oppose aux projets de rénovation urbaine qu'ils cassent de façon significative et dont ils imposent une révision conséquente.

## Sur la Chapelle-Charbon

### Question de la commission d'enquête : la gare ferroviaire de la Chapelle-Charbon ne risque-t-elle pas d'être pénalisée par le projet ?

*L'exploitation de la gare ferroviaire de La Chapelle-Charbon ne sera pas remise en cause car les voies de CDG Express sont souterraines en entrée sur le site et n'interceptent pas celles qui permettent l'accès à la gare.*

*Le schéma suivant illustre cette description : en rouge sont représentées les voies de CDG Express ; en pointillés figurent les tronçons souterrains des voies ; en trait plein les tronçons aériens.*



### Réponse de la commission d'enquête :

Au cours de la réunion publique du 18 décembre 2012, monsieur Pascal LELARGE (DREIF), avait affirmé « sur la consultation en cours, elle est effectivement faite sur la base du projet qui est soumis à l'enquête publique. Elle ne prévoit pas quelques centaines de millions d'euros de bonus pour des solutions alternatives. Elle est faite limitativement sur un projet. Et les plans financiers envisageables, en l'espèce, ne sont pas susceptibles de dégager des marges considérables permettant d'envisager des compléments substantiels au projet. »

Cette remarque attire une réflexion : le projet ne saurait être figé tant que le rapport d'enquête n'a pas été rendu. En l'occurrence, organiser une consultation préalable apparaît comme tout à fait prématurée et s'accrocher au dossier soumis aux candidats potentiels, qui se sont réduits comme peau de chagrin pendant la période de l'enquête, ressemble un peu à un passage en force et à un déni de l'enquête publique. On a donc un peu l'impression que l'enquête publique n'est qu'une formalité obligatoire sans aucun intérêt et à seule valeur de chambre d'enregistrement. Pour un projet de cette envergure qui a déjà fait l'objet d'un débat public, c'est une attitude un peu légère.

Par ailleurs, au cours de cette même réunion monsieur Lelarge affirmera aussi :

« Et nous sommes bien conscients du fait qu'il faudra discuter avec la ville de Paris sur les conditions dans lesquelles cette voie ferrée, notamment la partie « ponts », cette section du projet pourra évoluer demain pour s'inscrire, s'insérer dans un projet urbain extrêmement ambitieux et qui est un projet majeur. »

On peut se demander pourquoi cette discussion n'a pas eu lieu **avant** la rédaction du dossier et **avant** le lancement de l'appel d'offre... Cela aurait très probablement aplani quelques difficultés. On peut imaginer que la mairie de Paris se serait montrée conciliante, on peut même penser que cela aurait pu aboutir à une coordination des travaux, très lourds, prévus dans le secteur elle-même susceptible d'être porteuse en économies de structure.

En fait, on a du mal à imaginer comment on peut monter un dossier de cette envergure sans l'examiner avec les mairies concernées.

M. Christophe MASSON (représentant le directeur des transports au ministère) avait aussi expliqué : « Nous n'avons pas creusé la solution de l'enfouissement, parce que ce n'était pas l'objet. Nous y avons un peu réfléchi. Il faut savoir que le fret a des pentes qui sont bien plus importantes que pour le trafic voyageurs. Nous aurions effectivement une certaine difficulté à enfouir la voie de fret. Il faudrait la faire partir beaucoup plus en amont au niveau de Chapelle Charbon. »

Compte tenu des projets urbains de la porte de la Chapelle, projets qui dépassent le cadre de la ville de Paris et s'inscrivent dans le projet du Grand Paris, projet porté tant par le maire de Paris que par le gouvernement et qui a fait partie des préconisations de la commission d'enquête du PLU de Paris, l'enfouissement de la ligne CDG Express dans ce secteur s'impose. En effet, quel que soit le design des ponts, de facto, ils introduisent une coupure visuelle qui crée une sorte de barrière. Par ailleurs, comme il n'est prévu que de changer un pont sur les deux, l'effort d'intégration est d'emblée réduit à minima. Qu'on en juge par l'aspect actuel, photos ci-dessous.



Une séparation visuelle peu attrayante



Enfin, la conservation de ces ponts s'oppose aux projets de rénovation urbaine qu'ils cassent de façon significative et auxquels ils imposent une révision conséquente (puisque ces projets ont été dessinés en supposant l'enfouissement, tel que cela avait été promis lors de la candidature à l'organisation des JO).

En conséquence l'enfouissement de CDG Express à la porte de la Chapelle aurait beaucoup d'avantages.

**Sur la gare Chapelle Charbon**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et constate a priori que l'enfouissement demandé au niveau de la porte de la Chapelle ne devrait pas non plus nuire, au contraire, à la gare de la Chapelle Charbon qu'elle pourrait même conduire à relancer compte tenu de la modification induite de l'arrivée des trains de fret qui devraient passer par ce secteur.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 31-1, Courriers N° : 32-7, Courriers N° : 32-8, Courriers N° : 33-1, Courriers N° : 5-1
DUP Aubervilliers N° : 3-1
DUP Aulnay-sous-bois N° : 9-4
DUP Paris 18me N° : 10-1, DUP Paris 18me N° : 11-1, DUP Paris 18me N° : 1-2, DUP Paris 18me N° : 3-3, DUP Paris 18me N° : 4-2, DUP Paris 18me N° : 5-1, DUP Paris 18me N° : 7-3, DUP Paris 18me N° : 7-5, DUP Paris 18me N° : 8-6
Impact Le Bourget N° : 3-1, Impact Le Bourget N° : 5-7
Impact Paris 10me N° : 4-5
Impact Paris 18me N° : 2-1, Impact Paris 18me N° : 3-1, Impact Paris 18me N° : 7-3, Impact Paris 18me N° : 7-5, Impact Paris 18me N° : 8-2, Impact Paris 18me N° : 9-2, Impact Paris 18me N° : 9-4
Impact Saint Denis N° : 4-1
Courriels - 31 -2, Courriels - 55 -1, Courriels - 59 -1, Courriels - 60 -1, Courriels - 61 -2, Courriels - 67 -1, Courriels - 68 -1, Courriels - 80 -3

### 4.3 Le bruit, les nuisances

#### Synthèse des observations du public

69 observations par courriers ou dans les registres, 13 par courrier électronique dont

- 46 pour la Seine-Saint-Denis : notamment à Sevran.
- 18 pour Paris portant principalement sur la Porte de la Chapelle.
- 18 pour la Seine-et-Marne, plus particulièrement concernant Mitry-Mory et Aulnay-sous-bois.

Les questions portent principalement sur le bruit, notamment celui du fret dont on subodore un trafic nocturne car il paraît difficile de voir des trains longs, lents et lourds s'intercaler avec aussi peu de délai entre des trains nettement plus rapides, légers et courts. L'augmentation du bruit ayant, outre les conséquences connues sur la santé, des effets sur la valeur des biens immobiliers. Il est fait aussi mention des dangers de ces voies à circulation rapide en pleine ville.

Une autre série de questions concerne la pollution, les travaux de dépollution de CAP 18, mais aussi la pollution due au trafic de voitures notamment sur l'A104.

#### Réponse du maître d'ouvrage

**Question de la commission d'enquête : quel est l'impact sonore réel du CDG Express en tenant compte du fait que les voies seront beaucoup plus utilisées qu'avant et qu'on peut supposer qu'une partie du trafic de fret sera de fait déplacée la nuit (ce qui constitue donc un impact direct du CDG Express sur les nuisances sonores) ? Malgré les chiffres précis de l'étude d'impact, les riverains ne comprennent en effet pas pourquoi le niveau de bruit baisse souvent après la réalisation de CDG-Express.**

*En premier lieu, le maître d'ouvrage précise qu'en aucun cas il n'est prévu de report de circulations de fret la nuit : la commission d'enquête pourra se référer à la réponse fournie à la question sur le trafic de fret (voir ci-dessous, chapitre 3.8).*

#### **Bruit en général :**

*Pour mémoire, 152 CDG Express circuleront quotidiennement sur la ligne, contre 360 RER.*

*Le matériel roulant CDG Express sera comparable à un matériel TER récent. On peut ainsi estimer qu'une rame CDG Express produira environ 3 dB(A)/m de moins qu'une rame RER B à trafic équivalent, ce qui équivaut à la division par deux de la source de bruit. Par ailleurs, le bruit d'un train de CDGX (soit celui d'un TER récent) sera 12 fois moins important que celui d'un transilien, 23 fois moins que celui d'un Corail.*

*Parallèlement, certaines améliorations ponctuelles de voies permettront d'améliorer la situation acoustique préexistante. Par exemple, la rénovation du pont Soudé et la reconstruction du pont National au niveau de la Porte de la Chapelle en amélioreront les caractéristiques acoustiques (utilisation de longs rails soudés notamment).*

#### **Baisse du niveau de bruit :**

*Les indications explicatives des niveaux de bruit observables sur les différentes planches de l'étude acoustique sont présentées dans les pages 357 à 364 de l'étude d'impact (4.2. Le détail des résultats de la modélisation de la situation future).*

*De manière générale trois types d'explication à ces baisses de niveau sonore peuvent être avancées, qui sont directement liées aux hypothèses de l'étude acoustique:*

*- A l'horizon de la mise en service de CDG Express, l'utilisation du matériel roulant du RER B est simplifiée dans le cadre du projet RER B Nord + : les trains du RER B seront alors tous composés d'unités multiples (UM) de jour, et d'unités simples (US) de nuit. Ainsi, pour ce qui est de la période nocturne, les circulations actuelles du RER B en unités simples ET unités multiples sont remplacées*

*uniquement par des unités simples. Une unité multiple étant deux fois plus bruyante qu'une unité simple (écart de 3dB(A)) on observera une baisse des niveaux sonores en période nocturne (22h-6h) que les trains CDG Express, moins bruyants, n'annuleront pas systématiquement sur le tracé.*

*C'est ainsi que sur les communes de St Denis, Aubervilliers, la Courneuve, Le Bourget, Drancy, Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois (approximativement du récepteur R1 au récepteur R177) on peut observer une baisse des niveaux sonores en période nocturne (22h-6h) après réalisation de CDG Express.*

*- A l'horizon de la mise en service de CDG Express, le projet RER B Nord+ et ses services omnibus auront été mis en service. Les arrêts dans toutes les gares entre La Plaine – Stade de France et Aulnay-sous-Bois auront alors été systématisés.*

*Ainsi les communes de La Courneuve, Le Bourget, Drancy, Blanc-Mesnil (approximativement du récepteur R18 au récepteur R121) connaîtront, en périodes diurne et nocturne, une diminution du niveau sonore : la réduction des vitesses d'un plus grand nombre de trains, du fait de ces arrêts supplémentaires, conduira à une diminution faible mais réelle du niveau sonore sur les communes correspondantes, de jour comme de nuit.*

*Au niveau de la gare d'Aulnay-sous-Bois, la systématisation des arrêts (plus de directs pour Roissy) conduira à la réduction des vitesses d'un plus grand nombre de trains, conduisant là aussi à une diminution faible mais réelle du niveau sonore.*

*- Sur la commune de Mitry-Mory (récepteurs R347 à R357), où se trouve le débranchement de la ligne La Plaine-Hirson vers l'aéroport, les changements de positionnement des voies (création de deux voies centrales entre Villeparisis et l'aéroport pour le franchissement en terrier) et de configuration géométrique (terrier, murs de soutènement) expliquent les variations d'impact acoustique de jour comme de nuit.*

*Sur Mitry-Mory, à proximité de la gare de Mitry-Claye (récepteurs R370 à R382) la création d'une 4ème voie (au Nord) dans le cadre du projet RER B Nord+ modifie la configuration géométrique du site (voies en remblais). Ceci implique un agrandissement de la zone d'ombre des habitations concernées par la suite de la construction de la voie ferrée supplémentaire, ce qui explique l'impact négatif ou faible sur les récepteurs concernés.*

#### **Avis de la commission d'enquête :**

##### ***Le bruit***

La commission prend acte de la réponse, mais, qu'il lui soit permis de douter de l'affirmation : « *qu'en aucun cas il n'est prévu de report de circulations de fret la nuit.* ».

Car, si effectivement, rien n'est prévu pour l'instant, il ne fait pas de doute, en cas d'augmentation du trafic de fret, qu'il lui faudra bien passer la nuit. Une bonne gestion, voudrait d'ailleurs que l'on rentabilise au mieux ces voies rénovées. Donc, si, dans l'immédiat, cette affirmation n'est pas à remettre en cause, pour l'avenir il pourra en être autrement (voire sûrement).

Par ailleurs, concernant les mesures de bruit, elles se sont concentrées surtout sur le bruit supplémentaire probable dû au CDG Express sans réellement tenir compte du fait que l'impact sonore ne se limite pas au passage de ses trains entre Roissy et Paris, mais aussi de l'augmentation de fait de la circulation ferroviaire. Avec ce projet, et les projets concernant le RER B c'est un bruit continu sur les **quatre** voies auquel les habitants auront à faire face.

On aurait aimé que l'étude d'impact soit plus précise quant à la répartition des murs antibruit qui, notamment dans des villes comme Sevran où les séparations entre la ville et la voie ferrée sont assez souvent sommaires, pourraient en outre répondre aux problèmes de sureté et de sécurité que posent la légèreté des structures existantes.

Concernant les deux ponts parisiens, la commission souligne la nécessité d'enfouir le CDG Express au niveau de la porte de la Chapelle, ce qui résoudrait de facto les problèmes de bruit générés par CDG Express.

***Les pollutions***

Les questions concernant CAP 18 sont traitées dans le chapitre consacré à cette zone industrielle.

Les pollutions dues au trafic aérien : ce projet n'a pas pour objectif de favoriser le trafic aérien.

Les pollutions dues à l'augmentation du trafic automobile au niveau de la gare de l'Est : ce thème est traité au chapitre sur cette gare.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 18-3, Courriers N° : 26-2, Courriers N° : 31-2, Courriers N° : 33-2, Courriers N° : 5-2
DUP Aubervilliers N° : 3-2
DUP Aulnay-sous-bois N° : 10-2, DUP Aulnay-sous-bois N° : 1-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 13-2
DUP Mitry-Mory N° : 10-1, DUP Mitry-Mory N° : 11-1, DUP Mitry-Mory N° : 17-2, DUP Mitry-Mory N° : 19-2, DUP Mitry-Mory N° : 21-3, DUP Mitry-Mory N° : 23-3, DUP Mitry-Mory N° : 2-4, DUP Mitry-Mory N° : 7-2, DUP Mitry-Mory N° : 8-2
DUP Paris 10me N° : 1-3
DUP Paris 18me N° : 7-4, DUP Paris 18me N° : 8-1, DUP Paris 18me N° : 9-1
DUP Sevran N° : 16-1, DUP Sevran N° : 17-1
DUP Tremblay N° : 6-1
DUP Villeparisis N° : 3-1
Impact Aulnay-sous-bois N° : 1-1, Impact Aulnay-sous-bois N° : 3-1, Impact Aulnay-sous-bois N° : 4-1
Impact Blanc-Mesnil N° : 1-1, Impact Blanc-Mesnil N° : 2-1
Impact Drancy N° : 1-1
Impact Le Bourget N° : 1-1, Impact Le Bourget N° : 4-3
Impact Mitry-Mory N° : 1-2, Impact Mitry-Mory N° : 2-1, Impact Mitry-Mory N° : 8-1
Impact Paris 10me N° : 4-6
Impact Paris 18me N° : 1-1, Impact Paris 18me N° : 2-2, Impact Paris 18me N° : 3-2, Impact Paris 18me N° : 4-1, Impact Paris 18me N° : 5-4, Impact Paris 18me N° : 7-2, Impact Paris 18me N° : 7-4, Impact Paris 18me N° : 9-1
Impact Saint Denis N° : 4-2
Impact Sevran N° : 10-1, Impact Sevran N° : 11-2, Impact Sevran N° : 12-1, Impact Sevran N° : 17-1, Impact Sevran N° : 18-2, Impact Sevran N° : 22-1, Impact Sevran N° : 23-1, Impact Sevran N° : 24-1, Impact Sevran N° : 25-1, Impact Sevran N° : 28-2, Impact Sevran N° : 30-1, Impact Sevran N° : 31-5, Impact Sevran N° : 4-2, Impact Sevran N° : 5-1, Impact Sevran N° : 6-2, Impact Sevran N° : 7-2, Impact Sevran N° : 8-1, Impact Sevran N° : 8-2, Impact Sevran N° : 9-1
Impact Tremblay N° : 1-1
Impact Villeparisis N° : 1-1, Impact Villeparisis N° : 2-1
Courriels - 1 -1, Courriels - 2 -1, Courriels - 21 -1, Courriels - 24 -1, Courriels - 34 -2, Courriels - 45 -2, Courriels - 50 -1, Courriels - 53 -2, Courriels - 57 -1, Courriels - 58 -2, Courriels - 69 -1, Courriels - 70 -1, Courriels - 71 -1

#### 4.4 CAP 18

##### Synthèse des observations du public

11 observations par courriers ou dans les registres, 3 par courrier électronique uniquement d'émetteurs parisiens, ce qui est logique.

Deux problèmes sont évoqués, celui des entreprises et des travaux et celui de la pollution du terrain.

Les entreprises et les travaux

CAP 18 est le plus grand site d'activités industrielles de Paris intra-muros et comporte un fort volant d'activités en industries graphiques. Cela signifie **notamment** pour l'immeuble concerné par le projet soumis à l'enquête :

- des **machines lourdes** : résistance au sol suffisante pour les supporter **et grandes** : plus de vingt mètres de long, donc très difficilement déplaçables
- un travail de précision donc **un calibrage d'une machine pouvant nécessiter un mois de travail** et pas de vibrations susceptibles de dérégler les machines
- une **activité continue** : 24h/24h et **sans interruption estivale ou autre pour des vacances** : les clients se décident généralement à la dernière minute et ce d'autant plus facilement qu'ils ont, si l'on peut oser une image familière, « l'imprimerie sous la main » ce qui est aussi souvent une raison de leur choix d'un partenaire sur CAP 18.
- du personnel qualifié



L'autre problème, outre la période des travaux, est celui des vibrations des trains et de leurs effets sur les machines (voire sur le bâti, risque d'affaissement par exemple).

Les entreprises ont-elles été mises au courant des conséquences des travaux sur leurs activités ?

La pollution du terrain

Qu'est-il prévu pour assurer la sécurité des personnes travaillant sur le site (et des visiteurs) pendant les travaux compte tenu des polluants dangereux qu'on y a relevés.

##### Réponse du maître d'ouvrage

**La zone des travaux contient des polluants dangereux, comment seront prises en compte la sécurité et la santé des personnes qui travaillent sur le site ?**

*Les éléments sur ce sujet figurent pages 235 et 241 de l'étude d'impacts.*

*Préalablement aux travaux, il est demandé au concessionnaire de procéder à une analyse environnementale afin de préciser la nature des polluants, leur volume et les filières de réemploi ou d'élimination des matériaux concernés. Cette étude complémentaire permettra de déterminer de manière précise les travaux qui devront être réalisés par une entreprise spécialisée dans ces opérations.*

##### Machines d'impression, entr. Fleuret



*Des études complémentaires, lors de la phase d'exécution, permettront de compléter ces analyses et d'apporter des préconisations sur le mode de réalisation de la tranchée couverte si nécessaire.*

*De manière générale, les travaux sur zone polluée seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur, notamment en réduisant au maximum le risque pour les employés du chantier et pour les riverains.*

#### **Avis de la commission d'enquête :**

##### **Les entreprises et les travaux**

Si l'on se rapporte à l'étude d'impact, force est de constater que les réponses sont maigres. Page 204 elle mentionne de « fortes contraintes techniques »... dues au sous-sol, elle ajoute que des dispositifs anti-vibratiles sont prévus, seront-ils suffisants compte-tenu des exigences des machines d'imprimerie ? Certes elle évoque, en page 206 ce qui est envisagé pour la zone pendant la période des travaux. Mais, jamais, elle ne parle des contraintes spécifiques des entreprises de CAP 18, et notamment des imprimeries qui réclament une résistance au sol nettement supérieure aux contraintes habituelles et une absence de vibrations. Jamais non plus elle ne se penche réellement sur les emplois dans la zone.

Cette absence de précisions est d'autant plus étonnante, qu'il aurait suffi d'interroger les chefs des entreprises situées dans le bâtiment promis à démolition pour se faire une idée nettement plus précise car il appert que le déménagement des entreprises d'imprimerie industrielles ne se fait pas aussi facilement que celui d'une entreprise tertiaire, ou d'une imprimerie de quartier par exemple. Hors cela n'a pas été le cas. De fait d'ailleurs, le volet social de l'étude d'impact se limite grosso modo à l'apport de l'achat de sandwiches des ouvriers sur l'économie locale pendant la période des travaux (p. 251 : « *les chantiers pourront avoir des répercussions "positives" sur l'économie locale, au niveau de l'emploi et au niveau commercial. Tout d'abord, les opérations de chantier prévues pourront faire intervenir des entreprises locales. De plus, la fréquentation des personnes venant travailler sur le chantier aura des conséquences sur l'utilisation des services et commerces présents localement, notamment en termes de restauration.* »).

Quant aux locaux provisoires prévus, leur localisation est proche du bâtiment sacrifié de CAP 18, puisque situé dans l'emprise ferroviaire de la Chapelle-Charbons. Mais pourront-ils accueillir correctement les entreprises chassées de leurs locaux ? Les voies d'accès pourront-elles supporter les camions qui y amèneront les machines ?

Un des chefs d'entreprise qui ont écrit à la commission d'enquête demande s'il ne serait pas possible de déplacer le tracé du CDG Express à ce niveau là. C'est effectivement une suggestion intéressante, les conditions du déménagement des entreprises étant très particulières et ajouteront probablement un surcoût non négligeable aux calculs initiaux. L'enfouissement au niveau de la porte de la Chapelle d'ailleurs, qui, semble-t-il, oblige aussi à revoir l'arrivée du trafic de fret pour le faire aboutir au niveau de Chapelle-Charbon, permettrait probablement de résoudre tout à fait positivement ce problème et pour le plus grand bien de tous.

Une autre solution pourrait être, plutôt que de procéder à ces démolitions reconstructions assorties de déménagements successifs et forcément nocifs d'élargir définitivement la zone industrielle à l'emplacement provisoire prévu afin qu'il n'y ait qu'un seul déménagement et que les entreprises chassées de leurs actuels locaux puissent rester définitivement dans les nouveaux. Le préjudice serait ainsi moindre, ainsi que les gaspillages... Bien évidemment cette solution est à mettre en place en parfaite liaison avec les entreprises concernées.

##### **La pollution du terrain**

Le maître d'ouvrage a apporté une réponse pas vraiment complémentaire à cette question. Il est tout à fait dommage qu'elle soit toujours aussi imprécise. Pourtant des questions restent en suspens : notamment celles des répercussions des travaux de dépollution de la zone sur les activités des entreprises comme, par exemple, une interruption éventuelle des activités, lesquelles compte tenu des spécificités de la zone industrielle pourront très difficilement être reportées ailleurs. Une étude plus

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes conjointes 07-000037 / 75

poussée ainsi, encore une fois, qu'une rencontre préalable avec les responsables d'entreprises de CAP 18 (lesquels sont tout à fait accessibles) aurait été aussi nécessaire dans ce cadre.

### Liste des sous-observations ayant traité ce thème

Courriers N° : 18-1, Courriers N° : 18-2, Courriers N° : 18-4, Courriers N° : 30-1, Courriers N° : 8-1, Courriers N° : 8-2, Courriers N° : 8-3
DUP Paris 18me N° : 1-5, DUP Paris 18me N° : 5-2
Impact Le Bourget N° : 5-3
Impact Paris 18me N° : 6-1
Courriels - 51 -1, Courriels - 72 -1, Courriels - 73 -1

## 4.5 Le choix de la Gare de l'Est

### Synthèse des observations du public

- 62 observations par courriers ou dans les registres, 22 par courrier électronique dont :
- 45 émanant de Paris, une bonne part provenant logiquement du X<sup>e</sup> arrondissement.
- 27 de Seine-Saint-Denis
- de Seine-et-Marne
- 2 de l'Essonne
- 1 de Haute-Savoie, Val-de-Marne, Hauts-de-Seine, Yvelines et Val-D'Oise.

Dans le thème du choix de la gare de l'Est, les sujets évoqués peuvent être regroupés ainsi :

- L'effet cul de sac ou le raccordement au RER E vers La Défense
- Le problème des taxis
- La liaison gare de l'Est - gare du Nord.

Une observation typique sur l'effet cul-de-sac a été faite dans le courriel 11 : le choix de la Gare de l'Est semble honnêtement ridicule... la Gare de l'Est n'est pas le centre de Paris, la Gare de l'Est n'a pas de grand quartier d'affaire, ni même de correspondance réelle avec ces grands quartiers... A l'heure de l'écologie, faire partir un tel mode de transport d'un lieu comme la Gare de l'Est ne réduira en rien le nombre de voitures (et autres) se rendant à CDG... Qui part de la gare de l'Est pour aller à l'aéroport CDG ? Les hommes d'affaire ? Non, ils partent du RER A (La Défense, Auber) qui est en correspondance avec le RER B à Chatelet. Les Banlieusards ? Devoir se rendre à Gare de l'Est et payer un prix excessif... Autant prendre sa voiture ! Les touristes ? Ils ont déjà le RER B, et je pense qu'ils verraient d'un meilleur œil Paris s'ils avaient à disposition un RER B efficace, qui leur éviterait de payer un mode de transport cher et peu intéressant dans la desserte non-touristique de Gare de l'Est...

L'EPAD (Établissement public d'aménagement de la région de La Défense) et l'AUDE (Association des usagers de La Défense) entre autres, considèrent dans leurs courriers qu'il est indispensable que CDG Express emprunte le tunnel du RER E pour desservir les pôles gare du Nord, Haussmann-St Lazare et La Défense, et, qu'en attendant que cet itinéraire soit possible grâce à la réalisation du prolongement du tunnel du RER E entre Haussmann-St Lazare et La Défense puis le Mantois, il faut prendre des mesures conservatoires.

Michel Ottaway, maire adjoint du X<sup>e</sup>, notamment a soulevé les questions des taxis et de la liaison gare de l'Est-gare du Nord, lors de la réunion publique : *« Dois-je ajouter aussi, même si ce n'est pas de la responsabilité directe de l'Etat, qu'il faut regarder de très près l'impact sur le trafic de taxis, donc l'accueil déjà des taxis, et l'impact sur la circulation autour de la gare de l'Est ? On est quand même un peu contrit de voir qu'on gagne un temps énorme dans le trafic avec les capitales européennes du Nord et avec Londres, mais qu'en revanche, pour sortir du quartier, ce n'est pas très facile. Il ne faudrait pas qu'aux quelques difficultés, auxquelles on est en train de remédier, autour de la gare du Nord, s'ajoute, à la gare de l'Est, un véritable maelstrom qui mettrait par terre tous les avantages de ce projet. (...) les projets de liaisons, malgré le TGV Est, Eurostar, Thalys, entre la gare du Nord et la gare de l'Est sont toujours au point mort. (...) Donc pour le confort des usagers, des passagers et des touristes, mais aussi pour la réputation de la capitale, pour la praticabilité de ce que l'on appelle d'un terme technique l'intermodalité, réalisons cette intermodalité, perçons enfin ce tunnel d'accès entre la gare du Nord et la gare de l'Est et réalisons ce vaste pôle de transport Paris Nord/Est avec cette petite gare curieusement appelée Magenta au milieu qui est la gare de desserte reliée à la gare du Nord de la ligne Eole ! »*

### Réponse du maître d'ouvrage

Sur le prolongement de CDG Express à Haussmann-St Lazare et, à terme, à La Défense

**Question de la commission** : Comme le demandent notamment l'EPAD et des utilisateurs du quartier d'affaires de La Défense, mais aussi beaucoup de personnes ayant porté des

observations, le prolongement de CDG Express à Haussmann-St Lazare et, à terme, à La Défense (si le prolongement du RER E est réalisé vers ce pôle d'emplois) en passant par la gare de Magenta, aurait beaucoup d'avantages : il résoudrait le problème de la liaison gare de l'Est-gare du Nord, ces deux gares étant accessibles depuis Magenta ; mais surtout il drainerait une quantité très supérieure d'utilisateurs en passant au cœur des deux quartiers d'affaires les plus importants d'Ile de France. La question d'un arrêt futur à Stade de France est liée, car dans quelques années, le développement du quartier d'affaires autour de cette station se sera poursuivi et il serait pertinent que CDG Express fasse une sorte de "ramassage" des quartiers d'affaires d'Ile de France. Or les mesures conservatoires devant permettre ce prolongement de CDG Express dans le tunnel du RER E ne sont pas prévues à l'actuel projet.

Comme pour les tunnels de La Chapelle, est-il juridiquement possible de faire payer ces mesures par le concessionnaire (par un allongement de la concession par exemple) ou par de l'argent public, sachant qu'il s'agirait de payer des travaux qui profiteraient à d'autres utilisateurs futurs que CDG Express ? Une réorganisation à terme du RER E pourrait par exemple instaurer une ligne La Défense banlieue Nord, qui justifierait des investissements par RFF et/ou le STIF à la fois pour les tunnels de La Chapelle et pour préparer l'entrée dans le tunnel du RER E.

*En remarque préliminaire, il convient de rappeler que la gare de Magenta est directement reliée à la gare du Nord, mais ne l'est pas à la gare de l'Est. Un tel projet ne remet donc pas en cause la pertinence de la réalisation de la liaison piétonne entre les gares, consacrée par le fait que RFF a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage.*

*Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise qu'Haussmann–St-Lazare et à terme la Défense (dans le cas d'un prolongement d'Eole à l'ouest) seront desservis par le biais d'une correspondance entre CDG Express et Eole : la gare de l'Est n'est pas plus éloignée de la gare du Nord qu'à Montparnasse la gare grande lignes ne l'est de certaines stations de métro.*

**Impact sur la concession des mesures conservatoires permettant le raccordement de la virgule aux voies d'Eole : De manière générale se pose la question de savoir s'il faut réaliser dès aujourd'hui les infrastructures nécessaires au raccordement de la virgule aux voies d'Eole, au risque de ne pas les utiliser à l'avenir.**

*De telles infrastructures ne sont pas, par nature, nécessaires à la concession telle qu'elle est définie dans la loi du 5 janvier 2006. A ce titre, elles ne peuvent d'aucune manière être intégrées au périmètre de la concession, ni être mises à la charge du concessionnaire.*

*Dans le cadre de la consultation en cours, les infrastructures relatives à un raccordement futur de la virgule avec les voies empruntées par Eole font l'objet d'une hypothèse d'étude transmise aux candidats. Cette hypothèse consiste en la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage de l'autorité publique compétente, et dans le cadre d'un contrat distinct de la concession de CDG Express, de la conception et de la construction des ouvrages de génie civil suivants :*

- *ouvrage souterrain à voie unique nécessaire au raccordement de la voie CDG1 à la voie Eole, terrassement complémentaire de la plate-forme recevant le raccordement de la voie CDG2 à la voie Rac Eole, estacade pour assurer la continuité de service de la voie 1 Eole,*
- *amorces CDG1 et CDG2 dans l'ouvrage d'entonnement, élargissement de la trémie Eole, démolition du mur en terre de la Villette, suppression de la voie Tiroir Eole.*

*Il a été demandé aux candidats de présenter obligatoirement une analyse des modalités et des conséquences, notamment financières, de la réalisation de la boîte de raccordement à Eole sur la liaison.*

**Dès aujourd'hui, le coût de la construction et le report de la mise en exploitation de CDG Express sont globalement estimés à près de 200 millions d'euros CE 2007 avec un report de la date de mise en service de CDG Express de plus de deux ans.**

**Par conséquent, il nous semble économiquement avantageux de reporter cet éventuel investissement, qui, sous des contraintes certaines pour l'exploitation, demeurerait réalisable à un horizon temporel ultérieur.**

**Enfin, même si des études sont lancées en vue de préparer à court terme un débat public sur le prolongement d'Eole vers l'ouest, il convient de souligner que les choix techniques du projet n'ont pas encore été arrêtés à ce jour. Il apparaît donc prématuré de prendre position en faveur de cet investissement, d'autant plus que la desserte de l'aéroport par une branche d'Eole présente des difficultés certaines d'exploitation, présentées ci-dessous.**

*Analyses techniques sur le prolongement du service CDG Express dans Eole :*

*Le prolongement des services CDG Express du faisceau de Paris-Est à Haussmann–St-Lazare via Magenta (voire éventuellement la Défense après le prolongement d'Eole à l'ouest) est soumis à différentes contraintes :*

- *des contraintes d'exploitation entre différentes familles de services ferroviaires et de matériel roulant (Eole et CDG Express) ; des raisons similaires ont conduit récemment à renoncer au projet ELEONOR qui prévoyait d'amener des trains de Normandie à Roissy via le même tunnel ;*
- *de très fortes contraintes d'exploitation pour le retournement des trains CDG Express et Eole dans le terminus actuel d'Haussmann–St-Lazare ;*

*une perte de la capacité théorique du tunnel Eole avec des trains CDG Express susceptibles d'utiliser 2 à 3 sillons selon la politique d'arrêt à Haussmann – Saint-Lazare et Magenta (avec ou sans arrêt à Magenta, temps de stationnement à quai plus long pour les trains CDG Express) ; un tel prolongement pourrait remettre en cause tout développement majeur à terme d'Eole dans le tronçon central ;*

- *des contraintes d'accès au matériel roulant de CDG Express dont la hauteur du plancher (55 ou 92 cm) n'est pas adaptée à la hauteur des quais Eole (115 cm) ;*
- *des contraintes de lisibilité et d'exploitation "voyageurs", ainsi que de contrôle d'accès au service CDG Express sur les quais avec des flux de voyageurs communs de 250 m de long.*

*L'ensemble de ces contraintes techniques ne pourrait que nuire à la lisibilité et la régularité des 2 services CDG Express et Eole et remettrait profondément en cause, le « concept » d'un projet comme CDG Express, fondé sur une liaison directe, sûre et rapide.*

***Analyses techniques sur la substitution du service CDG Express par une 3<sup>e</sup> branche d'Eole à l'est : Une partie des arguments précédents semble être levée par le principe de l'intégration de CDG Express comme 3<sup>e</sup> branche d'Eole à l'est (ligne "La Défense-banlieue nord" de la question posée). Toutefois, une telle hypothèse soulève d'importants problèmes :***

- *les arrêts intermédiaires remettraient en cause la notion fondamentale de service direct sur laquelle se base le projet CDG Express (chaque arrêt conduisant à une perte de temps de 2 min, et donc à une dégradation du service), tout en créant des contraintes d'accès au train dans les gares similaires à celles de Magenta ou Haussmann–St-Lazare ;*
- *l'ajout d'une 3<sup>e</sup> branche à Eole entraînerait une complexification de l'exploitation de la ligne ; la régularité des services serait probablement dégradée alors que c'est aujourd'hui un point fort d'Eole ;*
- *le mélange de trains pôle à pôle (Eole) et de trains directs (TER Picards et trains de fret), aux caractéristiques techniques par ailleurs hétérogènes, induirait également des contraintes d'exploitation et une baisse de la capacité en ligne des voies principales de la ligne La Plaine–Hirson ; des aménagements d'infrastructures supplémentaires devraient alors être envisagés et étudiés. Ces contraintes d'exploitation viendraient également faire baisser la régularité de l'ensemble de la ligne Eole vers l'ouest ; un tel projet serait en contradiction avec les principes d'évolution des lignes RER aujourd'hui défendus et affichés par les principaux acteurs de transport franciliens.*

*Tout d'abord, par l'accroissement du nombre de branches déjà évoqué, alors que les schémas directeurs actuels s'orientent tous vers une réduction du nombre de branches exploitées en service labellisé RER.*

*Mais aussi par l'existence de missions consistant en des liaisons pôle à pôle, contraire à la mise en omnibus des services RER en zone dense (principe mis en œuvre dans le cadre du RER B Nord+) : la lisibilité de l'offre deviendrait problématique sur les branches ouest et nord.*

### **Sur le problème des taxis**

**M. Lelarge (CR réunion publique) :** *Je pense que les personnes bien avisées essaieront d'aller autrement qu'en taxi à la gare de l'Est, parce que c'est quand même l'un des endroits où l'on a un peu de mal à circuler en voiture. Il faut le reconnaître. Donc, fondamentalement, c'est par les transports en commun qu'il faut envisager l'accès et il faut d'ailleurs favoriser, faciliter le fonctionnement de ce pôle d'échanges.*

### **Sur la liaison gare de l'Est-gare du Nord**

**Eric Ladegaillerie (CR réunion publique) :** *le lien piétonnier, aujourd'hui, c'est plusieurs choses. C'est à la fois une insertion urbaine à l'extérieur ; un passage souterrain ; également des verticalités qui permettent d'accéder aux différents niveaux du terrain, parce que, malheureusement, la topographie n'est pas forcément très favorable à cet endroit.*

*C'est un projet complexe. Toutefois, des choses simples peuvent être faites pour améliorer la situation. C'est un projet qui se chiffre à 10 ou 15 M€. RFF a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, mais le plan de financement n'est pas encore bouclé.*

*En revanche, c'est un vrai enjeu. Des demandes ont été faites aux prétendants concessionnaires, mais comme l'a rappelé Monsieur le président de la Commission d'enquête, CDG Express n'a pas vocation à prendre tout en charge. A partir de là, il faudra que les différents acteurs, dont l'Etat, trouvent un accord sur le sujet. Mais c'est un sujet qui est bien pris en compte dans le projet CDG Express.*

### **Question de la commission : si la liaison gare de l'Est-gare du Nord n'était pas réalisée lors de l'ouverture de CDG Express, peut-on envisager un (mini)bus entre les 2 gares ?**

*L'opportunité d'une telle navette doit être examinée au vu de l'intérêt qu'elle pourrait présenter comme solution provisoire et temporaire en attendant la réalisation de la liaison piétonne.*

*Sans qu'aucune réflexion n'ait été menée à ce sujet jusqu'à présent, il est vraisemblable qu'un tel dispositif se heurterait aux difficultés de circulation entre les deux gares (plan de circulation et congestion), obstacle rédhibitoire étant donné la faible distance à parcourir.*

*Par ailleurs, un tel dispositif intéresserait en premier lieu les voyageurs souhaitant rejoindre les transports en commun. Pour des voyageurs, la liaison métro restera vraisemblablement plus performante.*

*Les principaux bénéficiaires de cette desserte seraient donc des voyageurs munis de bagages et sensibles au niveau de confort, qui souhaiteraient rejoindre le réseau métro/RER en gare du Nord/Magenta et non directement en gare de l'Est. Ils seraient probablement minoritaires, les liaisons piétonnes et métro existantes continuant d'assurer la majorité des transferts. Il paraît donc difficile, à ce stade, de justifier la mise en place d'une navette.*

*Néanmoins, si le concessionnaire venait à identifier un besoin une fois CDG Express en service, il pourrait prendre l'initiative de proposer une navette de ce type à ses clients. Cela impliquerait notamment des demandes d'agrément de sa part auprès des services de l'État, et des services du STIF pour le transport des personnes dans le cadre d'une ligne régulière de voyageurs.*

### **Avis de la commission d'enquête**

**Le prolongement de CDG Express à Hausmann-St Lazare et, à terme, à La Défense**

Pour nombres d'observations et pour la commission, à terme la solution la plus logique et la plus socialement rentable de CDG Express semble être une liaison empruntant le tunnel du RER E jusqu'à La Défense, dans sa configuration future, incluse dans le SDRIF, et drainant les grands quartiers d'affaire du cœur de l'Ile-de-France : La Défense, le 8<sup>me</sup> arrondissement (Haussmann-St Lazare), le cœur historique de Paris (Magenta) et La Plaine-St Denis (La Plaine-Stade de France). Mais, à l'heure actuelle, le tunnel du RER E n'existe pas au-delà d'Haussmann-St Lazare, et le SDRIF devant le prévoir n'est pas encore adopté (le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ne sont pas encore rendus). Le projet soumis à appel d'offre pour être concédé est celui qui aboutit à la gare de l'Est, faute d'autres destinations possibles aujourd'hui : gare du Nord saturée, impossible d'ajouter des trains à Haussmann-St Lazare à cause de la contrainte liée à leur retournement. C'est mieux que rien, même si des inquiétudes peuvent exister sur la rentabilité d'une liaison ne desservant pas les principaux quartiers d'affaire.

De plus, le maître d'ouvrage explique fort bien que les travaux pour joindre le tunnel de la "virgule" et celui du RER E seraient longs (2 ans) et coûteux (200 M€), que l'exploitation de cette nouvelle branche, de fait, du RER E serait complexe et contraire à la philosophie qui préside à l'évolution de tous les RER (peu de branches, exploitation de tous les trains en omnibus) et finalement que la lisibilité du service CDG Express serait perdue.

La limitation de CDG Express à son terminus en cul de sac à la gare de l'Est n'est peut-être pas rédhibitoire. A Londres, la gare de Paddington est dans une situation assez semblable à celle de la gare de l'Est parisienne : en cul de sac, son accessibilité depuis les lignes de métro n'est pas excellente, elle est excentrée par rapport aux quartiers fréquentés (Westminster et la City). De même que pour CDG Express par rapport à La Défense, Heathrow Express ne dessert pas le nouveau quartier d'affaires des Docklands. Pourtant, bien qu'aucun chiffre sur la rentabilité d'Heathrow Express ne soit disponible, cette liaison a été maintenue depuis sa création en 1998, apparemment à la satisfaction de son exploitant, BAA, l'équivalent londonien d'ADP : 15 000 passagers par jour, 30 millions depuis 1998. De plus, le projet Crossrail, récemment approuvé, joindra vers 2013 les voies de Paddington à celles de la gare de Liverpool Street, à la manière des RER parisiens : la même question que pour CDG Express se posera alors de savoir s'il conviendra de poursuivre Heathrow Express vers l'est jusqu'à Isle of Dogs dans le quartier d'affaire des Docklands.

Par comparaison avec Heathrow Express, le terminus à la gare de l'Est, bien que pas entièrement satisfaisant, devrait donc permettre une exploitation viable de CDG Express.

### **Le problème des taxis**

La DREIF semble sous-estimer leur emploi à la gare de l'Est, car les clients de CDG Express ne seront pas des habitués des transports en commun (sinon ils prendraient plus le RER B aujourd'hui) et, avec bagages, ils seront tentés de prendre un taxi à leur arrivée à la gare de l'Est ou pour s'y rendre, considérant que CDG Express sert à garantir le trajet Paris-CDG et non le trajet autour du terminus. Mais il faut considérer que ces clients « CDG Express+taxi » ne seront pas la totalité des clients CDG Express, qui ne représenteront eux-mêmes qu'un faible pourcentage des utilisateurs de taxis à la gare de l'Est. Finalement il ne devrait pas y avoir un surcroît problématique de taxis à la gare de l'Est.

### **La liaison gare de l'Est-gare du Nord**

Le fait que la réalisation de la liaison piétonne directe entre la gare de l'Est et la station Magenta, elle-même reliée à la gare du Nord, soit "au point mort" n'affecte pas vraiment le projet CDG Express, dont les futurs clients ne devraient pas être intéressés par une correspondance avec le métro ou le RER. En effet, si un client aérien prend le RER B au sud de la gare du Nord, il a tout intérêt à poursuivre sur cette ligne pour rejoindre ADP. S'il prend le métro, il choisira de descendre à la station Gare de l'Est et n'aura pas besoin de la liaison gare du Nord-gare de l'Est pour rejoindre son train CDG Express. Enfin, s'il arrive par le RER E, il aura à rejoindre depuis la station Magenta, soit la gare du Nord pour le RER B, soit la gare de l'Est pour CDG Express. Dans ce cas seulement le manque de liaison directe piétonne entre Magenta et la gare de l'Est sera un handicap légèrement dissuasif pour l'usage de CDG Express. Il faut néanmoins espérer que cette liaison sera réalisée au plus vite.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 14-2, Courriers N° : 14-3, Courriers N° : 14-4, Courriers N° : 14-5, Courriers N° : 16-1, Courriers N° : 19-2, Courriers N° : 19-3, Courriers N° : 20-2, Courriers N° : 23-2, Courriers N° : 25-1, Courriers N° : 27-4, Courriers N° : 27-7, Courriers N° : 30-2, Courriers N° : 32-3, Courriers N° : 32-6
DUP Aubervilliers N° : 1-2
DUP Aulnay-sous-bois N° : 13-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 5-4, DUP Aulnay-sous-bois N° : 7-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 8-2
DUP Blanc-Mesnil N° : 2-2
DUP Mitry-Mory N° : 11-2, DUP Mitry-Mory N° : 22-3
DUP Paris 10me N° : 3-1
DUP Paris 18me N° : 1-1, DUP Paris 18me N° : 12-1, DUP Paris 18me N° : 1-6, DUP Paris 18me N° : 3-4, DUP Paris 18me N° : 4-3, DUP Paris 18me N° : 6-1, DUP Paris 18me N° : 6-4, DUP Paris 18me N° : 7-7, DUP Paris 18me N° : 8-5
DUP Sevran N° : 13-3
DUP Tremblay N° : 1-1, DUP Tremblay N° : 4-5, DUP Tremblay N° : 6-4
DUP Villeparisis N° : 4-2
Impact Blanc-Mesnil N° : 2-2
Impact Le Bourget N° : 4-2, Impact Le Bourget N° : 5-1, Impact Le Bourget N° : 5-2, Impact Le Bourget N° : 5-4
Impact Paris 10me N° : 2-1, Impact Paris 10me N° : 3-1, Impact Paris 10me N° : 3-4, Impact Paris 10me N° : 3-5, Impact Paris 10me N° : 3-6, Impact Paris 10me N° : 3-7, Impact Paris 10me N° : 3-9, Impact Paris 10me N° : 4-3, Impact Paris 10me N° : 5-4
Impact Paris 18me N° : 5-2, Impact Paris 18me N° : 5-3, Impact Paris 18me N° : 8-3
Impact Sevran N° : 27-3, Impact Sevran N° : 29-1, Impact Sevran N° : 30-2, Impact Sevran N° : 31-2, Impact Sevran N° : 6-3
PLU Paris 10me N° : 3-1, PLU Paris 10me N° : 4-1
Courriels - 11 -2, Courriels - 12 -1, Courriels - 13 -1, Courriels - 14 -1, Courriels - 15 -2, Courriels - 16 -2, Courriels - 18 -3, Courriels - 19 -1, Courriels - 20 -2, Courriels - 25 -1, Courriels - 26 -1, Courriels - 32 -1, Courriels - 33 -1, Courriels - 4 1, Courriels - 48 -1, Courriels - 6 -1, Courriels - 66 -2, Courriels - 69 -3, Courriels - 77 -2, Courriels - 8 -2, Courriels - 80 -1, Courriels - 80 -8

## 4.6 La rentabilité du projet

### Synthèse des observations du public

- 18 observations par courriers ou dans les registres, 15 par courrier électronique dont
- 13 pour la Sainte-Saint-Denis
- 9 pour la Seine-et-Marne
- 8 pour Paris
- 1 pour l'Essonne, les Hauts-de-Seine et le Val d'Oise

Dans le thème du choix de la rentabilité du projet, les sujets évoqués peuvent être regroupés ainsi :

- Le choix du système de la concession
- Etude insuffisante.
- La garantie de l'Etat
- L'exemple d'Orlyval.

Une observation typique sur ce thème a été faite dans le courriel 21 : *Un investissement annoncé de plus de 650 M€, approchant officieusement 1 G€, qui serait soit disant financé par les recettes à venir. En attendant, c'est bien sur les fonds publics que sera prélevée cette somme. Et si, comme tout le laisse prévoir, la rentabilité n'est pas au rendez-vous, c'est encore le contribuable qui devra mettre la main à la poche, comme l'expérience d'Orlyval l'a montré.*

### Réponse du maître d'ouvrage :

#### *Sur le choix du système de la concession*

Eric Ladegaillerie (CR réunion publique) : *(CDG Express) recouvre trois enjeux forts :*

- *Participer à la compétitivité économique de l'Ile-de-France (...)* ;
- *Permettre un report modal de la route vers le fer, (...)* ;
- *Réaliser ce projet de manière innovante en ce qui concerne le projet ferroviaire, c'est-à-dire un projet sans financement public, sous forme de concession.*

*Le choix de la concession est étayé par quelques exemples étrangers.*

Christophe Masson (CR réunion publique) : *Sur Londres, sur Heathrow, on a un trafic qui est de l'ordre de 5,2 millions de passagers, donc sur Heathrow Express, sachant que le nombre de voyageurs sur l'aéroport doit avoisiner les 67 millions. On en arrive, grossièrement, à 8 % d'utilisation de la liaison par rapport au nombre de passagers.*

*Nous prévoyons, sur CDG Express, 9 %. Nous sommes dans le même ordre de grandeur.*

*Si on regarde l'autre aéroport de Londres, Gatwick, là, le rapport est de 10,8 %. Nous sommes donc dans une estimation, sur CDG Express, qui se trouve en dessous de ce qu'on constate aujourd'hui sur Gatwick.*

*Sur d'autres aéroports, on s'aperçoit que, finalement, on est dans le bas de la fourchette. Le haut sur Oslo, en Norvège, c'est presque 28 % des passagers de l'aéroport qui utilisent la liaison directe qui dessert l'aéroport.*

*Donc, comparativement, c'est vrai que, sur Heathrow, on est légèrement en dessous, mais on est dans le même ordre de grandeur. On s'est quand même placé dans le bas de la fourchette, ce qui laisse à penser qu'on a des prévisions qui sont quand même solides.*

*Et je rappelle que, par rapport à Orlyval, le même pourcentage est situé vers les 11 %. Nous sommes donc, là aussi, légèrement en dessous.*

#### *Sur la garantie de l'Etat*

M. Lelarge, DREIF (CR réunion publique) : *l'État n'apporte aucune garantie au partenaire privé dans le cas où les recettes seraient moindres que celles prévues. C'est donc bien le risque du*

*cessionnaire et c'est le principe même de la concession, par rapport à d'autres types de montage qui auraient pu être imaginés. C'est bien la partie privée, au regard des missions qui sont dévolues dans le contrat de concession, qui va assumer tout ce risque et les conséquences éventuelles de recettes moindres.*

*En cas de faillite, que se passerait-il pour CDG Express ?*

*Je le redis, nous avons des prévisions qui sont quand même solides à travers toutes les expériences que nous avons pu recenser dans le monde. Mais si, toutefois, le projet avait une très faible rentabilité, là encore, toutes les conséquences seraient pour la partie privée, c'est-à-dire que le groupement qui aura mis des fonds perdra tous ses fonds ; les banques qui auront financé perdront aussi leur mise. Et s'il restait quelque indemnité qui serait à verser, cette indemnité serait reprise en réattribuant le contrat de concession avec, donc, une nouvelle entité qui reprendrait, éventuellement, quelque indemnité qui pourrait rester. Mais au bout du compte, il n'y aurait de toute manière, y compris dans ce cas-là, aucune contribution publique qui serait versée.*

**Sur l'exemple d'Orlyval**

**Question de la commission : Malgré les explications claires apportées sur le fait qu'en aucun cas l'argent de l'Etat n'était engagé pour CDG-Express, le public pense à Orlyval, sans avoir une connaissance précise de la manière dont la faillite a été traitée. Comment cela s'est-il passé exactement avec Orlyval : non atteinte de rentabilité (pourquoi ?), faillite (quand ?), rachat par la RATP (prix ?), pertes par les propriétaires-exploitants ?**

*En 1988, la concession de travaux et de services publics "Orlyval" a été attribuée à la société anonyme concessionnaire Orlyval par le Syndicat des Transports Parisiens (STP), autorité concédante. Le concessionnaire avait ainsi reçu le droit d'exploiter la liaison jusqu'en 2021.*

*Le projet prévoyait un billet à 48F, dont 10F pour la partie du trajet effectuée sur le réseau de la RATP. Air Inter offrait une réduction de 10 F par billet à ses propres passagers. Les expertises et contre-expertises portant sur les prévisions de fréquentation annuelle convergeaient sur une fourchette de 3,25 à 4,70 millions de clients par an.*

*Le coût global de réalisation du projet était estimé à 1,700 MF CE 1988. L'Etat n'apportait ni concours financier, ni garantie d'aucune sorte. L'ensemble du risque lié au projet était donc porté par le secteur privé. Tous les terrains et tous les ouvrages sont devenus la propriété du concédant, dès l'instant de leur construction.*

*Orlyval a été inauguré en octobre 1991. La clientèle n'a atteint que 1,25 millions de passagers en 1992. Cette mauvaise fréquentation ne s'améliora pas malgré les mesures tarifaires prises. Elle ne permit pas à la société concessionnaire d'honorer ses échéances et le risque de dépôt de bilan est apparu dès la fin de 1992.*

*Le STP a alors engagé des négociations en vue de maintenir le service sur la liaison. La convention de concession a donc été résiliée à l'amiable, d'un commun accord entre le STP et la société concessionnaire. En outre, l'ensemble des parties a renoncé à tout recours les unes contre les autres.*

*La RATP s'est vu confier la responsabilité de l'exploitation de la liaison ; à ce titre elle doit assurer l'équilibre du budget d'exploitation de la liaison.*

*Au motif qu'elle a vu un intérêt au maintien du service sur la liaison, la Région Ile-de-France a décidé de contribuer au financement des "dépenses liées au renouvellement et aux grosses réparations des installations et des matériels de la liaison" en versant une subvention annuelle (indexée) de 10 MF CE 1993 sur une durée de 29 années (délibération du Conseil Régional en date du 28 janvier 1993).*

*Le bilan financier contractualisé par des accords signés fin janvier 1993 s'établit comme précisé ci-après.*

*Les actionnaires de la concession perdent la totalité de leurs 150 MF de fonds propres.*

*Les prêteurs renoncent à un milliard de francs de créances (soit environ 66% du montant total de leurs créances).*

*Une somme de 250 MF est directement versée aux prêteurs, Matra versant 150 MF, Air-Inter 50 MF et Aéroports de Paris versant 50 MF.*

*Les prêteurs conservent une créance résiduelle de 300 MF. La RATP, sur une durée de 29 ans, reverse une part des éventuels excédents d'exploitation qui dépassent le seuil d'équilibre d'exploitation, le cumul de ces sommes étant plafonné au montant de la créance résiduelle.*

*A posteriori, plusieurs facteurs expliquent la faible fréquentation initiale de la ligne, par rapport aux prévisions :*

*L'effet péjorant de la correspondance à Antony a été sous-estimé, et ce d'autant plus que la synchronisation des rames du RER B avec celles du VAL fut mal réalisée à la mise en service.*

*Les distributeurs de billets en gare d'Antony se sont avérés malcommodes ; les canaux de ventes des billets qui devaient être mobilisés par Air Inter et la RATP ne le furent finalement pas.*

*La signalétique du service, tant en aérogare d'Orly que sur la ligne B du RER, était trop discrète.*

*La notoriété du service, qui à la mise en service ne bénéficia pas d'un plan de communication et de commercialisation adapté, s'avéra très insuffisante.*

*Le STP autorisa la mise en service d'une ligne de bus concurrente au VAL (Liaison JET BUS), alors que ceci n'était pas prévu initialement.*

*Les temps de transport autoroutiers s'améliorèrent par rapport à la situation observée en 1987, contrairement aux prévisions.*

*Contrairement à Orlyval qui était l'une des premières dessertes ferroviaires directes d'aéroport, les études de CDG Express, tant en termes de caractéristiques du service à mettre en place, qu'en matière de prévisions de recettes, ont pu bénéficier des retours d'expérience sur les désormais nombreuses dessertes de ce type dans le monde.*

## **Avis de la commission d'enquête :**

### **Le choix du système de la concession**

Comme précisé au chap. 1, ce choix a été fait lors du CIIACT du 14 octobre 2005, dans l'objectif de ne pas faire appel à l'argent public pour un investissement qui ne relève pas du service public, à un moment où, du fait de l'endettement excessif de la France, l'argent public fait défaut.

### **Les études insuffisantes sur la rentabilité**

La demande du public était de disposer d'études sur la rentabilité du projet. Mais, du fait du choix du système de la concession, le groupement d'entreprise, qui fera une offre pour la concession, aura fait ses propres études, sans faire confiance nécessairement à celles du maître d'ouvrage, car il prendra seul le risque financier. Toute estimation d'un risque financier est éminemment incertaine, aussi poussée soit-elle, car on ne peut prévoir tous les aléas de l'avenir. Si l'Etat avait voulu faire des études plus poussées sur le risque financier, cela n'aurait pas empêché les candidats à l'appel d'offre de faire les leurs. Ce travail aurait été quelque peu inutile, et ferait double emploi avec celui des candidats.

La meilleure réponse à la question de la rentabilité est le fait qu'un candidat dépose une offre.

La garantie de l'État

Comme le dit clairement le maître d'ouvrage, il n'y a pas de garantie de l'État. Et l'exemple d'Orlyval le prouve.

### **L'exemple d'Orlyval**

C'est donc 1,4 GF (milliards de francs) qu'auront perdu les prêteurs (1 GF) et les actionnaires (400 MF) dans l'aventure d'Orlyval lors de sa faillite. L'Etat n'est pas venu à son secours, et si la RATP a jugé bon d'en reprendre l'exploitation, c'est à un prix "bradé", sans avoir assumé les investissements.

Tout juste doit-elle rembourser une partie de la somme due aux prêteurs (pour un maximum de 300 MF) dans les seules années où il y a un excédent d'exploitation.

Orlyval a donc été une « bonne affaire » pour la RATP et pour l'argent public.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 20-1, Courriers N° : 27-2
DUP Aubervilliers N° : 1-1
DUP Aulnay-sous-bois N° : 7-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 9-3
DUP Blanc-Mesnil N° : 4-3
DUP La Courneuve N° : 3-2
DUP Mitry-Mory N° : 16-1, DUP Mitry-Mory N° : 18-1, DUP Mitry-Mory N° : 2-2, DUP Mitry-Mory N° : 4-1, DUP Mitry-Mory N° : 6-4, DUP Mitry-Mory N° : 9-3
DUP Villeparisis N° : 3-2
Impact Aulnay-sous-bois N° : 5-1
Impact Le Bourget N° : 5-11
Impact Villeparisis N° : 4-2
Impact Villepinte N° : 1-3
Courriels - 14 -4, Courriels - 16 -1, Courriels - 17 -3, Courriels - 18 -2, Courriels - 21 -2, Courriels - 25 -3, Courriels - 28 -1, Courriels - 31 -4, Courriels - 40 -1, Courriels - 56 -2, Courriels - 58 -1, Courriels - 66 -1, Courriels - 69 -2, Courriels - 7 -2, Courriels - 76 -1

## 4.7 Le modèle économique

### Synthèse des observations du public se rapportant à un ou plusieurs aspects du modèle

114 observations par courriers ou dans les registres, 29 par courrier électronique dont

- 88 pour la Seine-St-Denis, principalement des habitants des villes traversées qui dénie tout intérêt au projet, en employant parfois des mots très durs (ségrégation, discrimination...) et insistent sur la nécessité de la rénovation du RER B (caractérisé comme un "transport de bestiaux") qui est souvent invoqué comme liaison rapide déjà existante entre Paris et l'aéroport.
- 21 pour Paris
- 3 pour les Hauts-de-Seine
- 2 pour le Val-d'Oise
- 1 pour la Seine-et-Marne
- 27 pour la Seine-St-Denis : notamment à Sevran.

Dans le thème "Modèle économique", les sujets évoqués peuvent être regroupés ainsi :

- Quid de la fin du pétrole, du prix du kérosène, du rôle de l'aviation dans l'effet de serre ? CDG Express favorise l'avion, à l'opposé du développement durable,
- Les concepts de bases : 20 mn toutes les 15 mn, vitesse, confort, régularité, donc direct : la demande d'arrêt à La Plaine-Stade de France et sur la branche de Mitry
- Le prix du billet, l'aspect discriminatoire, l'utilité publique (l'intérêt général)
- La clause de non concurrence
- Le traitement des bagages

Pascal Julien, conseiller "vert" du XVIII<sup>e</sup> arrondissement a résumé lors de la réunion publique les griefs souvent opposés au modèle économique de CDG Express (cf. CR de la réunion publique, en annexe) : *"Pourquoi ne dites-vous pas plus clairement que ce projet vise à faciliter et à encourager le transport aérien ? (...) Depuis Kyoto, on l'a même entendu un peu à Bali, on l'a entendu au Grenelle de l'Environnement, on sait que le transport aérien est un pollueur très important, au moins 5 % des gaz à effet de serre. C'est donc discutable de dire, comme on l'a entendu, que ce projet représente une économie en matière de gaz à effet de serre par le report du trafic automobile sur la voie ferrée, parce que ce qu'on gagne d'un côté, on le perd très largement de l'autre. (...) Les prévisions de trafic (...) tiennent-elles compte de l'augmentation inévitable du prix du pétrole ? A terme, la viabilité nous interroge.*

*Au total, ce n'est pas un projet d'intérêt général, ni par son financement, ni par le coût extrêmement élevé du transport (il ne sera d'ailleurs réservé qu'à des personnes qui en auront les moyens). On peut douter aussi, au regard du précédent Orlyval, qu'on défende l'intérêt général à travers ce projet."*

### Réponse du maître d'ouvrage

#### *Sur l'effet de serre et le développement durable*

Pascal Lelarge, préfet, directeur régional de l'équipement, y a répondu lors de la réunion publique (compte-rendu en annexe) : *Le transport aérien, c'est une donnée économique incontournable. On ne peut pas dire : "Je suis contre le transport aérien, donc, j'essaie de brider le transport aérien". Le choix qui est fait, c'est de réguler le transport aérien par des moyens de régulation, à la fois nationaux et, si possible, internationaux et, deuxièmement, d'encourager, de favoriser le transport ferroviaire, le développement de la grande vitesse ferroviaire. Par ailleurs, des choix ont été faits en matière d'autoroutes, vous le savez.*

*Nous ne voyons pas les choses de la même manière que vous, nous ne considérons pas que CDG Express, en réduisant la part de la voiture pour aller à Roissy, encourage ou favorise le*

*développement du transport aérien, de telle sorte que le bilan carbone, par exemple, serait très largement défavorable. Non, nous ne le pensons pas. Nous considérons que ce qui est très important, c'est le transfert, notamment en taxis, qui est fait sur le fer.*

### **Sur le prix du billet et l'utilité publique**

M. Lelarge, DREIF (CR réunion publique) : *je voudrais quand même rappeler que, fondamentalement, ce sont les entreprises qui paient le transport. Le transport est payé par le versement Transport et par le remboursement de la carte Orange, de manière très dominante. Ce n'est pas de l'argent budgétaire qu'on prend dans la poche des contribuables pour le fonctionnement.*

*Du point de vue des entreprises, de celles qui travaillent sur Roissy, 150 000 emplois, ou du point de vue des entreprises sur Orly où les emplois sont nombreux, les enjeux en termes d'emploi sont importants.*

### **Sur la clause de non concurrence**

M. Lelarge, DREIF (CR réunion publique) : *Sur la tarification du RER, nous avons effectivement une tarification un peu spéciale sur Roissy qui résulte de l'histoire, histoire assez compliquée avec des compétences des uns et des autres qui ont évolué, des travaux qui ont été faits à une époque par l'aéroport et la SNCF. Cela résulte d'investissements qui ont été faits en leur temps et qui ont donné lieu à des remboursements. A ma connaissance, le STIF a cessé de rembourser ADP au titre de ces investissements historiques. La surprime, et ce n'est pas une taxe aéroportuaire, continue à être tarifée à ce stade. Cela relève de la compétence du STIF.*

*Il est indéniable que le RER B sera moins cher (que CDG Express). Cela avantage les personnes qui sont déjà sur la ligne du RER B, qui sont rabattues par le RER B, voire celles qui sont sur le RER A qui vont changer pour prendre le B. Donc, le B présente un avantage. Mais soyons clairs, il ne s'agit pas de faire de (CDG Express), qui est une liaison particulière qui s'inscrit dans un cadre législatif qui la met hors champ de la compétence du STIF, une liaison de transports urbains banalisée en Ile-de-France.*

*C'est un sujet un peu délicat par rapport au STIF et à la région, mais ce n'est pas un sujet dramatique. Il faut que les deux projets cohabitent, et c'est d'ailleurs dans cet esprit que les personnes travaillent. Il n'y a pas de souci de ce point de vue.*

*Les politiques tarifaires des uns et des autres présentent un risque pour l'un et l'autre. Si le STIF décide de mettre à zéro son billet, cela posera un problème ; s'il décide de multiplier le prix par 10, cela facilitera. Il y a forcément un lien, nous ne dirons pas le contraire.*

### **Sur l'enregistrement des bagages**

Réponse du DREIF à la réunion publique : *Il est clair qu'à ce stade, aujourd'hui, les questions relatives à la sûreté sont telles qu'elles ne nous ont pas permis d'envisager de mettre en œuvre ce type de dispositions. Donc, effectivement, les passagers acheminent leurs propres bagages.*

### **Avis de la commission d'enquête :**

#### **Le prix du pétrole : la réalité de l'épuisement des gisements de pétrole :**

Les remarques suivantes sont tirées de *Que penser de la raréfaction des ressources pétrolières et de l'évolution du prix du brut ?* de Denis Babusiaux et Pierre-René Beauquis, rapport en septembre 2007 du groupe de travail "Pétrole" de l'Académie des Technologies, animé par les auteurs dans le cadre de la Commission "Energie et changement climatique" présidée par Gilbert Ruelle.

Le premier choc pétrolier, en 1974, a mis en évidence le caractère épuisable des ressources pétrolières et la nécessité d'économiser l'énergie, toute énergie, quelle qu'en soit l'origine, de peur de voir son prix augmenter à long terme de manière insupportable pour l'économie. Mais depuis, la situation a changé. La conviction jusqu'en 1985 d'une croissance inéluctable des prix du pétrole a stimulé d'importants

efforts de recherche et développement. Les progrès techniques ont permis de trouver des gisements plus difficiles à découvrir, d'améliorer sensiblement les taux de récupération et de développer du pétrole "non-conventionnel", en particulier en mer, puis en mer profonde. Après le contre-choc de 1986, qui a vu une forte baisse du prix du baril, les efforts se sont poursuivis et ont conduit à une forte diminution des coûts d'exploration et de production dans les pays non OPEP, surtout en mer profonde. Les huiles extra lourdes de l'Orénoque au Venezuela étaient jusqu'aux années 90 considérées comme exploitables seulement pour un prix élevé (40 \$ de l'époque ou plus). Elles le sont maintenant à partir d'un prix du brut de l'ordre de 20 \$/baril et leur exploitation à grande échelle a commencé, avec la participation notamment de Total, comme pour les sables asphaltiques de l'Athabasca au Canada.

Il existe en fait un *continuum* de ressources en hydrocarbures (gisements plus difficiles, en mers plus profondes, huiles extra-lourdes, sables asphaltiques, schistes bitumineux...), qui n'est pas limité aux hydrocarbures d'origine pétrolière. Nombreuses sont les recherches sur le développement des techniques de production de carburants liquides à partir du gaz naturel (GTL *gaz to liquid*<sup>3</sup>) ou du charbon (procédé Fischer-Tropsch ou CTL, *coal to liquid*<sup>4</sup>, compétitif dès que le pétrole dépasse 70 à 80 \$ par baril<sup>5</sup>. Il y a ensuite les carburants issus de la biomasse<sup>6</sup>, puis à plus long terme il est envisagé une hydrogénation du carbone à partir d'énergie nucléaire ou renouvelable (projet de grande taille en Chine).

A l'avenir il n'y aura plus de pétrole bon marché, mais il y a aura encore longtemps du pétrole et encore plus longtemps des carburants issus d'autres sources que le pétrole, à un prix sans doute un peu supérieur, voire raisonnablement supérieur au prix de début 2008 (114 \$/baril le 16 avril), mais ce prix ne devrait pas augmenter suffisamment pour affecter le transport aérien.

### Le prix du kérosène

La conclusion du travail résumé ci-dessus est qu'en définitive, même si le pétrole vient à se raréfier dans quelques décennies, il sera toujours possible de produire du carburant pour tout type de véhicule avec de multiples procédés actuellement en cours de (re)développement, à des prix certes plus élevés, mais qui tendront à baisser au fur et à mesure que se développeront les techniques adéquates.

Pour confirmer ces prévisions, remarquons qu'à 100 \$/baril en novembre 2007, avec une production mondiale de 4 milliards de tonnes (4 Gt), le pétrole a atteint en équivalents-euros constants son record de l'année 1979, année où la production mondiale était inférieure à 3 Gt. En mars le prix a semblé s'élever vers les 110 \$/baril, mais l'euro montait vers les 1,55 \$, ce qui faisait une hausse du pétrole de 10 % en dollars depuis novembre, mais de 5 % en euros.

L'AIE (Agence internationale de l'énergie) estimait fin 2007 qu'au niveau de consommation actuel (supérieur à 4 Gt/an) il y a du pétrole pour plus de 100 ans, et prévoyait un baril à 108 \$ constants en 2030, en tenant compte des schistes et sables bitumineux. Les experts pessimistes craignent des difficultés d'exploitation (environnementales et politiques) augmentant le baril de quelques dizaines de

---

<sup>3</sup> Un A380 a réalisé le 1<sup>er</sup> février 2008 un vol d'essai partiellement alimenté avec du carburant de synthèse liquide dérivé du gaz, fourni par Shell (procédé GTL). Airbus prévoit qu'en 2025 un quart des avions pourraient voler au GTL. (*Le Monde* 6 mars 2008)

<sup>4</sup> Aux Etats-Unis, le département de la Défense a préconisé en septembre 2005 la production de carburant par le procédé Fischer-Tropsch pour ne pas être dépendant de ressources naturelles extérieures en cas de guerre. Tous les avions de l'armée états-unienne devront être capables d'utiliser ce carburant synthétique, dénommé FT (pour Fischer-Tropsch).

<sup>5</sup> Sa production devrait passer de 7,5 Mt/an actuellement à 30 Mt (encore loin des 90 Mt de 1944). Sasol, la compagnie sud-africaine qui a développé le FT du temps de l'Apartheid et couvre 30% des besoins des transports sud-africains, construit deux usines en Chine et une dizaine d'états des Etats-Unis envisagent de produire du FT.

<sup>6</sup> Le 25 février 2008, Boeing a expérimenté un vol Londres-Amsterdam (sans passagers) utilisant un mélange de kérosène et d'un biocarburant obtenu à partir de noix de coco et d'huile de babassu (noix de coco en grappe d'Amérique centrale). Selon Boeing les premiers vols commerciaux alimentés par des biocarburants devraient voir le jour dans 5 ans. (*Le Monde* 6 mars 2008)

dollars. Mais le carburant comptant en moyenne pour 28 % du prix du billet d'avion (selon IATA<sup>7</sup>) et le transport aérien semblant supporter les 100 \$/baril, une augmentation (au pire) de 50 % du prix du pétrole n'aurait aujourd'hui qu'une incidence théorique de 14 % sur le prix du billet.

Or depuis 40 ans l'efficacité du transport aérien, en passagers-km par litre de kérosène a augmenté de 70 % et va encore augmenter de 25 % d'ici 2020. Les progrès sur le contrôle aérien (en imposant des routes plus directes et moins d'attente au dessus des aéroports), pourront réduire la consommation de kérosène de 18 % (source : *Aviation and global warming*, par Giovanni Bisignani, DG de l'IATA, *International Herald Tribune* 20 09 2007).

Au total les augmentations dues au prix du pétrole seront sans doute en général guère plus importantes que les baisses dues à l'amélioration des avions et du contrôle aérien.

Nous n'allons pas manquer de pétrole et le prix du kérosène ne "s'envolera" pas, hélas ! Le problème de la raréfaction du pétrole sera remplacé par celui du changement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre (GES), pour lequel une réponse est proposée plus loin pour ce qui concerne l'aviation.

### **Prévisions de trafic aérien à CDG**

Contrairement à ce qu'espéraient les défenseurs de l'environnement, la croissance du trafic aérien a vite repris après son arrêt observé mi-2001, suivi de la crise provoquée par l'attentat du 11 septembre 2001. Cette croissance a été en 2006 de 5,7% à CDG, meilleure que les 4,7% de l'hypothèse haute proposée lors du débat public qui avait été organisé (par la commission DUCSAI) pour choisir un 3<sup>e</sup> aéroport pour le bassin parisien en 2001. Cette hypothèse haute était qualifiée par beaucoup en 2001 de "souhaitée par les compagnies".

Aujourd'hui l'hypothèse de croissance du trafic aérien est de 5 % par an pour les 20 prochaines années, malgré la construction de lignes TGV en Europe et en Asie.

L'augmentation du trafic aérien est liée à la croissance économique, notamment celle des pays émergents, peuplés et lointains (Chine, Sud-Est asiatique, Inde, Russie, Brésil), qui justifient des voyages d'affaires et du tourisme vers ces pays ou en provenance de ceux-ci pour les classes nouvellement enrichies.

Même si la croissance économique pourra subir des fluctuations conjoncturelles, qui pourront ralentir substantiellement la croissance du trafic aérien pendant quelques mois ou quelques années, globalement celle-ci reprendra après les ralentissements, comme elle l'a fait après 2001, car la croissance du trafic aérien intercontinental est structurelle, et non conjoncturelle.

Que peut faire le TGV pour limiter cette croissance ?

Selon une étude financée par l'Ademe<sup>8</sup> et la DGAC<sup>9</sup> et réalisée en 2003 par MM. Mathieu (ex-SNCF) et Pavau (directeur de l'ITA – Institut du transport aérien), si on tient compte des 10 millions de passagers déjà transférés de l'avion sur le train entre 1983 et 2002 (TGV Sud-Est, Ouest, Nord, Eurostar, Thalys) qui représenteraient environ 18 millions de passagers en 2030, et des 17 millions que les nouvelles lignes de TGV (TGV Est, Rennes, Bordeaux, Toulouse, frontière espagnole, Nice, Rhin-Rhône, Genève...) prendraient à l'avion d'ici à 2030 (8,2 sur les lignes intérieures et 8,7 sur les lignes vers l'international proche), on voit que le trafic total des aéroports parisiens qui pourrait être capté entre 1983 et 2030 par le train, essentiellement par le TGV, est voisin de 35 millions de passagers : un tel trafic représente le trafic maximal qui pourrait être traité à l'aéroport d'Orly (le trafic à Orly a été de 23 millions de passagers en 2002). Ces chiffres, qui seront obtenus après 50 ans d'investissement dans les lignes à grande vitesse (LGV) ne représenteront néanmoins qu'un faible pourcentage du trafic attendu à CDG et Orly : 35 millions de passagers pris par le TGV à l'avion sur un total restant en 2030 de plus de 130 millions (chiffre prévu en 2020 avec un espoir de faire stagner ce chiffre jusqu'en 2030). Le TGV ne prendrait ainsi que **21 %** du total (35 sur 165 millions de passagers), si toutes les

<sup>7</sup> International Air Transport Association

<sup>8</sup> ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

<sup>9</sup> DGAC : Direction générale de l'aviation civile

LGV prévues sont construites et si tous les moyens économiquement raisonnables sont utilisés pour limiter la croissance de l'avion. C'est malheureusement trop peu. Mais pour gagner des quantités importantes de passagers-km par avion, ce n'est pas en France que l'effort serait à porter, ni dans les autres pays en train de bâtir un réseau significatif de LGV (Japon, Corée du Sud, Espagne, Allemagne, Italie, Benelux, Taiwan, Chine), mais dans les pays très utilisateurs de l'avion n'ayant pas encore commencé leur réseau de LGV : Etats-Unis, Canada, Mexique, Brésil, bientôt l'Inde, la Russie et l'Europe de l'Est, Afrique du Nord et du Sud, Moyen-Orient...

### Rôle de l'avion dans les émissions de gaz à effet de serre

Même s'il y aura forcément un jour où les énergies fossiles pourront venir à manquer, notamment après avoir atteint les pics de production du pétrole (*peak oil*), du gaz et du charbon, le risque majeur de changement climatique interdira de les consommer bien avant qu'elles viennent à manquer. Comme le titre son livre, "*Trop de pétrole*", Henri Prévôt, ingénieur au Conseil général des Mines, montre en effet que si l'humanité veut éviter une situation dangereuse pour sa survie, elle prendra les dispositions nécessaires pour ne pas consommer toutes les énergies fossiles disponibles. Il ne faudra en effet pas consommer plus des 2/3 du pétrole encore en terre, si l'humanité veut limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) suffisamment pour ne pas mettre en péril sa survie. Il y aura donc trop de pétrole dans quelques années et le problème sera de limiter les émissions de GES.

Selon le dernier rapport du GIEC<sup>10</sup>, la part de l'aviation dans les émissions humaines de CO<sub>2</sub> pourrait passer de 2 % actuellement à 3 % en 2050<sup>11</sup>. Cela laisse entendre, non pas que les émissions des avions vont croître 1,5 fois plus vite que celles du monde, mais que le monde va porter ses efforts de réduction des émissions de GES sur d'autres secteurs que l'aviation.

Certes l'effet radiatif de l'aviation serait 2 à 3 fois supérieur à ce que produit la quantité de CO<sub>2</sub> émise, à cause de la vapeur d'eau issue de la combustion du carburant (ce qui forme les traînées blanches des réacteurs en haute altitude). Cette vapeur d'eau reste dans l'atmosphère et, comme les cirrus et autres nuages de haute altitude, piège les rayons du soleil déjà réfléchis par le sol, ce qui augmente leur pouvoir réchauffant. Si cette crainte était avérée par la recherche scientifique, il faudrait comptabiliser pour l'aviation, non pas 2 %, mais 4 à 6 % de pouvoir réchauffant. Mais, en contrepartie, il faut rappeler que le CO<sub>2</sub> ne constitue que 55 % des gaz à effet de serre d'origine humaine, voire moins de 50 %, l'état actuel des connaissances ne permettant pas encore d'en déterminer le pourcentage exact. Dans ces conditions, les émissions de l'aviation, CO<sub>2</sub> et vapeur d'eau, seraient estimées à un total de 2 ou 3 % des émissions de GES d'origine humaine, ce qui n'en fait pas le secteur prioritaire dans la lutte contre le risque de changement climatique.

A travers la poursuite du protocole de Kyoto, l'aviation sera peut-être concernée par l'affectation de quotas d'émission après 2012, ce qui devrait permettre de réduire au moins un peu la croissance de son trafic. Mais il ne paraîtrait pas juste de réduire par des moyens supplémentaires le trafic en France, et notamment à CDG. Seul un procédé de lutte contre l'effet de serre commun à tous les humains a des chances d'être accepté partout sur la planète, et les Français ne font pas exception, qui n'accepteront pas de se voir interdire les vols touristiques pour eux-mêmes, ni pour leurs visiteurs, ni de voir leurs emplois à Airbus, Air France ou ADP sacrifiés pour le bien commun sans contrepartie de la part du reste du monde. Car c'est d'abord dans les secteurs où la lutte contre l'effet de serre est la moins coûteuse, que celle-ci pourra être acceptée et efficace : production d'électricité sans charbon, captage du CO<sub>2</sub> après la combustion dans les centrales thermiques et stockage dans les aquifères fossiles, lutte contre la déforestation par brûlis (pour la production d'agrocarburants notamment)...

Dans ces conditions, le rôle de l'avion dans le risque de changement climatique est à relativiser et il ne paraît pas pertinent de lutter contre l'effet de serre par des mesures trop fortes contre l'aviation. Bien d'autres mesures seraient plus efficaces à un coût beaucoup moins élevé pour l'économie. Par contre le fait de favoriser les déplacements en train entre Paris et CDG est le type de mesures bénéfiques pour l'environnement, mais à coût nul pour l'économie : on propose à des personnes qui doivent effectuer

<sup>10</sup> Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat

<sup>11</sup> Thomas Enders, président d'Airbus, *Le ciel est la seule limite* (Le Monde 14 février 2008)

un tel déplacement de le faire en train plutôt qu'en voiture (en taxi notamment) pour un coût inférieur pour elles-mêmes, comme pour la collectivité : prix de CDG Express inférieur à celui du taxi, coût d'aménagement de CDG Express amorti intégralement avec le temps, avec même un gain pour la collectivité, en comptant les externalités (voir Bilan économique et social du dossier d'enquête).

En contrepartie ce gain pour l'économie et l'environnement ne sera compensé par quasiment aucun surcroît d'utilisation de l'avion : l'expérience de tout un chacun montre en effet que lorsqu'on décide de prendre l'avion, ce n'est quasiment jamais parce que la liaison avec l'aéroport est faite en train ou en voiture ! On tient compte du fait qu'il faut joindre l'aéroport en un temps en général plus long que pour la gare, mais le train CDG Express, s'il sera moins cher et souvent plus rapide que le taxi, ne changera pas vraiment la comparaison entre accessibilités de la gare et de l'aéroport.

### **Les concepts de base (vitesse, direct...) et la demande d'arrêts intermédiaires**

Dans le modèle expérimenté à Londres, Stockholm ou Hong Kong, la liaison est directe, mais il peut exister une autre liaison s'arrêtant en diverses gares. C'est le cas à Londres, où, outre la ligne Piccadilly du métro, qui a été prolongée après la mise en service d'Heathrow Express, a été créée une liaison avec l'aéroport, Heathrow Connect, qui circule sur les mêmes voies qu'Heathrow Express, toutes les ½ heures, jusqu'à Reading, en desservant de nombreuses gares intermédiaires. Cette desserte est accessible à prix réduit pour les employés de l'aéroport.

L'arrêt demandé à La Plaine-Stade de France n'est pas cohérent avec le modèle économique de CDG Express (explicité au chap. 1), mais pourrait être envisagé pour un autre type de liaison omnibus à lancer à l'avenir sur le modèle d'Heathrow Connect.

Il en est de même pour tous les arrêts du RER B, même pour ceux situés sur la branche de Mitry-Mory, où n'existera pas l'alternative RER B pour se rendre à CDG. Les usagers du transport aérien originaires des villes situées le long de cette branche auront intérêt à se rendre à CDG en voiture particulière ou taxi. En effet, leur faible nombre ne justifie pas de retarder les nombreux usagers en provenance de Paris par un arrêt intermédiaire.

### **Utilité publique d'une liaison privée et prix discriminatoire du billet**

Le fait d'avoir recours à un financement privé supprime-t-il la qualité de service public ? Une vision commune en France associe service public, financement public et fonctionnaires, oubliant qu'un service public peut être assuré par des personnes ou des entreprises privées (enseignement dans les écoles privées sous contrat, ramassage scolaire, concessions de service public comme la distribution d'eau et l'assainissement, concessions d'autoroutes ou de voies ferrées), que des services privés sont financés par l'Etat et assurés par des fonctionnaires (formation universitaire) ; d'autres services, qui n'ont rien de publics (tenue de comptes privés à la Banque de France, voyages en train, notamment en 1<sup>ère</sup> classe) sont payés plus ou moins par l'utilisateur, mais assurés par des quasi-fonctionnaires.

En réalité la notion de service public doit être précisée : historiquement, c'était un service qui ne pouvait pas être facturé à ceux qui en profitaient, comme l'installation de phares et balises sur les côtes (bien qu'un tel service ait pu exister, financé par une partie de ses utilisateurs potentiels). Mais, à part l'armée, la police, la justice, les administrations publiques et l'enseignement primaire et secondaire, de tels services publics sont rares, et la notion a été étendue à des services dont la facturation à l'utilisateur ne couvrait pas les coûts, dans un objectif de solidarité sociale. C'est ce que, à la demande de la France, l'Europe a appelé les services d'intérêt général, sachant que cette dénomination pourrait s'appliquer à la plupart des services proposés par le marché libre, de l'épicerie à la banque, en passant par les assurances ou les agences de voyages.

Ainsi les transports en commun sont un service qui peut être payé par l'utilisateur à son coût et assuré par des entreprises privées (cas du transport aérien, qui est indubitablement un transport en commun, cas général à l'origine pour les trains, trams, métros, bus et cars, lorsque l'automobile n'existait pas, et encore aujourd'hui dans les pays où l'automobile n'est pas généralisée, cas des bus en Angleterre hors Londres) ou qui est parfois subventionné mais concédé à des entreprises privées (concession des trains en Grande Bretagne). Aujourd'hui en France, pour les transports urbains collectifs, l'habitude a été

prise de faire supporter l'essentiel des coûts par d'autres que les seuls usagers : entreprises à travers le versement transport, diverses subventions des collectivités publiques. Cela ne veut pas dire que seule cette forme de financement assure le caractère de service "public" ou "d'intérêt général".

Entre CDG et Paris, les taxis assurent le transport des personnes, qui est un service tout aussi public que celui assuré par les bus et le RER B. La liaison CDG Express viendrait s'ajouter à différentes formes d'exploitation, qui toutes contribuent à un même service de transport, qu'on peut considérer comme public. De même qu'il y avait autrefois différentes classes sur les trains de la SNCF et de la RATP, sans que quiconque ne conteste la qualité de service public aux compartiments de 1<sup>ère</sup> classe, de la même manière il est tout à fait envisageable de considérer que les différentes "classes" que constituent les bus, le RER B et CDG Express, voire les taxis, contribuent toutes à assurer le service public du transport de voyageurs.

Quant à la question de l'utilité publique, elle est acquise à partir du moment où CDG Express sera utile au public, c'est-à-dire à qui voudra l'utiliser, à condition que les catégories de personnes susceptibles de prendre ce train ne constituent pas une trop petite minorité. Or, a priori la cible de clientèle visée est plutôt constituée de personnes voyageant pour affaires, dont le billet est donc payé par un employeur. Ces personnes ne constituent pas forcément une minorité particulièrement plus riche que l'ensemble des clients aériens.

Le fait de proposer un service plus cher et non subventionné n'est pas une discrimination. C'est même la règle pour l'immense majorité des biens et services produits et vendus en France et dans le monde : on peut acheter dans tous les magasins des aliments de qualités et coûts différents, aller dans des restaurants et des hôtels de catégories très différentes, voyager en avion ou en train dans des voitures ou cabines de classes différentes et même choisir des compagnies à bas coûts ou des compagnies de réputation plus luxueuses. Les personnes, qui s'offusquent d'un CDG Express "discriminatoire" choisissent pourtant tous les jours entre plusieurs prix dans les rayons de leurs magasins habituels ou dans leur agence de voyage !

Curieusement, beaucoup d'observations semblent trouver normal qu'il y ait une grande différenciation des moyens de déplacement sur route en fonction de la richesse (du petit scooter à la Ferrari ou à la Rolls-Royce coûtant 100 fois plus cher), mais que sur le fer devait régner l'égalitarisme le plus absolu. Cette vision des choses est sans fondement.

### **La clause de non concurrence**

Cette clause évoquée par le public concerne à la fois celle entre CDG Express et RER B et celle entre CDG Express et les taxis.

Pour la première, il y aura maintien de l'actuelle surprime dans le prix du ticket RER B de et vers CDG. Pour la seconde, il y a un engagement de l'Etat de ne pas autoriser la création d'une voie réservée aux taxis sur l'autoroute A1.

Cette non concurrence paraît normale, si on veut attirer des investisseurs pour la concession de CDG Express avec un espoir raisonnable de retour sur investissement pour ceux-ci. Et la collectivité n'y perd pas, puisqu'il s'agit seulement de ne pas octroyer de subvention déguisée à un autre mode de transport que CDG Express. La concurrence entre les modes de transport ne sera alors pas trop faussée, ce qui est le meilleur moyen de permettre une affectation optimale des ressources à chacun des modes, et globalement de gaspiller le moins possible les ressources rares que sont le travail qualifié (les clients aériens ne perdent pas de temps), le capital (celui de CDG Express est rentabilisé, celui du RER B est économisé pour servir en priorité les banlieusards) et l'énergie (on ne favorise pas la voiture).

### **L'enregistrement des bagages**

Malheureusement, les questions de sûreté empêchent d'envisager l'enregistrement des bagages à la gare de l'Est. Mais cet avantage indéniable, qui a existé à Paddington pour les clients d'Heathrow Express volant sur *British Airways* et *British Midland* a été abandonné au bout de quelque temps. Si ce service semble bien marcher pour certaines compagnies aériennes à la station de métro Nuevos

Ministerios de la ligne 8 à Madrid<sup>12</sup> ou aux stations Hong Kong et Kowloon de l'Airport Express à Hong Kong, il semble peu utilisé à Kuala Lumpur d'après certains témoignages sur Internet.

Quand il existe, ce service est partiel (pas toutes les compagnies) et pas utilisé par tous les voyageurs aériens. Il semble donc possible d'envisager un CDG Express sans ce service, au moins tant que les contraintes de sûreté actuelles devront être maintenues.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 1-1, Courriers N° : 11-2, Courriers N° : 13-2, Courriers N° : 15-1, Courriers N° : 20-3, Courriers N° : 21-1, Courriers N° : 23-1, Courriers N° : 27-10, Courriers N° : 27-3, Courriers N° : 27-8, Courriers N° : 27-9, Courriers N° : 31-3, Courriers N° : 32-4, Courriers N° : 32-5, Courriers N° : 33-3, Courriers N° : 5-3, Courriers N° : -1
DUP Aubervilliers N° : 3-3
DUP Aulnay-sous-bois N° : 2-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 3-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 5-3, DUP Aulnay-sous-bois N° : 7-2, DUP Aulnay-sous-bois N° : 8-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 9-1
DUP Blanc-Mesnil N° : 1-2, DUP Blanc-Mesnil N° : 1-3, DUP Blanc-Mesnil N° : 2-1, DUP Blanc-Mesnil N° : 2-4, DUP Blanc-Mesnil N° : 3-1, DUP Blanc-Mesnil N° : 3-2, DUP Blanc-Mesnil N° : 4-4
DUP La Courneuve N° : 3-1
DUP Le Bourget N° : 2-1
DUP Mitry-Mory N° : 10-4, DUP Mitry-Mory N° : 16-2, DUP Mitry-Mory N° : 17-1, DUP Mitry-Mory N° : 18-3, DUP Mitry-Mory N° : 19-1, DUP Mitry-Mory N° : 20-1, DUP Mitry-Mory N° : 21-1, DUP Mitry-Mory N° : 22-2, DUP Mitry-Mory N° : 2-3, DUP Mitry-Mory N° : 23-2, DUP Mitry-Mory N° : 5-2, DUP Mitry-Mory N° : 6-1
DUP Paris 10me N° : 1-5, DUP Paris 10me N° : 1-6
DUP Paris 18me N° : 3-1, DUP Paris 18me N° : 6-2, DUP Paris 18me N° : 6-3, DUP Paris 18me N° : 7-6, DUP Paris 18me N° : 8-2, DUP Paris 18me N° : 8-4, DUP Paris 18me N° : 9-3
DUP Saint-Denis N° : 1-1, DUP Saint-Denis N° : 2-1, DUP Saint-Denis N° : 3-1
DUP Sevran N° : 11-1, DUP Sevran N° : 13-1, DUP Sevran N° : 14-2, DUP Sevran N° : 17-3, DUP Sevran N° : 2-3, DUP Sevran N° : 2-4, DUP Sevran N° : 2-5, DUP Sevran N° : 3-1, DUP Sevran N° : 3-3, DUP Sevran N° : 4-1, DUP Sevran N° : 5-2, DUP Sevran N° : 5-4, DUP Sevran N° : 6-2, DUP Sevran N° : 8-1, DUP Sevran N° : 8-2, DUP Sevran N° : 8-3
DUP Tremblay N° : 2-2, DUP Tremblay N° : 2-3, DUP Tremblay N° : 3-1, DUP Tremblay N° : 3-3, DUP Tremblay N° : 4-2, DUP Tremblay N° : 6-2
DUP Villeparisis N° : 3-3, DUP Villeparisis N° : 4-3
Impact Le Bourget N° : 4-1, Impact Le Bourget N° : 5-10, Impact Le Bourget N° : 5-12, Impact Le Bourget N° : 5-5, Impact Le Bourget N° : 5-8
Impact Paris 10me N° : 4-1, Impact Paris 10me N° : 4-2, Impact Paris 10me N° : 4-4, Impact Paris 10me N° : 5-2, Impact Paris 18me N° : 1-2, Impact Saint Denis N° : 1-1, Impact Saint Denis N° : 2-1, Impact Saint Denis N° : 3-1, Impact Saint Denis N° : 4-3
Impact Sevran N° : 20-2, Impact Sevran N° : 25-3, Impact Sevran N° : 25-5, Impact Sevran N° : 27-6, Impact Sevran N° : 27-7, Impact Sevran N° : 27-8, Impact Sevran N° : 28-1, Impact Sevran N° : 28-3, Impact Sevran N° : 28-4, Impact Sevran N° : 28-5, Impact Sevran N° : 29-2, Impact Sevran N° : 31-3, Impact Sevran N° : 31-4, Impact Sevran N° : 32-1, Impact Sevran N° : 6-1, Impact Sevran N° : 7-1, Impact Sevran N° : 7-4
Impact Villeparisis N° : 4-1
Impact Villepinte N° : 1-1
Courriels - 10 -1, Courriels - 14 -3, Courriels - 15 -1, Courriels - 17 -1, Courriels - 18 -1, Courriels - 25 -2, Courriels - 27 -1, Courriels - 29 -3, Courriels - 33 -2, Courriels - 35 -1, Courriels - 36 -1, Courriels - 38 -1, Courriels - 39 -2, Courriels - 40 -2, Courriels - 41 -2, Courriels - 48 -4, Courriels - 50 -3, Courriels - 50 -5, Courriels - 58 -4, Courriels - 63 -1, Courriels - 65 -2, Courriels - 75 -2, Courriels - 76 -2, Courriels - 77 -1, Courriels - 78 -2, Courriels - 80 -4, Courriels - 80 -6, Courriels - 81 -2, Courriels - 82 -1

<sup>12</sup> Pour les compagnies Air Europa (sauf pour Buenos Aires), Iberia (sauf pour les navettes régulières de pont aérien), Spanair, Alitalia et Pluna

## 4.8 Les trafics fret et TER

### Synthèse des observations du public

- 31 observations par courriers ou dans les registres, 3 par courrier électronique dont
- 16 pour la Seine-Saint-Denis : notamment à Sevran et à Tremblay-en-France où se pose la question du trafic de fret. Il semble difficile d'intercaler ces trains, longs, lents et lourds entre les express.
- 11 pour Paris.
- pour la Seine-et-Marne
- 1 pour la Somme

Les observations formulées s'articulent autour de la crainte :

- qu'en cas d'incident, CDG Express soit prioritaire au détriment des circulations des rames du RER B et des TER,
- que l'augmentation du trafic reporte les circulations du fret la nuit.

Les observations suivantes sont emblématiques de ces craintes :

- *quid en cas d'incident (pas de voie de doublement) ?* (Observation DUP Mitry-Mory 9 - 2)
- *CDG Express passera sur des voies dédiées, partagées par les TER et le fret. Que va-t-il se passer si le fret se développe ? La SNCF reportera les trains de fret la nuit, en invoquant la saturation en journée. L'étude sous estime cette issue et les conséquences sur la vie des riverains...* (Courriel 30-3)

De plus, une observation craint que CDG Express ne soit une gêne pour le fret sur les voies Paris-Hirson :

*... en ce qu'il utiliserait des voies ferroviaires existantes, mettant en péril le développement de plates-formes de fret ferroviaire, pourtant indispensables à la réduction du trafic poids lourds en zone agglomérée, dans le Nord-Est parisien.* (Courriel 75-3 Mme Voynet, Montreuil)

### Réponse du maître d'ouvrage

**Question de la commission : Comment le trafic de fret, avec des trains beaucoup plus longs, plus lents, plus lourds (et dotés de motrice pas faites pour la vitesse) peut-il s'insérer entre les rames du CDG Express ?**

*Les orientations de RFF concernant le développement du fret ferroviaire tendent à maintenir, voire augmenter, la circulation des trains de fret en période de jour, y compris en heure de pointe. Le projet CDG Express a intégré cette question très en amont dans sa conception afin de garantir la compatibilité de la liaison avec les perspectives générales d'utilisation du réseau ferroviaire national : les diagrammes de circulation des voies Sud empruntées par CDG Express ont été établis avec une réservation de 1 à 2 sillons fret par heure et par sens.*

*Quelques précisions techniques peuvent être apportées pour éclairer cette problématique.*

*En premier lieu, il convient de rappeler que la très grande majorité des circulations de fret utilisant les voies de CDG Express sortent du triage du Bourget pour rejoindre la ligne Paris – Laon (les circulations en direction de Paris sont relativement rares en comparaison). CDG Express n'empruntera donc des voies circulées par des trains de fret réguliers que sur une partie limitée de son trajet : entre le triage du Bourget et le débranchement de Mitry, soit 11,5 km (CDG Express effectuant en tout un trajet de 32 km).*

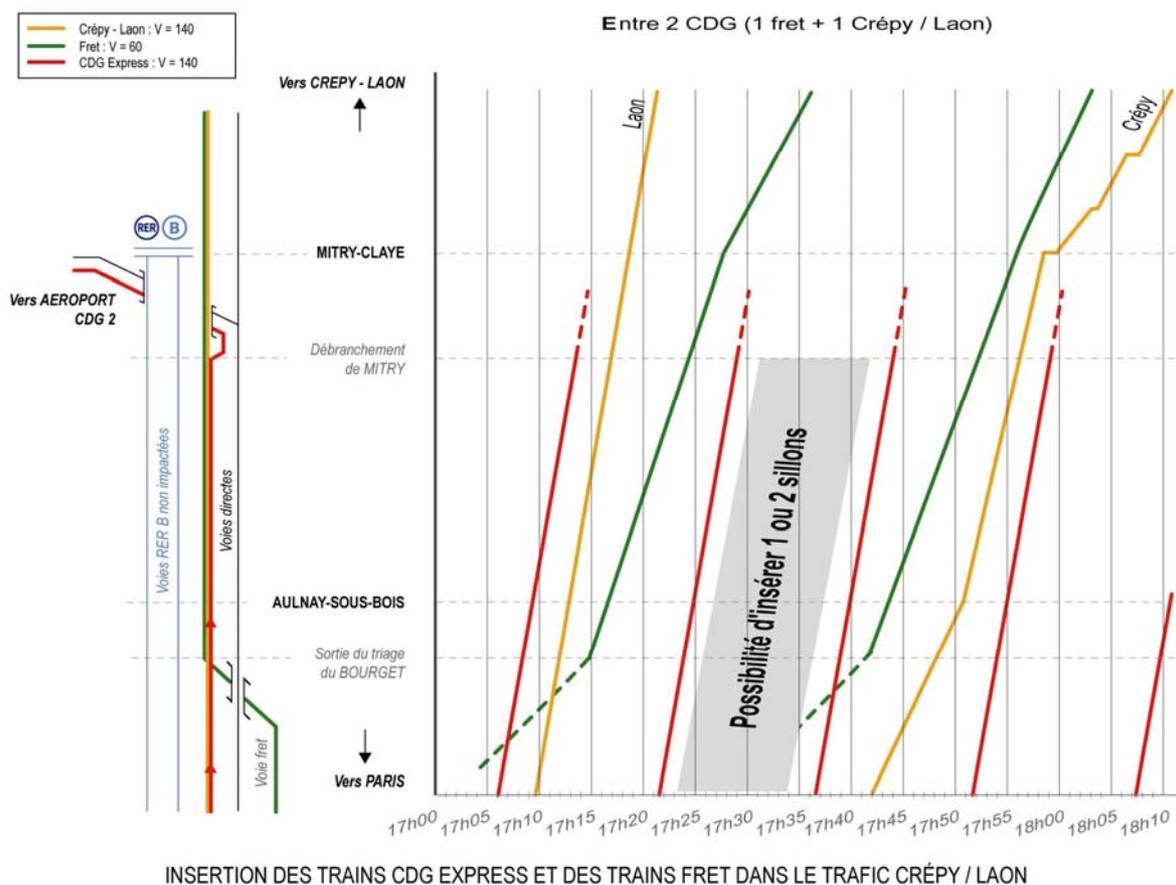
*Par ailleurs, l'aménagement d'une voie d'accélération au triage du Bourget permettra aux trains de fret en sortie du triage de s'insérer entre les circulations rapides à 60 km/h au lieu de 30 km/h*

actuellement, et d'atteindre plus vite leur vitesse maximale de l'ordre de 95 km/h (contre 140 km/h pour les voyageurs).

Enfin, le trafic fret roule et s'insère actuellement sur les voies existantes entre des trains régionaux qui circulent à la même vitesse que le futur CDG Express. Le projet CDG Express laisse toute possibilité de construire une grille horaire suivant le même principe : elle prévoit de faire circuler le train de fret juste derrière le train plus rapide, de sorte qu'il ne puisse pas être rattrapé sur le tronçon commun par le train rapide suivant.

A titre illustratif, voici une grille simplifiée qui montre la façon dont pourront s'intercaler les différentes circulations malgré l'hypothèse défavorable consistant ici à considérer que les trains de fret circulent à une vitesse constante limitée à 60 km/h).

### GRAPHIQUE THÉORIQUE SUR 1 HEURE - SENS IMPAIR



**Question de la commission :** Quelles seront les règles en cas de retard de train : le RER B aura-t-il toujours la possibilité d'emprunter les voies CDG Express / TER / fret ? Et réciproquement ? Les règles seront-elles systématiquement en défaveur du RER B ? Ces règles seront-elles définies avant l'attribution de la concession ?

Deux grands types de situation perturbée doivent être distingués :

1. Les situations faiblement perturbées : l'amélioration des équipements des deux groupes de voies (installation de contre-sens, etc.) permettra de les résoudre sans que les circulations aient à changer de groupe de voies.

2. Les situations fortement perturbées : dans ce cas, il devient nécessaire de faire basculer une partie des circulations d'un groupe de voies vers l'autre. Des études sont en cours pour définir les principes d'organisation à adopter, avec les orientations suivantes :

- *Un principe de réciprocité : en cas d'interruption sur les voies dédiées au RER B, ce dernier empruntera les voies utilisées par CDG Express, les TER et les trains de fret. En cas d'interruption sur les voies utilisées par CDG Express, ces derniers, ainsi que les TER, emprunteront les voies dédiées au RER B.*
- *Dans le cas le plus critique de rupture de l'interconnexion à Gare du Nord, l'élément dimensionnant pour le RER B n'est pas la circulation de CDG Express et des TER, mais la capacité à retourner les trains en Gare du Nord. Techniquement, il sera impossible de faire circuler plus de 8 trains par heure. C'est l'objectif qui est fixé dans le cadre de l'étude.*
- *En tout état de cause, les priorités usuelles sur le réseau ferroviaire s'appliqueront aux différentes circulations : CDG Express venant s'insérer dans le système global d'exploitation ferroviaire des voies de La Plaine – Hirson, les décisions impactant la gestion des circulations resteront prises, comme aujourd'hui, par le régulateur au niveau du poste de contrôle en fonction, notamment, des principes énoncés ci-dessus.*

*Le maître d'ouvrage précise qu'en application du décret n°2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris, et pris pour l'application de l'article 22-V de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, une convention sera conclue entre RFF et le concessionnaire : elle prévoira les conditions opérationnelles permettant, en cas de situation perturbée ou de réalisation de travaux non programmés sur les infrastructures, une préservation à un niveau optimal de l'ensemble des circulations (RER B, CDG Express, autres).*

*Les stipulations qui seront prises en application du décret seront précisément définies dans le cadre de l'attribution de la concession. En définissant des principes généraux de gestion des circulations, la convention aura pour unique vocation de faciliter la résolution de certaines situations rendant difficile, voire impossible, l'exploitation normale des voies. Elle ne remettra pas en question le pouvoir de décision finale du régulateur au niveau du poste de contrôle selon les principes évoqués plus haut.*

#### **Avis de la commission d'enquête :**

La Commission ne peut se substituer au maître d'ouvrage pour apprécier les diverses hypothèses étudiées en cas de problèmes de circulation. Il n'y aura évidemment pas une priorité absolue donnée à CDG Express, mais une gestion prenant en compte toutes les priorités, avec tous les inconvénients des situations perturbées.

D'ailleurs les éléments sont susceptibles d'évoluer au moment de la mise en service effective du RER B Nord + en mode omnibus d'une part, et en fonction du traitement du fret et de son accroissement d'autre part.

Quant à la question du fret, cette activité est considérée comme le malade de la SNCF, avec une perte pour 2007 de 241 M€ Malgré ce résultat décevant, il convient de noter que pour la première fois depuis 1974 une modeste progression de 30% était à mettre à son actif.

Dans cette conjoncture il est impératif de ne pas obérer davantage le fret, mais CDG Express ne sera pas plus une gêne pour le fret que celle que constituent tous les TER d'Ile de France (Transilien) ou de province, dont le développement récent s'est effectivement fait sentir sur la disponibilité en sillons pour le fret. Il y a là un conflit entre deux politiques vertueuses pour l'environnement, le transport périurbain de voyageurs et le fret, pour lesquelles aucun choix de priorité n'a été décidé à l'échelle nationale. Du point de vue de l'environnement, CDG Express paraît donc aussi légitime que les TER ou le fret.

Enfin, la défense du fret milite pour un non-enfouissement de CDG Express à La Chapelle, qui obligerait à creuser un coûteux tunnel dédié au fret (pentes et courbes plus faibles).

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 10-1, Courriers N° : 12-2, Courriers N° : 27-5, Courriers N° : 27-6, Courriers N° : 34-1
DUP Aulnay-sous-bois N° : 2-1
DUP Blanc-Mesnil N° : 4-5
DUP La Courneuve N° : 1-2
DUP Mitry-Mory N° : 10-2, DUP Mitry-Mory N° : 17-3, DUP Mitry-Mory N° : 6-3, DUP Mitry-Mory N° : 9-2
DUP Paris 18me N° : 1-3, DUP Paris 18me N° : 1-4, DUP Paris 18me N° : 8-7
DUP Sevran N° : 13-2, DUP Sevran N° : 16-3, DUP Sevran N° : 2-2
DUP Tremblay N° : 4-3
Impact Le Bourget N° : 5-13, Impact Le Bourget N° : 5-6
Impact Mitry-Mory N° : 2-3
Impact Paris 10me N° : 4-7
Impact Paris 18me N° : 4-2
Impact Sevran N° : 27-2, Impact Sevran N° : 27-4, Impact Sevran N° : 27-5, Impact Sevran N° : 29-3, Impact Sevran N° : 31-6, Impact Sevran N° : 7-3
Impact Tremblay N° : 1-2
Courriels - 31 -3, Courriels - 76 -3, Courriels - 80 -7

## 4.9 Les zones agricoles

Synthèse des observations du public

- 17 observations reçus par courrier ou dans les registres électroniques, une par courriel dont :
- 10 provenant de Seine-et-Marne
- 7 de Seine-Saint-Denis
- 1 de l'Oise

Les observations concernant l'agriculture ont posé des questions précises, parfois similaires d'une observation à l'autre. Tous les points soulevés ont fait l'objet de questions au maître d'ouvrage, qui y a répondu comme suit.

### Réponse du maître d'ouvrage

**Question 9.1 de la commission** : Mme Lucie Piot sera expropriée de 10 ha sur les 50 ha que compte sa parcelle. Considérant que celle-ci ne sera plus viable, elle souhaite une expropriation de 100% de sa parcelle (droit de délaissement). Avez-vous envisagé ceci ?

*Le maître d'ouvrage a eu connaissance de ce sujet lors de la consultation de la Chambre d'agriculture. Cependant, le maître d'ouvrage ne dispose pas d'éléments de réponse à ce jour : ces questions sont du ressort de l'enquête parcellaire qui sera menée par le concessionnaire après sa désignation. Il appartiendra alors au juge des expropriations d'apprécier le bien fondé de cette demande.*

*Voici cependant quelques éclairages juridiques sur le droit de délaissement.*

*En application de l'article L.13.11 du Code de l'expropriation, le propriétaire d'une parcelle peut demander au juge l'acquisition de l'emprise totale de sa parcelle dès lors que son exploitation agricole est « mise en grave déséquilibre » au sens de l'article L23-1.*

*Concernant la notion de « grave déséquilibre », la jurisprudence précise :*

*« la notion de grave déséquilibre est définie à l'article R353-2 du code rural :*

- *un bâtiment essentiel à la vie de l'exploitation est exproprié et ne peut être reconstruit ;*
- *le pourcentage des terres expropriées représente une valeur de productivité supérieure à 35% au sens de l'article L.123-4 du code rural*
- *le pourcentage des terres expropriées représente une valeur de productivité supérieure à 10% et la surface restante est inférieure à la surface minimum mentionnée à l'article L.312-5 du code rural [note du Maître d'ouvrage : contact pris auprès de la Chambre d'Agriculture, cette surface minimum serait de 40Ha dans le cas de la Seine-et-Marne]*
- *il est impossible, en poursuivant l'exploitation, de couvrir normalement les charges non déductibles subsistant après l'exploitation »*

*Dans le cas présent, le pourcentage des terres expropriées représente une valeur de productivité supérieure à 10 %. La surface restante est de 40 ha environ, elle est donc égale à la surface de référence au-dessous de laquelle le droit de délaissement peut être demandé.*

*Le juge des expropriations jugera la recevabilité de la demande d'acquisition de l'emprise totale.*

**Question 9.2 de la commission** : Est-il possible de prolonger le tunnel après le terrier de la bifurcation de la voie Paris-Laon, de façon à maintenir un accès agricole permettant d'exploiter le délaissé et donc de maintenir la viabilité de la parcelle située entre LGV, voie Paris-Laon et Francilienne ? En effet, les agriculteurs ont très peur que le délaissé ne devienne un dépôt, voire un lieu de stationnement permanent de gens du voyage et pensent qu'aucune barrière ne pourra empêcher ces mauvaises utilisations. Le meilleur moyen d'éviter ceci serait d'y maintenir l'agriculture.

*Concernant l'accès aux parcelles agricoles concernées, la commission d'enquête pourra se référer à la réponse fournie à la question 9.8.*

*Étant donné la dimension du délaissé, le projet en a prévu l'expropriation, ce qui ne permettra pas d'y maintenir une activité agricole.*

*Le concessionnaire aura la charge de son entretien et il pourrait être envisagé de clôturer ce délaissé.*

**Question 9.3 de la commission** : L'Association foncière du remembrement de Mitry-Compans n'a jamais signé les projets de convention et de PV de recollement concernant le rétablissement de diverses voiries depuis les expropriations pour le TGV en 1995. Notamment, la SNCF n'a toujours pas transféré la propriété du chemin de désenclavement des parcelles, qui a été tracé le long de la LGV pour rétablir la situation avant travaux. Ce contentieux est-il réel et la SNCF a-t-elle l'intention de le régler ?

*Ce sujet apparaît déconnecté du projet CDG Express. En tout état de cause, Après information auprès de la SNCF, il est exact que la rétrocession des voiries agricoles reconstituées lors de la construction de la LGV n'est pas intervenue. Cependant, le chemin latéral parallèle à la LGV au sud sera supprimé avec le projet CDG Express. Il sera rétabli au sud de la voie nouvelle de CDGX et sera rétrocédé à l'autorité gestionnaire compétente dans les meilleurs délais.*

**Question 9.4 de la commission** : Les agriculteurs se plaignent de la prolifération des lapins sur les talus de la LGV et de l'absence de barrières efficaces contre l'invasion des champs voisins, barrières qui, disent-ils, avaient été promises lors de l'expropriation. Ils signalent que les chardons qui poussent sur les talus favorisent la prolifération des lapins. Sur le futur talus du CDG-Express, est-il prévu de construire des barrières anti-lapins efficaces et de limiter la prolifération des chardons sur les talus ?

*L'implantation de barrières anti-lapins consiste en la pose d'un grillage à même le talus, enterré sur 30 à 50 cm pour éviter que les lapins ne creusent des terriers. Ces dispositifs posent néanmoins des problèmes d'entretien des talus végétalisés.*

*A ce stade d'avancement des études, il n'a pas encore été prévu de mesures précises concernant le traitement des remblais, outre leur végétalisation. Il est indiqué dans le dossier d'enquête que "les talus de la nouvelle plate-forme ferroviaire présenteront un revêtement végétal, agrémenté de plantations respectant le contexte paysager du secteur (plantes rurales) et minimisant l'entretien des talus".*

*Les exigences de maintenance des talus qui s'imposeront au concessionnaire pourraient prévoir des mesures limitant la prolifération des chardons.*

**Question 9.5 de la commission** : Est-il prévu de rétablir les drainages et tuyaux d'irrigations (3 chez Hubert Garnier, 2 chez Antoine Piot) après construction de CDG Express ?

*Les réseaux de drainages et d'irrigation seront intégralement rétablis avant le début des travaux de génie civil.*

**Question 9.6 de la commission** : Le dossier fait une erreur dans la légende de la photo p. 213 et désigne le pont sur le chemin rural n° 2 comme s'il était sur Tremblay, alors qu'il se situe sur celle de Mitry-Mory, là où la légende désigne par erreur le pont sur la RN 2. Sans doute cette erreur est-elle à l'origine de la demande de certains agriculteurs de remplacer le pont sur le chemin agricole de Tremblay par un pont sur le chemin qu'ils appellent "de l'Association foncière du remembrement de Mitry" sur la commune de Mitry-Mory. Sur Google Earth à l'emplacement supposé du chemin rural n°2, on trouve un "chemin des Pommiers". Le chemin rural n°2, le chemin des Pommiers et celui de "de l'Association foncière du remembrement de Mitry" sont ils un seul et même chemin, auquel cas les demandes de déplacement sont sans fondement ? Sinon, qu'en est-il ?

Une erreur s'est effectivement glissée sur la photo dont la légende est décalée : il faut lire « pont rail RN 2 » à la place de « pont rail RD 9 », et « chemin agricole » (c'est le chemin des Pommiers) à la place de « pont rail RN2 ». « chemin rural n°2 » est l'intitulé de cette voie dans le PLU de Mitry.

Après contact avec la mairie de Mitry-Mory, il s'avère que les autres dénominations sont inconnues de ses services. La mairie de Mitry-Mory, qui est en relation directe avec l'association foncière du remembrement de Mitry, la mairie accueillant notamment le siège de cette association dans ses locaux, confirme qu'aucun chemin ne porte le nom de "chemin de l'association foncière du remembrement de Mitry".

**Question 9.7 de la commission : Un rail de sécurité et des merlons de terre empêchent la traversée du RD 9 par les engins agricoles. Peut-on rétablir la circulation agricole ?**

*Ce sujet apparaît déconnecté du projet CDG Express qui ne modifie en rien cette situation. En tout état de cause, cette problématique est du ressort du gestionnaire de la voirie, à savoir le Conseil Général de Seine-et-Marne.*

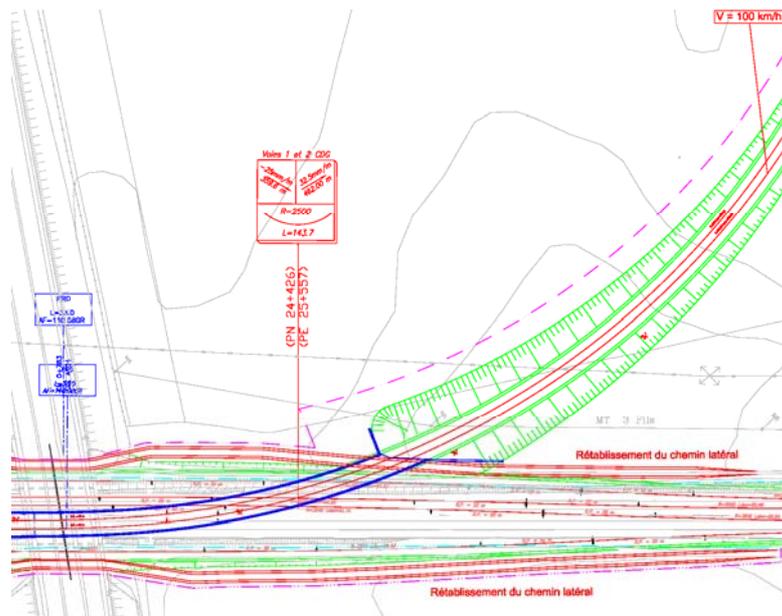
**Question 9.8 de la commission : Une observation stipule : "Le passage sous TGV sera inutile pour M<sup>me</sup> Piot sauf si le passage est poursuivi sous la nouvelle voie". Sans savoir à quoi correspond exactement ce passage, voyez-vous de quoi il s'agit et que répondre ?**

*Madame Piot étant la propriétaire de la parcelle où sera réalisé le débranchement, le maître d'ouvrage comprend que ce passage fait référence au chemin piétonnier réservé longeant au nord les voies de la Plaine - Hirson.*

*Le projet tel que présenté à l'enquête publique maintient cet accès aux parcelles agricoles existant aujourd'hui :*

*le passage sous la ligne LGV existant aujourd'hui ne sera pas impacté par les travaux CDG Express (chemin en jaune sur le schéma page 251 de l'étude d'impact) ;*

*le chemin piétonnier réservé (en pointillé vert sur le schéma p. 251 de l'étude d'impact) sera également maintenu et passera non pas sous la nouvelle voie, mais au-dessus : à cet endroit, il est prévu que les voies soient encore couvertes. Le schéma suivant montre que le terrier (figurant en bleu) est conçu pour émerger après le chemin piétonnier (appelé sur le plan "chemin latéral") :*



**Question 9.9 de la commission : Un agriculteur demande de tenir compte du remembrement coûteux de 1986 pour les indemnités. Est-ce pris en compte par les Domaines et par le juge des expropriations ?**

*Ce sujet apparaît déconnecté du projet CDG Express. En tout état de cause, la question des indemnisations sera traitée par le juge des expropriations à partir de l'enquête parcellaire menée par le concessionnaire après sa désignation.*

*Les services des Domaines ont été sollicités par le maître d'ouvrage pour réaliser l'estimation sommaire et globale des dépenses d'acquisitions foncières demandée au stade de l'enquête d'utilité publique. Ceux-ci ont réalisé leur estimation sommaire et globale selon les règles de l'art.*

**Avis de la commission d'enquête :**

Beaucoup de questions des agriculteurs concernent la multiplicité des expropriations dans ce secteur, le prix auquel les terres seront éventuellement achetées, le droit de délaissement et la manière de les protéger des lapins et des intrus une fois le projet achevé. Les questions de prix et de délaissement seront abordées dans une autre phase du projet, si la DUP est accordée : l'expropriation, qui passera par une enquête parcellaire, puis par un juge des expropriations.

La protection contre les lapins et l'entretien des talus sont prévus. Il faudra corriger l'erreur soulevée à la question 9.6. Il est répondu précisément aux autres questions, quand elles ne concernent pas un projet précédent ou une autre administration (pour l'état des routes).

L'observation de M. Jean-Paul Bureau, au Mesnil Amelot, sur la nécessité de drainer le terrain qu'il souhaite transformer en décharge, concerne les 40 ha de M<sup>me</sup> Lucie Piot (qui semble par ailleurs intéressée par le droit de délaissement). Comme ce terrain se verra amputé de 10 ha pour réaliser le virage de CDG Express, sa viabilité pour poursuivre une exploitation agricole sera en question ; il s'agirait donc plus de négocier un prix pour la partie expropriée, tenant compte de la perte de viabilité agricole, plutôt que de demander des travaux de drainage pour améliorer cette viabilité. Cette question devra être résolue lors de l'expropriation, le maître d'ouvrage ne pouvant prendre d'engagement aussi précis.

Par ailleurs a été posée la question du maintien d'une agriculture de proximité, mise en danger par la disparition de terres arables en Ile de France. Derrière cette remarque, il y a deux préoccupations : faire face aux besoins croissants de l'humanité et éviter le transport de produits agricoles sur longue distance.

L'urbanisation dans le monde, en Ile de France en particulier, s'est toujours faite aux dépens des terres agricoles, et cela n'a pas jusqu'à présent été perçu comme un inconvénient du fait des extraordinaires progrès de productivité accomplis par l'agriculture. La France produit aujourd'hui considérablement plus qu'il y a 150 ans sur une surface agricole utile (SAU) qui a diminué, pour faire place essentiellement à la forêt, qui a doublé dans le même temps, et à l'urbanisation.

Certaines observations évoquent le gaspillage de terres "*parmi les plus productives ou les plus fertiles du monde*". En réalité, l'agriculture, française et européenne, subventionne sa production par la PAC (politique agricole commune), dont la disparition programmée à terme ne pourra que rendre moins indispensables nombre de terres agricoles en France. S'il faut produire plus pour l'exportation, d'autres pays peuvent le faire plus vite et moins cher que la France : près de 23 millions d'hectares de terres arables ne sont plus utilisés pour l'agriculture depuis quelques années en Russie, Ukraine et Kazakhstan, dont 13 millions pourraient être récupérés sans coût environnemental majeur, selon la FAO et la BERD<sup>13</sup>, et 20 millions d'hectares pourraient être mis en culture au Mato Grosso, au Brésil, sans compter d'autres pays d'Amérique du Sud (Le Monde 5 avril 2008).

Le vieux réflexe paysan des Français et le principe de précaution se conjuguent néanmoins pour s'opposer au gaspillage de terres, et ce scrupule est tout à fait logique, car il n'y a aucune raison de gaspiller quoi que ce soit, surtout quand il s'agit de la terre et des paysages qui constituent une bonne

<sup>13</sup> BERD : Banque européenne pour la reconstruction et le développement, FAO : *Food and agriculture organisation*

part de l'identité d'une nation, et la prudence commande de prévoir d'éventuelles catastrophes, notamment déclenchées par les multiples conséquences du changement climatique. Mais la concurrence pour la terre, exercée entre agriculture et urbanisation au sens large (habitat, industrie et infrastructures), demande parfois d'être tranchée en faveur de ces derniers secteurs, au nom de la même prudence ancestrale et du même principe de précaution. Si l'utilisation des terres agricoles pour l'habitat et les transports permet d'économiser plus d'effet de serre et de gagner plus de croissance que leur maintien en tant que terres agricoles, alors l'intérêt général est bien dans leur utilisation au service de l'urbain, au nom même de l'environnement et de l'économie.

**Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 24-1, Courriers N° : 4-1, courriers N° : 6-1
DUP Aulnay-sous-bois N° : 10-3
DUP Le Mesnil Amelot N° : 1-1
DUP Mitry-Mory N° : 13-1, DUP Mitry-Mory N° : 21-4, DUP Mitry-Mory N° : 24-1, DUP Mitry-Mory N° : 7-3
Impact Mitry-Mory N° : 3-1, Impact Mitry-Mory N° : 4-1, Impact Mitry-Mory N° : 5-1, Impact Mitry-Mory N° : 6-1, Impact Mitry-Mory N° : 7-1
Impact Tremblay N° : 2-1, Impact Tremblay N° : 2-2, Impact Tremblay N° : 2-4
Courriels - 48 -3

#### 4.10 L'information

##### Synthèse des observations du public

21 observations par courriers ou dans les registres, 4 par courrier électronique dont

- 12 pour la Seine-Saint-Denis : notamment à Sevran.
- 11 pour Paris.
- 2 pour la Seine-et-Marne

4% des sous-observations (parties d'observations) parmi les courriels, courriers et observations des registres, se plaignent d'une mauvaise information, ce qui est récurrent dans beaucoup d'enquêtes publiques. Par exemple, l'observation DUP Aulnay-sous-Bois 11-1 :

*Manque d'information en ville et sur journal municipal*

##### Avis de la commission d'enquête :

La concertation sur le premier projet de CDG Express entre septembre 2001 et février 2002 a respecté les dispositions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Les associations locales de 11 communes ont été informées par :

- des réunions publiques,
- des annonces légales parues dans la presse locale et par des campagnes d'affichages dans les communes et les gares,
- un site internet [www.cdgexpress.org](http://www.cdgexpress.org) dédié à la concertation,
- la mise à disposition de plaquettes d'information,
- des expositions sous forme de panneaux, organisées dans les mairies.

Des registres étaient disponibles en mairie et dans certains lieux pour recueillir les observations. Le registre électronique a été ouvert pendant toute la durée de la concertation.

940 avis ont été ainsi recueillis notamment pour :

- les rapports entre CDGE et RER B
- l'impact des parties traitées en souterrain.

Cela a orienté le STIF sur une conception plus globale du projet CDG Express intégrant la nécessaire et préliminaire amélioration du RER B (régularité, qualité de service, confort, meilleur matériel roulant...)

Un **débat public** a été organisé par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), saisie par RFF, **entre le 25 août 2003 et le 15 décembre 2003.**

Un dialogue a pu s'instaurer par divers moyens, réunions, documents, courriers, site internet et son aboutissement a été :

- le choix de la solution "virgule" dès le début 2004, suggérée notamment par l'association "Vivre sans CDG Express"
- l'amélioration préalable du RER B.

Par des réunions publiques en novembre et décembre 2006, la population de l'ensemble des communes concernées a été informée de l'évolution du projet et de son mode de mise en œuvre, qui a tenu compte de la loi intervenue le 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (avec application par le décret du 27 mars 2007).

**Les présentes enquêtes publiques**, ont bénéficié de toute l'information légale, comme rapporté au chapitre 2 (Organisation et déroulement de l'enquête)

- Annonce dans 6 journaux (4 éditions pour le *Parisien*)
- Affichage de l'avis dans et autour des lieux d'enquêtes

- 17 permanences ont été organisées sur 15 communes ou arrondissements de Paris
- Un site internet [www.cdgexpress.equipement.gouv.fr](http://www.cdgexpress.equipement.gouv.fr) ouvert durant toute la durée de l'enquête, a permis de recueillir 81 courriels, avec notamment 212 visites par jour en moyenne du 6 au 21 décembre 2007 (Rapport de fréquentation du site en annexe).

Tenant compte des souhaits exprimés surtout en permanence en mairie du 18<sup>e</sup> à Paris la commission d'enquête a décidé d'organiser une réunion publique en cette mairie le 18 décembre 2007 à 18h.

Il était convenu qu'elle fût intégralement enregistrée et de ce fait la transcription est annexée au présent rapport.

Il semble bien que l'information a été non seulement suffisante aux yeux de la loi, mais efficace, avec l'aide notoire de certaines mairies qui ont organisé une réunion municipale sur CDG Express (Mitry-Mory...) et de certaines associations qui ont diffusé l'information auprès de leurs membres.

#### **Liste des sous-observations ayant traité ce thème**

Courriers N° : 27-1
DUP Aulnay-sous-bois N° : 11-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 3-1, DUP Aulnay-sous-bois N° : 5-1
DUP Paris 10me N° : 1-2
DUP Paris 18me N° : 4-1, DUP Paris 18me N° : 7-1
DUP Sevran N° : 5-1
DUP Tremblay N° : 5-2
Impact Paris 10me N° : 1-1, Impact Paris 10me N° : 3-8
Impact Paris 18me N° : 9-3
Impact Sevran N° : 1-1, Impact Sevran N° : 2-1, Impact Sevran N° : 27-1, Impact Sevran N° : 33-1
Impact Tremblay N° : 2-3
Impact Villeparisis N° : 3-1
Impact Villepinte N° : 4-2
PLU Paris 10me N° : 1-1, PLU Paris 10me N° : 2-1
Courriels - 25 -4, Courriels - 29 -1, Courriels - 54 -2, Courriels - 79 -1

## 4.11 Autres thèmes

### Synthèse des observations du public

3% des sous-observations (une vingtaine) portaient sur des points non compris dans les thèmes traités ci-dessus. Deux appellent une réponse : le passage piéton de Mitry-Mory et la lettre du STIF :

- *Veut garder son privilège d'être à la campagne et pouvoir traverser la voie, par une passerelle avec pentes accessibles, à la place du passage à niveau piéton avant A104, situé dans une future zone verte (POS). (observation Impact Mitry-Mory 1 – 1)*
- Courrier du Syndicat des transports d'Ile de France (courrier 10), qui pose notamment deux questions transmises au maître d'ouvrage par la commission.

### Réponse du maître d'ouvrage

**Question sur le passage piétons : Il est demandé de conserver le passage des piétons et des vélos sur la voie ferrée Paris-Laon au niveau du passage à niveau actuel pour piétons tout près de l'A 104. Une passerelle le long de l'A 104, s'appuyant sur les mêmes piliers est-elle envisagée ? Avec accessibilité par les cyclistes ?**

*Le passage à niveaux concerné – le PN19 – n'est plus conforme à la réglementation actuelle et est classé comme « dangereux » dans la base de données sur les passages à niveaux.*

*Le PN19 donne accès à des chemins longeant exclusivement des parcelles agricoles et est manifestement peu utilisé : le maître d'ouvrage précise que lors de ses diverses visites sur site, aucune traversée n'a été observée.*

*Les rétablissements directs du PN19 qui pourraient être imaginés, qu'il s'agisse d'une passerelle ou d'un passage sous les voies, seraient très coûteux au regard de l'usage qui en serait fait.*

*Par ailleurs, au sein des zones résidentielles jouxtant les voies et les plus proches du PN19, les passages existants sont maintenus et les franchissements de voies seront donc toujours possibles.*

**1<sup>ère</sup> question du STIF : Le STIF demande des précisions sur l'insertion de CDG Express dans la gare RER B CDG2, sur le maintien des fonctionnalités (signalétique, espaces de vente, accès et évacuations des quais) et signale que la reconstitution des voies de retournement à Mitry-Claye pour garage de nuit va entraîner des dépenses par les "haut le pied"<sup>14</sup> qui seront à effectuer entre CDG2 et Mitry. Le STIF souhaite une compensation financière, ainsi que la garantie du maintien des 10 à 12 trains par heure et par sens du RER B en cas de perturbation. Qu'est-il prévu sur ces points ?**

*Dans le cadre défini par le contrat de concession, l'insertion de la Liaison dans la gare CDG2 sera réalisée par le concessionnaire, en relation avec les gestionnaires compétents. CDG Express ne remettra pas en cause les fonctionnalités du RER B en gare CDG2 : le projet viendra s'insérer dans un système de desserte ferroviaire global sans altérer son fonctionnement. Le maître d'ouvrage invite par ailleurs le STIF à se rapprocher des gestionnaires compétents.*

*Concernant la compensation financière évoquée, cette demande a d'ores-et-déjà été adressée par le STIF au maître d'ouvrage. Celui-ci précise néanmoins qu'il n'a connaissance d'aucun élément concernant les fondements et justifications détaillées d'une telle demande. Les modalités de gestion du réseau ferré national par RFF ne prévoient pas de garantie ou de priorité absolue de mise à disposition de capacités d'infrastructures, que ce soit au bénéfice des entreprises ferroviaires ou des autorités organisatrices de transport.*

---

<sup>14</sup> désigne un train sans voyageurs, rejoignant son garage par exemple

*Concernant la garantie sur les circulations du RER B, la commission d'enquête pourra se référer à la réponse faite à la 2<sup>e</sup> question du thème 8, ci-dessus. Il convient de rappeler qu'indépendamment de CDG Express, dans le cas le plus critique de rupture de l'interconnexion à Gare du Nord, l'élément dimensionnant reste la capacité à retourner les trains en Gare du Nord, soit 8 trains par heure.*

**2<sup>e</sup> question du STIF : Le STIF souhaite que le lien piétonnier gare du Nord-gare de l'Est fasse partie intégrante de la DUP de CDG Express, et insiste sur la nécessité de maintenir une communication permanente entre lui-même et le maître d'ouvrage de CDG Express, lors des travaux, pour en limiter la gêne occasionnée. Il demande aussi des compensations financières suite aux gênes qu'occasionneront ces travaux. Qu'en pense le maître d'ouvrage ?**

*Le lien piétonnier est un projet dont l'origine remonte à la mise en service d'Eole en 1998, puis remis d'actualité pour la mise en service du TGV Est en 2007. Sa réalisation aurait un intérêt autant pour faciliter et accélérer les déplacements des usagers du métro, des RER, des trains grandes lignes (dont les TGV) et des usagers de CDG Express que du point de vue de l'aménagement urbain, avec la création d'un bi-pôle Gare du Nord – Gare de l'Est changeant profondément la nature du quartier.*

*A titre indicatif, des estimations sommaires menées par le maître d'ouvrage ont évalué à environ 10% la part potentielle des usagers de la liaison piétonne en provenance ou à destination de CDG Express. Les enjeux du lien piétonnier dépassant donc de loin ceux de l'arrivée de CDG Express en Gare de l'Est, rien ne paraît justifier son intégration à la DUP du projet.*

*Les dernières avancées du projet de lien piétonnier confirment ce point de vue : RFF a accepté d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet, consacrant le nécessaire découplage entre cette problématique et celle de CDG Express.*

*Le maître d'ouvrage n'identifie pas avec certitude la nature des gênes évoquées dans la question. S'il s'agit des gênes liées aux travaux de la liaison piétonne, elles doivent être détachées du projet CDG Express comme précisé ci-dessus. S'il s'agit des gênes liées aux travaux de CDG Express dans un sens général, le maître d'ouvrage précise qu'ils seront réalisés conformément aux procédures d'intervention habituelles en gares et sur le réseau ferré national. Les différents acteurs concernés seront informés des procédures de travaux afin d'en limiter autant que possible l'impact. Enfin, il est rappelé, comme précisé à la réponse précédente, que les modalités de gestion du réseau ferré national par RFF ne prévoient aucune garantie ou priorité absolue de mise à disposition de capacités d'infrastructures, que ce soit au bénéfice des entreprises ferroviaires ou des autorités organisatrices de transport.*

**Avis de la commission d'enquête :**

Le remplacement par une passerelle du passage à niveau PN19, non conforme à la réglementation actuelle, serait sans doute trop coûteux par rapport au bénéfice apporté à la collectivité, d'autant plus que des alternatives pas trop éloignées existent.

La commission ne peut se prononcer sur les questions d'indemnisation entre le maître d'ouvrage et le STIF. Tout ne paraît pas justifier une indemnisation (CDG Express ne représentera pas une gêne mesurable pour la liaison Magenta - gare de l'Est). Pour les circulations supplémentaires "haut le pied" imposées aux trains gérés par le STIF, c'est à RFF, le gestionnaire de l'infrastructure, de décider les différents péages et priorités en fonction de l'évolution de la loi et des règlements. Une concertation entre le maître d'ouvrage, le STIF et RFF serait un moyen de régler ces questions avant d'en arriver aux tribunaux.

Courriers N° : 10-2, Courriers N° : 32-1, Courriers N° : 34-2
DUP Paris 10 <sup>me</sup> N° : 1-4
DUP Paris 18 <sup>me</sup> N° : 5-3
DUP Sevran N° : 8-4
Impact Paris 10 <sup>me</sup> N° : 3-2
POS Le Bourget N° : 2-3, POS Le Bourget N° : 2-4, POS Le Bourget N° : 3-1
Courriels - 2 -2, Courriels - 22 -1, Courriels - 3 -2, Courriels - 33 -3, Courriels - 34 -3, Courriels - 43 -1, Courriels - 44, Courriels - 5 -2, Courriels - 50 -4, Courriels - 61 -1

---

Document achevé le 16 avril 2008

Yves Egal,  
Président

Isabelle Dutailly  
commissaire enquêteur

Jacky Hazan  
commissaire enquêteur

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Registre électronique des courriels

Annexe 2 : Courriers et observations des registres

Annexe 3 : Compte-rendu de la réunion publique du 18 décembre 2007

Annexe 4 : Rapport de fréquentation du site Internet de la DREIF



**ANNEXE 1**  
**REGISTRE ÉLECTRONIQUE**  
**courriers électroniques reçus pendant l'enquête publique**

Les courriels sont numérotés (**courriel 1**, **courriel 2** etc.) et ont été analysés. Nous avons, de fait, découpé les messages en sous-observations différentes, réparties par thème (voir la liste des thèmes) et numérotées de cette façon : **courriel 14 -1**, **courriel 14-2** etc. Lorsque le courrier électronique ne portait que sur un sujet, exemple CAP 18, il est numéroté ainsi : **courriel 50**, sans autre chiffre.

Certains courriels nous sont arrivés en plusieurs exemplaires, strictement identiques. Nous n'en avons gardé qu'un. D'autres nous sont parvenus tronqués probablement du fait d'une erreur de saisie, nous le signalons en dessous du texte.

Les objets sont ceux qui figuraient dans la liste déroulante sur le formulaire de saisie des messages.

Enfin nous avons corrigé les fautes de saisie ou d'orthographe.

•••

■ Monsieur Pascal CHAUMULOT - 93420 VILLEPINTE

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 1** — Le projet me paraît intéressant et indispensable. Néanmoins, il serait souhaitable de prévoir un mur anti bruit à la gare du vert galant. Effectivement, à ce jour, les trains RER, de fret sont relativement bruyant lorsque les vents sont bien orientés. Alors, si plus de trains doivent passer sur cette ligne, les nuisances seront forcément augmentées. C'est pourquoi, je souhaite effectuer cette suggestion.

•••

■ Monsieur Christophe PERRIN - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 2** — Ce projet est indispensable. La desserte de Roissy est aujourd'hui indigne d'une ville comme Paris, et CDG Express aura l'avantage de diminuer la pollution liée aux accès automobiles et de renvoyer une partie des taxis à Paris intra muros au lieu de rester 3 heures à attendre un client.

**courriel 2 -2** — Le combiner avec une voie dédiée sur l'A1 pour taxis et covoiturage est la meilleure approche.

•••

■ Monsieur Raphael LONDNER - 75010 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 3** — Personnellement, je suis POUR le CDG Express car :

1. Il désengorgera l'A1 et l'A3 encore largement empruntée par les voyageurs internationaux qui préfèrent nettement le taxi au RER B.

2. Il offrira aux voyageurs internationaux et aux Parisiens une alternative conviviale au RER B, inconfortable, lent lorsqu'il est omnibus, plutôt dédié à la desserte des banlieues et désormais largement saturé.

**courriel 3 -2** — Pour résister à la concurrence forte des autres capitales européennes, Paris a besoin de se doter des infrastructures nécessaires pour rendre le centre-ville plus accessible et donner une bonne image de la ville dès l'arrivée. Ce projet y contribue et je m'en félicite.

•••

■ Monsieur Laurent JONCOUR - 75019 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 4** — Au lieu d'utiliser les emprises de la gare de l'Est, ce qui à mon avis va créer dans le quartier un engorgement important, ne serait-il pas plus judicieux de réactiver l'emprise ferroviaire de l'évangile comprise entre les boulevards Mac Donald et Ney et la rue de l'Évangile qui présente un important faisceau de voies qui compte tenu de l'état dans lequel il se trouve ne doit pas être utilisé.

En outre étant à la fois relié aux voies des gares de l'est et du nord qui sont saturés il pourrait servir également aux TGV est et nord.

De toute façon je souhaite que le projet CDG express aboutisse permettant enfin de projeter les liaisons parisiennes vers l'avenir.

•••

■ Monsieur Billon PIERRE - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 5 1** — L'utilité est évidente, car le projet résout les énormes défauts du RER B:

- Temps de trajets trop longs
- Fréquence et horaires chaotiques
- Rareté des trajets directs
- Saleté des trains et mauvaise fréquentation des rames RER omnibus

**courriel 5 -2** — Deux derniers problèmes, qui sont une honte pour Paris et pour la France, et qui seront j'espère résolus par CDG Express:

- Il n'y a pour le moment AUCUNE information en langue anglaise à Paris ou Roissy par la RATP (à part mention "All trains go to Paris" écrite à Roissy)
- Les distributeurs de billets de la RATP ne marchent pas avec 90% des parcs de carte bancaires étrangères (sans puces) et n'acceptent pas les billets.

Cordialement,

•••

■ Monsieur Luc VILLIBORD - 75012 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 6** — Je ne comprends pas l'intérêt d'avoir une liaison express vers Paris si le point d'arrivée n'est pas desservi correctement. Gagner 10 minutes sur le meilleur temps de parcours n'est intéressant que si on ne le perd pas à l'arrivée. La Gare de l'Est n'offre aucune correspondance pertinente : que des métros ! Il faut retourner à Gare du Nord ou Magenta pour prendre une correspondance avec les RER B, D ou E ou pire prendre la ligne 4 pour aller à Chatelet.

Si c'est uniquement pour faire plaisir aux hommes d'affaire et aux touristes pour qu'ils évitent la population de Seine-Saint-Denis, mettez cette infrastructure en concession sans financement public. Il ne faut pas prendre le contribuable pour une vache à lait. Le déficit de la France est déjà de plus de 1200 milliard d'euros.

•••

■ Monsieur Nicolas de SALLES - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 7** — Madame, Monsieur, bonjour. Je profite donc de ce formulaire pour me permettre de vous suggérer respectueusement de privilégier plutôt une amélioration de la desserte RER B à la place de ce projet.

N'étant pas spécialiste de la question, il me paraît difficile d'argumenter techniquement. D'autres le font mieux que moi, comme ici : <http://www.metro-pole.net/actu/article860.html>

En revanche, en tant que citoyen, électeur et contribuable, j'estime de mon devoir de vous faire savoir mon opinion négative au sujet de ce projet. Les arguments contre me paraissent bien plus convaincants. Il suffirait de dépenser une simple portion du budget dédié à ce projet pour

améliorer la desserte RER B et rendre ce projet caduque. Le gain en termes d'image pour la région et le gouvernement me semble appréciable.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

•••

■ Monsieur Marc NAIMARK - 75020 PARIS

**Objet :** utilité publique du projet

**courriel 8** — Il existe déjà une liaison bien plus pertinente, le RER B, qui a l'avantage de se poursuivre vers le centre de Paris et au delà, en correspondance à toutes les autres lignes RER.

**courriel 8 -2** — Encore s'il s'agissait de relier CDG par le réseau Gare de l'Est avec liaison au RER E vers St Lazare et logiquement La Défense.

Mais comme il s'agit depuis le début d'un projet destiné à engraisser les majors du BTP, et non pas d'un projet à utilité publique, la raison et l'intérêt commun n'ont que peu à voir avec la décision prise.

•••

■ Monsieur Bertrand DUMOULIN - 92210 CLICHY

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 9** — Bonjour,

Je pense que ce projet n'est pas une bonne chose.

En effet on peut déjà se rendre à l'aéroport en utilisant la ligne B du RER depuis la gare du Nord qui est très bien desservie (RER D Métro 4,5 et 2) et situé très près de la gare de l'Est.

Actuellement le temps entre gare du Nord et L'aérogare N°2 est d'environ 30 minutes en trains directs comme en trains indirects (voir les horaires sur <http://www.transilien.com/web/site/accueil/horaire-itineraire/horaire-train> )

Je pense qu'il vaudrait mieux utiliser cet argent à l'amélioration du RER B, notamment la création d'un nouveau tunnel entre Chatelet les Halles et la Gare du nord afin de résoudre les problèmes actuels dû au fait que les RER B et D utilisent les 2 mêmes voies.

Cela permettrait d'améliorer la régularité du trafic et d'augmenter la cadence des trains entre le Sud de ligne B et le Nord.

Je pense qu'il faut voir au delà de la gare du Nord ou de l'Est en effet les personnes qui utilisent des voitures ou autres moyens motorisés pour ce rendre à l'aéroport cela est dû à leur point de départ n'est pas la gare de l'Est ou du Nord tous simplement.

Par exemple, les "hommes d'affaires" allant de La Défense à la Gare du Nord en transport cela n'est pas évident pour eux, il faut prendre le RER A jusqu'à Chatelet et le RER B de Chatelet à l'aéroport. Le projet CDG Express ne leur servirait à rien vu que sinon ils devraient faire un changement en plus (aller de Chatelet à la Gare de l'est, donc utilisation du métro 4 ou 5 seulement possible, ce qui est plus long que Chatelet -> aéroport comme c'est déjà possible ou Chatelet -> Gare du nord en RER B puis Gare du Nord -> aéroport). On en revient encore donc à la création du tunnel entre Chatelet les Halles et Gare du Nord qui permettrait d'améliorer la cadence et la régularité des trains depuis Chatelet-les-Halles et les gares en amont.

Donc voilà je pense comme vous l'avez compris qu'il est plus utile d'utiliser l'argent pour créer le tunnel entre Gare du Nord et Chatelet dédié au train de la ligne B (et non plus comme actuellement un seul tunnel de 2 voies commune au RER B et D). Et s'il reste de l'argent d'autres projets me paraissent plus importants, notamment le prolongement du métro 14 en reprenant la branche Asnières-Gennevilliers.

Merci de m'avoir lu, j'espère que vous prendrez mon avis en considération comme vous devez normalement le faire.

Veuillez agréer mes salutations distinguées.

•••

■ Monsieur Nicolas HUSSEIN - 77400 THORIGNY-SUR-MARNE

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 10 -1** — Bonjour,

Je trouve ce projet totalement inutile.

Les salariés de Roissy n'en profiteront pas, car tous ne sont pas de Paris, et ceux de Paris n'ont pas intérêt financièrement à prendre cette ligne. Ils en pâtiront même, puisque le RER B sera encore plus ralenti.

Pour les voyageurs aériens occasionnels (touristes), même constat. Tous ne viennent pas de Paris centre, mais de la banlieue, voire de province avec le TGV. Et les Parisiens préféreront sûrement les moyens d'accès moins chers. Ne restent que les touristes étrangers, qui n'auront pas vraiment le choix, par méconnaissance du réseau à leur arrivée à Roissy pour la première fois.

Enfin, pour les hommes d'affaire, l'accès à la Gare de l'Est n'est pas du tout intéressant. Pour rejoindre La Défense notamment, il est plus simple de prendre le RER B jusqu'à Châtelet puis le RER A jusqu'à La Défense.

Il serait donc beaucoup plus utile d'utiliser tout cet argent pour améliorer les dessertes actuelles de Roissy.

Le RER B assure déjà une liaison directe entre l'aéroport et Paris, actuellement en 36 minutes, mais il a été prouvé (voir notamment cet article : <http://www.metro-pole.net/actu/article860.html> ) que le trajet pouvait être effectué en 20 minutes (malgré l'arrêt à CDG 1 !) dans des circonstances favorables. Il est donc préférable de maintenir les trains directs du RER B, en resserrant les horaires (20 minutes, voire 25 en détendant la grille, mais pas 36 !), ce qui offre en plus un accès direct à Châtelet, et à toute la banlieue sud.

Cet argent pourrait également servir à améliorer l'ensemble des lignes B et D du RER, à court terme en supprimant la relève à Gare du Nord sur le RER B comme cela est déjà prévu, mais aussi à plus long terme en passant à 4 voies le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord.

**courriel 10 -2** — Le RER B assure déjà une liaison directe entre l'aéroport et Paris, actuellement en 36 minutes, mais il a été prouvé (voir notamment cet article : <http://www.metro-pole.net/actu/article860.html> ) que le trajet pouvait être effectué en 20 minutes (malgré l'arrêt à CDG 1 !) dans des circonstances favorables. Il est donc préférable de maintenir les trains directs du RER B, en resserrant les horaires (20 minutes, voire 25 en détendant la grille, mais pas 36 !), ce qui offre en plus un accès direct à Châtelet, et à toute la banlieue sud.

Cet argent pourrait également servir à améliorer l'ensemble des lignes B et D du RER, à court terme en supprimant la relève à Gare du Nord sur le RER B comme cela est déjà prévu, mais aussi à plus long terme en passant à 4 voies le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord.

•••

■ Monsieur Guillaume BELLANGER - 93110 ROSNY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 11 -1** — Bonjour,

Je tiens à vous faire part de mon avis en tant que Francilien et utilisateur régulier des transports en commun.

Le projet CDG express est inutile dans sa forme. Inutile dans la mesure où l'aéroport CDG est déjà desservi par le RER B, et que l'argent utilisé pour le financement du CDG express ferait beaucoup mieux d'être utilisé directement sur le RER B. Un RER B amélioré serait à la fois un mieux indescriptible pour les Franciliens, mais aussi pour les hommes d'affaire et touristes se rendant à l'aéroport de Roissy.

De l'argent public ne devrait pas être utilisé pour un réseau de transport en commun obsolète (puisque le RER B existe déjà), et qui mettra de côté énormément de personnes (Franciliens) puisque la tarification ne sera pas la même... L'argent public doit être mieux utilisé ! Quelques exemples : Amélioration du RER B Nord, doublement du tunnel entre Chatelet et Gare du Nord pour les RER B et D, extension du RER E à l'ouest (les hommes d'affaires aimeraient bien voir arriver le RER E à la Défense pour soulager la ligne A, plutôt que le CDG express situé à Gare de l'Est...).

Encore si le projet CDG Express était entièrement financé par le privé, je pense qu'il y aurait peu de critiques, car l'échec prévisible et l'inutilité du projet ne seraient pas aux frais de Franciliens qui ont besoin de plus de concret dans les transports en commun...

La question que nous sommes nombreux à se poser, nous, usagers de la RATP et de la SNCF, c'est de savoir si les élus qui sont censé prendre les décisions pour les habitants, et les initiateurs, rédacteurs et ingénieurs des projets, sont déjà sortis de leurs bureaux... Avez-vous déjà pris le RER B ? Avez-vous déjà pris le RER D ? Pensez-vous vraiment que de l'argent public doit être dépensé dans un projet comme CDG Express, alors qu'ailleurs des projets d'amélioration tant attendus par les Franciliens sont sans cesse repoussés ?

**courriel 11 -2** — Et le choix de la Gare de l'Est semble honnêtement ridicule... la Gare de l'Est n'est pas le centre de Paris, la Gare de l'Est n'a pas de grand quartier d'affaire ni même de correspondance réelle avec ces grands quartiers...

A l'heure de l'écologie, faire partir un tel mode de transport d'un lieu comme la Gare de l'Est ne réduira en rien le nombre de voitures (et autres) se rendant à CDG... Qui part de la gare de l'Est pour aller à l'aéroport CDG ? Les hommes d'affaire ? Non, ils partent du RER A (La Défense, Auber) qui est en correspondance avec le RER B à Chatelet. Les Banlieusards ? Devoir se rendre à Gare de l'Est et payer un prix excessif... Autant prendre sa voiture ! Les touristes ? Ils ont déjà le RER B, et je pense qu'ils verraient d'un meilleur œil Paris s'ils avaient à disposition un RER B efficace, qui leur éviterait de payer un mode de transport cher et peu intéressant dans la desserte non-touristique de Gare de l'Est...

Pour résumer, CDG Express semble être inutile, mal pensé, et du gaspillage d'argent public.

Les politiciens qui décideraient de lancer la construction devront se préparer à devoir vite se justifier quand les Franciliens demanderont des comptes... Chose qui arrivera sans aucun doute, ce projet ayant déjà un très mauvais retour dans la population francilienne...

•••

■ Monsieur Didier GIRARD - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 12** — Bonjour,

Sur le principe de la liaison dédiée entre Paris et la plateforme aéroportuaire, je ne puis qu'être favorable à la réalisation du projet CDG Express.

Cependant, je tiens à attirer l'attention de la commission d'enquête sur plusieurs points qui me semblent être de nature à faire obstacle à son utilité publique au regard de la jurisprudence administrative actuelle.

En effet, il existe une possibilité technique alternative qui permet d'obtenir une infrastructure aussi performante pour des coûts très largement inférieurs.

Le projet actuel prévoit d'emprunter les voies 1 et 2 de la ligne Paris Nord – Mitry puis de continuer sur une infrastructure construite spécialement jusqu'à Roissy.

Or par la réalisation d'un saut de mouton à Aulnay sous Bois et par implantation d'IPCS (Installations permanentes de contresens) sur l'ensemble de la branche d'Aulnay à Roissy les trains du CDG Express auraient le même temps de trajet, desserviraient les deux aéroports (et non un seul) pour un coût sensiblement réduit. Au surplus, les temps de réalisation seront, eux mêmes, singulièrement réduits...

Bien cordialement,

•••

■ Monsieur Abdallah ALAOUI - 78000 VERSAILLES

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 13** — Je tiens à dire que c'est un excellent article. Je voudrais ajouter une chose sur le CDG express. Pourquoi ne pas faire un tunnel qui relirait gare du Nord à gare de l'Est, si un jour le tunnel de gare du nord est construit. Je veux dire un tunnel qui déboucherait de la gare du Nord à la gare de l'Est vu que la gare de l'Est actuellement et bien isolée de la correspondance RER E. De plus je trouve ça stupide de faire un tarif sur CDG EXPRESS comme Orly val qui

est accessible à une certaine catégorie de personnes. Donc je rejoins ce que les autres personnes disent sur ce forum que ça changera pas grand chose le CDG EXPRESS. Cordialement.

•••

■ **Monsieur Florent RUAULT - 92400 COURBEVOIE / LA DÉFENSE**

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 14 -1** — L'utilité de ce projet qui part de Gare de l'Est ne me convainc pas en l'état. Sur le principe d'une ligne dédiée à desservir Roissy, je n'ai rien contre...

**courriel 14 -2** — Mais qu'attendent les utilisateurs (outre un prix correct) ?

1°) Plus de rapidité (que le RER B actuel)

2°) Plus de facilité pour les correspondances avec les autres transports en commun

**courriel 14 -3** — En l'état, le projet CDG Express :

1°) Diminue un peu de temps de trajet (mais ce n'est pas déterminant car je suis sûr que le RER pourrait aller plus vite...)

2°) Complique beaucoup de correspondances avec les autres transports en commun (le train ne s'arrête qu'à Gare de l'Est, et les correspondances ne sont pas optimales... en plus ce n'est ni un quartier central ni un quartier touristique ni un quartier d'affaires).

IL FAUT VRAIMENT REVOIR LE CAHIER DES CHARGES, même si cela retarde le calendrier, CAR SINON LE CDG Express N'AURA PAS LE SUCCES ESCOMPTE. Et dépenser autant pour un résultat très en deçà des attentes, ça me semble très dangereux...

Je parle en tant qu'utilisateur potentiel. Je peux donc vous illustrer qu'avec le CDG Express tel qu'il est pensé, le problème de la relativement mauvaise desserte de Roissy restera entier.

EXEMPLE (mais je ne suis pas un cas unique) : Habituellement, je commence mon parcours en transports en commun à La Défense donc pour aller à Roissy je prends le RER A jusqu'à Châtelet où je prends une (petite) correspondance puis le RER B. Si j'avais un souhait ce serait d'avoir des gares RER A / RER B plus agréables et d'avoir un RER B qui passe régulièrement et dont on sait d'avance qu'il ne mettra pas plus d'une demi-heure.

Qu'en sera-t-il demain avec CDG Express ? Et bien (comme le prolongement du RER E à La Défense n'est pas pour demain) mon parcours serait : prendre la ligne 1 du métro jusqu'à Palais Royal puis la ligne 7 jusqu'à Gare de l'Est puis CDG Express. Bref : trop de moyens de transport différents, trop de correspondances, trop d'escalier. Donc c'est franchement la galère et je garderai sûrement la solution du RER B (ou sinon je prendrai un taxi).

Vous le voyez aucune amélioration, demain, avec le CDG Express : ça sera même pire pour moi car je suppose qu'il y aura moins de RER B vers Roissy et/ou qu'ils seront moins fiables.

**courriel 14 -4** — CQFD - UN CONSEIL : pas la peine de penser faire un CDG Express attractif sans prévoir, au minimum, un arrêt supplémentaire. Par exemple à Châtelet les Halles.

•••

■ **Monsieur Olivier MORICE - 75013 PARIS**

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 15 -1** — Personnellement je pense qu'il faut absolument que ce projet se fasse. Quand je débarque de l'aéroport Charles de Gaulle en venant du bout du monde, je me mets dans la peau des touristes pour qui le premier contact avec notre pays est ce qu'ils voient de ce RER. Et franchement ce n'est pas reluisant ! Cette banlieue est très moche (on peut même distinguer des tas d'ordures sur des routes pas très loin de la voie), et comme il n'y a pas de trains directs à certaines heures, on est mêlé aux gens qui montent de la banlieue et donc confronté au sentiment d'insécurité. Notons par ailleurs que la plupart des grandes métropoles modernes disposent d'un moyen de transport reliant directement l'aéroport au centre-ville, je ne vois pas pourquoi il faudrait que Paris reste en retard.

Pour moi le projet initial qui permettait d'éviter complètement la banlieue (en passant dessous !) était bien mieux que celui là, où le train fait plein de détours et qui risque de ne guère apporter de valeur ajoutée par rapport à l'actuel RER B.

**courriel 15 -2** — Par ailleurs, le fait de s'arrêter à la gare de l'est (un quartier absolument pas touristique où personne ne va !) n'est pas une bonne idée, il serait bien plus intelligent que Gd express s'approche des quartiers les plus visités, l'Opéra ou les Champs Élysées par exemple. On pourrait du reste réutiliser le tunnel sous-utilisé du RER E pour se rapprocher de ces quartiers.

•••

■ Monsieur Charles BIENVENU - 91000 EVRY

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 16 -1** — Je trouve ce projet aberrant et superflu. Le 93 et le bloc Nord Est ont un sentiment d'abandon au niveau de la politique publique. Mais ce projet ne va faire qu'empirer les choses.

Quand on voit ce qu'une desserte au prix majoré a causé à Antony/Orly, on devrait en tirer des leçons.

Je pense que créer des liaisons directes Roissy/Paris et au delà doit être maintenu et amélioré.

Je suggère qu'on mette en place des raccordements des voies directes entre Paris et Aulnay et la ligne qui va vers Roissy.

Cela serait moins onéreux, plus rapidement réalisable et cela serait une porte de sortie en cas de pépins sur l'exploitation. Cette portion est utilisée déjà en pointe.

Et cela permettrait d'avoir une allure plus rapide sur les courses sans arrêt.

On peut aussi rénover les rames, comme on est en train de le faire.

Mais ce projet de Roissy plus risque de ne pas avoir d'engouement, vu qu'il sera cul de sac et que je vois mal des tas de cadres aller à la gare de l'Est et en provenance du bloc Est prendre ce train.

Ayons le cran de dire non au lobbying de la construction de lignes inutiles.

**courriel 16 -2** — On peut aussi rénover les rames, comme on est en train de le faire.

Mais ce projet de Roissy plus risque de ne pas avoir d'engouement, vu qu'il sera cul de sac et que je vois mal des tas de cadres aller à la gare de l'Est et en provenance du bloc Est prendre ce train.

Ayons le cran de dire non au lobbying de la construction de lignes inutiles.

•••

■ Monsieur Mathieu MARQUER - 75013 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 17 -1** — Bonjour,

Je vous écris pour vous faire part de mon sentiment de gaspillage quant à ce projet.

Vous indiquez dans le dossier d'enquête publique que le prix du billet serait de 16 euros aller simple, soit le double du prix d'un ticket de RER B entre Paris et Roissy, ainsi que le double du prix d'un aller simple en Roissybus entre Paris et Roissy.

D'autre part, vous indiquez également que les abonnements de transport tels la carte Orange, la carte Intégrale, la carte Imagin'R, ne seraient pas acceptés sur ce trajet

Certes le prix du stationnement à Roissy est très élevé. Mais combien de personnes pensez-vous convaincre ? Vous ne convaincrez pas les utilisateurs habituels du RER B ou du Roissybus, qui ne sont pas prêts à payer deux fois plus cher leur trajet pour ne gagner que quelques minutes. Vous ne convaincrez pas les personnes travaillant à Roissy, puisque leur abonnement de transport ne sera pas accepté sur cette nouvelle liaison. Vos prévisions de trafic de plusieurs millions de personnes par jour dès les premières années me semblent donc vraiment trop optimistes, et je ne saurais trop vous rappeler de penser à ce qui est arrivé à l'Orlyval : à aujourd'hui 9,30 euros l'aller simple Paris Orly, ce trajet met à peine moins de temps que l'Orlybus ou le RER C + bus depuis Paris, et coûte plus cher ; résultat aujourd'hui : la ligne est très largement déficitaire.

**courriel 17 -2** — Ensuite, concernant la construction de nouvelles voies entre Mitry-Mory et Roissy. Pour quoi faire ? Des voies directes existent déjà entre Paris et Aulnay sous Bois, qui

sont exploitées seulement par les missions Paris - Mitry du RER B directes entre Paris et Aulnay. En heures creuses, il existe deux types de missions entre Paris et Roissy (et inversement) : une mission omnibus, rapide mais devant s'arrêter à chaque gare, suivie d'une mission directe, censée être rapide mais devant rapidement ralentir puisque rattrapant l'omnibus qui la précédait. Ainsi, une mission omnibus met 34 minutes pour faire Paris Roissy, tandis que la mission directe met 29 minutes, soit seulement 5 minutes de moins. Il serait pourtant très simple de diminuer largement le temps de parcours des missions directes : leur faire utiliser les voies directes entre Paris et Aulnay. Pour exemple, rentrant un soir (22h30 environ) de l'aéroport de Roissy vers Paris, mon RER a emprunté les voies directes, et a ainsi pu faire Roissy - Paris en 20 minutes (le temps prévu par CDG Express !). J'ai également pu trouver sur le site Metro-pôle.net cet article relatant le trajet d'un voyageur entre Roissy et Paris en RER B en seulement 17 minutes : <http://www.metro-pole.net/actu/article860.html>.

**courriel 17 -3** — CDGExpress est donc une perte de temps et d'argent : un gain de temps très minimal, pour une fréquentation qui risque d'être très faible vu le coût du billet et l'impossibilité d'utiliser des abonnements de transports. Si vous voulez créer une liaison de qualité entre Paris et Roissy, c'est très simple : laissez les missions directes Paris - Roissy et Roissy - Paris emprunter les voies directes entre Aulnay et Paris, et si vous souhaitez une bonne fréquentation, maintenez le tarif actuel et laissez le droit de l'emprunter avec un abonnement type carte Orange.

En espérant que vous prendrez en compte mes remarques et objections avec toute l'attention qu'elles méritent,  
Cordialement,

...

■ Monsieur Pierre CHAING - 77185 LOGNES

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 18 -1** — Bonjour,

Je vous avouerai que le projet CDG Express me laisse quelque peu perplexe. Destiné à relier Paris par la Gare de l'Est à l'Aéroport Charles de Gaulle, il présente une alternative plus rapide au RER B, qui effectue la même liaison (en considérant la Gare du Nord comme étant située au même endroit que la Gare de l'Est, les deux étant proches). L'idée peut paraître alléchante, pour ceux qui voyagent entre les deux points que cette ligne relierait, mais au final, pour qui l'intérêt sera-t-il le plus grand ?

En y réfléchissant, on peut résumer les utilisateurs potentiels aux catégories suivantes :

1. les touristes de loisir, venant à Paris par avion et désireux de relier la capitale ;
2. les touristes d'affaire, également désireux de relier Paris après un voyage par les airs ;
3. Les Franciliens de Roissy travaillant à Paris ;
4. Les Parisiens travaillant à Roissy ;
5. Les Provinciaux qui viennent à Paris en TGV par une correspondance à Charles de Gaulle.

Or :

1. parmi les touristes de loisir, les plus majoritaires sont Messieurs et Mesdames Tout-le-monde, qui vont très vite s'apercevoir de l'existence du RER B. A 8,20€ le ticket pour Paris, contre 15 à 16 par le CDG Express, inutile d'être devin pour deviner que seuls les plus aisés ne regardant pas à la dépense se permettront de dépenser deux fois plus d'argent pour gagner une vingtaine de minutes ;
2. les touristes d'affaire prendront certainement le CDG Express, étant remboursés par leurs entreprises ;
3. les Franciliens travaillant à Roissy bénéficient certainement d'un abonnement Carte Orange ou Carte Intégrale, et, ne pouvant utiliser le CDG Express avec, prendront le RER B ;
4. Pour les mêmes raisons que les Franciliens travaillant à Paris, les Parisiens travaillant à Roissy choisiront le RER B ;

5. Imaginer un seul voyageur provincial venant à Paris en TGV via Roissy Charles de Gaulle est quelque peu utopique, dans la mesure où tout provincial a la possibilité de prendre un TGV pour Paris directement.

**courriel 18 -2** — En résumé, le CDG Express tel qu'il est prévu souffrira de la concurrence du RER B, avec qui il partagerait en plus une partie de son tracé, et de ce fait, seuls les touristes de loisir aisés et les touristes d'affaire seront potentiellement susceptibles de l'utiliser. En conséquence, je ne vois pas où la notion "d'utilité publique" prendrait son sens ici. C'est pourquoi je suis très dubitatif sur l'intérêt d'un tel projet dont le financement, faramineux en raison des tunnels à creuser, est en partie public.

**courriel 18 -3** — A titre très personnel, j'aurais préféré voir un tel investissement orienté vers des liaisons plus utiles peut-être, comme une tangentielle est (qui pourrait par exemple relier Roissy à Marne-la-Vallée en passant par Meaux, la Seine-et-Marne était peu pourvue en solution ferroviaire comparativement à l'ouest francilien). C'est pourquoi, en tant que Francilien usager des transports en commun, je suis contre le CDG Express.

Je pense que mon avis ne pèsera pas bien lourd face au lancement déjà programmé de ce projet, mais il me fallait quand même le signifier, car il a le mérite d'exister.

Très cordialement.

•••

■ Monsieur Andrew MACKINNON - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 19** — Le CDG Express devrait utiliser les voies du RER E jusqu'à Saint-Lazare, au lieu de terminer à la Gare de l'Est. Ce serait beaucoup plus utile pour les voyageurs (plus proche au centre-ville, plus de correspondances métro/RER) et le RER E n'est pas actuellement bien utilisé.

•••

■ Monsieur Daniel GOUJOT - 91120 PALAISEAU

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 20** — Le projet est très cher. On pourrait faire beaucoup moins cher en multipliant les subdivisions ferroviaires (sections) du trajet nord du RER B afin de diminuer le temps minimum entre deux RER. Ensuite, il suffit d'ajouter des rames de RER qui sont directs entre CDG et un quai modernisé de surface de gare du nord avec possibilité d'une tarification spéciale. Cela ferait un trajet en 20 minutes, beaucoup moins cher que ce projet.

**courriel 20 -2** — Passer par la Gare de l'Est impose un nouveau tunnel à Paris, ce serait moins cher de le faire arriver en gare du Nord.

Bref, beaucoup trop d'argent public dépensé.

•••

■ Monsieur Henri TIRARD - 93270 SEVRAN

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 21 -1** — Malgré les nouveaux habillages proposés à l'issue du débat public, le projet reste inacceptable. Si le tunnel a disparu (sans doute moins pour des raisons environnementales que financières), les nuisances pour les riverains n'en sont pas moins importantes.

Le cahier des charges annonce un trajet Paris-Roissy en 20 minutes à la vitesse de 160 k/h. Ces trains devant emprunter les voies réservées jusqu'alors aux trains de marchandises, on n'ose imaginer le bruit et les vibrations provoqués par ces bolides toutes les 15 minutes en plein cœur de nos villes !

Sur le fond, ce projet est toujours aussi inacceptable:

. Pourquoi une liaison dédiée, qui ne servira qu'à quelques privilégiés, hommes d'affaires et touristes fortunés, au détriment des riverains qui en subiront toutes les nuisances ? Une ligne Paris-Roissy existe déjà, c'est la ligne B du RER, qui offre même des trains directs réservés aux passagers de l'aéroport.

**courriel 21 -2** — Un investissement annoncé de plus de 650 millions d'euros, approchant officieusement 1 milliard, qui serait soit disant financé par les recettes à venir. En attendant, c'est bien sur les fonds publics que sera prélevée cette somme. Et si, comme tout le laisse prévoir, la rentabilité n'est pas au rendez-vous, c'est encore le contribuable qui devra mettre la main à la poche, comme l'expérience d'Orlyval l'a montré.

**courriel 21 -3** — Est-il réellement si urgent d'investir de telles sommes dans un projet élitiste, alors que la Région Île-de-France et le STIF peinent à trouver les fonds nécessaires à l'amélioration tant attendue de la ligne B du RER ?

. Ce projet instaure une ségrégation dans les transports en commun: les riches dans le CDG Express, le peuple dans le RER, pour ne pas "ternir le rayonnement international de Paris et de l'Île-de-France" (extrait de la présentation du GIE CDG Express en novembre 2005).

Les résultats de la concertation préalable l'ont montré: une écrasante majorité de citoyens et la plupart des élus des communes concernées considèrent que personne n'a réellement besoin de cette nouvelle liaison. Par contre, les centaines de millions d'euros qui devraient être engagés seraient bien mieux utilisés pour la rénovation et l'amélioration de la ligne B du RER, qui elle est une vraie urgence.

•••

■ Monsieur Pierre BILLON - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 21** — L'utilité est évidente, et urgente, car le projet résout les énormes défauts du RER B:

- Temps de trajets trop longs
- Fréquence et horaires chaotiques
- Rareté des trajets directs
- Saleté des trains et mauvaise fréquentation des rames RER omnibus

Deux derniers problèmes, qui sont une honte pour Paris et pour la France, et qui seront j'espère résolus par CDG Express:

- Il n'y a pour le moment AUCUNE information en langue Anglaise à Paris ou Roissy par la RATP (à part mention "All trains go to Paris" écrite à Roissy)
- Les distributeurs de billets de la RATP ne marchent pas avec 90% des parcs de carte bancaires étrangères (sans puces) et n'acceptent pas les billets.

Cordialement.

•••

■ Madame Martine PEARRON - 93270 SEVRAN

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 22** — je suis contre le projet du CDG express, il faut améliorer la ligne B pourquoi dépenser de l'argent dans se projet alors que des trains direct en direction de l'aéroport sont vides de passagers, Il faut également penser a la vitesse des trains et leurs nombres pour la tranquillité des riverains.

•••

■ Monsieur Alain JACOB - 93270 SEVRAN

**Objet** : utilité publique du projet

**courriel 23** — Pour les riverains

Soyons réalistes:

Nous ne pouvons pas lutter contre la modernisation et l'intérêt économique que représente un aéroport, source de progrès et de travail.

Soyons constructifs :

Aidons les riverains à supporter les nuisances apportées par l'accroissement du trafic ferroviaire dues au CDG Express.

Propositions : mur anti bruit, vitesse réduite des convois de marchandises en zones urbaines, travail et recherche pour éviter le bruit sur les joints de dilatations entre rails (aiguillages compris) etc.

•••

■ Monsieur Bruno KAHN - 75010 PARIS

**Objet** : utilité publique du projet

**courriel 24 -1** — J'ai participé à un débat public le 24 avril 2004, dont j'ai conservé le compte-rendu qui m'avait été envoyé, et que je viens de relire. Il est globalement négatif, et je suis donc très surpris de voir ressurgir ce projet. Points essentiels du compte-rendu:

a) Mauvaise localisation du départ gare de l'Est (gare excentrée, rupture de charge).

**courriel 24 -2** — b) Coût prévisionnel du billet prohibitif (15 euros, maintenant je lis 15 à 20 euros) face à celui du RER B (8 euros) pour un gain de temps d'à peine 15mn.

**courriel 24 -3** — c) Baisse de fréquentation de Roissy Charles de Gaulle.

a) + b) + c): risque de non rentabilité.

c) Coût des travaux astronomique: 630 millions d'euros, financés de surcroît soi-disant par des fonds privés mais en fait par des entreprises semi-publiques (SNCF, RFF, Aéroports de Paris... nous avait-on dit) donc au moins en partie par nos impôts.

**courriel 24 -4** — d) Diffusion extrêmement discrète de l'information (comme cette fois-ci).

**courriel 24 -5** — d) Quelqu'un avait parlé d'un risque de saturation de la ligne Gare du Nord - Noisy le Sec. Maintenant le trajet semble avoir changé, mais il y a un risque de saturation de la ligne du RER B (en tout cas, ce que vous écrivez sur le lien avec la modernisation du RER B est un peu flou...)

Je reste très sceptique sur l'utilité publique de ce projet, d'autant que vous écrivez qu'il y aurait 4 CDG Express par heure alors qu'il y a déjà 8 RER B par heure desservant l'aéroport, dont 4 directs!

Je vous serais reconnaissant de me répondre sur les points que j'ai évoqués.

PS: En 2004, on avait accès aux autres avis: je ne les vois pas cette fois-ci sur votre site.

•••

■ Monsieur Jérôme MAGNAT - 94230 CACHAN

**Objet** : utilité publique du projet

**courriel 25** — Bonjour,

je n'arrive pas à comprendre l'intérêt d'un départ à la Gare de l'Est...

Les personnes qui vont utiliser cette liaison seront des hommes et femmes d'affaires, sur ce point tout le monde est d'accord. Ces personnes sont souvent pressées...

Or les centres d'affaires parisiens sont situés à La Défense et dans le quartier Opéra. Ce qui fera respectivement 2 et 1 changements pour rejoindre la destination.

Une arrivée dans la gare d'échange de Chatelet, ou une correspondance directe avec le RER A seraient les bienvenus...

Jérôme Magnat

•••

■ Monsieur Nicolas THORAND - 92100 BOULOGNE

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 26** — Ce projet est un très bon projet. Il est grand temps que Roissy s'équipe d'un mode de transport rapide, direct et sûr. Cela permettra de décongestionner le RER B et de faciliter le lien Paris-Roissy. Toutes les grandes métropoles mondiales en bénéficient déjà !

•••

■ Monsieur Michel DROUERE - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 27 -1** — Ce projet pharaonique de 600 M€ ne pourra pas se financer comme indiqué au projet (PPP), car les prévisions de trafic sont surévaluées et les plages horaires de la plateforme de Roissy risquent fort d'être réduites.

Donc l'état se retrouvera à boucher les trous.

**courriel 27 -2** — Par ailleurs une fraction de cette somme suffirait à développer des alternatives ferroviaires aussi rapides à quelques minutes près, utilisant pour l'essentiel les plates-formes existantes.

Mon avis : je suis CONTRE, en accord avec la région IDF.

Cordialement

•••

■ Monsieur Philippe MICHEL - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 28 -1** — Bonjour,

Pourquoi une enquête publique supplémentaire, nous avons déjà répondu sur ce point en 2002.

Ce qui peut surprendre, c'est que ce projet soit toujours d'actualité, alors que les citoyens aulnésiens n'ont aucune information sur ce point. Notre mairie ne semble pas très réactive.

**courriel 28 -2** — Pour ma part, je suis contre ce projet, et depuis 2002, je n'ai pas lu ou vu d'élément permettant de changer d'avis. De plus il me semble bien plus important d'avoir une ligne RER B efficace et sécurisée. La maintenance préventive du matériel roulant est inexistante, on attend systématiquement la panne pour éventuellement réparer, ce qui bien évidemment arrive pendant les heures de pointe, pas besoin de vous expliquer les conditions pour les usagers.

Avec un RER B, propre et fiable, le CDG Express n'a pas à voir le jour. Les coûts seraient bien inférieurs à ceux prévus pour la construction du CDG Express.

**courriel 28 -3** — On peut néanmoins s'interroger sur la finalité de ce projet vis-à-vis des citoyens du département 93 ? J'ai souvenir des réunions publiques où vos représentants n'avaient que peu de considération des riverains concernés par l'ancien tracé.

Le mot de la fin, comme écrit plus haut, pas de validation de ce projet pharaonique.

Cdt

•••

■ Monsieur Jean-Marc LIOTIER - 92400 COURBEVOIE

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 29** — Pourquoi construire une liaison qui ne profitera qu'à une fraction infime de la population en raison de sa desserte spécialisée et de sa tarification d'exception ? Pourquoi les solutions d'évolution de la ligne B ne sont-elles pas mieux étudiées ? A investissement égal je crois qu'il y a ainsi moyen d'atteindre une utilité publique très supérieure. D'autres solutions envisageables permettent également une intégration au réseau qui produira de meilleures synergies avec l'existant, et notamment des dessertes améliorées pour un plus grand nombre d'utilisateurs. Je suis désolé de voir le projet CDG Express foncer tête baissée vers une réalisation dont l'utilité me semble aussi douteuse que les hypothèses de rentabilité.

•••

■ Monsieur Pierre CHALOPIN - 75010 PARIS

**Objet** : Autre thème

**courriel 30 -1** — J'ai pris connaissance du dossier à la mairie du 10<sup>ème</sup> à Paris.

Les points suivants ne me semblent pas avoir été pris en compte:

1 - les 3 voies en tiroir à CDG2 mises en place et exploitées pour retourner les trains du RER B disparaissent, mais 3 voies en tiroir avec appareils de voie sont prévus pour CDG Express. Comment justifier cette suppression pour le RER B qui continuera son exploitation avec des

difficultés supplémentaires que ne manquera pas d'utiliser la SNCF pour justifier les retards dus au manque de voie? Le tiroir à 3 voies sera réservé aux trains des riches.

**courriel 30 -2** — 2 - le passage des voies CDG Express dans le secteur de la porte de la Chapelle. Les voies utilisées cisailent les voies routières et autoroutières dans l'échangeur A1, périphérique et boulevard des Maréchaux. Le projet ne prend pas en compte l'enfouissement de l'autoroute A1 et le remaniement de l'échangeur. Pourtant ce sujet a déjà été évoqué, en particulier dans le cadre du projet JO et de l'embellissement, réellement nécessaire, de la porte de la Chapelle. Inscrire un nouveau trafic ferroviaire avec une concession de 60 ans dans ce secteur et ne pas envisager le traitement des nuisances du secteur aura pour probable conséquence de laisser ce secteur en souffrance. En serait-il de même dans l'ouest parisien ou à Neuilly ?

**courriel 30 -3** — 3 - CDG Express passera sur des voies dédiées, partagées par les TER et le Fret. Que va-t-il se passer si le fret se développe? La SNCF reportera les trains de fret la nuit, en invoquant la saturation en journée. L'étude sous estime cette issue et les conséquences sur la vie des riverains entre le Bourget et Mitry qui se trouveront dans des zones de bruit intense jour et nuit, le jour avec les rames CDG Express, la nuit avec les trains de fret et d'entretien des voies.

**courriel 30 -4** — 4 - les estimations économiques sont des affirmations sans éléments de raisonnement. Aucune estimation du nombre de voyageurs n'est fournie pour justifier les chiffres. J'invite les spécialistes du projet à examiner les prévisions de trafic pour Orly Val (Val entre Antony et Orly), à les comparer aux chiffres du trafic réel et à faire le même exercice avec CDG Express. Avec ces éléments, le public et les usagers pourront se faire une meilleure idée de l'intérêt public du projet.

Ces 4 points font l'objet de nombreuses discussions sur les forums Internet traitant des transports en région parisienne. Il me semble prudent de les prendre en compte avant de lancer ce projet qui, en l'état, ne mérite pas d'être déclaré d'utilité publique, mais rejeté purement et simplement.

•••

■ Monsieur Jérôme MASSELA - 75010 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 31** — 80% de part de marché pour la route, c'est insoutenable pour le premier HUB européen. Cela permettra de réduire la pollution et de remettre Paris au premier plan des voyage d'affaire (et non pas La Défense). De plus, cela permettra de valoriser le X<sup>o</sup>arr. devenant le passage obligé pour des millions de voyageurs (venant de Londres, Bruxelles, Amsterdam, l'Allemagne avec les gares du Nord et de l'Est ainsi que de Roissy.

•••

■ Monsieur Sébastien FORT - 77144 MONTEVRAIN

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 32 -1** — Dans le cas d'un transfert ORLY/ROISSY comment aller vous expliquer au touriste qu'il faudra porter ses valises de Gare du Nord (RER B) à Gare de l'Est pour continuer son trajet, a part faire du lobbying forcé lors de la vente des ticket?

**courriel 32 -2** — Comment aller vous expliquer au touriste que en heure creuse (la majorité du temps) en 20 minutes il est à Châtelet pour 8€ alors qu'avec CDG express il mettra le double de temps pour 15/20€? Qu'elle est l'avantage?

**courriel 32 -3** — Pourquoi ne pas utiliser la LGV jusqu'a Esbly, puis prendre les voies paris Est avec dédoublement pour desservir Disneyland puis prolongement le long de le LGV vers ORLY? Cela serait la première étape d'une vraie liaison de transit ORLY/ROISSY ?

•••

■ Monsieur Philippe CHAMBERT - 93600 AUNALY SOUS BOIS

**Objet** : Autre thème

**courriel 33 -1** — Je suis opposé à ce projet pour deux raisons :

1- les énormes investissements liés à ce projet vont obligatoirement diminuer voire supprimer ceux nécessaires pour maintenir la qualité de service de la ligne RER B Nord (le chantier RER B Nord+ en est déjà un exemple pour Aulnay : il n'y aura plus de trains directs Aulnay-Gare du Nord)

**courriel 33 -2** — 2- cette liaison CDG Express n'a pour but qu'accompagner le développement de l'aéroport de Roissy CDG et des nuisances intolérables qui vont avec. L'exemple le plus récent de ces nuisances est le nouveau Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de Roissy en place depuis le début de l'année 2007. Tout cela devient insupportable pour les habitants de la Seine Saint Denis concernés.

**courriel 33 -3** — La solution alternative consiste à lancer la création du troisième aéroport de la région parisienne et l'ensemble des infrastructures associées.

Ceci étant comme le PEB Roissy a été décidé même si l'enquête publique avait constaté un désaccord, mon espoir que mes remarques soient entendues est infime.

•••

■ Monsieur Georges BORY - 75006 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 34**— Je suis très favorable au projet CDG Express qui est attendu depuis de trop nombreuses années. Le projet actuel est issu d'un débat public, il utilise au mieux les infrastructures existantes, il ne ponctionne pas les budgets publics. je ne comprends donc pas les oppositions, notamment de la Région et de la Ville de Paris. Il est paradoxal que M. Baupin préfère une solution routière (voie réservée de l'A1) à une solution ferroviaire. Il faut que CDG Express se réalise.

•••

■ Monsieur Pierre CHAVANON - 93000 LA PLAINE SAINT-DENIS

**Objet** : Autre thème

**courriel 35** — L'arrêt du CDG Express à La Plaine Saint-Denis me paraît nécessaire. Il s'agit d'une vaste zone d'activité et il est essentiel que les entreprises puissent avoir un accès rapide vers CDG.

Cordialement,

•••

■ Monsieur Ilan MICHEL - 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 36** — Je trouve cela scandaleux qu'un tel projet soit mené malgré tous les avertissements, totalement fondés, que l'association "Vivre sans CDG Express" a mis en avant. L'appui de ce projet par notre Président me semble complètement irresponsable dans un contexte de déficit budgétaire dont on nous rabâche les oreilles aujourd'hui. Enfin, il est inadmissible qu'une telle navette soit prévue dans une nation qui se veut "démocratique" : la ségrégation entre riches voyageurs et usagers répond à l'appel d'un service privé dont nous aurions, nous usagers, à payer les frais.

•••

■ Monsieur Jean-Marie SIMON - 75015 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 37** — Les liaisons actuelles entre Paris et son aéroport international ne sont pas dignes d'une des premières destinations touristiques mondiales et d'une ville qui accueille des salons internationaux.

L'utilité publique d'un tel projet est évidente. La ligne ferroviaire dédiée est une solution qui préserve l'environnement et garantit la fiabilité des déplacements.

On se demande pourquoi la Ville de Paris (et la Région Île-de-France) est si frileuse : elle devrait se battre pour cette desserte si utile pour son image et sa notoriété.

Et ne mélangeons pas les problèmes : le RER B a d'autres fonctions et d'autres clientèles.

•••

■ Madame Edwige MARTIN - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 38 -1** — Quand on emprunte le RER B tous les jours pour aller au travail, il est légitime d'être scandalisé par le projet "express" destiné à des voyageurs qui prennent l'avion et ne sont qu'en transit dans le 93.

Les décideurs devraient expérimenter une semaine de transport dans le RER B + métro... mais c'est toujours les mêmes intérêts qui prévalent - financiers.

Je trouve toujours "exotique" de voir des voyageurs style Homme d'affaires qui transitent dans nos pauvres RER pas très reluisants (très chauds en période d'été) : on a l'illustration in vivo du monde à deux vitesses... dans un transport en commun.

**courriel 38 -2** — Ce projet est un apartheid des transports ! express et ralenti... les Blancs aisés et les autres.... de toutes couleurs... Et pourtant, le prix du billet pour aller à Paris reste cher !

J'ai vu à Montréal des grillages cachés dans les feuillages sur des routes qui séparaient les quartiers chics des autres... A quand chez nous ?

J'espère que nous ne serons pas réduits à l'état de ruminant regardant passer les trains des riches....

•••

■ Monsieur Jean-Pierre BORDES - 95120 ERMONT

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 39 -1** — Ce projet est coûteux, non rentable, donc au final ce sont les contribuables qui paieront.

Il n'est prévu que pour bénéficier à une minorité très privilégiée et à offrir des commandes à quelques grands trusts.

**courriel 39 -2** — C'est à l'opposé d'une réalisation d'intérêt public, alors qu'il existe de grands besoins en matière de développement des transports en commun au profit du plus grand nombre. Ce projet est emblématique d'une conception du libéralisme économique, soucieux de satisfaire les nantis et indifférent aux autres, jusqu'à l'aberration.

•••

■ Monsieur Wilfrid FARABOLINI - 75010 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 40 -1** — Bonjour,

Je ne comprends pas l'utilité objective d'un tel projet. Il faut aujourd'hui 30mn par le RER B pour relier la gare du Nord à Roissy CDG par train quasi direct. Un investissement important pour ramener ce temps de transport à 20mn ne me semble pas justifier compte tenu :

- des temps d'embarquement et de contrôle à l'aéroport (>1h) qui devraient être facilement réduits,

- de tous les autres projets de transports publics autrement plus prioritaires dans la région parisienne (extension du tram, liaisons de banlieue à banlieue.)

- de la concurrence que cela ferait à la ligne déjà existante du RER

- du prix du billet qui serait notablement plus élevé qu'aujourd'hui

- d'une mauvaise incitation à l'accroissement du transport aérien alors que les problèmes liés à l'utilisation des énergies fossiles devraient conduire à donner le message inverse.

**courriel 40 -2** — La raison cachée et qui m'est alors fort désagréable d'un tel projet me semble être le refus par certains utilisateurs de l'avion de toute mixité sociale, de tout "vivre ensemble" :

- traverser les banlieues populaires de l'Est, quelle déchéance !

- partager les mêmes sièges qu'empruntent tous les jours leurs habitants, attendre en leur compagnie à la gare du Nord, insupportable !

Le risque que je vois à un tel projet est l'abandon progressif de toute exigence de confort et de ponctualité sur le RER B qui ne serait alors emprunté que par des usagers jugés secondaires par rapport aux passagers de l'aéroport.

Nous aurions alors créé un transport public à 2 vitesses, non pas au sens du temps de parcours puisque le gain serait minime, mais au sens de la qualité du service, de la propreté des voitures, de la fiabilité des horaires.

Allons-nous revenir aux voitures de première classe dans le métro vingt ans après leur abandon ?

Je demeure donc fermement opposé à un tel projet et serais heureux de recevoir vos réponses à mes objections.

Cordialement

•••

■ Monsieur Renaud LACAN - 77270 VILLEPARISIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 41** — Bonjour,

Comme vous devez le savoir la ligne B plus particulièrement la branche Mitry Claye est catastrophique.

En effet aucun travaux n'a été effectué sur cette ligne depuis des décennies. Trains et ligne au bord de rendre l'âme; ce qui entraînent des perturbations et des coupures toute l'année.

De plus quand il y a grève toute cette branche est fermée à chaque fois.

Il existe déjà une ligne pour l'aéroport c'est le RER B (un train sur 2 est un direct)

Que faites vous pour le confort que nous payons et qui est inexistant.

L'urgence ce n'est pas le CDG Express mais bien le RER B qui est une calamité et que vous avez délaissés depuis trop longtemps.

Que comptez-vous faire pour nous ?

Merci de l'attention que vous apporterez à ma demande.

Cordialement.

•••

■ Monsieur Nicolas THORAND - 92100 BOULOGNE

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 42** — Ce projet est un très bon projet. Il est grand temps que Roissy s'équipe d'un mode de transport rapide, direct et sûr. Cela permettra de décongestionner le RER B et de faciliter le lien Paris-Roissy. Toutes les grandes métropoles mondiales en bénéficient déjà !

•••

■ Monsieur Antoine RIBEIRA - 93700 DRANCY

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 43** — Bonjour,

Je doute sincèrement de l'utilité publique de ce projet et ne comprends pas du tout en quoi celui-ci aiderait à régler les problèmes de transports de notre chère région d'Île de France.

Proposez-nous autre chose s'il vous plaît!

Cordialement.

•••

■ Monsieur Philippe CHAMBERT - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 44 -1** — Je suis opposé à ce projet pour deux raisons :

1- les énormes investissements liés à ce projet vont obligatoirement diminuer voire supprimer ceux nécessaires pour maintenir la qualité de service de la ligne RER B Nord (le chantier RER B Nord+ en est déjà un exemple pour Aulnay : il n'y aura plus de trains directs Aulnay-Gare du Nord)

**courriel 44 -2** — 2- cette liaison CDG Express n'a pour but qu'accompagner le développement de l'aéroport de Roissy CDG et des nuisances intolérables qui vont avec. L'exemple le plus récent de ces nuisances est le nouveau Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de Roissy en place depuis le début de l'année 2007. Tout cela devient insupportable pour les habitants de la Seine Saint Denis concernés.

La solution alternative consiste à lancer la création du troisième aéroport de la région parisienne et l'ensemble des infrastructures associées.

Ceci étant comme le PEB Roissy a été décidé même si l'enquête publique avait constaté un désaccord, mon espoir que mes remarques soient entendues est infime.

•••

■ Madame Isabelle BUISSET - 77270 VILLEPARISIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 45** — Bonjour,

Je ne comprends pas et refuse qu'un tel projet soit mis en place. Depuis, presque 16 ans j'utilise la ligne B du RER au départ de la gare de VILLEPARISIS MITRY LE NEUF. Il ne se passe pas une journée sans que les trains n'ai de retard de 10 mn voir des heures. Au lieu d'améliorer la ligne de ROISSY qui déjà est toujours prioritaire par rapport à celle de MITRY CLAYE. Je pense qu'il serait grand temps d'améliorer le trafic, le rénover et mettre des trains à étage permettant aux voyageurs d'être transporté dans des conditions normales. Par ailleurs, dès qu'une grève pointe son nez, dans la majorité des cas, à VILLEPARISIS la ligne est souvent fermée et cela pendant plusieurs jours. Les pauvres voyageurs n'ont plus qu'à se débrouiller par leurs propres moyens. Ras le bol, de cette ligne qui parce qu'elle ne rapporte pas autant que celle de ROISSY et que les voyageurs ne sont pas de la même classe sociale, soit toujours délaissée et mise de côté. Par contre, pour prélever le montant de la carte cinq zones, il n'y a aucun problème !!!!! Oui, les voyageurs de la ligne B en ont marre de payer pour être transportés comme des bestiaux. Alors améliorez la ligne, investissez l'argent des voyageurs et des contribuables et donnez nous un service public digne de ce nom. Votre projet nous n'en voulons pas.

•••

■ Madame Patricia JOULIN - 77270 VILLEPARISIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 46** — C'est effectivement une bonne idée pour les touristes, mais à quand un service fiable pour les usagers quotidiens du RER B qui cherchent simplement à se rendre à leur travail. Surtout la branche allant sur Mitry Claye, première impactée en cas de grève problème, retards etc., au mépris des usagers.

Si votre projet pouvait traiter avec plus de considération les milliers d'usagers de la branche Mitry Claye, alors nous en serions très heureux.

Cordialement

•••

■ Monsieur Frédéric KELDER - 93300 AUBERVILLIERS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 47 -1** — Monsieur le commissaire enquêteur,

voici les raisons pour lesquelles je m'opposerais de toutes mes forces au CDG Express en quelques mots :

- Projet coûteux (on aimerait que le privé investisse ailleurs... notamment en permettant à ses employés de prendre des transports performants et bon marché) pour une amélioration de service vraiment négligeable. Actuellement le RER B express met dans le pire des cas 38 minutes pour relier Châtelet à l'aéroport CDG alors qu'avec le CDG express on mettra 30 minutes car les rapporteurs prévoient 20 minutes de CDG Express certes, mais il faut ensuite prendre le métro 4 pour aller à Châtelet ! La station Châtelet-les-Halles c'est le véritable cœur de

Paris qui permet d'être relié aux Champs Élysées ou à La Défense en quelques minutes ! Or nous savons très bien que c'est la clientèle d'affaires qui est le cœur de cible du CDG Express, c'est à dire celle qui se rend au Parc des Expositions de Villepinte (tiens, le RER B !), à La Plaine-Stade de France (tiens le RER B !), sur les Champs Élysées (Métro 1), à Neuilly (Métro 1) et à La Défense (RER A). Quand les voyageurs seront chargés il faudra encore prendre de nombreux escaliers et encore une correspondance supplémentaire ! Vous ne tenez d'ailleurs pas non plus compte de tous ceux qui arriveront aux terminaux 1 et 3 de l'aéroport et qui devront prendre le CDGVAL avant d'arriver à l'arrêt de CDG Express, ce qui allonge encore le temps de parcours. Enfin le CDG Express ne circulera que toutes les 15 minutes alors que le RER B sera là toutes les 6 minutes. Si on ajoute un temps d'attente moyen de l'Express de 7 minutes (contre 3 pour le RER), le gain de temps total sera de 4 minutes ! Je vous rappelle également que les deux aéroports sont reliés grâce au RER B et à l'Orlyval.

**courriel 47 -2** — Les rapporteurs s'étonnent que si peu de gens prennent le RER B. Normal, il n'est pas assez fréquent et il y a trop d'offres concurrentes comme les Roissybus et autres cars qui devraient d'ailleurs être interdits. Enfin ils sont peu fiables : toujours des retards, des incidents et des grèves. Il serait bon que les rapporteurs déploient leur énergie à améliorer le dialogue social à la RATP et à la SNCF. Enfin, le coût est également assez prohibitif, quand j'ai le temps, je prends un bus à 1,50€ (607 par exemple) et je récupère le RER plus loin (Sevran-Beaudottes, Parc des Expositions). Le prix du ticket à l'unité Paris-CDG doit être le même que pour Paris-Poissy située dans la même zone que l'aéroport (zone tarifaire 5) soit 4,10€ et non 8,20€ comme actuellement.

**courriel 47 -3** — on annonce des emprises au sol supplémentaires dans le projet (expropriations que je ne juge pas d'intérêt public)

**courriel 47 -4** — les rapporteurs annoncent que les principaux aéroports sont reliés au centre ville par voie ferrée express... Qu'ils aillent voir à New York, à Montréal et ailleurs pour voir si les aéroports sont vraiment reliés par voie ferrée et à quelle fréquence...

La solution choisie ici par les rapporteurs du projet est effectivement la moins pire car la moins pharaonique, sachant que le projet est voué à l'échec commercial (pas assez de clientèle acceptant ce payer le tarif prohibitif annoncé de 20€, il est à peu près certain que les contribuables la paieront contrairement à ce qui est annoncé, et exactement comme Orlyval). Je partage presque tous les avis de l'association Vivre sans CDG Express que vous trouverez ici <http://vivresanscdgexpress.free.fr/> à ceci prêt que je crois que même l'aménagement en gare du Nord est inutile.

Je vous prie de croire, monsieur en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

•••

■ **Monsieur Jean-François CHAUMONT - 93600 AULNAY-SOUS-BOIS**

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 48** — Bonjour,

Usagé (client me paraît un peu fort vu l'état du service) du RER B depuis environ 20 ans, je suis en peine de comprendre l'intérêt économique d'un direct Roissy pour une clientèle sporadique et par nature non fidèle alors que les trains sont bondés pour les habitués et le service actuelle lamentable sur cette ligne. Plutôt que de chercher à plaire à de potentiels clients (lesquels ?, car je voyage moi-même beaucoup et franchement dans quelque ville que ce soit, je n'ai pas envie de prendre les transports en commun avec mes bagages quelques soient les conditions de transports, direct ou pas : intéressant business case) il faudrait prendre le problème à la source et améliorer le RER actuel (fréquence, direct Roissy Aulnay paris, ce qui sera déjà un progrès, ou bien extension de la ligne E avec arrivée directe sur Haussmann, ce qui ferait plus de sens pour la clientèle étrangère !)

En économie de marché, cela s'appelle fidéliser le client, ce que je ne serai bientôt plus si cela continue dans ce sens. pour info, seule ma conscience environnementale m'incite à prendre le RER alors que j'ai une voiture de fonction, essence payée. Si d'aventure le RER devenait omnibus je considèrerais cela comme une dégradation supplémentaire du service public. Et que l'on ne parle pas de + de RER alors que ceux déjà en place ne sont jamais à l'heure et

finalement ce qui compte à mes yeux ce n'est pas la fréquence mais la rapidité pour aller à Paris (et vice versa) QUOTIDIENNEMENT au départ d'Aulnay et le respect des horaires.  
 CONTRE LE CDG EXPRESS pour une clientèle extrêmement limitée (voir les directs actuels !)

...

■ Madame Danielle FOURNIER - 75018 PARIS

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 49 -1** — Je suis opposée à ce projet car il fait l'impasse sur la contribution du transport aérien sur le réchauffement climatique mondial. On sait pourtant que l'aviation est un net contributeur de gaz à effet de serre.

A l'heure où les sonnettes d'alarme sont tirées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, où un président de la République lors du "Grenelle de l'environnement" proclame la fin de la construction de tout nouvel aéroport et où le Protocole de Kyoto est en cours de négociation, il est inimaginable d'encore multiplier les déplacements en avion. Ce projet est donc d'une inutilité et d'une nuisance avérée.

**courriel 49 -2** — D'autre part, la ligne B existe et la rénovation de la ligne B doit être une priorité.

**courriel 49 -3** — Enfin ce projet instaure des transports publics à deux vitesses puisque seuls les voyageurs capables de déboursier 16 € pour un trajet de 20 minutes bénéficieront de ce projet élitiste. A ce jour, le RER B mets 34 minutes depuis le Gare du Nord pour rejoindre l'aéroport, avec des rames dédiées, pour un coût de 8,20 € La fréquence de passage est de 15 à 20 minutes. Dès lors, on comprend mal la pertinence de cette ligne CDG Express si ce n'est de vouloir créer une politique de transport discriminatoire.

**courriel 49 -4** — Ce projet ne répond en rien aux besoins de déplacement des habitants de Seine-Saint-Denis et des 85.000 employés de la plate-forme de Roissy et fera obstacle aux projets alternatifs d'amélioration de cette desserte par d'autres modes de transport qui seraient en concurrence avec le CDG Express (par exemple, une voie réservée aux bus et taxis sur l'A1, qui rendrait un grand service à un coût infiniment moindre)

**courriel 49 -5** — Enfin, ce projet traversera à grande vitesse des quartiers où vivent de nombreuses personnes, certes simples, mais qui ont droit au silence et ne sauraient avoir l'impression de vivre dans un territoire constitué de "traversée", fussent-elles rapides.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, nos cordiales salutations.

...

■ Monsieur Bruno DEMORY - 75018 PARIS

**Objet :** Impacts environnementaux et travaux

**courriel 50** — Commission d'enquête CDG Express

Préfecture de Paris - DULE

50, avenue Daumesnil

75012 Paris

Paris le 14 décembre 2007.

Objet : Étude d'impact du projet CDG Express.

Messieurs

La Adhésif Fleuret, Sarl au capital de 2 500 000 euros, est locataire depuis 12 ans à Cap 18 dans le bâtiment 5 Ouest qui doit être détruit. En ma qualité de dirigeant je vous fais part de mes observations préliminaires concernant l'impact de votre projet sur mon entreprise.

Fleuret fabrique des étiquettes adhésives en bobines pour l'industrie pour l'étiquetage automatique des produits, elle réalise un chiffre d'affaires de 5 millions d'euros et emploie sur ce site 40 personnes. Elle est une entreprise de production et non de stockage et utilise 8 machines complexes, qui nécessitent un réseau dense d'eau, d'air comprimé, de tubes de transfert de déchets et d'évacuation d'éléments gazeux, ainsi qu'un réseau électrique adapté et un circuit informatique important relié par fibres optiques.

Les machines d'impression sont spéciales, à commande numérique, ont une longueur de 8 mètres en moyenne avec un poids de 3 à 8 tonnes et ne peuvent être déplacées que par les constructeurs (japonais, danois, israéliens, canadiens, allemands et français).

Du fait de l'électronique et pour la qualité de l'impression, elles ne supportent aucune poussière ni vibration, elles nécessitent une régulation de climatisation et d'hygrométrie permanente dans toute l'entreprise. En particulier les 2 machines d'impression offset numériques de dernière génération ont une exigence environnementale élevée.

Le bâtiment provisoire envisagé devra recevoir un équipement et des installations de même niveau de qualité, sachant que le matériel actuel répond aux exigences spécifiques de la configuration du bâtiment existant. L'isolation, la protection contre les rayonnements extérieurs UV, la climatisation ainsi que les raccordements à l'eau, au gaz et à la force électrique devront être adaptés. Enfin la solidité de la surface au sol devra répondre aux contraintes de poids au mètre carré des machines. Par ailleurs pour les raisons indiquées au paragraphe précédent il apparaît que l'existence d'une centrale à béton à côté est totalement inappropriée du fait des fortes nuisances qu'elle engendre en matière de pollution de l'air.

Enfin Fleuret travaille en 2 équipes et ne peut supporter le moindre arrêt de production du fait d'engagements industriels en flux tendu.

Le personnel est très professionnel, le risque est grand de voir certains collaborateurs partir pour éviter les désagréments de deux déménagements, de vivre dans un local sommaire, dans le bruit et la poussière, ainsi que la crainte des grands donneurs d'ordre vis-à-vis de la fiabilité et de la qualité des fabrications et du service pendant cette période.

Dans le dossier de l'enquête publique, au chapitre 2.4.2.2 de l'étude d'impacts, la lacune est totale concernant les entreprises locataires du Bâtiment 5 Ouest, les responsables de l'étude ne sont pas venus étudier l'impact sur la vie de l'entreprise et de son personnel. Il est simplement précisé des mesures spécifiques : déplacement temporaire des activités du bâtiment détruit (construction d'un bâtiment provisoire mis à disposition des occupants du bâtiment détruit) et reconstruction...

Le problème est grave pour l'entreprise, il ne s'agit pas seulement de désagréments temporaires, mais bien de la mise en cause de la vie d'une entreprise dynamique et rentable, créée il y a quarante ans à Paris. Fleuret est la seule entreprise de fabrication d'étiquettes adhésives en continu à la disposition des donneurs d'ordre parisiens.

J'attends de recevoir un responsable du projet afin d'envisager avec lui les modalités organisationnelles et financières du déplacement de l'entreprise.

Dans cette attente, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

•••

■ Madame Marie-José TARRAGO - 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 51** — Pourquoi créer une ligne dédiée à une catégorie de voyageurs ?

Ce sont les usagers quotidiens du RER B qui ont besoin d'un moyen de transport en commun de qualité, confortable, fréquent et fonctionnant bien.

Il faut vraiment améliorer le RER B en offrant des conditions décentes aux usagers réguliers.

Voilà ce qu'il est urgent de réaliser, voilà la priorité.

•••

■ Madame Muriel MELLIA - 77270 VILLEPARISIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 52 -1** — Je ne comprends pas l'utilité du projet, Roissy étant déjà desservi à ce jour par la ligne B du RER qui passe par Gare du Nord, très proche de Gare de l'Est. Il serait plus judicieux d'améliorer cette ligne, ainsi que la fourche Mitry-Claye, qui est devenue désastreuse en termes d'horaires (jamais respectés) et de confort (trains à 1 étage surchargés). De plus, il est prévu de supprimer les trains directs à partir d'Aulnay et de mettre tous les trains omnibus jusqu'à Paris. Quelle hérésie ! Les trains seront encore plus chargés et le temps de transport sera

encore rallongé. Les 25mn prévues n'étant déjà pas respectées avec des directs, je n'ose imaginer le temps qu'il faudra désormais pour aller à Paris.

**courriel 52 -2** — De plus, créer une nouvelle ligne sera sans doute plus coûteux que d'améliorer une ligne existante, solution qui bénéficierait à la fois aux touristes allant à Roissy et aux particuliers empruntant cette ligne tous les jours. Sans compter les nuisances sonores à rajouter sur le nouveau trajet ! Bref, une fois de plus, la SNCF, c'est du grand n'importe quoi !

•••

■ Madame Ioanna COHEN - 77270 VILLEPARISIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 53 -1** — Il est prévu que tous les RER en provenance ou à destination de Mitry-Claye soient omnibus.

Qu'est ce que cela sous entend pour le futur étant donné qu'aujourd'hui le service est déplorable.

Exemple : ce matin le trafic a été interrompu, du fait d'un problème de caténaire.

Le fait que les trains soient omnibus est ce que les problèmes récurrents de tous les jours ne seront-ils pas multipliés ?

**courriel 53 -2** — Aucune campagne d'information n'a été menée auprès des "usagers" (la notion de client n'existe pas ici !!).

Pourquoi aucun document d'information n'a été remis dans les gares ? Voilà la raison pour laquelle l'on constate aucune participation des "usagers" dans différentes communes.

Nous sommes en 2007 : à quand la communication ?

•••

■ Monsieur Claude BEAUSIRE - 75018 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 54** — Il conviendrait pour une réelle absence d'impact écologique (tant au niveau sonore que visuel) que la voie ferroviaire reliant les lignes Paris-Est à Paris-Nord soit complètement enfouie.

Cet enfouissement n'est prévu actuellement qu'au niveau de CAP 18 et il serait impératif qu'il continue lors de la traversée de l'espace Porte de la Chapelle. Présence à cet endroit d'une pollution sonore déjà très importante: boulevard périphérique, arrivée autoroute du Nord, boulevard Ney, nœud autoroutier il serait inconcevable d'y rajouter la nuisance des rames du CDG d'autant que deux tours d'habitation bordent ces lieux décrits plus haut.

•••

■ Monsieur Claudio CAPURSO - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 55 -1** — Très brièvement !! Je trouve absurde vouloir construire une nouvelle ligne alors qu'il y a déjà une la B et par dessus le marché pour gagner une poignée de minutes en prétextant le dysfonctionnement de cette dernière. Ça serait plus logique et économique de remettre en bon état de marche celle existante pour donner la possibilité aux Franciliens de se déplacer dans des conditions décentes et par la même donner envie à des passagers aériens de l'utiliser aussi.

Merci pour la ségrégation comme d'habitude si on a de l'argent on voyage bien si non m....

Et vu qu'on parle d'argent, croyez-vous vraiment que cette catégorie de personnes va se déplacer en CDG express !!!????

**courriel 55 -2** — Si on veut être plus réalistes la dernière fois que j'ai pris un avion d'Orly je me suis informé sur le prix pour l'atteindre en transport comme on était 2 plus un bébé ça coûtait (en 2002) je crois me souvenir 30 ou 35€ avec le taxi j'en ai eu pour 50€ et moi pour 15€ je vais me trimballer mes valise jusqu'à l'arrêt de bus monter et descendre ce dernière dans le train alors s'il pleut ou il fait froid encore mieux tout ça pour 15€!!! Merci je prends le taxi ou je demande à un copain de m'y amener !!

Alors toutes les prévisions de trafic du pipo ça va faire comme le stade de France ça sera le contribuable qui payera pour les idées farfelues et pharaoniques de quelque belle tête pensante qui à fait l'ENA ou je ne sais pas quelle autre super école.

•••

■ Monsieur Claude LE DRÉAN - 93270 SEVRAN

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 56** — Après une lecture attentive, j'estime que ce projet, dans l'état actuel n'est pas recevable. Je ne reviendrai pas sur l'argument largement développé par de nombreux opposants, sur l'opportunité actuelle de ce projet compte tenu des conditions actuelles de transport des voyageurs sur la ligne B du RER, l'impact acoustique, ayant retenu tout particulièrement mon attention.

Sur un tel projet mobilisant autant d'argent, j'avais imaginé que les promoteurs de ce projet se seraient attachés à maîtriser les nuisances acoustiques actuelles et futures liées au projet. La réalité est tout autre. Ainsi :

- Sur la tranche horaire comprise entre 6 et 22 heures : on recense actuellement 44 PNB (Points Noirs de Bruit Ferroviaire >73 dB) dont 21 concernent les riverains de Sevrans. Après réalisation du projet, les études théoriques indiquent 84 PNB dont 32 pour Sevrans.
- Sur la tranche horaire comprise entre 22 et 6 heures : on recense actuellement 184 PNB dont 62 pour Sevrans. Après réalisation du projet, les études théoriques indiquent 178 PNB dont 65 pour Sevrans.

Dans l'état actuel, aucune mesure compensatoire n'est prévue pour pallier l'accroissement des Points Noirs de Bruit Ferroviaires futurs et la résorption des nuisances actuelles sous prétexte que l'impact acoustique du projet est inférieur au seuil de 2 dB. Certes, ce seuil a valeur légale, mais il faut se souvenir qu'une augmentation de 3 dB se traduit par un doublement de l'intensité sonore. Ainsi, l'augmentation moyenne recensée sur Sevrans (1,5 dB) se traduira par un accroissement non négligeable pour les riverains.

Comble de la partialité de ce dossier... le dossier d'impact est assorti d'une étude socio-économique, dont on aurait pu espérer que l'impact sanitaire et social lié à l'accroissement des nuisances acoustiques soit pris en compte. En effet, les effets physiologiques associés à la perception de niveaux sonores élevés sont multiples : outre les cas nombreux cas d'insomnie recensés actuellement, de multiples conséquences sont recensées : fatigue auditive, modification du rythme cardiaque et de la tension artérielle,...toutes ces pathologies ont un coût pour la collectivité. Or ce chapitre recense essentiellement les bénéfices liées au projet et occulte pratiquement le sujet par la phrase suivante : "les niveaux sonores induits par le projet ne semblent pas susceptibles d'entraîner des effets physiologiques conséquents".

•••

■ Monsieur Alain MAULNY - 93700 DRANCY

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 57 -1** — Comme usager du RER je constate une minorité de touristes empruntant la ligne actuelle pour se rendre à l'aéroport à partir de la gare du Nord.

Le coût du projet 600 millions semble disproportionné à l'utilité publique visée, par conséquent le retour sur investissement très aléatoire.

**courriel 57 -2** — Le coût risque de peser sur le budget équipement régionale financé par les habitants du 93 sans pour autant qu'ils puissent en bénéficier de cet aménagement tout en supportant les nuisances pendant les travaux et après la mise en route (bruits venant s'ajouter à celui existant déjà).

**courriel 57 -3** — Questions: n'aurait il pas été plus économe d'améliorer l'existant à moindre coût.

**courriel 57 -4** — Et en tant que contribuables aurons nous une information sur le résultat financier final ?

•••

■ Monsieur Christian HONORÉ - 75018 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 58** — il me paraît important que la ligne du CDG Express soit enfouie au niveau de la Porte de la Chapelle pour éviter les nuisances sonores et donc assurer la tranquillité des riverains.

Excellent projet certes mais qui gagnera en qualité s'il prend en compte le confort de vie des habitants.

•••

■ Madame Catherine LECUYER - 75018 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 59** — Monsieur, madame,

En tant qu'habitante du 18ème arrondissement, je suis concernée par la réalisation de ce projet de CDG express. Il me paraît être synonyme de progrès pour tous. Ma seule peur concerne son passage par la porte de la Chapelle. En effet, ce quartier est particulièrement sinistré à plusieurs titres et il ne faudrait pas que les riverains aient à supporter en plus les nuisances apportées par les travaux puis la mise en service du CDG express (bruit, vibrations...). En effet, les habitants de ces quartiers ont déjà un quotidien particulièrement

**[Reçu tronqué de cette manière]**

•••

■ Monsieur Laurent QUEINNEC - 75018 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 60 -1** — Ce projet est excellent pour l'attractivité économique et touristique de Paris.

**courriel 60 -2** — Habitant du 18°arrondissement, il me semble toutefois essentiel d'attirer votre attention sur les difficultés sociales et économiques du secteur de la porte de la chapelle. Sans verser dans le compassionnel, il va sans dire que le projet en son état, qui ne prévoit pas de couvrir les voies de ce secteur, ne ferait qu'aggraver son caractère insalubre et le mécontentement de ses habitant qui, vous en conviendrez, partent rarement en vacances par avion !

En outre, cette couverture se réalisera de toute façon dans les 20 années à venir, au gré des décideurs publics qui se succéderont. Autant le prévoir dès maintenant car cela coûtera moins cher que d'ouvrir un nouveau chantier de couverture dans quelques années.

•••

■ Monsieur Jacques GRANGÉ - 75019 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 61** — Résidant à Paris et travaillant dans le N-E de la Seine Saint Denis et usager du RER B, je suis au fait des difficultés des transports dans cette partie de l'Ile de France (retards, saturations, encombrements etc..). Le débat public sur le CDG Express a mis en évidence l'intérêt de cette liaison et a dégagé un tracé alternatif aux propositions initiales. Il eu été tentant d'en faire un 2° RER omnibus, le projet de RER B+ devrait y pourvoir d'autant que le

**[Reçu tronqué de cette manière]**

•••

■ Madame Sandra DE MIRANDA - 94230 CACHAN

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 62** — Ce projet ne sera utile que s'il sert également aux employés de l'aéroport.

Il serait aberrant de réserver cet accès direct uniquement aux voyageurs. Si tel était le cas il vaudrait mieux alors consacrer tous les efforts financiers sur la modernisation du RER B (pour faire mieux que le projet RER B Nord +).

Exemple, rames à 2 étages, climatisées, avec espacements plus important entre les sièges pour les bagages. Améliorations qui seront utiles à l'ensemble des usagers.

Je considère intéressantes les propositions de l'association "Vivre sans CDG Express" concernant les améliorations à apporter aux voies et à la signalisation. L'ensemble de la signalisation du réseau SNCF ligne B est trop vétuste ce qui provoque des pannes à répétition, ce matin encore (18/12/07). A l'arrivée 1h30 de retard.

Cordialement.

•••

■ Monsieur Hervé SUAUDEAU - 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 63** — Je tenais à vous faire part d'une démonstration qui tendrait à démontrer que l'infrastructure existante peut faire aussi bien, pourvu que l'on s'en donne la peine. La preuve.  
<http://www.metro-pole.net/actu/article860.html>

•••

■ Monsieur Francis DUBRAC - 93000 BOBIGNY

**Objet** : Autre thème

**courriel 64 -1** — Bobigny, le 19 décembre 2007

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je tiens, par la présente et au nom du Comité d'Expansion Économique de la Seine-Saint-Denis, à vous faire part de nos observations, de nos inquiétudes et également de nos recommandations concernant la réalisation d'une ligne dédiée entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris - Charles De Gaulle (Projet CDG Express).

Le Comité d'Expansion Économique de la Seine-Saint-Denis rassemble les partenaires économiques institutionnels, publics et privés, inscrits dans une dynamique de développement économique et social du département de la Seine-Saint-Denis.

Notre action consiste à mobiliser l'ensemble des acteurs et services présents sur le territoire pour attirer et accueillir des entreprises nouvelles, mais également pour appuyer le redéploiement des entreprises qui se développent en Seine-Saint-Denis.

Le projet CDG Express concerne le COMEX93 et ses adhérents, au vu de son impact sur le développement économique et social de notre territoire.

Nous tenons d'abord à préciser que la perspective d'une amélioration de la desserte en transports en commun de l'aéroport Paris – Charles De Gaulle nous semble appréciable au regard de l'engorgement des autoroutes franciliennes du nord est parisien et de la surcharge du RER B et des autres moyens de transports collectifs.

Cependant, nous attirons votre attention sur le préjudice grave que représente le projet CDG express, dans sa configuration actuelle, tant pour la population que pour les acteurs économiques de notre département.

Pour mémoire, la zone d'étude de l'enquête publique couvre 606 000 habitants en Seine-Saint-Denis dont la quasi-totalité est concernée par le futur tracé.

Une prise en compte insuffisante des besoins des usagers du RER B

Le Préfet de région Île-de-France conditionne les travaux du projet à la réalisation des améliorations de la ligne RER B.

Si nous pouvons nous féliciter du rehaussement des voies, dont les travaux sont programmés. Nous nous interrogeons sur le renouvellement du parc et des équipements, dont la réalisation reste bien plus incertaine.

Dans tous les cas, il nous semble que ces améliorations demeurent très en deçà des besoins des usagers du RER B, dont l'usage quotidien de ce mode de transport est nécessaire pour l'accès à un emploi parfois très éloigné du domicile.

Une fois de plus, nos populations sont oubliées.

Bien que l'aéroport de Paris - Charles De Gaulle représente un véritable atout en matière de développement économique et d'emplois, c'est également une réelle source de nuisances pour les habitants.

Cette nouvelle desserte favorise l'accès direct aux emplois de la plateforme depuis la capitale avec un bénéfice amoindri pour les séquanodionisiens qui représente 19% de ces emplois.

Il serait souhaitable de prendre en compte cette catégorie d'usagers qui effectuent des déplacements pendulaires depuis le territoire départemental vers la plateforme et parfois en horaires décalés.

A ce titre, nous notons que les améliorations du RER B, ne portent pas sur l'agrandissement des plages horaires et notamment des horaires de desserte corrélés à ceux de la plateforme (de nuit par exemple) et donc aux besoins de ses salariés.

Ceci est d'autant plus choquant que le CDG Express emprunte pour partie des voies situées sur l'espace public sans profiter au plus grand nombre.

Une alternative élitiste qui ne tient pas compte des investissements réalisés par les pouvoirs publics sur le territoire

Le tarif envisagé pour rentabiliser l'opération CDG Express se situe autour de 15 euros.

Alors que le trafic aérien affiche une tendance lourde vers les offres "low cost", nous nous interrogeons de l'arbitrage qui sera opéré par les éventuels usagers entre cette nouvelle offre de transport et le RER B.

En effet, ce dernier, qui devrait bénéficier d'améliorations de confort, régularité et fréquence, desservira directement Paris Gare du Nord et offrira donc d'avantage de correspondances avec le réseau francilien, à un tarif, bien inférieur.

On peut estimer, qu'avec taux d'inflation de 4% annuel, le trajet Gare du Nord/ Paris - Charles De Gaulle par le RER B pourrait atteindre environ 11 € à la mise en route du CDG Express, soit un tarif bien inférieur pour un gain de temps maximum d'environ 10 minutes.

Ainsi, le tarif proposé et le trajet prévu pour le CDG Express nous laisse perplexes quant à un réel transfert d'usagers depuis le RER B.

Il s'agit plutôt d'un transfert de la route vers ce nouveau transport, et ce, pour une population peu nombreuse et particulièrement privilégiée.

La négation du potentiel touristique et économique de la Seine-Saint-Denis.

Ce projet, au détriment de l'attractivité touristique et économique des territoires qu'il traverse.

En effet, la traversée sans aucun arrêt de notre département, implique le transfert direct des voyageurs depuis l'aéroport de Paris - Charles De Gaulle vers Paris intra-muros

En d'autres termes, ce projet, qui représente un investissement massif, ne tient aucun compte des investissements publics et privés réalisés ou prévus sur notre département tels que l'extension du parc des expositions internationales de Paris-Nord Villepinte, l'agrandissement de Parisnord 2, le développement de la Plaine Saint Denis et plus encore celui du cœur de département, ...

Ce projet, assure aux voyageurs aériens un accès express à la capitale par la Paris Gare de l'Est (gare avec des interconnexions aux RER très longues, faisant perdre ainsi le bénéfice "express" du trajet depuis l'aéroport).

Surtout, il impose aux voyageurs qui souhaitent se rendre Seine-Saint-Denis (5<sup>e</sup> département français pour sa part dans le PNB) pour assurer un rendez-vous d'affaire, assister à un salon professionnel ou accéder aux sites majeurs de notre département tels que Parc des expositions internationales de Paris-Nord Villepinte, ou, en matière touristique, le stade de France ou la basilique de Saint-Denis, de se rabattre sur le RER B (jugé inadapté pour ces voyageurs dans l'argumentaire du projet) ou sur la route ou de passer par la capitale.

**courriel 64 -2** — Ainsi, ce projet de 32 km sans arrêt sur notre territoire est en complète contradiction avec la politique prioritaire de rééquilibrage est-ouest de la Région Île-de-France, fortement affichée par les élus régionaux et notamment traduite dans le cadre du SDRIF.

Il va donc à l'inverse de la tendance à la décentralisation, avérée ces dernières années.

Cette perspective est intolérable pour l'ensemble des acteurs économiques du territoire que je représente.

C'est pourquoi nous exigeons que soit prévu, au minimum, deux arrêts sur le département de la Seine-Saint-Denis raccordés aux principaux axes de transports en commun et pôles économiques de ce territoire.

Ce ne sont pas les opportunités opérationnelles qui manquent : Tramway 1 à Drancy, desserte du pôle du Bourget, de Plaine Commune ou du parc des expositions Internationales Paris-Nord Villepinte, jonction avec la future tangentielle nord pour irriguer le cœur du département ou encore ligne tram-train des coquetiers entre Aulnay-sous-Bois et Bondy.

Il nous paraît inconcevable que sur un projet de cette ampleur, faisant appel à autant d'efforts, d'ingéniosité, et de fonds, des hypothèses de cette nature n'aient pas été étudiées. Ceci va à l'encontre d'une démarche de développement durable qui consiste aujourd'hui à envisager, normalement, un projet dans toute son ampleur, son contexte, passé, présent et à venir, alors que le développement de la région Île-de-France se fait extra-muros.

Ces arrêts ne remettent pas en cause le caractère "Express" de ce nouveau transport et permettront à notre département de bénéficier des retombées favorables en matière de développement économique et d'emplois de ce projet, et surtout, d'apporter des solutions à nos habitants, nos salariés et nos entreprises, tant pour notre bénéfice que pour celui de la région Île-de-France, et donc pour la capitale.

Je reste à votre disposition pour tout échange complémentaire sur ces questions et souhaite que vous teniez compte de ces remarques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma sincère considération.

•••

■ Monsieur Laurent COMPAROT - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 65 -1** — Chers Messieurs,

Je tiens à ce qu'il soit communiqué à la commission d'enquête la remarque suivante sur la non-viabilité économique du projet.

Le dossier présenté surestime le volume de passagers et les recettes potentiels de la liaison.

Le volume de passagers ne sera jamais suffisant pour assurer le fonctionnement financier autonome de cette liaison. Pour votre information, la même liaison à Londres, avec Heathrow, aéroport générant un trafic bien plus important que CDG, n'est absolument pas rentable. Concurrencée seulement par un métro, pourtant cher et poussif (trajet d'une heure), la desserte de Londres plafonne à moins de 5 millions de passagers/an. Dès lors, en Île de France, dans des conditions bien moins favorables, les 6 millions de passagers nécessaires à l'équilibre du projet "Charles de Gaulle Express" ne peuvent absolument pas être atteints.

**courriel 65 -2** — Ce projet dont la rentabilité s'inscrit à moyen et long termes est bâti sur des projections économiques dépassées. Il ne prend pas en compte l'inexorable montée du prix des carburants qui aura un impact certain sur la croissance de l'activité aérienne prévue par le projet. Qui paiera ? Les passagers aisés qui préféreront prendre le taxi qu'une liaison ferroviaire qui les emmènera pour 20 Euro dans le cul-de-sac constitué par la Gare de l'Est ? Les passagers

•••

■ Monsieur Henri DUCLUT - 75018 PARIS

**Objet :** Impacts environnementaux et travaux

**courriel 66** — Bonjour,

Je suis habitant du quartier, vice président du conseil de quartier, et actif dans plusieurs associations du quartier.

Je pense qu'il est nécessaire que les voies du CDG Express soient enfouies avant le passage de la rue Évangile dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris et jusqu'au faisceau ferré de la commune de St Denis. En effet, notre quartier est déjà mal loti. Encadré à l'est par les voies ferrées de la gare de l'est, à l'ouest par celles de la gare du nord, au sud par la ligne aérienne du métro et au nord par la petite ceinture ferrée et le boulevard périphérique. Trop c'est trop, nous ne voulons pas de ces voies ferrées supplémentaires en aérien qui nous apporteront encore plus de pollution sonores et plus de pollution visuelles.

•••

■ Madame Anne RASSE - 75018 PARIS

**Objet :** Impacts environnementaux et travaux

**courriel 67** — Bonjour,

Habitante du quartier il me semble que les voies ferrées du CDG Express devraient être enfouies sur toute la longueur traversant le quartier chapelle dans le 18e arrondissement de paris.

Mon quartier est encadré à l'est par les voies ferrées de la gare de l'est, à l'ouest par celles de la gare du nord, au sud par la ligne aérienne du métro et au nord par la petite ceinture ferrée et le boulevard périphérique. Je ne veux pas subir et faire subir à mes enfants en bas âge ces voies ferrées supplémentaires en aérien qui nous apporteront encore plus de pollution. Les voies ferrées qui existent déjà autour de notre quartier apportent des nuisances sonores déjà très fortes qui s'ajoutent à une vue très désagréable.

Merci de tenir compte de nos avis

•••

■ Monsieur Clément CHOUARD - 75000 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 68 -1** — Bonjour,

voici 3 points qui sont en défaveur de ce projet d'après moi :

1) il y a contradiction entre favoriser un moyen de transport écologique, le train, dans le seul but de faciliter l'accès à un moyen de transport non écologique : l'avion qui a un impact négatif sur la couche d'ozone.

**courriel 68 -2** — 2) Par rapport au coût global de leur voyage, les utilisateurs de l'avion préfèrent payer un taxi ou se faire accompagner, en particulier afin d'éviter de porter leurs valises dans les transports en communs (en particulier lors des correspondances).

Dit autrement, je vois une contradiction dans ce projet entre un moyen de transport "haut de gamme" l'avion et "bas de gamme" le train et d'après moi le CDG express n'aura pas le succès escompté.

**courriel 68 -3** — 3) La Gare de l'Est est moins bien desservie en transports en commun que Gare de Nord, en particulier au niveau du RER...

J'y vois un frein supplémentaire quant à la décision du voyageur d'utiliser le CDG Express, en ayant à l'esprit que ce voyageur a la plupart du temps des valises lourdes.

•••

■ Monsieur Clément CHOUARD - 75001 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 69** — Au niveau de l'émergence Paris-Est et plus particulièrement à son origine Sud (rue du département) les voies sont rétrécies sur une surface réduite, je m'inquiète pour les habitants proches de la pollution sonore et désire que des murs anti-bruits ou tout autres moyens soient mis en place.

A cet endroit il y aura un collègue et pour la sérénité des études le calme est un atout.

Merci

•••

■ Madame Isabelle CORINTI - 77290 MITRY-MORY

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 70** — SECURITE, NUISANCES SONORES, VIBRATIONS

Actuellement les riverains et notamment les Mitryens subissent ces nuisances essentiellement lors du passage des TER (vitesse) et des trains de fret.

Toutefois, la journée, la nuit, des périodes d'accalmies sont fréquentes et prolongées pour le week-end du fait que le trafic est modéré et que les trains sont rarement appelés à se croiser.

Ainsi que nous avons pu en faire-part au rapporteur de la commission le 18/12/2007 à l'hôtel de ville de MITRY-MORY en lui remettant la même note détaillée que celle déposée en mairie, le passage de 2 trains à forte vitesse toutes les 15mn de 5h à 24h tous les jours dimanches et jours fériés compris, cumulé à la réorganisation du trafic actuel (rendue nécessaire par le CDG

express) apportera une forte aggravation et une amplitude croissante des nuisances actuelles (sonores et vibrations) insupportables pour les riverains.

Les mesures devront être réalisées en tenant compte des éléments ci-dessus afin de déterminer avec exactitude les nuisances supplémentaires apportées par le CDG.

Afin d'atténuer ces nuisances, il sera impératif de réaliser un mur antibruit écologique tel que promis par les responsables du projet lors de la réunion d'information de juillet 2004 à MITRY-MORY.

En outre ce mur participera à l'amélioration de la SECURITE et du TRAFIC car actuellement bon nombre de jeunes et de moins jeunes continuent de traverser les voies pour se rendre dans les bois le long du canal de l'OURCQ passant ainsi de MITRY-MORY vers VILLEPARISIS n'hésitant pas à enjambrer les grillages installés récemment.

Sur ces points nous attendons une réponse ainsi que sur la convention d'utilisation future des voies ferrées.

Remerciements anticipés.

•••

■ Madame Carole GIORGETTI - 75018 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 71** — Nous venons d'apprendre le 18/12/07 par le biais de la chambre du commerce le projet CDGEXPRESS et dans ce packaging l'expropriation de notre société sur la chapelle Charbon en 2008 et, 2012 notre ré emménagement.

Impossible de travailler avec nos clients qui se trouvent tous sur cap 18, essentiellement voie D, pour la bonne raison que nous ne pourrons plus y accéder a pied, en charriot élévateur et transpalette. = perte d'exploitation, et 7 personnes aux chômages.

- Ceci pour la production. voyons maintenant le matériel :

Un dérèglement des codes des Assembleuses du aux déménagements, un dérèglement des cotes des Massicots du, aux vibrations des travaux, puis des trains ensuite.

En clair ce projet mettra en péril notre petite société (bâton de vieillesse pour certain de nos collaborateur et nous mêmes Laurent et Carole GIORGETTI 47ans et 50 ans.

Avec l'aide de nos avocats, nous nous défendrons

•••

■ Monsieur Pierre RIGAUDIERE - 75010 PARIS

**Objet** : Impacts environnementaux et travaux

**courriel 72** — Mesdames Messieurs les commissaires enquêteurs,

En tant que riverain des voies de la SNCF à la sortie de la gare de l'est, j'estime que le dossier d'enquête publique du projet CDG express dans sa forme actuelle comporte, pour ce secteur, un certain nombre de lacunes importantes qu'il convient de souligner.

1) D'une manière générale, le tronçon qui va de la gare de l'est (75010) à l'entrée du tunnel prévu sous CAP18 (75018) est très peu étudié du point de vue des impacts du projet. L'argument qui consisterait à dire que ce secteur est peu étudié "parce qu'il est riverain d'infrastructures existantes qui ne seront pas modifiées par le projet" ne tient pas : en effet, il est manifeste que de nombreux secteurs dans cette situation ont fait l'objet d'analyses beaucoup plus poussées que le secteur mentionné ci-dessus, par exemple le linéaire Saint-Denis / Mitry-Mory, sur lequel CDG Expresse empruntera les infrastructures existantes. Ce dernier tronçon fait l'objet notamment d'une étude acoustique et même de mesures compensatoires, ce qui n'est pas le cas du tronçon Gare de l'est – Cap18. Je note donc un traitement inéquitable des différents linéaires concernés.

2) Pour illustrer mon propos, je souhaite développer l'exemple de l'étude acoustique, quasiment inexistante sur le tronçon Gare de l'Est – Cap18. L'étude d'impact mentionne page 255 les critères qui conduisent à retenir certains secteurs en vue d'une modélisation numérique des niveaux sonores : "les calculs ont été établis dans les secteurs pour lesquels les plans et le recensement in situ faisait apparaître du bâti d'habitation ou du bâti sensible (écoles,

établissement de soins)." J'habite un secteur généralement désigné sous le nom de "place T10" (à l'intersection des rues Louis Blanc et Philippe de Girard – 75010) au droit duquel tous ces critères sont réunis. S'y concentrent en effet, à l'aplomb des voies SNCF : un hôpital (Fernand Vidal), une école primaire et maternelle (groupe scolaire Louis Blanc), une crèche municipale de 60 berceaux (13, rue Philippe de Girard), un lycée (Colbert), ainsi que de nombreux immeubles dont les fenêtres donnent directement sur les voies.

Je constate donc que le secteur décrit ci-dessus aurait dû faire l'objet d'une modélisation acoustique puisqu'il répond largement aux critères mis en avant dans l'étude d'impact. Il ne s'agit en aucun cas d'un secteur équipé de "voies ferrées traversant des installations ferroviaires" (ainsi que mentionné indûment en page 256 de l'étude d'impact), mais bien d'une zone d'habitat dense comportant des infrastructures sensibles, qui n'a donc pas été étudiée à ce titre. Il me semble donc qu'une étude acoustique complémentaire doit être conduite sur ce site.

3) Les données sur le trafic ferroviaire prises en compte pour évaluer les impacts du projet figurent dans le chapitre 9 de l'étude d'impact – annexe 4.1 : "les données de trafics ferroviaires à l'horizon du projet". Les tableaux figurant dans cette annexe sont peu compréhensibles (unités, significations des colonnes ?), ce qui en rend la lecture particulièrement opaque. Si j'en fais une lecture correcte, je retiens qu'en dehors des circulations CDG express, le nombre de trains pris en compte en journée est de l'ordre de 31 (15+16) circulations Grandes Lignes auxquelles s'ajoutent 23 (3 + 4 + 9 + 7) circulations TER, soit un total de 54 circulations en dehors des rames CDG Express. Si ces chiffres ont effectivement été pris en compte dans l'étude d'impact, celle-ci se fonde sur une réalité totalement erronée. En effet, à l'heure actuelle, le trafic de la gare de l'est compte environ 170 trains quotidiens (TER, GL, Banlieue, TGV...) dans chaque sens. On notera que ce chiffre peut être quasiment multiplié par 2, puisque chaque train arrivant plein en gare repart vide au garage dans les minutes qui suivent, et que chaque train partant plein de la gare a été au préalable acheminé vers celle-ci depuis les voies de garage [ceci nous conduit donc à un chiffre de l'ordre de 600 à 700 mouvements de trains quotidiens entrant et sortant de la gare de l'Est pour une journée de semaine]. Un éclaircissement s'impose donc, quant aux valeurs de trafic ferroviaire réellement prises en compte dans l'étude d'impact, et notamment dans le cadre de l'étude acoustique.

En complément, je tiens à signaler qu'il existe en entrée et en sortie de la gare de l'est de nombreuses circulations nocturnes s'effectuant à vide, qui ne sont pas non plus prises en compte dans l'analyse.

4) Concernant la qualité de l'air : le secteur de la gare de l'Est a fait l'objet il y a quelques années de mesures et de modélisations spécifiques de la qualité de l'air. Ces données, représentatives d'un environnement ferroviaire, n'ont pas été exploitées. L'augmentation du trafic entrant / sortant de la gare de l'Est (voir ci-dessous) va forcément augmenter le taux de particules fines transportées dans l'air (particules provenant des systèmes de freinage, des frottements sur les rails, etc...) au voisinage des voies. Les effets bénéfiques du CDG Express sur la qualité de l'air à grande échelle ne peuvent être niés (réduction du trafic automobile). Par contre, les effets locaux liés à l'augmentation des trafics ferroviaires ne sont pas abordés (problème des particules en particulier).

5) J'en viens maintenant au point le plus critique de mes commentaires. Je considère que la présentation du projet telle qu'elle est conduite dans le dossier d'enquête publique est erronée, du fait qu'elle passe totalement sous silence une donnée fondamentale de ce dernier, ce qui la rend partielle et incomplète. Il convient en effet de rappeler que, lors de l'émergence de la solution "Virgule", la SNCF a vu immédiatement l'opportunité d'utiliser la future liaison entre les faisceaux Nord et Est pour désengorger la gare du nord en déviant une partie du trafic liée à cette dernière vers la gare de l'est. Cette possibilité nouvelle d'exploitation, dont je ne trouve nulle évocation dans le dossier, est intimement liée au projet CDG Express. En ce sens, elle doit être intégrée à la présentation générale du projet, sous peine d'introduire un biais majeur dans l'analyse des impacts. On veut aujourd'hui nous faire croire que l'augmentation du trafic sur le tronçon Cap18 – Gare de l'Est correspondra aux seules rames de CDG Express, alors qu'en réalité de nombreux trains supplémentaires seront déviés de la gare du Nord vers la gare de l'Est via l'aménagement projeté. Il me semble donc indispensable qu'une réponse soit apportée sur ce

point aux riverains du tronçon Cap18 – Gare de l'Est, qui pourrait voir son trafic ferroviaire quasi doubler si la SNCF utilise à plein cette nouvelle possibilité. Les questions suivantes doivent ainsi trouver une réponse : (a) cette possibilité de désengorgement de la gare du nord sera-t-elle exploitée ? (b) si oui, combien de circulations supplémentaires seront déviées vers la gare de l'Est, (c) de quel type de circulations s'agira t'il ? Concernant le point (c), il semblerait que la SNCF pourrait dévier une partie des trafics Paris-Picardie vers la gare de l'Est. Or, certains trains des relations Paris-Picardie sont à traction diesel. La gare de l'est est déjà la gare parisienne la plus affectée par une pollution diesel chronique. La perspective qu'elle accueille des motrices diesel supplémentaires du fait de la mise en service du CDG Express est donc particulièrement inquiétante pour les riverains concernés et inacceptable du point de vue de la santé publique.

Pour conclure, je constate (1) que le tronçon Gare de l'Est – Cap 18 dont je suis riverain n'est pas étudié avec le même soin et la même précision que des tronçons comparables, alors qu'il est potentiellement fortement impacté par le projet CDG Express, (2) que la présentation du projet telle qu'elle est donnée dans le dossier d'impact est incomplète et biaisée du fait que la possibilité future de dévier des trafics de la gare du Nord vers la gare de l'Est n'est ni mentionnée ni prise en compte dans l'analyse des impacts.

J'ai donc l'honneur de solliciter par l'intermédiaire du présent courrier toutes les reprises et compléments nécessaires pour que le dossier d'impact reflète mieux et plus complètement certains aspects du projet.

Bien cordialement,

•••

■ Monsieur Michael VEILLET - 93270 SEVRAN

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 73** — Bonjour !

je trouve ça hallucinant qu'un tel projet puisse arriver à son terme. Ces trains utiliseraient la ligne B mais ne s'arrêteraient pas dans les communes traversées. Ceci signifie moins de trains pour nous sur la ligne B et des trains qui ne s'arrêtent pas. Tout cela pour faire gagner du temps aux touristes et hommes d'affaires pour prendre leur avion. Je ne vois aucun avantage pour ma part à ce que cette ligne existe. Je suis totalement contre ! Vous feriez mieux d'améliorer déjà les RER de la ligne B !

Michael

•••

■ Monsieur Alain LHOSTIS - 75196 PARIS RP

**Objet** : Autre thème

**courriel 74** — De la part d'Alain Lhostis, Adjoint au Maire de Paris chargé de la santé et élu du Xe arrondissement, voici le vœu adopté par le Conseil du Xe arrondissement le 10 décembre dernier :

"Le dossier d'enquête publique évalue la fréquentation du CDG Express à 7,2 millions de passagers par an à l'horizon 2015. Avec cette nouvelle liaison, les études prévisionnelles ont estimé qu'environ 6 000 voyageurs par jour seraient amenés à utiliser un taxi ou une voiture pour atteindre ou pour quitter la gare de l'Est.

Cette infrastructure répond en partie aux lacunes des transports en commun de l'Ile de France, en liaison avec les autres infrastructures de transport à développer en Ile de France, notamment le RER B

D'ores et déjà, l'évolution actuelle du trafic autoroutier desservant CDG entraîne une saturation du réseau avec les conséquences considérables pour la pollution.

Les réunions organisées dans le cadre du débat public préalable ont permis de faire émerger des solutions consensuelles.

VŒU Pour ces motifs, le Conseil du 10ème arrondissement :

-émet un avis de principe favorable au projet de CDG Express, exige l'amélioration préalable de la ligne B du RER, ainsi que l'engagement de la réalisation d'une liaison piétonnière entre les gares du Nord et de l'Est et l'aménagement des abords de cette dernière à l'avantage des circulations douces et des transports en commun ;

**courriel 74 -2** — -propose que les compagnies aériennes soient invitées à ce que le coût du billet CDG Express soit inclus dans le prix du billet d'avion au départ ou à destination de Roissy Charles de Gaulle ;

-propose une prise en charge du transport par les employeurs, au profit des salariés de la plate-forme de Roissy, utilisant CDG Express"

•••

■ Madame Dominique VOYNET - 93100 MONTREUIL

**Objet** : Autre thème

**courriel 75 -1** — **Objet**: Enquête publique CDG-Express

Montreuil, le 18 décembre 2007

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je vous remercie de trouver ici mes observations relatives au projet dit de CDG-Express, soumis à enquête publique sous votre autorité jusqu'au 21 décembre.

Élue de Seine Saint-Denis, je partage les réserves formulées par les élus Verts d'Île-de-France, qui se sont exprimés à plusieurs reprises sur ce projet. Réserves auxquelles vous me permettez d'ajouter quelques observations.

En février 2007, le Conseil Régional a adopté le projet de schéma directeur régional (SDRIF), qui entend faire de la région Île-de-France la première écorégion d'Europe. L'intention est louable et s'inscrit pleinement dans un contexte marqué par l'irruption d'une sensibilité plus forte aux enjeux du développement durable, tant au plan national que mondial. La tenue du Grenelle de l'Environnement, et les annonces solennelles faites par le Président de la République, vont dans le même sens : il s'agit bien de repenser et réorienter l'ensemble des politiques publiques, en accordant enfin la priorité à la précaution, la prévention et la préservation plutôt qu'à la réparation, après coup et souvent de très imparfaitement, des dégâts.

La Charte de l'Environnement, adossée à la Constitution, fait d'ailleurs obligation à la puissance publique de garantir "le droit à un environnement sain".

Il y a loin, pourtant, des pétitions de principe aux faits et aux actes. Parmi beaucoup d'autres, le projet de CDG-Express en témoigne. Ce projet témoigne en effet d'une manière profondément dépassée d'aborder les enjeux de mobilité, de déplacements et de développement des territoires, en contradiction nette avec les ambitions d'une "éco-région" :

– en raison de son coût pharaonique, estimé aujourd'hui à 640 millions d'euros ;

**courriel 75 -2** — – parce qu'il ne répond pas aux besoins de déplacements des habitants de la Seine Saint-Denis, ni à ceux des 85 000 employés de la plate-forme de Roissy ;

– en ce qu'il crée de facto un droit à la mobilité socialement discriminé : le trajet en CDG-Express coûtera 16 euros ; il vise donc la minorité de la population qui prend l'avion, et répugne à utiliser le RER B, et reste inaccessible aux usagers réguliers du RER ;

**courriel 75 -3** — – enfin, en ce qu'il utiliserait des voies ferroviaires existantes, mettant en péril le développement de plates-formes de fret ferroviaire, pourtant indispensables à la réduction du trafic poids lourds en zone agglomérée, dans le Nord-est parisien.

**courriel 75 -4** — Si l'on veut améliorer l'offre de transports en Seine Saint-Denis, c'est au renforcement de la desserte existante qu'il faut accorder la priorité, notamment au RER B.

J'émet donc un avis défavorable au projet et vous invite, Monsieur le Commissaire enquêteur, à vous prononcer de la même façon.

Dans l'espoir que mes remarques seront prises en compte, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

•••

■ Monsieur Jean Louis PRESSE - 93160 NOISY LE GRAND

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 76 -1** — Bonjour,

Bravo de permettre l'utilisation du courriel pour une enquête publique.

Avant d'être à la retraite, j'étais directeur à l'ASSEDIC de l'Est francilien et j'ai souvent pu mesurer la très grande difficulté des salariés de la zone pour se rendre à leur travail et retourner chez eux à des horaires décalés, ce qui est une entrave majeur à l'emploi.

Sur le projet, je formulerai deux réserves ou recommandations:

1) permettre aux salariés de bénéficier d'une carte d'abonnement à un tarif RATP-SNCF sur le CDG Express ;

**courriel 76 -2** — 2) créer une station à proximité de la zone de fret et du futur centre Aéroville sur la ligne actuelle de RER desservant Roissy, la mise en place du CDG Express permettant de ne plus faire porter à cette ligne la "priorité" aux passagers.

Avec mes sentiments cordiaux et tous mes vœux pour 2008.

Jean-Louis PRESSE

•••

■ Monsieur Philippe BRANCAZ - 93340 LE RAINCY

**Objet :** Utilité publique du projet

**courriel 77 -1** — Monsieur,

Comme suite à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique concernant le moyen de transport ferroviaire "Charles de Gaulle Express", étant moi-même utilisateur quotidien du RER B depuis Aulnay sous Bois et La Plaine Stade de France, et occasionnellement de l'aéroport de Roissy, je tiens à vous faire part de mon étonnement concernant ce projet.

En utilisant les structures existantes dédiées actuellement au RER B, aux trains grandes lignes et au fret, et en restreignant le passage du RER B sur deux voies au lieu de quatre, le projet CDG Express va diminuer la capacité du RER B à répondre aux besoins futurs alors que les besoins actuels ne sont déjà pas couverts de façon complètement satisfaisante.

Il existe actuellement un départ toutes les 15 minutes par le RER B de Paris vers Roissy ou de Roissy vers Paris. Puisque le rapport précise que le RER B ne permet pas de fournir un service satisfaisant, il aurait été opportun de faire un bilan sur l'origine des difficultés rencontrées.

Il est stupéfiant de voir reprocher au RER B l'insuffisance de la capacité et du confort des rames alors que ces rames ont été dimensionnées pour le besoin des années 1970. Certaines d'entre elles étaient déjà utilisées sur le RER A. De plus, aucune rame neuve n'a été mise en service sur le RER B alors que la plupart des autres réseaux de transport ferroviaire disposent de nouvelles rames à deux étages depuis de nombreuses années.

Environnement de la banlieue nord-est

Il aurait été utile que le chapitre 3.4.3 précise le chiffre de voyageurs du RER B, 165,5 millions de voyageurs en 2006 (source RATP), chiffre qui augmentera encore dans les années futures compte tenu :

- de l'augmentation de la population,
- du développement de la zone de Roissy (Plan d'urbanisation),
- du transfert d'une partie des déplacements individuels de la route vers les transports en commun suite aux problèmes grandissants de circulation en région parisienne, à la hausse durable du prix du pétrole et à la pollution,
- de l'impact d'autres projets de transport comme le prolongement éventuel du tramway T4 vers Montfermeil.

Concernant les perspectives des besoins, le chapitre 5 mentionne les prévisions suivantes de voyageurs pour le CDG Express :

- 7,5 millions en 2015,
- 9,3 millions en 2030,
- 10,0 millions en 2050.

Ainsi, même en considérant les prévisions basées sur une augmentation jusqu'en 2050, le nombre de voyageurs du CDG Express ne représentera sur la période 2015–2050 que 5% environ du nombre total de voyageurs du RER B.

Délais de transport de Paris à Roissy

Concernant les délais de transport, il convient de rappeler les délais inhérents à chaque vol :

- au départ : l'embarquement, les contrôles de sécurité, l'attente en salle d'embarquement, l'embarquement des passagers, parfois l'attente dans l'avion, le roulage jusqu'au début des pistes d'envol, l'attente d'autorisation de décoller, ... soit une durée d'environ 2 heures,
- et à l'arrivée, le roulage de l'avion jusqu'au terminal, le débarquement des passagers, la restitution des bagages, la marche ou le bus jusqu'à la gare de RER, .... soit une durée d'environ 1 heure.

sans compter les retards causés par les aléas du transport aérien, problème technique, météorologie, ....

La durée du trajet en RER depuis Paris à l'aéroport de Roissy est actuellement de 30 minutes. Cette durée pourrait probablement être diminuée de quelques minutes et surtout fiabilisée si le contrôle-commande du RER B était modernisé.

La durée objective de CDG Express pour aller ou venir de Paris à Roissy est de 20 minutes. Mais les voyageurs arriveront à la gare de l'est et devront effectuer un changement supplémentaire de 5 à 10 minutes par rapport à un transport par la ligne RER B qui offre de très nombreuses correspondances avec les RER E, B, A et C ainsi qu'avec de nombreuses lignes de métro. Ainsi la durée totale d'un aller ou d'un retour d'un point quelconque de Paris ou de la région parisienne à l'aéroport de Roissy ne diminuera pas.

Régularité

Le retour d'expérience met en évidence que les transports par le RER B manquent de fiabilité principalement pour les raisons suivantes :

- nombreux incidents techniques causés par la vétusté de certains matériels, notamment le contrôle-commande (pas une semaine ne s'écoule sans une défaillance de la signalisation ou des alimentations électriques),
- les temps longs de montée et de descente des voyageurs aux heures d'affluence à cause de la capacité insuffisante des rames.

Alors que le projet du CDG Express précise avoir besoin de 2 voies dédiées pour assurer un service régulier pour trafic annuel de 10 millions de voyageurs, il serait opportun de préciser comment la modernisation du RER B va permettre d'assurer, avec seulement 2 voies, un service fiable pour un trafic annuel 10 fois plus important, alors que l'utilisation actuelle de 4 voies entre la Plaine et Aulnay ne permet déjà pas d'éviter les difficultés, notamment aux heures de pointe. Ne consacrer que 2 voies pour le RER B rendra son trafic encore plus vulnérable au moindre aléa.

En plus du RER B passent de nombreux trains de voyageurs SNCF grande ligne vers Laon ainsi que de nombreux trains de marchandises. Si le CDG Express emprunte la même voie que les trains de marchandises, compte tenu de la vitesse des trains de marchandises, on peut douter de la tenue de l'objectif du CDG Express d'un trajet Paris-aéroport de Roissy de 20 minutes dans toutes les situations.

D'un point de vue général, il est consternant de constater la préférence donnée à une espérance de gain de temps occasionnelle insignifiante pour les voyageurs du transport aérien au détriment d'une perte de temps garantie de deux fois 10 minutes par jour pour des dizaines de milliers de voyageurs.

Quid de la modernisation du RER B

Si un objectif majeur du CDG Express est de fiabiliser les horaires du transport ferroviaire entre Paris et Roissy pour favoriser son utilisation, alors je me permets d'insister sur le fait que cet objectif est également partagé pour le RER B par ses nombreux utilisateurs.

Pourquoi la modernisation incontournable du RER B n'est-elle pas réalisée dès maintenant, en particulier la rénovation du contrôle-commande et la mise en place de rames à deux étages ?

Les rames à deux étages utilisant tout le gabarit disponible, équipées de 2 fois 2 rangées de sièges (et non 2 + 3 rangées) et possédant des plates formes d'extrémités munies de larges ouvertures permettent ;

- une capacité de 160 places assises,
- une largeur correcte aux épaules,
- une allée centrale suffisamment large pour la circulation,
- l'accès des personnes à mobilité réduite (avec des quais mis aux normes),
- des montées et descentes de voyageurs relativement fluides.

Je profite également de cette enquête d'utilité publique pour faire part de mon étonnement sur le fait que le signal de secours à disposition des voyageurs entraîne l'arrêt immédiat du train par action directe sur les freins.

Soit un voyageur a un malaise grave. Il est alors essentiel que les secours puissent intervenir rapidement. La solution est que le conducteur de la rame puisse être informé, que le train atteigne une gare rapidement où les secours pourront prendre en charge la personne en difficulté.

Soit un ou des voyageurs sont soumis à des agressions à l'intérieur de la rame. Dans ce cas aussi, il est primordial que le conducteur soit informé de la situation, que le train atteigne une gare rapidement où les moyens d'intervention pourront agir.

Dans les deux cas, il est difficile de comprendre pourquoi les rames sont encore équipées d'un système d'alerte basé sur l'arrêt immédiat du train, système malheureusement trop souvent actionné par malveillance. De plus, pourquoi les rames ne sont-elles pas équipées en vidéosurveillance de façon systématique ?

**courriel 77 -2** — Financement des deux projets

Il est précisé pour le CDG Express un montant prévisionnel de 600 M€ Le dossier du CDG Express ne fait pas apparaître clairement la part de financement publique par des sociétés ou des filiales et surtout ne fait pas apparaître le montant de la confiscation des deux voies du RER B. Le montant de modernisation du RER B est estimé à 250 M€

Le rapport de l'investissement consenti pour la modernisation du RER B sur le nombre de voyages par an est d'environ 1,5 € alors que le rapport de l'investissement du CDG Express sur le nombre de voyages par an est de 60 € Alors que l'investissement de modernisation du RER B est 40 fois plus rentable que celui du CDG Express, il est difficile de comprendre pourquoi la modernisation du RER B n'est pas enclenchée dès maintenant.

En conclusion

Dès lors que la modernisation indispensable du RER B aura été effectuée, je tiens à vous faire part de ma perplexité sur l'intérêt technique et la rentabilité économique du CDG Express.

Pourquoi ne pas attendre les effets de la rénovation du RER B avant de se prononcer sur le projet CDG Express ?

Veillez croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments distingués.

•••

■ Monsieur Daniel HANNOTIAUX - 75013 PARIS

**Objet** : Autre thème

**courriel 78** — Paris, le 21 décembre 2007

Commission d'enquête CDG Express Préfecture de PARIS (DULE) 50 Avenue Daumesnil 75012 PARIS

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Île-de-France Environnement (ci-après désigné en abrégé par IDFE) est l'union régionale qui regroupe quelque 350 associations franciliennes d'environnement.

Elle a participé au débat public sur le projet CDG Express en élaborant un cahier d'acteur qui concluait comme suit :

**[pas de suite, mais il y a eu un envoi de la même personne par courrier postal]**

•••

■ Monsieur Eric EHLERS - 75018 PARIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 79 -1** — Contribution personnelle à l'Enquête Publique  
CDG Express

Fait à Paris, le 20/12/2007

Voici les remarques et demandes dont j'ai l'honneur de faire part à la Commission d'Enquête à titre personnel.

Le choix du terminus urbain

Le projet soumis à enquête publique établit le terminus urbain de la ligne CDG Express (CDGE) dans le 10e

arrondissement, au débouché du faisceau ferroviaire.

Ce choix peut surprendre, étant donné qu'habituellement sont privilégiées les liaisons aéroportuaires reliant les quartiers des affaires aux aéroports (cas des cars Air France qui ont leur terminus à Porte Maillot, ou du Roissybus dont le terminus est à Opéra).

Il convient de s'interroger si ce terminus est une solution d'attente, opérée pour des raisons d'économies d'investissement, ou une solution pérenne.

Si le terminus dans le 10e arrondissement est un choix pérenne

Deux gares sont susceptibles d'accueillir le terminus du CDGE : gare de l'Est ou gare du Nord.

La gare du Nord est mieux reliée au réseau de transports collectifs francilien : elle dispose certes d'une ligne de métro en moins (la ligne 7), mais elle comporte trois lignes de RER (B, D et E).

Les autres moyens de rabattement (bus, taxis et automobile) présentent une densité et une qualité sensiblement comparables à celles de la gare de l'Est.

Dans le cas où le CDGE devrait avoir son terminus définitif dans le 10e arrondissement, la gare du Nord apparaît incontestablement comme mieux située pour l'accueillir que la gare de l'Est, pourtant retenue dans le projet CDGE.

La raison invoquée par le maître d'ouvrage est que la gare du Nord serait saturée. Est-ce réellement le cas ?

Le projet de SDRIF, ainsi que le schéma directeur des RER B et D mentionnent le projet de construction du doublement du tunnel commun aux deux lignes de RER B et D, entre Châtelet et Gare du Nord.

La réalisation de ce tunnel présente un bilan particulièrement intéressant pour les transports franciliens :

- elle permet un accroissement de capacité pour les lignes B et D,
- elle garantirait une régularité optimale pour chacune de ces deux lignes, qui ne subiraient plus les aléas de trafic de l'autre ligne.

**courriel 79 -2** — Extrait du schéma directeur RER D (CA du STIF du 22/11/2006), annexe page 113

"L'existence d'un tronçon commun de la ligne D avec la ligne B constitue l'une des contraintes structurelles de la ligne, sachant que cette section avec 32 trains/h est la section la plus chargée du réseau ferré d'Île-de-France.

La réalisation d'un nouveau tunnel permettrait de dissocier l'exploitation des deux lignes et d'améliorer ainsi la régularité sur chacune d'entre elles. La construction d'un tel tunnel permettrait principalement de renforcer la desserte de la ligne D (dans le cadre du schéma de principe de 1989, il était prévu de réaliser 36 trains/h dans le tunnel, ce qui s'est révélé impossible), sachant que celle de la ligne B est contrainte par la capacité de la ligne constituée de deux voies entre Bourg-la-Reine et Châtelet-Les Halles."

Actuellement, la ligne D du RER est peu développée au nord de Paris, en raison précisément de la contrainte que représente le tunnel commun avec la ligne B. Ainsi, seuls 10 à 12 trains de la ligne D peuvent emprunter le tunnel commun à l'heure de pointe, afin de laisser 20 trains pour la ligne B.

Si le doublement du tunnel commun est réalisé, jusqu'à 32 trains de la ligne D pourront circuler en direction du nord de Paris. Ce triplement de la desserte permettra à la ligne D de se ramifier au nord de Paris, en raccordant les lignes de banlieue qui font actuellement terminus à la gare du Nord : lignes de Persan-Beaumont, Valmondois, Luzarches, ...

Les usagers de ces lignes bénéficieront alors de la possibilité de se rendre sans correspondances au centre de Paris.

L'effet induit de cette ramification de la ligne D sera de libérer des voies à quai en gare du Nord de surface.

Ces quais libérés seront alors aptes à accueillir le CDGE, qui ne nécessite que 2 voies à quai.

La saturation de la gare du Nord n'est donc pas une difficulté insurmontable, bien au contraire. La réalisation du doublement du tunnel "Châtelet – Gare du Nord" permettrait d'améliorer considérablement la capacité, la régularité et l'attractivité des transports franciliens, et d'accueillir le CDGE en gare du Nord.

Aussi, dans le cas où le terminus de la liaison CDGE devrait être situé dans le 10<sup>e</sup> arrondissement, la réalisation du tunnel de raccordement entre les faisceaux des gare de l'Est et du Nord est inutile, puisque la réalisation du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord apporte la solution pérenne la mieux adaptée.

Si le terminus du CDGE doit se situer à terme dans les quartiers des affaires (Opéra-Maillot et La Défense)

Si, à l'image de ce qui est pratiqué principalement dans le monde entier, la liaison aéroportuaire dédiée relie les quartiers des affaires à l'aéroport international, alors il convient de permettre la circulation des navettes du CDGE dans le tunnel Eole du RER E, qui dessert la gare d'Hausmann Saint-Lazare, et devrait desservir à terme La Défense, une fois prolongé à l'ouest. Il convient de noter que les infrastructures souterraines du RER E disposent de réserves de capacité très importantes, largement aptes à permettre l'accueil d'un service comme le CDG Express.

Dans le cas où le terminus de la liaison CDGE se situe dans les quartiers des affaires, la configuration actuellement retenue pour le débouché du tunnel situé sous CAP 18 est totalement inadaptée, puisqu'elle ne permet pas le passage des navettes du CDGE dans le tunnel d'Eole (cf. le schéma figurant à la page 24 de la notice explicative du dossier).

Complément : le projet ELEONOR nécessite le raccordement du débouché du tunnel sous CAP 18 avec le tunnel du RER E

Les Régions Haute Normandie et Basse Normandie souhaitent créer un service ferroviaire direct entre les villes de Caen, Le Havre et Rouen avec Roissy. Ce projet, baptisé ELEONOR, utiliserait le tunnel du RER E sous Paris, pour s'insérer ensuite sur les infrastructures du CDGE. Seule la possibilité de raccorder le tunnel sous CAP 18 avec celui du RER E sous Paris sera de nature à autoriser ce projet ELEONOR dans cette configuration.

Conclusion

Quel que soit le cas de figure, le projet actuel ne répond pas à ses propres objectifs, pour la simple raison que le tunnel de raccordement sous CAP 18 ne permet pas l'insertion des navettes du CDGE dans le tunnel du RER E (cf. schéma de la page 24 de la notice explicative du dossier).

IMPERATIF n°1. : Afin de rétablir la validité du projet, il est indispensable de le modifier afin que les voies du CDGE, et notamment leur débouché sur le faisceau de la gare de l'Est, permettent l'insertion des trains provenant de Roissy dans le tunnel du RER E.

Opinion personnelle : la Gare de l'Est doit être un terminus provisoire

Le terminus à la gare de l'Est ne doit être qu'un terminus provisoire, à l'instar de ce que fut Waterloo Station pour l'Eurostar, qui l'a quittée pour Saint Pancras, plus proche des quartiers d'affaires.

En effet, si l'objectif était d'avoir le terminus parisien situé dans le 10<sup>e</sup> arrondissement, il aurait fallu le positionner à la Gare du Nord, mieux desservie par les transports collectifs (2 lignes de métro + 3 lignes de RER) que la Gare de l'Est (3 lignes de métro).

L'objectif du CDG Express doit être de maximiser le report modal. Il doit donc permettre une diffusion des voyageurs dans les quartiers où le maximum de personnes se rend à l'aéroport en automobile ou en taxi. On peut clairement supposer que la cité financière parisienne, et le quartier d'affaires de La Défense font partie de ces lieux.

Alors que le RER B continuera à desservir Roissy à partir du 10<sup>e</sup> arrondissement, il semble préférable de diversifier les points de diffusion des liaisons aéroportuaires ferroviaires. L'implantation des gares du CDGE dans le quartier d'affaires de Paris à Hausmann Saint-Lazare, et à La Défense, apparaît aussi préférable au fait de doubler la desserte du RER B en localisant le terminus du CDGE à la gare de l'Est ou à la gare du Nord.

Je souhaite que le projet CDGE soit modifié, afin que le débouché du tunnel sous CAP 18 permette aux trains allant à et provenant de Roissy puissent circuler dans le tunnel du RER E desservant la gare d'Hausmann Saint-Lazare.

J'estime qu'un terminus situé dans les quartiers d'affaires (Haussmann, La Défense) est à terme le plus adapté pour ce type de service, dans l'objectif de maximiser le report modal de la route vers le transport ferroviaire, et de conforter l'attractivité de la place de Paris dans le concert des métropoles mondiales.

Universalité technique des infrastructures créées

Considérant qu'il est prévu un retour des infrastructures concédées dans le patrimoine de RFF à l'issue de la durée de la concession, ces infrastructures doivent être compatibles avec le restant du réseau de RFF, et non restreintes à des catégories limitatives de matériels roulants. Il convient notamment que les trains de banlieue à étage puissent y circuler, ainsi éventuellement que les trains de fret. C'est la raison pour laquelle le cahier des charges du traité de concession doit prévoir que les infrastructures ferroviaires réalisées seront au gabarit international UIC, apte à faire circuler des trains de fret et des trains de banlieue à deux niveaux.

En outre, la signalisation doit être au standard le plus récent, à savoir ERTMS (European Railways Traffic Management System). Ce standard permet la multiplicité des opérateurs, dans le cadre de l'ouverture des réseaux ferroviaires européens à la concurrence.

Le raccordement entre les faisceaux est et nord peut s'avérer particulièrement utile dans un contexte d'intensification des liaisons TGV, tel que préconisé par le Grenelle de l'Environnement, et par la raréfaction des énergies fossiles, qui peut induire un report de trafic important de la route et de l'aérien vers le ferroviaire. La possibilité de délester une partie du trafic de la gare du Nord vers la gare de l'Est grâce à ce tunnel sera alors précieuse. Tous types de trains pouvant être concernés par ce délestage, le tunnel de raccordement doit préserver l'universalité des matériels roulants autorisés à y circuler.

Impératif n°2. : Les infrastructures doivent :

- être au gabarit UIC, autorisant la circulation des trains de voyageurs à deux niveaux,
- présenter des pentes permettant la circulation de trains de marchandises,
- être équipées de la signalisation ERTMS.

Accessibilité des infrastructures concédées à d'autres trafics

La possibilité de faire circuler d'autres convois que ceux du CDGE dans les infrastructures créées par les concessionnaires sera de nature à améliorer la rentabilité du projet, à renforcer la concurrence pour l'obtention de la concession, et à servir l'intérêt général.

Impératif n°3. : Le traité de concession doit déterminer selon quelles modalités d'autres services ferroviaires pourront circuler dans les infrastructures réalisées par le concessionnaire. Il doit ainsi être possible de faire circuler à titre exceptionnel ou régulier des convois de voyageurs ou de marchandises.

**courriel 79 -3** — Préservation des capacités fret de la gare de La Chapelle Charbons

La gare de La Chapelle Charbons est unique à Paris, en ce sens qu'elle serait la seule à pouvoir accueillir des trains complets de marchandises. Dans le contexte des enseignements du Grenelle de l'Environnement, dans l'objectif d'accroître la part du rail dans le transport de marchandises, il convient de préserver cette opportunité exceptionnelle d'alimenter Paris avec des trains complets desservants cette gare intra-muros.

Impératif n°4. : Les infrastructures créées ne doivent nullement affecter la capacité de la gare marchandises de La Chapelle Charbons, notamment pour l'accueil des trains complets de fret ferroviaire.

Étudier les possibilités d'enfouir les voies au niveau de la Porte de La Chapelle

Le site de la Porte de La Chapelle fait l'objet de projets urbains de requalification au titre des entrées de ville. Aussi, considérant que le raccordement ferroviaire cisaille le site et rend plus complexe la réalisation du projet d'urbanisme de la Porte de La Chapelle, le dossier de candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012 prévoyait l'enfouissement des voies.

Si cet enfouissement des voies serait de nature à améliorer l'insertion du projet dans le contexte urbain, et à améliorer la tranquillité des riverains, il convient de s'assurer qu'il n'obère pas les capacités de l'infrastructure, notamment des pentes et du gabarit.

Il serait ainsi utile d'étudier les possibilités et le coût d'enfouissement du raccordement de la Porte de La Chapelle, sous la réserve de ne pas induire de contraintes pour les circulations ferroviaires (acceptation des trains de marchandises, gabarit des trains de voyageurs banlieue à deux niveaux).

**courriel 79 -4** — Garantir la liberté de tarification des autres services de voyageurs

Il est indispensable que le traité de concession garantisse une totale liberté tarifaire pour les autres services aéroportuaires de voyageurs, notamment pour ceux qui emprunteront le RER B. En effet, le RER B fait actuellement l'objet d'une sur-taxation, dont la légalité est d'ailleurs douteuse, puisqu'elle place les voyageurs au départ et à destination de Roissy dans une situation d'inégalité dans le cadre d'un service public par rapport à ceux des autres gares, et notamment pour ceux qui n'utilisent Roissy que comme pôle d'échange avec un car de desserte des villages avoisinants.

Considérant l'objectif d'augmenter la part modale du ferroviaire dans les liaisons aéroportuaires, considérant le tarif excessif pratiqué actuellement pour les voyageurs ponctuels, surtout ceux voyageant en groupe, considérant que la ligne RER B n'est pas saturée, notamment aux heures creuses, pour la desserte de Roissy, il conviendrait que le STIF supprime cette surtaxe injustifiée. C'est d'ailleurs le sens d'un vœu adopté par le Conseil de Paris lors de sa séance des 17, 18 et 19 décembre 2007.

Or, la suppression de la surtaxe, qui augmentera le différentiel tarifaire entre le RER B et le CDGE, sera de nature à modifier l'économie du projet. Le concessionnaire pourrait aussi être tenté d'exiger le maintien d'un différentiel de tarification limité, ou le versement de compensations sous la forme de subventions de la part de la collectivité en cas de modification des conditions d'exploitation des services publics concurrents.

Impératif n°5. : Il convient que le traité de concession ne mentionne aucune clause relative au maintien d'une surtaxe pour les billets à origine ou destination de Roissy par le RER B. Ce traité doit garantir la totale indépendance des conditions d'exploitation et des conditions tarifaires entre le CDGE et les autres services de transports collectifs franciliens.

**courriel 79 -5** — Questions

Question n°1. : Quel sera l'impact du CDG Express sur la capacité du RER B à Roissy ?

Sachant que le projet CDG Express impose un remaniement du terminus du RER B à Roissy, il conviendrait de connaître dans quelle mesure ce remaniement du terminus limite ou non la capacité de la ligne B par rapport à la situation sans CDG Express.

**courriel 79 -6** — Question n°2. : Bagages

Est-il prévu un service d'enregistrement des bagages en Gare de l'Est ? Un tel service, prévu initialement, ne me semble au demeurant pas indispensable.

Question n°3. : risque financier

Qui assumera le risque commercial et financier ? Les pouvoirs publics apporteront-ils des garanties au concessionnaire ? Lesquelles ?

Question n°4. : Cahier des charges

Il est surprenant que le dossier d'enquête publique ne comporte pas le cahier des charges auquel devra se soumettre le concessionnaire.

Il aurait été utile que les termes de l'appel à candidature soient mentionnés dans le dossier.

Question n°5. : Indexation des tarifs

Les tarifs du CDG Express seront-ils indexés ? Sur quel indice ? Quelles seront les modalités de révision des tarifs du CDG Express ?

Question n°6. : Tarifs préférentiels

Quelles seront les conditions préférentielles d'utilisation du CDG Express, notamment pour les salariés travaillant sur la plate-forme, ou les riverains de Roissy ?

**courriel 79 -7** — Question n°7. : Priorités d'utilisation des voies banalisées

Le CDG Express sera-t-il prioritaire pour l'attribution et l'usage de sillons sur les voies de la ligne Paris-Laon ? Le concessionnaire paiera-t-il une redevance à RFF ?

**courriel 79 -8** — Question n°8. : Extension du service

Quelles sont les modalités d'extension du service du CDG Express, notamment pour prolonger la ligne vers Haussmann Saint-Lazare et La Défense ?

Conclusion générale

Sous la stricte réserve du respect des 5 impératifs énoncés supra, je suis favorable au projet CDG Express.

•••

■ Monsieur Laurent COMPAROT - 93600 AULNAY SOUS BOIS

**Objet** : Utilité publique du projet

**courriel 80 -1** — Chers Messieurs,

Je tiens à ce qu'il soit communiqué à la commission d'enquête la remarque suivante sur les conséquences du projet sur le transport d'intérêt local et régional.

Ce projet se fait au détriment de l'amélioration du RER B. En privant le RER B de deux voies entre Aulnay et la Gare du Nord et des sillons de circulation qui y sont attachés, le CDG-Express réduit les possibilités d'amélioration de la desserte de la banlieue Nord-est. Le projet RER B+ (omnibus sur la totalité du parcours entre Gare du Nord et Mitry ou Roissy) transformera notre RER B en un métro suburbain lent et bondé.

**courriel 80 -2** — Un des leviers économiques du projet est la manœuvre de paupérisation et d'asphyxie du RER B, le CDG Express devenant alors plus attractif.

Ce projet est donc néfaste tant pour la population de la zone périphérique de l'aéroport que pour la population active travaillant sur la zone aéroportuaire et le poumon économique environnant.

Ma connaissance du droit étant limitée, je ne sais si la notion de crimes économique et social existe. Il est pourtant clair que la validation de ce projet et sa mise en œuvre constituera une catastrophe économique et sociale sur les trois départements touchés.

Merci de bien vouloir verser cette remarque au dossier de la Commission d'enquête.

•••

■ Monsieur Daniel MOURANCHE - 92190 MEUDON

**Objet** : utilité publique du projet

**courriel 81** — Monsieur le Président,

Je voudrais, ce dernier jour de l'enquête publique, commenter et détailler mon intervention lors de la réunion publique du 19 décembre 2007 à la mairie de Paris- 18ème.

L'État veut concéder la liaison expresse de la métropole francilienne avec son principal aéroport, plutôt qu'aider l'autorité organisatrice de transport d'Ile de France à la réaliser. Il a pris cette décision, contraire aux règles de décentralisation en vigueur, par la loi. Il a initialement motivé son choix en expliquant qu'il s'agissait plus d'un prolongement du service de transport aérien que de la réalisation d'une maille particulière du réseau de transport francilien.

Avec l'abandon de l'enregistrement des bagages au départ de CDG Express, après celui de leur livraison au retour (abandons opportuns pour tout voyageur aérien qui a connu un ou plusieurs cas de bagages perdus), l'opération est maintenant présentée pour ce qu'elle est : une liaison ferrée rapide, cadencée, ponctuelle et confortable du pôle de Roissy CDG avec la capitale française.

Le projet soumis à enquête publique ainsi banalisé soulève de nombreuses questions à l'usager des transports, même occasionnel.

## ANNEXE 2

### COURRIERS ET OBSERVATIONS DES REGISTRES

#### COURRIERS

**Courrier 1 - 1** - M. Francis DUBRAC, 93200 ST-DENIS

Cité 49 entreprises regroupant 12 700 salariés.

Demande "que l'utilité Publique du projet CDG Express Paris Direct ne soit déclarée que sous réserve que le projet prévoise un arrêt des trains CDG Express à la Plaine Stade de France" .

•••

**Courrier 2 - 1** - Mairie, 77990 MESNIL -AMELOT

Délibération conseil municipal 26 10 : accord unanime sur le projet CDG Express

•••

**Courrier 3 - 1** - M. Stéphane GATIGNON, 93270 SEVRAN

Transmission d'un courrier que l'association Vivre sans CDG Express a envoyé un peu partout.

•••

**Courrier 4 - 1** - M. Christian DUBOIS, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE

Demande d'un grillage anti lapin le long de la ligne.

•••

**Courrier 5 - 1** - M. Patrick BRAOUEZEC, 93200 ST-DENIS

Subordonne l'Utilité Publique du projet aux 3 réserves suivantes :

- Réserve 1 : Passage souterrain Porte de la Chapelle.

**Courrier 5 - 2** - Réserve 2 : Engagement de l'Etat pour la suppression de tous les Points Noirs Bruit du tracé au -delà des 15 M € prévus : Rénovation du Pont de Soissons et traitement des nuisances sonores à leur source.

**Courrier 5 - 3** - Compte -tenu des prévisions à l'horizon 2012 (110 000 voyageurs concernés par la Plaine ST-DENIS) il convient de rééquilibrer le développement économique et durable du Nord -Est Parisien.

•••

**Courrier 6 - 1** - M. Christian DUBOIS, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE

Copie d'une observation du registre de Tremblay -en -France.

•••

**Courrier 7 - 1** - Société EPCOS (6 signatures), 93200 ST-DENIS

Demande l'arrêt du CDGE à la Plaine Stade de France pour "le développement des visites d'acteurs importants" et faciliter le transport de ses employés.

•••

**Courrier 8 - 1** - M. Bruno DEMORY, 75886 PARIS CEDEX 18

Descriptif des machines et de l'entreprise en quelques chiffres. 40 personnes, 5 millions d'euros de CA, 8 machines de 3 à 8 tonnes nécessitant un environnement strictement contrôlé.

**Courrier 8 - 2** - Le cahier des charges du bâtiment d'accueil provisoire : résistance au sol, isolations, qualités des raccordements et de l'air (la centrale à béton prévue cause des nuisances en matière de pollution de l'air inacceptables).

**Courrier 8 - 3** - Contraintes de l'entreprise : travail à flux tendu qui ne permet de pas un arrêt de la production, personnel très qualifié qui peut décider de ne pas rester. L'avenir de l'entreprise pourrait être remis en cause par ce déménagement.

•••

**Courrier 9 - 1** - Chambre d'Agriculture, MITRY-MORY  
Idem observation 6 du registre Environnement de Mitry-Mory

•••

**Courrier 10 - 1** - STIF, 75007 PARIS

Demande précisions sur insertion CDG Express dans gare RER B CDG2, sur maintien des fonctionnalités : signalétique, espaces de vente, accès et évacuations des quais. La reconstitution des voies de retournement à Mitry -Claye pour garage de nuit va entraîner des dépenses par les haut le pied qui seront à effectuer entre CDG2 et Mitry.

**Courrier 10 - 2** - Souhaite une compensation financière, ainsi que la garantie du maintien des 10 à 12 trains par heure et par sens du RER B en cas de perturbation. Le lien piétonnier gare du Nord -gare de l'Est est nécessaire pour éviter l'usage du taxi ou de la voiture particulière à la gare de l'Est. Nécessité de communiquer pour les travaux et de compensations financières suite aux gênes qu'ils occasionneront.

•••

**Courrier 11 - 1** - M. Francis DUBRAC, 93000 BOBIGNY

Complète les observations 3 Registre DUP de ST-DENIS et 4 Registre Impact de ST-DENIS.

- l'amélioration de la desserte de Roissy est "appréciable" .
- Craintes d'une amélioration insuffisante du RER B en regard des besoins (Plages horaires, horaires de nuit...).

**Courrier 11 - 2** - Tarif élevé et élitiste en regard du RER B qui de surcroît par l'arrivée en Gare du Nord facilite les correspondances avec une tarification bien moindre.

Le parcours direct du CDGE empêche d'apprécier le Parc des Expositions internationales de Villepinte, Paris Nord 2, la Plaine ST-DENIS, le Stade de France, la Basilique de ST-DENIS ce qui va à l'encontre J3127du rééquilibrage Est -Ouest souhaité pour ce secteur.

Demande d'au moins deux arrêts sans que soit remis en cause le caractère "Express" pour permettre des retombées en matière économique et d'emplois.

•••

**Courrier 12 - 1** - M. Jean -Pierre BONTOUX, 77290 MITRY-MORY

Imprimé mairie Mitry : moderniser RER B avant CDG Express, y compris gare du Nord et Châtelet.

**Courrier 12 - 2** - Faire des études sur les besoins de CDG. Magenta est excentré pour le tourisme et les affaires.

•••

**Courrier 13 - 1** - M. BRANCAZ, 93340 LE RAINCY

Observations notées aussi sur le Registre UP du RaincyLe CDGE va diminuer la capacité du RER B.

Le confort des voitures du RER B n'a pas suivi les besoins depuis les années 1970.

L'accent n'est pas mis sur le nombre de voyageurs du RER B en regard des estimations pour le CDGE.

**Courrier 13 - 2** - Le temps de parcours du CDGE par rapport à celui du RER B sur un Paris à Roissy, ou l'inverse est rendu équivalent compte -tenu qu'à celui du CDGE il convient d'ajouter la liaison entre la Gare de l'est et la Gare du Nord.

- La CDGE en privant le réseau RER B Nord + de deux voies va accroître les difficultés sur ce dernier.

- Crainte que les 20 minutes de trajet ne puissent être régulièrement respectées.

- Le gain de temps (minime) par le CDGE va entraîner des pertes de temps corrélatives sur le RER B pour des voyageurs bien plus nombreux.

- Remarques sur le RER B Nord + (confort système d'arrêt...).

- Remarques sur l'investissement comparé entre CDGE et RER B Nord +

- Moderniser le RER B et voir -après - si le CDGE se justifie.

•••

**Courrier 14 - 1** - Mme Geneviève ROY, 75002 PARIS

Desserte indispensable qui contribue à l'attractivité de la région.

**Courrier 14 - 2** - Suggestion de connecter le CDG Express au RER E à prolonger pour relier la gare de l'Est à La Défense.

**Courrier 14 - 3** - La qualité de la liaison est dépendante de l'aménagement des deux terminus CDG Express et RER E, notamment d'une connexion quai à quai. Il faut aussi envisager à terme un prolongement jusqu'à Hausmann Saint -Lazare, voire de La Défense.

**Courrier 14 - 4** - étudier une connexion entre Paris -Nord Villepinte et le CDG Express pour desservir l'extension du parc d'expositions de Paris -Nord Villepinte et la future zone d'activités internationales de Tremblay.

**Courrier 14 - 5** - création d'un grand pôle unique reliant les gares de l'Est et RER Magenta ainsi que la gare du Nord.

•••

**Courrier 15 - 1** - Mme Sophie MARAIN, 93210 LA PLAINE ST-DENIS

Pétition originale des sociétés et associations concernées avec indication des effectifs.

Son Association regroupe une vingtaine d'entreprises représentant plus de 12000 salariés.

Utilité Publique du CDGE subordonnée à l'arrêt en Plaine Stade de France.

•••

**Courrier 16 - 1** - Hubert & Dominique LEFRANÇOIS, URBARAIL, 74000 ANNECY

Proposent d'augmenter la vitesse de CDG Express par un grand virage coupant Mitry le Neuf, ainsi que diverses solutions pour améliorer le projet : liaison directe vers Orly par Grande ceinture, spécialisation de la gare du Nord pour le TGV (arrivée TGV Est par interconnexion Est et lien avec ligne de Soissons) et de la gare de l'Est pour les TER (par virgule), interconnexion nord par Maffliers.

•••

**Courrier 17 - 1** - Mme Dominique VOYNET, 75291 PARIS CEDEX 06

Courrier envoyé aussi par courrier électronique, traité à ce niveau.

•••

**Courrier 18 - 1** - M. Marc HENRION, 75208 PARIS CEDEX 16

Présentation très détaillée et chiffrée avec photos de CAP 18 (19 pages plus le Cahier des prescriptions techniques et architecturales du centre d'activités), et des dégâts que pourraient entraîner le projet. Demande de concertation.

**Courrier 18 - 2** - Les risques et nuisances physiques : affaissements, vibrations, bruits... et leurs conséquences économiques possibles sur la zone d'activités.

**Courrier 18 - 3** - Les risques sanitaires pour les personnes qui travaillent à CAP 18 dus à la pollution du site notamment lors de l'enlèvement des déchets et dont l'étude d'impact ne parle pas, ce sont autant de risques économiques pour CAP 18 (pertes de loctaires).

**Courrier 18 - 4** - Modalités de démolition du bâtiment 5 Ouest ?

•••

**Courrier 19 - 1** - M. Thierry JACQUILLAT, 75008 PARIS

Avis favorable pour le projet, lettre accompagnée d'un dossier de présentation de l'organisme.

**Courrier 19 - 2** - Terminus à la gare Hausmann -Saint -Lazare.

**Courrier 19 3** - Prolongement de la ligne E du RER de la gare Hausmann -Saint -Lazare à La Défense.

•••

**Courrier 20 - 1** - Association AUT Association des usagers des Transports FNAUT Ile de France, 75014 PARIS

Favorable au projet avec quelques réserves.

Garantir que seul le concessionnaire assurera le risque financier.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

**Courrier 20 - 2** - Engagement d'une liaison piétonne mécanisée et souterraine en Gare de l'Est et Gare du Nord.

**Courrier 20 - 3** - S'assurer que les infrastructures du CDGE respecteront le gabarit international UIC.

**Courrier 21 - 1** - Institut National des Hautes Etudes de Sécurité (INHES), 93210 LA PLAINE ST-DENIS

Demande un arrêt des trains CDG Express à la Plaine Stade de France.

•••

**Courrier 22 - 1** - M. Le Maire de la Courneuve, Vice -Président de Plaine Commune, 93120 LA COURNEUVE

Rédaction identique à celle de la lettre 5.

•••

**Courrier 23 - 1** - M. François GERIN, 93200 ST-DENIS

Intéressé par le projet CDGE car utilisateur de l'aéroport de Roissy.

Considère que ce système de transport est efficace et non polluant.

Conditionne l'utilité Publique du projet à un arrêt à la station "Plaine Commune" .

•••

**Courrier 24 - 1** - AUDE Ass. des utilisateurs de La Défense, 92030 LA DÉFENSE

Indispensable que CDG Express emprunte le tunnel du RER E pour desservir les pôles gare du Nord, Haussmann -St Lazare et La Défense. Prendre des mesures conservatoires.

•••

**Courrier 25 - 1** - M. Bernard PIOT, 77290 MITRY-MORY

Attestation déjà jointe à l'observation 7 du registre Impact de Mitry-Mory.

•••

**Courrier 26 - 1** - M. Bernard BLED, 92030 LA DÉFENSE

Indispensable que CDG Express emprunte le tunnel du RER E pour desservir les pôles gare du Nord, Haussmann -St Lazare et La Défense. Prendre des mesures conservatoires.

•••

**Courrier 27 - 1** - M. Vincent EBLÉ, 77000 MELUN

Priorité modernisation RER B. Souhaite des engagements sur maintien des circulation en cas de perturbations. Rien sur le coût et la localisation des protections phoniques. Concertation nécessaire pour ouvrages RD 84 et 9.

**Courrier 27 - 2** - Rien sur le coût et la localisation des protections phoniques. Concertation nécessaire pour ouvrages RD 84 et 9.

•••

**Courrier 28 - 1** - M. Daniel HANNOTIAUX, 75013 PARIS

Rappelle des résultats du débat public

**Courrier 28 - 2** - L'augmentation du trafic aérien n'est pas garantie.

**Courrier 28 - 3** - Pas de cahier des charges pour le concessionnaire ni d'information sur ce qui se passera si ce n'est pas rentable

**Courrier 28 - 4** - Choix de la gare de l'Est mauvais, envisager un prolongement vers Eole et en attendant aménager la circulation piéton entre les gares de l'est et du nord.

**Courrier 28 - 5** - Demande que les infrastructures soient compatibles avec le réseau RFF

**Courrier 28 - 6** - Le traité de concession doit indiquer les modalités de circulation des autres trains sur les voies CDG Express.

**Courrier 28 - 7** - Maintien de la gare de la Chapelle -Charbons.

**Courrier 28 - 8** - Billets à tarifs aménagés pour les salariés de l'aéroport et les riverains de Roissy

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

**Courrier 28 - 9** - Le traité de concession doit indiquer le mode d'indexation des billets et ne pas imposer de contraintes au prix des autres modes de transport. Supprimer la surtaxe RER B au départ de Roissy.

**Courrier 28 - 10** - Doute sur la viabilité financière

**Courrier 28 - 11** - Il ne doit pas pénaliser l'exploitation du RER B+

•••

**Courrier 29 - 1** - M. Olivier TOUSSARD, 75886 PARIS CEDEX 18

Description de l'entreprise, chiffres d'affaires et problèmes que poseront les déménagements,

**Courrier 29 - 2** - Demande de déplacement du tracé pour épargner le bâtiment

•••

**Courrier 30 - 1** - M. le Maire d'Aubervilliers, 93300 AUBERVILLIERS

(Dito registre Impacts observation N°3)

Trois réserves :

Enfouissement à la Porte de la Chapelle.

**Courrier 30 - 2** - Suppression des Points Noirs Bruits et rénovation du Pont de Soissons.

**Courrier 30 - 3** - Le projet doit mieux prendre en compte le rééquilibrage en faveur du Nord -Est Parisien. Demande d'arrêt en Gare de la Plaine ST-DENIS.

•••

**Courrier 31 - 1** - Mme Françoise de PANAFIEU, 75196 PARIS RP

Préambule : rappel sur la desserte de Roissy, nécessité de créer une voie express dédiée

**Courrier 31 - 2** - Amélioration du RER B doit être préalable au CDG Express

**Courrier 31 - 3** - Raccorder à Eole

**Courrier 31 - 4** - Il ne doit pas pénaliser l'exploitation du RER B+ ni des tarifs pour laisser une concurrence totale entre les deux services.

**Courrier 31 - 5** - Tarifs préférentiels pour les habitués (salariés de Roissy par exemple)

**Courrier 31 - 6** - Amélioration indispensable de la liaison piétonne ente les deux gares Est et Nord

**Courrier 31 - 7** - Enfouissement au niveau de la Porte de la Chapelle

**Courrier 31 - 8** - Le projet ne doit pas compromettre l'utilisation de la gare de fret de la Chapelle - Charbon.

•••

**Courrier 32 - 1** - M. Gille POUX, 93120 LA COURNEUVE

Conteste l'abandon de l'enfouissement du CDG Express à la porte de la Chapelle

**Courrier 32 - 2** - Il n'est pas envisageable d'augmenter le nombre de trains tant que l'infrastructure ne satisfera pas aux seuils légaux de bruit diurne et nocturne.

**Courrier 32 - 3** - Demande un arrêt à la Plaine -ST-DENIS (base la demande sur une étude),

•••

**Courrier 33 - 1** - M. Claude GEWERC, 80000 AMIENS

Favorable au CDG Express car son arrivée en gare RER B dégage la gare de Roissy TGV et permet d'envisager de raccorder la région Picardie à Roissy pôle.

**Courrier 33 - 2** - Envisager un raccordement direct entre CDGE et le Paris-Laon et des relations directes Paris-Laon

●●●

### REGISTRE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

#### AUBERVILLIERS

**Observation DUP Aubervilliers 1 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN

Le volume de passages ne sera jamais suffisant pour être autonome au plan financier. (avec référence à HEATHROW)

**DUP Aubervilliers 1 - 2** - L'arrivée en Gare de l'Est est un "cul de sac" obligeant de joindre la Gare du Nord pour accéder aux réseaux du RER B ou E.

**DUP Aubervilliers 1 - 3** - Le prix du trajet (que l'association situe à 20 €) ne va intéresser qu'une clientèle "aisée".

L'offre coût -temps de parcours du RER B Nord + quand il sera opérationnel, avec une arrivée plus intéressante vers le Centre de Paris fait douter du succès économique du CDG Express.

L'association propose à la place du CDG Express une nouvelle branche du RER E qui soulagerait les changements du RER à Chatelet.

•••

**Observation DUP Aubervilliers 2 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN

Même texte que l'observation DUP Aubervilliers - 1

•••

**Observation DUP Aubervilliers 3 - 1** - M. BEAUDET, 93300 AUBERVILLIERS

Formule trois réserves :

Enfouissement à la Porte de la Chapelle.

**DUP Aubervilliers 3 - 2** - Suppression des points noirs bruits et rénovation du Pont de Soissons.

**DUP Aubervilliers 3 3** - Le projet doit mieux prendre en compte le rééquilibrage en faveur du Nord -Est Parisien.

Demande d'arrêt en Gare de la Plaine Saint Denis.

•••

#### **AULNAY-SOUS-BOIS**

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 1 - 1** - anonyme, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Etude d'impact p. 13 : 160 km/h de 5 à 24h, vibrations et bruit, donc mettre les voies en tunnel ou réduire la vitesse, sinon dépressions nerveuses, moins value immobilière. Ne pas oublier clinique d'Aulnay.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 2 - 1** - M. Michel SCHMIT, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Le projet ne laisse que 2 voies pour le trafic voyageurs, fret, trains Laon et maintenance.

**DUP Aulnay-sous-Bois 2 2** - Ce projet oblige à emprunter des omnibus à la queue leu leu. Gare aux incidents : voies de dégagement ?

**DUP Aulnay-sous-Bois 2 3** - Catégorie privilégiée.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 3 - 1** - M. André CUZON, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Pas d'annonce enquête sur journal municipal Oxygène, ni sur site Internet après 10 ans de débats publics et pétition de 2500 signatures. Villes voisines pas informées. Erreur dans affiche indiquant HdV alors que le dossier est au Centre administratif, bd. Félix Faure.

Signalera le 13 12 que le commissaire est arrivé à 10h25 au lieu de 9h, et que le délai pour la réunion publique du 18 12 est court pour un lieu non adapté à ceux qui vont subir des nuisances.

**DUP Aulnay-sous-Bois 3 2** - Projet impose de limiter RER aux 2 voies nord, transformé en métro lent bondé insuffisant pour les 30 000 voyageurs à Aulnay, face à un CDG Express vide sans arrêt. Ils arrêteront ces trains.

**DUP Aulnay-sous-Bois 3 3** - Ce projet dépossède le public quotidien d'un bien commun, les voies existantes. PLU Aulnay demande voies fret en plus, incompatibles avec CDG Express, sauf si souterrain.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 4 - 1** - M. Bruno DEFAIT, 93270 SEVRAN

Observations déposée à l'identique dans d'autres registres.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 5 - 1** - M. Didier KUNIAN, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS  
Enquête bâclée. Affiche peu visible. Rien sur site Internet mairie ni dans revue municipale Oxygène (qui avaient communiqué sur PLU). Rien dans communes voisines où habitants prennent le RER à Aulnay (20% des 140 000 usagers du RER B Paris Roissy).

**DUP Aulnay-sous-Bois 5 -2** - Demande d'amélioration de RER B nord

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 5 -3** - rejette ligne privée.

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 5 - 4** - Accord avec "Vivre sans CDG Express" et même proposition RER B -RER E.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 6 - 1** - Mme Françoise KUNIAN, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Il faut doubler le RER B en utilisant les voies prévues pour CDG Express.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 7 - 1** - M. Hervé SUAUDEAU, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS  
Non rentable.

**DUP Aulnay-sous-Bois 7 -2** - Discriminatoire.

Arrière pensée ségrégationniste, qui lèsera le contribuable.

**DUP Aulnay-sous-Bois 7 -3** - Abandon du département. Gare de l'Est absurde. Passage en force : projet retiré du SDRIF vu les problèmes ci -dessus.

**DUP Aulnay-sous-Bois 7 - 4** - Annonce dans Le Parisien VOLONTAIREMENT ILLISIBLE (sic) avec caractères minuscules malgré l'espace abondant entre les lignes et les caractères, par volonté de passer en force (copie de l'annonce jointe au registre).

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 8 - 1** - M. François PETITJEAN, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Elitiste.

**DUP Aulnay-sous-Bois 8 -2** - Mieux vaut créer une ligne comme branche du RER E. Projet amélioré par rapport à tunnel initial, mais reste un non sens humain, écologique et financier.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 9 - 1** - M. Alain AMÉDRO conseiller général, conseiller municipal, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS

Les députés UMP ont choisi le passage en force. Coût pharaonique (600 M€), somme qui serait mieux utilisée à améliorer les transports publics accessibles à tous, notamment en 93, territoire en mutation. Transports publics à 2 vitesses.

**DUP Aulnay-sous-Bois 9 -2** - Pas prévu pour les 85 000 employés de CDG mais interdira la réservation d'une voie aux taxis sur l'A1.

**DUP Aulnay-sous-Bois 9 -3** - Repose sur des prévisions surévaluées et contraire à la maîtrise du trafic aérien et à la lutte contre l'effet de serre. Pas viable sans subventions, au détriment d'autres projets plus utiles.

**DUP Aulnay-sous-Bois 9 -4** - Obère le développement de la Porte de La Chapelle si il n'y a pas de tunnel.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 10 - 1** – MM. André CUZON, Robert HALIFAX et Jean- Pierre POTO, 93470 COUBRON, et AULNAY-SOUS-BOIS

La levée de boucliers des usagers du RER B nord (pétition de 3000 signatures) a permis de faire prendre en compte le RER B, mais sa transformation en omnibus, ce qui va aggraver les conditions de transport. Ce projet sera un scandale lorsque les usagers le sauront.

**DUP Aulnay-sous-Bois 10 - 2** - Bruit.

Etude socio-économique indigente.

**DUP Aulnay-sous-Bois 10 - 3** - Rien sur l'avenir du transport aérien, ni sur prix futur des carburants, ni sur l'effet de serre dû à l'avion, ni sur un transport régional gratuit. Joint le dossier d'Environnement 93 lors du débat public organisé par la CNDP en 2005.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 11 - 1** - Mme PILLET, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS  
Manque d'information en ville et sur journal municipal. Risque de fonds publics dans projet. Ce projet est utile s'il permet à un grand nombre de personnes de mieux circuler.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 12 - 1** - MNLE 93, 93500 PANTIN  
Tract déposé dans la plupart des registres et déjà traité.

•••

**Observation DUP Aulnay-sous-Bois 13 - 1** - FARRAULT, 93600 AULNAY-SOUS-BOIS  
Pour le centre commercial de Roissy un arrêt sera créé sur RER. Pourquoi pas sur CDG Express à Aulnay, ce qui ne coûterait presque rien, réduirait le bruit en réduisant la vitesse et coûterait moins cher qu'un tunnel, tout en ne faisant perdre que 3 à 4 mn.  
**DUP Aulnay-sous-Bois 13 2** - réduirait le bruit

•••

#### **BLANC-MESNIL**

**Observation DUP Blanc-Mesnil 1 - 1** - Mme Anne -Marie DELMAS, 93150 BLANC-MESNIL  
Le RER B, surtout amélioré suffit, le CDG Express est inutile

**DUP Blanc-Mesnil 1 - 2** - Prévisions de trafic sur évaluées basées sur des augmentations de trafic aérien incompatibles avec la protection des riverains, l'augmentation des prix du pétrole et la lutte contre le changement climatique

**DUP Blanc-Mesnil 1 -3** - Il ne sera pas viable sans subventions publiques.

**DUP Blanc-Mesnil 1 -4** - Il faut accélérer la modernisation du RER B

•••

**Observation DUP Blanc-Mesnil 2 - 1** - Association Blanc-Mesnil Ecologie, 93150 LE BLANC-MESNIL

Projet élitiste (billet à 16€) qui ne répond pas aux besoins,

**DUP Blanc-Mesnil 2 - 2** - Il sera un obstacle pour les projets alternatifs : voie réservée sur l'A1 par exemple.

**DUP Blanc-Mesnil 2 - 3** - Le RER B+ rénové rendra l'aéroport accessible en 36 minutes en tous (attente plus trajet) et sera plus intéressant que le CDG Express,

**DUP Blanc-Mesnil 2 - 4** - Pas rentable et financé d'une façon ou d'une autre par les fonds publics.

•••

**Observation DUP Blanc-Mesnil 3 - 1** - Coût exorbitant pour une population restreinte

**DUP Blanc-Mesnil 3 -2** - Les habitants du 93 sont complètement exclus.

**DUP Blanc-Mesnil 3 -3** - Il suffit de réhabiliter le RER B, il est d'ailleurs inadmissible d'avoir laissé se dégrader la gare du Nord.

•••

**Observation DUP Blanc-Mesnil 4 - 1** - Comité départemental du Mouvement national de lutte pour l'environnement, 93500 PANTIN

Ce projet est une réponse à la demande ancienne de modernisation de la ligne B du RER, obtenue mais pour laquelle l'état n'a engagé que 68 millions sur les 500 nécessaires.

**DUP Blanc-Mesnil 4 - 2** - Le RER B est une souffrance pour les usagers et le projet de CDG Express apparaît comme une provocation.

**DUP Blanc-Mesnil 4 - 3** - Près de 200 millions de personnes empruntent par an le RER B contre 4 millions prévus pour le CDG Express

**DUP Blanc-Mesnil 4 -4** - En cas de déficit qui paiera ?

**DUP Blanc-Mesnil 4 - 5** - Comment vont s'intercaler les autres trains entre les CDG Express

•••

**LA COURNEUVE**

**Observation DUP La Courneuve 1 - 1** - Mme KOLASA, 93500 PANTIN

Priorité à l'amélioration du RER B.

**DUP La Courneuve 1 - 2** - Amélioration du fret ferroviaire au détriment de la Route.

•••

**Observation DUP La Courneuve 2 - 1** - M. Le Maire, 93120 LA COURNEUVE

Courrier annoncé mais non joint. Cf. lettre 22

•••

**Observation DUP La Courneuve 3 - 1** - Association "La Courneuve -environnement et MNLE 93, 93120 LA COURNEUVE

Le projet avantage les usagers ADP.

**DUP La Courneuve 3 - 2** - Succès économique incertain.

•••

**LE BOURGET**

**Observation DUP Le Bourget 1 - 1** - Mme KOLASA, 93350 LE BOURGET

Déjà traité par ailleurs.

•••

**Observation DUP Le Bourget 2 - 1** - M. PRELORENZO, 93350 LE BOURGET

Le projet est intéressant, nécessaire mais minimaliste.

•••

**LE MESNIL-AMELOT**

**Observation DUP Le Mesnil-Amelot 1 - 1** - M. Jean -Paul BUREAU, 77990 LE MESNIL-AMELOT

Porteur d'un projet agricole sur 40 ha en bordure de la future emprise de CDG Express dans le virage de Mitry-Mory : drainage des terres actuellement enclavées et inondées avec prise en compte de l'emprise CDG Express de 35 à 45 m. Le dépôt de matériel inerte permettra de retrouver un profil adapté à l'activité agricole aujourd'hui pénalisée par les infrastructures de transport. Demande de tenir compte des travaux de drainage et d'exhaussement rendus nécessaires par toutes ces infrastructures (dont celle de CDG Express) dans les compensations à accorder au propriétaire

•••

**SOUS-PRÉFECTURE LE RAINCY**

**Observation DUP Le Raincy 1 - 1** - M. BRANCAZ, 93340 LE RAINCY

Courrier identique à celui annexé au Registre (Courrier -13).

•••

**MITRY-MORY**

**Observation DUP Mitry-Mory 1 - 2** - M. Jean -Claude BRULOT, 77290 MITRY-MORY

Idem observation Impact Mitry-Mory - 1

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 2 - 1** - Mme Pascale LEMOIGNE, 77290 MITRY-MORY

Ce jour, 3 rangs de personnes sont restées sur le quai du RER B. Train Mitry suivi par un direct CDG : aux Halles, le wagon face à moi comptait 4 ou 5 personnes ; puis RER omnibus pour CDG. Il faut plus de trains pour les habitants.

**DUP Mitry-Mory 2 -2** - CDG Express, haut de gamme, ne sera pas rempli  
**DUP Mitry-Mory 2 -3** - CDG Express, haut de gamme, ne sera pas rempli  
**DUP Mitry-Mory 2 - 4** - bruit, vibrations pour riverains.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 3 - 1** - M. Bruno DEFAIT, 93270 SEVRAN  
Observations déposée à l'identique dans d'autres registres.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 4 -1** - M. Daniel MAUME, 77290  
Installé depuis 1973 à Mitry-Mory, a vu au début du RER B, 4 rames/h pour CDG, vides, puis remplacées par des semi -directes. Mieux vaut renforcer le RER B.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 5 - 1** - Mme Sylvie LETAILLEUR, 77290 MITRY-MORY  
RER B = fourgon à bestiaux.  
**DUP Mitry-Mory 5 -2** - CDG Express = transport à 2 vitesses

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 6 - 1** - M. Jean -Claude BRULOT, 77290 MITRY-MORY  
CDG Express n'est pas d'utilité publique si réservé à des usagers privés de CDG.  
**DUP Mitry-Mory 6 -2** - Joint propositions du conseil de quartier du 2 04 2005 : réserver des voitures du RER B pour passagers aériens, 2 voies nouvelles = coupure renforcée à Mitry  
**DUP Mitry-Mory 6 -3** - CDG Express retardera le RER B, 160 km/h = autres trains sur voies de garage + bruit.  
**DUP Mitry-Mory 6 -4** - Ne dissuadera pas l'usage du taxi, cher (argent préférable sur RER B), mieux vaut doubler le tunnel du RER B/D.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 7 - 1** - Mme Irène VASSEUR, 77290 MITRY-MORY  
Les 45 M passagers RER B sont prioritaires sur les 7,5 M de CDG Express. Moins cher d'améliorer le RER B.  
**DUP Mitry-Mory 7 -2** - Bruit, danger à 140 km/h  
**DUP Mitry-Mory 7 -3** - Terres agricoles supprimées, chemins coupés

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 8 - 1** - M., Mme Freddy BERTIN, Mireille MUNIER, 77290 MITRY-MORY  
CDG Express n'apportera rien aux problèmes du RER B.  
**DUP Mitry-Mory 8 -2** - Bruit : faire murs antibruit

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 9 - 1** - M. Gilbert LEMOIGNE, 77290 MITRY-MORY  
Trains omnibus moins rapides que RER B  
**DUP Mitry-Mory 9 - 2** - quid en cas d'incident (pas de voie de doublement) ?  
**DUP Mitry-Mory 9 - 3** - Trains CDG remplis à 20 ou 30 %. Veut service public de qualité

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 10 - 1** - M. Gérard BERTIN, 77290 MITRY-MORY  
Des trains à 140 km/h passant le long de quais bondés = danger  
**DUP Mitry-Mory 10 - 2** - comment faire passer aussi les TER et le fret ?  
**DUP Mitry-Mory 10 - 3** - Le RER B ne sera plus "express" .  
**DUP Mitry-Mory 10 - 4** - CDG Express existe déjà !

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 11 - 1** - Mme Françoise BONTOUX, 77290 MITRY-MORY  
Faire rouler des trains à 140 km/h à côté RER transformé en métro est dangereux.  
**DUP Mitry-Mory 11 2** - Gare de l'Est = cul de sac.  
**DUP Mitry-Mory 11 3** - Injustes pour RER B qui verra son temps de trajet augmenter

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 12 - 1** - Zahra SULPICE, 77290 MITRY-MORY  
Soutient le maire de Mitry. Demande un RER B qui fonctionne.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 13 - 1** - M. Thierry PIOT, 77290 MITRY-MORY  
Agriculteur : rétablir les drainages et l'accès aux parcelles, attribuer le chemin parallèle aux voies, lutter contre les lapins. Il entame sa 7e ou 8e expropriation à Mitry ; pour le carré qu'il exploite, ce sera la 3e fois depuis le remembrement : demande à céder son emprise totale, pour ne pas être à la fois "tout agricole" et passage de toutes les servitudes

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 14 - 1** - Mme Lucie PIOT, 77290 MITRY-MORY  
Idem obs. 3 du registre Impacts de Mitry-Mory.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 15 - 1** - Mme et M. Jean -Jacques PIOT, 60 SENLIS  
Idem obs. 4 du registre Impacts de Mitry-Mory

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 16 - 1** - M. Daniel VERHEYE, 77290 MITRY-MORY  
Liaison sans intérêt, qui coûtera en impôts.  
•**DUP Mitry-Mory 16 - 2** - Réserve à une minorité

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 17 - 1** - M. Guy AGOUYIN, 77290 MITRY-MORY  
Incohérence du projet : 5 mn de gagnées pour 2h d'attente de l'avion, prix élevé.  
**DUP Mitry-Mory 17 - 2** - nuisances (murs antibruit, tunnel).  
**1DUP Mitry-Mory 17 - 3** - contraire au Grenelle, car défavorise le fret  
**1DUP Mitry-Mory 17 - 4** - Moderniser RER B

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 18 - 1** - Mme Josyane HAZANE, 77290 MITRY-MORY  
Projet non rentable  
**1DUP Mitry-Mory 18 - 2** - Améliorer RER B  
•**DUP Mitry-Mory 18 - 3** - RER B est déjà la liaison Paris -CDG

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 19 - 1** - M. Fabien VERHEYE, 77290 MITRY-MORY  
Inaccessible aux porteurs de Carte Orange, profits privés.  
**DUP Mitry-Mory 19 - 2** - Impacts sur l'environnement.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 20 - 1** - Mme et M. François PAGAT, 77290 MITRY-MORY  
Réserve à une élite, sans intérêt pour Mitry

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 21 - 1** - M. Gilles VERGNIAUD, 77290 MITRY-MORY  
Quelques minutes de gain alors qu'il faut arriver 2h avant vol. Cher (16 €).  
**DUP Mitry-Mory 21 2** - il faut rénover le RER B  
**DUP Mitry-Mory 21 3** - murs antibruit

**DUP Mitry-Mory 21 4** - une étude environnementale sur paysage et circulation agricole ; préserver le chemin pédestre de notre belle plaine

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 22 - 1** - M. Noël FRABOULET, maire honoraire, 77290 MITRY-MORY

Conseiller général de Mitry, retraité SNCF : soutient la lettre du maire, Mme Corinne Dumont du 29 11 07 (politique à 2 vitesses, CDG Express ne répond pas à l'intérêt général et aura de lourdes conséquences sur RER B)

**DUP Mitry-Mory 22 - 2** - RER B largement suffisant avec 2 trains dont un direct tous les quarts d'heure ; presque vides alors que CDG Express ne drainera que la gare de l'Est.

**DUP Mitry-Mory 22 - 3** - CDG Express ne drainera que la gare de l'Est.

Faire tunnel Châtelet et ligne CDG -Torcy -Sénart, 53 km, réclamée depuis le projet d'interconnexion TGV Nord -Sud

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 23 - 1** - Mme et M. CORINTI, 77290 MITRY-MORY

Rénovation RER B impérative

**DUP Mitry-Mory 23 - 2** - mais créerait une perte de temps pour Mitryens pour faire gagner 10 mn à des passagers aériens occasionnels. En cas d'incident, quelle convention d'utilisation des voies ferrées ?

**DUP Mitry-Mory 23 - 3** - Mesurer nuisances actuelles avec garantie d'aucune augmentation ou mesures efficaces.

Les Mitryens continueront à aller en voiture à CDG, rien contre la pollution de l'A104.

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 24 - 1** - M. Bernard PIOT, 77290 MITRY-MORY

Idem obs. 7 du registre Impacts de Mitry-Mory

•••

**Observation DUP Mitry-Mory 25 - 1** - Conseil municipal Mitry-Mory, 77290 MITRY-MORY

Délibération du 20 décembre : avis défavorable unanime

•••

#### **PRÉFECTURE PARIS**

**Observation DUP Paris 1 - 1** - M. Stéphane GUÉROULT, 75018 PARIS

Dépôt du courrier de M. Henrion président de Foncière Europe Logistique, répertorié sous le Courrier -18.

•••

#### **PARIS 10<sup>ME</sup>**

**Observation DUP Paris 10<sup>ME</sup> 2 - 1** - M. Gérard Prelovenzo, 75010 PARIS

Demande l'adresse du site où est accessible le dossier.

•••

**Observation DUP Paris 10<sup>E</sup> 3 - 1** - 5 élus verts du 10<sup>e</sup>, 75010 PARIS

Le CDG Express amènerait plusieurs milliers de voitures à la gare de l'Est et donc un surplus de pollutions et de circulation contradictoire avec les intérêts des habitants du 10<sup>me</sup>.

**DUP Paris 10<sup>E</sup> 3 - 2** - Le CDG Express ne répond pas aux lacunes de transport en commun alors que la priorité serait de créer un métro de rocade reliant les communes de banlieue.

**DUP Paris 10<sup>E</sup> 3 - 3** - Trafic aéroportuaire surestimé notamment en raison des engagements du SDRIF sur la limitation du trafic aérien, le projet ne fonctionnera pas sans argent public.

**DUP Paris 10<sup>E</sup> 3 -4** - Projet élitiste.

**DUP Paris 10<sup>E</sup> 3 -4** - Améliorer le RER B à la place.

•••

**Observation DUP Paris 10<sup>E</sup> 4 - 1** - M. Gille ROUX, 75010 PARIS  
Pas d'utilité publique.

•••

**Observation DUP Paris 10<sup>E</sup> 5 - 1** - anonyme  
Voie réservé sur l'A1,

•••

**PARIS 18<sup>ME</sup>**

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 1** - M. Jacques GAUTHIER, 75019 PARIS  
Dossier sur l'utilité publique de CDG Express.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 2** - Les travaux porte de la Chapelle

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 3** - Le raccordement de l'Evangile.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 4** - La gare de la Chapelle Charbons

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 5** - Dépollution de cap 18.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 6** - Solution alternative : terminus au niveau des entrepôts McDonald reliant Pont Cardinet à Pont de Flandre prolongé ensuite.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 2 - 1** - ? 75018 PARIS  
D'accord.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 3 - 1** - M. Wilfrid DELEBECQUE, 75018 PARIS  
D'accord mais accessible à tout usager

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 3 - 2** - Priorité à la rénovation du RER B.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 3 - 3** - Enfouissement au niveau de la Porte de la Chapelle et aménagement de la porte.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 3 4** - Réserver une voie express sur l'A1.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 4 -1** - M. Witold MARKIEWICZ, 75019 PARIS  
Favorables mais regrette l'absence de réunion publique en 2006.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 4 - 2** - Les viaducs ont un aspect patrimonial et font partie de l'histoire, le coût de l'enfouissement est prohibitif.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 4 -3** - Faire une station -bis à porte de la Chapelle

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 5 -1** - M. Jacques GAUTHIER, 75019 PARIS

Note annexée à la remarque sur le registre répond aux réserves formulées par la maire du 18<sup>ME</sup>.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 5 - 2** - CAP 18

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 5 - 3** - La petite ceinture, une chance pour Paris

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 6 - 1** - M. Pablo MONTAÑÉS ALDAZ, 75018 PARIS

Accessibilité laisse à désirer car la ligne emprunte des voies déjà saturées et très peu équipées, le terminus à la gare de l'Est n'est pas attractif.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 6 - 2** - Le prix est un obstacle au succès du projet.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 6 - 3** - Crainte que le RER B ne disparaisse pour donner aux concessionnaires du CDG Express de quoi payer l'investissement.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 6 - 4** - Elle devrait démarrer au niveau de la Chapelle viaducs SNCF. Il faut créer une gare commune CDG Express et RER B et D.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 1** - M. Daniel VAILLANT, 75887 PARIS CEDEX 18

Regrette l'absence de consultation de l'arrondissement sur le tracé et qu'il n'y ait qu'une permanence. Demande une réunion publique.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 2** - Priorité à la rénovation du RER B.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 3** - Enfouissement impératif au niveau de la Porte de la Chapelle : prévu lors de la candidature aux JO.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 4** - Le CDG Express va renforcer les nuisances dans ce secteur déjà traversé par le Bvd Ney, le périphérique et le réseau ferré Nord.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 5** - Projet en totale contradiction avec le projet d'aménagement Paris Nord -Est et faire de la porte de la Chapelle un centre urbain en améliorant la continuité urbaine avec ST-DENIS.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 6** - L'enfouissement de l'avenue Charles -e -Gaulle est envisagé à Neuilly -sur -Seine, il est incompréhensible que les habitants des quartiers populaires n'aient pas les mêmes égards.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 7** - Prolongation envisagée du CDG Express vers La Défense.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 1** - Mme Danielle FOURNIER, 75877 PARIS CEDEX 18

Opposition au projet car fait l'impasse la contribution du transport aérien sur le réchauffement climatique.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 2** - Coût élevé et rentabilité basée sur des prévisions de trafic sur évaluées notamment augmentation du trafic aérien incompatibles avec la protection des riverains et l'augmentation du prix du pétrole.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 3** - La rénovation du RER B est prioritaire

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 4** - Instauration d'une politique de transport discriminatoire.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 5** - Nuit aux projets alternatifs (voie dédiée sur l'A1)

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 6** - Obère tout projet de requalification de la porte de la Chapelle

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 7** - Rend impossible le développement de la plate -forme de fret ferroviaire du nord -est parisien.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 1** - ? 75018 PARIS

Encourage le transport aérien très pollueur.

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 2** - Moins intéressant que le RER B dont l'amélioration serait plus économique

**DUP Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 3** - Pas démocratique.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 10 - 1** - Mme Siska PIÉRARD, 75018 PARIS

Enfouissement de la porte de la Chapelle car le projet ne tient pas compte des équipements futurs.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 11 - 1** - P. Lemarré, 75018 PARIS

Ignore les projets d'urbanisation des emprises SNCF du quartier et les projets d'aménagement de la porte de la Chapelle. La ligne aérienne condamnera définitivement une utilisation plus harmonieuse du quartier.

•••

**Observation DUP Paris 18<sup>ME</sup> 12 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN

Courrier envoyé aussi sur les autres registres.

•••

## **ST-DENIS**

**Observation DUP ST-DENIS 1 - 1** - Mme d'ARDAGNAC, 93200 ST-DENIS

Favorable au projet si arrêt à Plaine de France.

•••

**Observation DUP ST-DENIS 2 - 1** - M. VIG... (illisible), 93200 ST-DENIS  
Favorable au projet si arrêt à Plaine de France.

•••

**Observation DUP ST-DENIS 3 - 1** - M. Francis DUBRAC, 93200 ST-DENIS  
Favorable au projet si arrêt à Plaine de France. Sinon projet élitiste.

•••

**SEVRAN**

**Observation DUP Sevrans 1 - 1** - J. GUEUREUX, 93270 SEVRAN  
Rénovation du RER B, pas de CDG Express

•••

**Observation DUP Sevrans 2 - 1** - M. Michel RONDEAUX, 93270 SEVRAN  
Rénovation du RER B, pas de CDG Express

**DUP Sevrans 2 - 2** - le CDG Express dégradera la circulation du RER B

**DUP Sevrans 2 - 3** - Refuse le prix du biller à 16 ou 20€ et demande le respect des droits à la carte orange pour aller travailler à Roissy.

**DUP Sevrans 2 - 4** - L'intérêt général est sacrifié à un transport élitiste aux coûts pharaoniques.

**DUP Sevrans 2 - 5** - Pas de réponse à la question : qui paiera si ce n'est pas rentable ?

•••

**Observation DUP Sevrans 3 - 1** - M. Daniel FIRMIN, 93270 SEVRAN

Ce projet nécessaire pour le RER B est une illustration du caractère ségrégatif du développement inévitable des transports en commun.

**DUP Sevrans 3 - 2** - L'argent peut servir à rénover la ligne RER B existante.

**DUP Sevrans 3 - 3** - Le projet est très coûteux et se fera aux dépens de ce qui existe

•••

**Observation DUP Sevrans 4 - 1** - , 93270 SEVRAN

Gouffre financier, pas rentable.

•**DUP Sevrans 4 - 2** - Le RER B va à Roissy, les voyageurs y circulent dans des conditions inhumaines.

•••

**Observation DUP Sevrans 5 - 1** - M. MONTEYNE -MANSOUR, 93270 SEVRAN

La majorité de la population a refusé le projet dans le référendum de 2005;

**DUP Sevrans 5 - 2** - Refus de ce projet pharaonique destiné à servir des intérêts particuliers.

**DUP Sevrans 5 - 3** - Pourquoi le RER B n'a pas été amélioré ?

**DUP Sevrans 5 - 4** - Il n'y a aucune volonté pour changer quoi que ce soit en faveur de la population locale.

•••

**Observation DUP Sevrans 6 - 1** - A. RONDEAU, 93270 SEVRAN

Amélioration du RER B : confort, sécurité, accès aux trains, la gare de Sevrans -Livry ouverte aux horaires de circulation des trains 7j/7.

**DUP Sevrans 6 - 2** - Le direct Roissy tous les quarts d'heures existe déjà mais est vide.

•••

**Observation DUP Sevrans 7 - 1** - ? 93270 SEVRAN

Amélioration du RER B.

•••

**Observation DUP Sevrans 8 - 1** - M. Bruno CANEPU, 93270 SEVRAN

C'est un projet élitiste qui ne sera pas rentable.

**DUP Sevrans 8 - 2** - Il serait légitime que les villes traversées soient indemnisées.

**DUP Sevrans 8 - 3** - Ce projet a été conçu pour éviter aux voyageurs de cotoyer les habitants de la Seine -ST-DENIS.

**DUP Sevrans 8 - 4** - Il faudrait un plan d'ensemble pour améliorer les liaisons et transports et pas au coup par coup.

•••

**Observation DUP Sevrans 9 - 1** - M. Paul FRANEY, 93320 LES PAVILLONS SOUS BOIS  
Liaison élitiste, l'amélioration du RER B est préférable.

•••

**Observation DUP Sevrans 10 - 1** - illisible, 93270 SEVRAN  
Faites des travaux sur le RER B

•••

**Observation DUP Sevrans 11 - 1** - G. KOKOSKA, 93270 SEVRAN  
Le direct Roissy tous les quarts d'heures existe déjà mais est vide.

**DUP Sevrans 11 - 2** - Amélioration du RER B préférable.

•••

**Observation DUP Sevrans 12 - 1** - ? 93270 SEVRAN  
Avant toute chose, amélioration du RER B.

•••

**Observation DUP Sevrans 13 - 1** - Mme Simonne PARDI et Aurélia FERNANDEZ, 93270 SEVRAN  
Il y a déjà un direct tous les quarts d'heure.

**DUP Sevrans 13 - 2** - Comment cette ligne évitera-t-elle les retards sur le RER B si la ligne est bloquée ?

**DUP Sevrans 13 - 3** - Beaucoup moins pratique pour les voyageurs, terminus gare de l'Est moins desservi que la gare du Nord.

**DUP Sevrans 13 - 4** - Les moyens pour améliorer le RER B : doubler le tunnel entre les Halles et la gare du Nord et doubler les terminus de Roissy et Mitry afin qu'un train en panne ne gêne pas les autres.

•••

**Observation DUP Sevrans 14 - 1** - ? 93270 SEVRAN

Nous exigeons rapidement la modernisation de la ligne RER B conformément aux promesses faites.

**DUP Sevrans 14 - 2** - Il est plus urgent de réaliser le CDG Express sous d'autres formes ouvert à tous les salariés travaillant sur Roissy.

**DUP Sevrans 15 - 1** - ? 93270 SEVRAN

Améliorer plutôt le RER B

•••

**Observation DUP Sevrans 16 - 1** - M. Georges BINDER, 93270 SEVRAN

C'est plus de nuisance pour les riverains.

**DUP Sevrans 16 - 2** - Ce projet signifie : abandon de la construction du tunnel Châtelet -Gare du Nord, allongement de la durée des transports sur la ligne RER B,

L'amélioration du RER B est un besoin impératif.

**DUP Sevrans 16 - 3** - La mobilisation des deux voies du TER par le CDG Express empêchera le nécessaire développement du fret ferroviaire.

•••

**Observation DUP Sevrans 17 - 1** - Conseil municipal, 93270 SEVRAN

Le CDG Express va à l'encontre des recommandations édictées dans le PLU. Comment limiter les nuisances sonores sans aucune mesure de protection quand on accepte un niveau de bruit équivalent à celui d'une rocade urbaine à 70.000 véhicules par jour.

**DUP Sevrans 17 - 2** - Priorité d'investissement au RER B.

**DUP Sevrans 17 - 3** - Est-il concevable de financer par la seule vente de billets l'investissement nécessaire à la réalisation du CDG Express alors qu'il est impossible de trouver les crédits nécessaires à la rénovation du RER B ?

**DUP Sevrans 17 - 4** - C'est un chantage où l'amélioration du RER B est liée à la réalisation du CDG Express. Le projet d'amélioration du RER B est un projet en soi chaque jour les passagers sont confrontés à des difficultés de trafic.

•••

**TREMBLAY -EN -FRANCE**

**Observation DUP Tremblay 1 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN  
Courrier envoyé aussi sur les autres registres.

•••

**Observation DUP Tremblay 2 - 1** - René et Rachel PILLET, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE  
Ne répond pas aux attentes de la population, priorité à la rénovation du RER B.

**DUP Tremblay 2 - 2** - Les trains directs vers Roissy au départ de la gare du Nord sont quasiment vides, doute de Rentabilité Orly.

**DUP Tremblay 2 3** - Pure opération de prestige qui n'apporte rien aux habitants de la Seine -ST-DENIS.

•••

**Observation DUP Tremblay 3 -1** - M. Jean -Marie BATY, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE  
Le gouvernement veut passer en force un projet qui risque d'être déficitaire.

**DUP Tremblay 3 - 2** - Urgence de rénover le RER B.

**DUP Tremblay 3 3** - Choix discriminatoire en faveur d'une minorité fortunée. Il faut investir dans le service pour assurer un transport sécurisé, de qualité et à un coût compétitif.

•••

**Observation DUP Tremblay 4 -1** - Association MNLE, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE  
CDG Express n'améliorera pas les conditions de transports de usagers de la ligne B qui attendent une rénovation.

**DUP Tremblay 4 - 2** - Ce sera un transport privé utilisant des voies publiques, qui paiera en cas de déficit ? Financement obscur.

**DUP Tremblay 4 - 3** - Les TER et le fret pourra -il s'intercaler entre les CDG Express ?

**DUP Tremblay 4 - 4** - Exigeons modernisation du RER B.

**DUP Tremblay 4 - 5** - Le projet doit se réaliser sous d'autres formes dans le service public SNCF et ouvert à tous

•••

**Observation DUP Tremblay 5 - 1** - M. Henri LACAUTTE, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE  
Priorité à la rénovation du RER B.

**DUP Tremblay 5 - 2** - Démocratie bafouée, on demande l'avis des gens (débat public) et ensuite l'état fait un choix opposé.

•••

**Observation DUP Tremblay 6 -1** - M. Jean DAVID, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE  
Nuisances supplémentaires : bruits dues aux trains à grande vitesse et au fret qui roulera la nuit.

**DUP Tremblay 6 - 2** - L'état participera aux déficit probable du CDG Express.

**DUP Tremblay 6 -3** - Cette réalisation se fera au détriment de l'amélioration du RER B.

**DUP Tremblay 6 -4** - Ne dessert pas le centre d'affaires de Villepinte.

•••

**VILLEPARISIS**

**Observation DUP Villeparisis 1 - 1** - M. Jacques DESPLANCHES, 77270 VILLEPARISIS  
idem observation 1 du registre Environnement de Villeparisis.

•••

**Observation DUP Villeparisis 2 - 1** - Mme Sandra OLEJNIEZAK, 77270 VILLEPARISIS  
idem observation 2 du registre Environnement de Villeparisis.

•••

**Observation DUP Villeparisis 3 - 1** - M. Philippe PELLETIER, 77270 VILLEPARISIS  
Etude d'impact fautive sur le bruit (Annexe planche 35) : fréquence supérieure au RER B et fret déplacé la nuit = + de bruit.

**DUP Villeparisis 3 -2** - Projet non rentable à 600 M€(voir Orlyval).

**DUP Villeparisis 3 - 3** - Quelle société privée va financer ce projet non rentable à 600 M€(voir Orlyval).

**DUP Villeparisis 3 - 4** - Moins cher d'améliorer RER B.

•••

**Observation DUP Villeparisis 4 - 1** - Mme et M. Bernard BAUWENS, 77270 VILLEPARISIS  
Supprimer la voie unique entre Mitry et Villeparisis (on n'est pas en Inde). Faire RER B direct avec avion peint en gros et des employés pour renseigner les passagers et la police pour la sécurité = emplois.

**DUP Villeparisis 4 - 2** - Gare de l'Est n'a pas d'hôtels et restaurant et il faut reprendre le métro.

**DUP Villeparisis 4 - 3** - 640 M€pour éviter le mélange des races dans les trains.

•••

**REGISTRES ÉTUDES D'IMPACT**

**AUBERVILLIERS**

**Observation Impact Aubervilliers 1 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN  
Même texte que l'observation DUP Aubervilliers - 1

•••

**Observation Impact Aubervilliers 2 - 1** - M. BEAUDET, 93300 AUBERVILLIERS  
Même texte que les remarques N°DUP Aubervilliers - 3

•••

**AULNAY-SOUS-BOIS**

**Observation Impact Aulnay-sous-Bois 1 - 1** - M. Michel Becker, 93600 AULNAY SOUS BOIS  
Aimerait savoir si des murs antibruit sont prévus face à sa maison (photos jointes)

•••

**Observation Impact Aulnay-sous-Bois 2 - 1** - M. Bruno DEFAIT, 93270 SEVRAN  
Même intervenant qu'obs. 4 du registre DUP d'Aulnay. Vitesse des trains de fret démarrant au Bourget doit être augmentée pour s'insérer dans CDG Express. Bruit. Murs antibruit ?

•••

**Observation Impact Aulnay-sous-Bois 3 - 1** - M. Philippe GAUTIER, 93600 AULNAY SOUS BOIS  
152 CDG Express/jour à 160 km/h + fret nuit de 30 à 60 km/h + TER de 120 à 140 km/h. Murs antibruit comme sur autoroutes

•••

**Observation Impact Aulnay-sous-Bois 4 - 1** - M. François PONTJEAN, 93600 AULNAY SOUS BOIS

Impact de l'augmentation inéluctable de la vitesse sur le fret ?

•••

**Observation Impact Aulnay-sous-Bois 5 - 1** - M. Alain AMÉDRO, 93500 PANTIN

Les automobilistes ne passeront pas au train, bruit riverains, nécessité d'une agriculture peu éloignée.

•••

**BLANC-MESNIL**

**Observation Impact Blanc-Mesnil 1 - 1** - 93150 DRANCY

Habitants à 200m de la gare de triage de Drancy, demande de murs anti -bruits.

•••

**Observation Impact Blanc-Mesnil 2 - 1** - 93150 BLANC-MESNIL

Il est regrettable d'augmenter le bruit dans une zone volontairement défavorisée

**Impact Blanc-Mesnil 2 - 2** - Il faut un arrêt à la gare du Nord,

•••

**DRANCY**

**Observation Impact Drancy 1 - 1** - M. ELYOVICS, 93700 DRANCY

Le projet va engendrer des nuisances sonores supplémentaires. Il faut un mur antibruit.

•••

**LA COURNEUVE**

**Observation Impact La Courneuve 1 - 2** - Association "La Courneuve -environnement et MNLE 93, 93120 LA COURNEUVE

Dito registre utilité publique

•••

**Observation Impact La Courneuve 2 - 1** - M. Le Maire, 93120 LA COURNEUVE

Dito registre utilité publique

•••

**LE BOURGET**

**Observation Impact Le Bourget 1 - 1** - Mademoiselle BALASDENS, 93350 LE BOURGET

Projet augmentant le bruit et les vibrations engendrant des risques sur la Santé et des nuisances pendant les travaux.

•••

**Observation Impact Le Bourget 2 - 1** - Mme Suzanne KOLASA, 93350 LE BOURGET

Priorité à la ligne B du RER (dito registre UP).

•••

**Observation Impact Le Bourget 3 - 1** - M. PRELORENZO, 93350 LE BOURGET

Nécessité d'enfourer à la Porte de la Chapelle.

**Impact Le Bourget 3 - 2** - Voies dédiées indépendantes des voies utilisées par le RER B.

•••

**Observation Impact Le Bourget 4 - 1** - auteur non identifié, 93350 LE BOURGET

Liaisons inutile car sans arrêts.

**Impact Le Bourget 4 - 2** - Pourquoi la Gare de l'Est et pas la gare du Nord.

**Impact Le Bourget 4 - 3** - Soucis pour ce qui concerne le bruit.

•••

**Observation Impact Le Bourget 5 - 1** - M. EHLERS, 93350 LE BOURGET

Choix du terminus (Gare de l'Est) surprenant.

**Impact Le Bourget 5 - 2** - Rappel du projet SDRIF et schémas directeurs des RER B et D sur tunnel commun entre Chatelet et Gare du Nord.

L'évolution de la ligne D permettrait que cette dernière moins saturée accueille la CDGE rendant par ailleurs inutile un raccordement entre les deux gares.

Raccordement au RER E indispensable pour intégrer les quartiers des Affaires (Opéra, Maillot, La Défense).

**Impact Le Bourget 5 - 3** - Incompatibilité d'un passage par CAP 18 pour une liaison avec le réseau RER E.

**Impact Le Bourget 5 - 4** - Le terminus Gare de l'Est (comme Waterloo à Londres) ne devrait être qu'une solution d'attente.

**Impact Le Bourget 5 - 5** - Demande que le cahier des charges du concessionnaire du projet implique que les infrastructures ferroviaires soient au gabarit international UIC (compatible avec les différents trains possibles) et la signalisation au standard ERTMS (European Railways Traffic Management System), pour compatibilité avec les réseaux européens.

**Impact Le Bourget 5 - 6** - La Gare marchandises de la Chapelle Charbon doit conserver sa capacité à accueillir des trains complets de fret.

**Impact Le Bourget 5 - 7** - Revenir à l'enfouissement Porte de la Chapelle.

**Impact Le Bourget 5 - 8** - Garantir la liberté de tarification des autres services de voyageurs.

Suppression de la surtaxe STIF, augmentant le différentiel tarifaire avec le CDGE. (crainte que le concessionnaire n'exige une clause de maintien de surtaxe pour amoindrir ce différentiel).

**Impact Le Bourget 5 - 9** - Le remaniement du terminus du RER B Nord + à Roissy peut -il être affecté selon qu'à la suite on réalise ou pas le CDGE.

**Impact Le Bourget 5 - 10** - Le traitement des bagages peut -il être réalisé en Gare de l'Est ?

**Impact Le Bourget 5 - 11** - Quelles garanties les pouvoirs publics peuvent -ils apporter au concessionnaire au niveau pécuniaire ?

**Impact Le Bourget 5 - 12** - Pourquoi le dossier d'Enquête publique ne comporte -t -il pas le cahier des charges proposé aux candidats concessionnaires ?

Les tarifs pourront -ils présenter des préférentiels et comment seront -ils indexés ?

**Impact Le Bourget 5 - 13** - Sur Paris -Laon le CDGE sera -t -il prioritaire ?

Paiera -t -il une redevance à RFF.

Comment le CDGE serait -il prolongé vers Saint -Lazare et la Défense ?

...

**MITRY-MORY**

**Observation Impact Mitry-Mory 1 - 1** - M. Jean -Claude BRULOT, 77290 MITRY-MORY

Veut garder son privilège d'être à la campagne et pouvoir traverser la voie, par une passerelle avec pentes accessibles, à la place du passage à niveau piéton avant A104, situé dans une future zone verte (POS). Quelle largeur restera -t -il aux engins agricoles sur travées extrêmes du pont A104? Les murs de soutènement auront -ils une emprise sur terrains privés ?

**Impact Mitry-Mory 1 - 2** - Bruit : souhaite mur antibruit jusque gare Villeparisis, bruit minimisé par théorie, augmentation la nuit par trains de fret évincés le jour?

...

**Observation Impact Mitry-Mory 2 - 1** - M. Denis MOREAU, Mme HENNEGRAVE, 77290 MITRY-MORY

Souhaitent mur antibruit de gare de Villeparisis à Compans.

**Impact Mitry-Mory 2 - 2** - Veut engagements RER B nord+.

**-Impact Mitry-Mory 2 - 3** - Trains de Soissons en cas d'incident? Trains directs actuels moitié vides.

...

**Observation Impact Mitry-Mory 3 - 1** - Mme Lucie PIOT, 77290 MITRY-MORY

Sera expropriée de 10ha sur ses 50ha. Demandra expropriation de 100% de sa parcelle.

•••

**Observation Impact Mitry-Mory 4 - 1** - M. Jean -Jacques PIOT, 60300 SENLIS

Trop d'expropriations (A104, TGV, gazoduc, RER, ligne HT). La SNCF ne leur a toujours pas rétrocédé le chemin de désenclavement des parcelles, ni mis un grillage à lapins. Pas d'expropriation sans règlement de ces problèmes.

•••

**Observation Impact Mitry-Mory 5 - 1** - M. Antoine PIOT, 77290 MITRY-MORY

Trop d'expropriations (A104, TGV, gazoduc, RER, ligne HT). Tenir compte drainages, lapins, chemins agricoles, délaissés (gens du voyage, ordures, motos, quads), passages engins

•••

**Observation Impact Mitry-Mory 6 - 1** - M. Pierre CUYPERS, 77290 MITRY-MORY

10 ha Mme Piot expropriés = déstructuration parcellaire non limitée (P. 44 étude d'impact). Transférer propriété chemin désenclavement le long TGV avant travaux. Limiter le délaissé. Mettre grillage à lapins et limiter chardons sur emprises RFF. Pont sur Tremblay inutile : le ramener en 77 sur chemin Ass foncière remembrement Mitry. Rétablir drainages et irrigations (3 chez Hubert Garnier, 2 chez Antoine Piot. Rail sécurité et merlons de terre empêchent traversée RD9 : rétablir circulation agricole. Passage sous TGV sera inutile pour Mme Piot sauf si passage sous nouvelle voie. Avis défavorable pour la ponction de 25ha au total, pour 3e accès CDG (RER + TGV).

•••

**Observation Impact Mitry-Mory 7 - 1** - M. Bernard PIOT, 77290 MITRY-MORY

Avec CDG Express, Mitry-Mory aura perdu depuis 1962 38% de ses 2990 ha agricoles ! Prolonger tunnel après terrier pour éviter délaissé. Rétablir voies d'accès agricoles. Tenir compte du remembrement coûteux de 1986 pour indemnités. Rétablir drainage datant d'avant 1887 et lutter contre lapins. Favorable à CDG Express. Joint attestation Ass foncière remembrement Mitry - Compans: n'a jamais signé projets de convention et de PV de recollement concernant rétablissement de diverses voiries depuis expropriation TGV 1995

•••

**Observation Impact Mitry-Mory 8 - 1** - M. et Mme Henri KASZUBA, 77290 MITRY-MORY

Quelles mesures contre nuisances travaux et fonctionnement CDG Express : bruit surtout nuit extérieur intérieur maisons, vibrations, poussières, électromagnétisme ? TER+fret durant travaux. RER B en gare et CDG Express à 160 km/h.

•••

**PARIS 10<sup>ME</sup>**

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 1 - 1** - M. Gérard PRELOVENZO, 75010 PARIS

Demande l'adresse du site ou est accessible le dossier.

•••

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 2 - 1** - 75010 PARIS

Il n'y a rien sur l'aspect futur de l'environnement de la gare de l'Est.

•••

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 1** - M. Gilles ROUX, 75010 PARIS

Etude d'impact sur le 10me et la gare de l'Est très insuffisant : rien sur les taxis.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 2** - Le transport aérien n'est plus une priorité.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 3** - Améliorer les transports en commun existants.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 4** - Projet inintéressant s'il ne dessert que les aéroports de Roissy.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 5** - Créer une interconnexion avec les lignes RER tangentielles.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 6** - De vraies liaisons avec la gare du Nord

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 7** - Mise en valeur de la gare de l'Est et revoir l'ensemble des transports en commun de cette gare.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 8** - Au cours du débat public une "grand place" pour l'accueil des voyageurs avait été proposé, la mairie du 10<sup>me</sup> l'a laissé tomber.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 9** - Opposés à ce projet car le bd de Strasbourg est un repoussoir.

•••

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 1** - M. Denis BAUPIN, 75010 PARIS

Coût pharaonique de 600 millions d'euros.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 2** - Transport public à deux vitesses

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 3** - Ne répond pas au besoins des habitants de Seine -ST-DENIS et aux employés de Roissy et compromet les projets alternatifs de desserte de l'aéroport (voie dédiée sur l'A1 par exemple),

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 4** - Prévisions de trafic sur évaluées basées sur des augmentations de trafic aérien incompatibles avec la protection des riverains, le projet ne sera pas viable sans argent public.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 5** - Obère les travaux d'aménagement de la porte de la Chapelle car la voie n'y sera pas enfouie.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 6** - Augmentera les nuisances sonores à la porte de la Chappelle.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 7** - Développement de plates -formes de fret ferroviaire rendu impossible dans l'est parisien.

•••

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 5 - 1** - M. Jean -Claude CAVARD, 95331 DOMONT

Priorité absolue à la rénovation du RER B.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 5 - 2** - Le coût très élevé du projet bloque l'indispensable rénovation du RER D.

**Paris 10<sup>ME</sup> 5 - 3** - Suppression immédiate des vieux trains gris de banlieue qui circulent encore.

**Impact Paris 10<sup>ME</sup> 5 - 4** - Réaménagement de l'esplanade de la gare de l'Est et dex deux gare de l'Est et du Nord.

•••

**Observation Impact Paris 10<sup>ME</sup> 6 - 1 - 5** élus verts du 10<sup>me</sup>, 75010 PARIS

Remarques identiques à celles figurant dans le registre Déclaration d'utilité publique de Paris 10<sup>me</sup>, PLU Paris 10<sup>me</sup> - 5

•••

#### **PARIS 18<sup>ME</sup>**

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 1** - M. Jean -Claude DUFLO, 75018 PARIS

Favorable car la ligne électrifiée sera moins polluante que les motrices diesel.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 1 - 2** - Les partenaires étant RFF et SNCF, quel impact en cas de grève ?

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 2 - 1** - M. Sébastien GAULT, 75018 PARIS

Il faut absolument enfouir le CDG Express à la porte de la Chapelle

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 2 - 2** - La couverture dilinuerait les nuisances sonores

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 3 - 1** - M. Marcel POUSVAL, 75018 PARIS

Enfouissement impératif porte de la Chapelle.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 3 - 2** - Crainte des nuisances sonores tous les jours de 5h du matin à minuit sur les deux ponts métalliques.

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 4 - 1** - M. Francis POGU, 75018 PARIS

Il faut des dispositifs anti -bruit sur le tronçon de la Plaine -ST-DENIS

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 4 - 2** - Adjoindre une troisième voie réservée au seul fret qui ne peut que croître.

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 5 - 1** - Mme OLIVIER, 75018 PARIS

Elle ne doit pas se faire au détriment des autres projets de transport en commun.

• **Impact Paris 18<sup>ME</sup> 5 - 2** - Elle doit être bien reliée au réseau de transport en commun pour éviter un afflux de taxis gare de l'Est.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 5 -3** - Il faut relier les gares de l'Est et du Nord.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 5 -4** - Impact futur des taxis sur la circulation dans le secteur ?

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 6 - 1** - Dirigeant entreprise Adhésif Fleuret, 75018 PARIS

Qui va supporter la charge financière de la Adhésif Fleuret à CAP 18 ?

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 1** - M. Pascal JULIEN, 75018 PARIS

Projet trop imprécis quant à la part actuelle des passagers aériens dans la circulation routière, l'amélioration du RER B profitera à tout le monde.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 2** - Utilité publique pas démontrée : coûteux, privé, réservé aux passagers aériens, génère des nuisances.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 7 - -3** - Enfouissement exigé à la porte de la Chapelle.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 7 -- 4** - Les ponts ferroviaires à la porte de la Chapelle créeront des nuisances sonores et visuelles insupportables.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 7 - 5** - C'est incompatible avec le grand programme de renouvellement urbain de Paris Nord Est.

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 1** - M. F. LANGUETIF, 75001 PARIS

Projet nécessaire

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 2** - Le surcoût de l'enfouissement porte de la Chapelle risque de faire renoncer le concessionnaire

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 8 - 3** - Pour éviter la fin du projet, le mécontentement des riverains à cause des nuisances sonores et à cause de l'implantation de l'université Paris -I et de 200 logements, reporter la petite ceinture ferroviaire.

•••

**Observation Impact Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 1** - M. Jean -Michel MÉTAYER, 75018 PARIS

Habitant au 19<sup>me</sup> étage d'une tour située à la porte de la Chapelle, les fenêtres donnent sur la voie ferrée.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 2** - Imagine les conséquences de la mise en œuvre du CDG Express aussi bien visuelles que sonores. Invite à visiter son appartement.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 9 - 3** - Réclame des réunions avec les riverains sur le sujet pour qu'ils comprennent les conséquences du projet.

**Impact Paris 18<sup>ME</sup> 9 -- 4** Enfouissement au niveau de la porte de la Chapelle.

•••

**ST-DENIS**

**Observation Impact Saint Denis 1 - 1** - M. (illisible), 93200 ST-DENIS

Demande l'arrêt du CDGE à la Plaine Saint Denis.

•••

**Observation Impact Saint Denis 2 - 1** - Illisible, 93200 ST-DENIS

"plaidant" également pour XEROX, VEDIOR, GENERALI, EPCOS etc...

Nombreux représentants venant de l'étranger par Roissy demande également l'arrêt à la Plaine Saint Denis.

•••

**Observation Impact Saint Denis 3 - 1** - M. Francis DUBRAC, 93200 ST-DENIS  
Demande d'arrêt à la Plaine Commune.  
Doublement de rames.

•••

**Observation Impact Saint Denis 4 - 1** - M. Le Maire de Saint Denis, 93200 ST-DENIS  
Enfouissement à la Porte de la Chapelle pour atténuer les effets des coupures urbaines.  
**Impact Saint Denis 4 - 2** - Suppression des points Noirs Bruit avec engagement financier de l'Etat.  
**Impact Saint Denis 4 3** - Arrêt du CDGE à la Gare de la Plaine Stade de France.

•••

#### SEVRAN

**Observation Impact Sevrans 1 - 1** - LAGOUTTE, 93270 SEVRAN  
Démocratie bafouée : deux débats publics, à chaque fois rejet du CDG Express.

•••

**Observation Impact Sevrans 2 - 1** - Mme Françoise FUCHE, 93270 SEVRAN  
Pourquoi un référendum en 2003 alors que le résultat était non au CDG Express ?  
• **Impact Sevrans 2 - 2** - Amélioration du RER B plus judicieuse.

•••

**Observation Impact Sevrans 3 - 1** - ? 93270 SEVRAN  
Espère que le projet ne verra pas le jour

•••

**Observation Impact Sevrans 4 - 1** - ? 93270 SEVRAN  
Il faut rénover les lignes existantes.

•••

**Observation Impact Sevrans 5 - 1** - Habitant le quartier Rougemont, le bruit des trains de fret la nuit suffit largement

•••

**Observation Impact Sevrans 6 - 1** - ? 93270 SEVRAN  
Que cela ne donne pas les mêmes nuisances lors de la réalisation de la ligne.

•••

**Observation Impact Sevrans 7 - 1** - M. Gilbert ESCODA, 93270 SEVRAN  
Provocation faites aux habitants de Seine -ST-DENIS  
**Impact Sevrans 7 - 2** - Le bruit, les vibrations, les déplacements d'air, le CDG Express n'apportera que des nuisances aux riverains.  
**Impact Sevrans 7 - 3** - le CDG Express doit être souterrain.  
**Impact Sevrans 7 - 4** - Oui au RER B express non au CDG Express.

•••

**Observation Impact Sevrans 8 - 1** - B. BERNES, 93270 SEVRAN  
Il ne sera pas rentable.  
**Impact Sevrans 8 - 2** - 8 trains par heure à 140 -160km/seront très dangereux et très bruyants en zone urbanisée.  
**Impact Sevrans 8 - 3** - De fait les trains de fret circuleront la nuit  
**Impact Sevrans 8 - 4** - Le financement privé est un leurre, ce seront des deniers publics mis à disposition d'une poignée de privilégiés.  
**Impact Sevrans 8 - 5** - améliorer le RER B.

•••

**Observation Impact Sevrans 9 - 1** - Association L'Oasis et Danton, 93270 SEVRAN  
Huit personnes pour signaler les problèmes importants de bruit au niveau du quartier de l'Oasis.  
**Impact Sevrans 9 - 2** - Le dossier est sans réponse sur cet aspect. Il faut des murs anti-bruit.

•••

**Observation Impact Sevrans 10 - 1** - R. BARBIER, 93270 SEVRAN  
Il faut des murs anti-bruit.

•••

**Observation Impact Sevrans 11 - 1** - CAVÉ, 93270 SEVRAN  
Quelques doutes sur les prévisions acoustiques, demande des murs anti-bruit.

•••

**Observation Impact Sevrans 12 - 1** - Mme COURTOIS, 93270 SEVRAN  
Priorité à la rénovation du RER B.  
**Impact Sevrans 12 - 2** - Les nuisances que cela va occasionner vont nous contraindre à déménager.

•••

**Observation Impact Sevrans 13 - 1** - M. SOUFFON, 93270 SEVRAN  
Un mur anti-bruit est-il prévu ?

•••

**Observation Impact Sevrans 14 - 1** - Association Commerçants de Sevrans, 93270 SEVRAN  
Contre le projet.

•••

**Observation Impact Sevrans 15 - 1** - M. Bruno DÉFAIT, 93270 SEVRAN  
Courrier envoyé aussi sur les autres registres, traité ?

•••

**Observation Impact Sevrans 16 - 1** - Mme DELINARD, 93270 SEVRAN  
S'oppose au projet qui va créer des perturbations sur la ligne RER B.

•••

**Observation Impact Sevrans 17 - 1** - M. RANOUIL, 93270 SEVRAN  
Ne voit pas la nécessité du CDG Express.

•••

**Observation Impact Sevrans 18 - 1** - 93270 SEVRAN  
Que faites-vous pour éviter le bruit.

•••

**Observation Impact Sevrans 19 - 1** - Mme Christiane RODRIGUES, 93270 SEVRAN  
Amélioration urgente du RER B.  
**Impact Sevrans 19 - 2** - N'apportera que des nuisances

•••

**Observation Impact Sevrans 20 - 1** - 93270 SEVRAN  
Contre le projet qui n'apporte rien aux riverains.

•••

**Observation Impact Sevrans 21 - 1** - M. Jean-Paul RAUX, 93270 SEVRAN  
Décision de réserver deux voies de chemins aux seuls usagers de l'aéroport au détriment du RER B.  
Rien n'est fait pour améliorer le confort des usagers du service public.  
**Impact Sevrans 21 - 2** - Le prix est hors de portée d'une utilisation quotidienne, en cas de non rentabilité, les fonds publics seront sollicités.

**Impact Sevrans 21 - 3** - Les RER B directs ne sont remplis qu'à moitié, frustrant quand on attend sur des quais bondés. Priorité à l'amélioration du RER B.

•••

**Observation Impact Sevrans 22 - 1** - M. Cl. POYEN, 93270 SEVRAN/VERDUN (55)  
Aucune opposition, l'avenir !

•••

**Observation Impact Sevrans 23 - 1** - 93270 SEVRAN  
Assez de pollutions sonore, sans rajouter celle-ci, sans parler de la perte de valeurs des pavillons.

•••

**Observation Impact Sevrans 24 - 1** - 93270 SEVRAN  
Pour gagner 10 mn sur le trajet existant, les riverains vont subir des nuisances sonores dont on ne connaît pas toutes les limites.

•••

**Observation Impact Sevrans 25 - 1** - WEZEL, 93270 SEVRAN  
Circonspect quant au bruit.

•••

**Observation Impact Sevrans 26 - 1** - Association Henri Tirard, 93270 SEVRAN  
Le tunnel a disparu mais les nuisances pour les riverains sont inacceptables.

**Impact Sevrans 26 - 2** - Une ligne existe déjà : le RER B

**Impact Sevrans 26 - 3** - En attendant les recettes, ce sera financé sur fonds publics, et si ce n'est pas rentable comme cela le laisse à prévoir, qui paiera.

**Impact Sevrans 26 - 4** - Urgence de faire un projet élitiste quand la région peine à trouver des fonds pour le RER B ?

**Impact Sevrans 26 - 5** - Instaure une ségrégation.

•••

**Observation Impact Sevrans 27 - 1** - Mme CROUX, 93270 SEVRAN  
Elle fait doublon avec le RER B qui doit être prioritaire.

•••

**Observation Impact Sevrans 28 - 1** - M. Michel TIRLET, 93270 SEVRAN  
Pourquoi un référendum en 2003 alors que le résultat était non au CDG Express ?

**Impact Sevrans 28 - 2** - Quelle circulation sera prioritaire entre le fret, les TER et CDG Express

**Impact Sevrans 28 - 3** - Pour ce train de riches vous allez devoir reprendre plusieurs ouvrages d'art et en construire d'autres.

**Impact Sevrans 28 - 4** - Pourquoi perdre deux voies pour le RER B ? Qui sera prioritaire en cas de problème ?

**Impact Sevrans 28 - 5** - le CDG Express va prendre deux voies, bloquer du trafic purement SNCF et ne rien apporter aux habitants de l'Île-de-France.

**Impact Sevrans 28 - 6** - Financement : pas le nom de l'entreprise qui entretiendra les rames et les infrastructures ferroviaires. Quels budgets de maintenance ?

**Impact Sevrans 28 - 7** - Les 2 voies seront empruntées aussi par des trains SNCF (fret, Ter), quelle répercussion pour les contribuables.

**Impact Sevrans 28 - 8** - Quelques chiffres concernant les cinq consortiums candidats sont donnés.

**Impact Sevrans 28 - 9** - Pour une amélioration réaliste du RER B

•••

**Observation Impact Sevrans 29 - 1** - M. Jean-Luc TERREYRE, 93270 SEVRAN

Le projet devrait être conforme à la charte de l'environnement et concilier mise en valeur de l'environnement, le développement et le progrès social,

**Impact Sevrans 29 - 2** - Il ne réduira pas la circulation sur les autoroutes, simplement des transferts dans le temps avec des véhicules qui prendront la place des taxis.

**Impact Sevrans 29 - 3** - Pas d'expertise des risques financiers qui pèsent sur la collectivité.

**Impact Sevrans 29 - 4** - Le progrès social va consister pour les voyageurs du RER B à partir plutôt le matin pour arriver à la même heure et rentrer plus tard pour permettre aux privilégiés de prendre l'avion.

**Impact Sevrans 29 - 5** - Projet non constitutionnel, s'il n'est pas reexaminé, l'arrêté du préfet de région pourra faire l'objet d'un recours contentieux.

•••

**Observation Impact Sevrans 30 - 1** - Mme Violette BOURJAT, 93270 SEVRAN

Pourquoi créer ce qui existe déjà ? Le RER B traverse Paris et facilement rejoignable par ceux qui vont à l'aéroport contrairement à la gare de l'Est.

**Impact Sevrans 30 - 2** - Le gain de temps reste à démontrer et le coût des travaux

**Impact Sevrans 30 - 3** - La ligne va perturber le fonctionnement du RER B.

**Impact Sevrans 30 - 4** - Pourquoi ne pas investir dans le RER B

•••

**Observation Impact Sevrans 31 - 1** - Mme Danielle LEFEBVRE, 93270 SEVRAN

Tous les inconvénients du CDG Express sans les avantages : pollutions visuelles, olfactives, sonores.

**Impact Sevrans 31 - 2** - Si je veux emprunter cette ligne je devrais aller à Paris alors que j'habite à côté du RER Beaudottes.

•••

**Observation Impact Sevrans 32 - 1** - Association, Bernard WENTZEL, 93270 SEVRAN

N'apporte aucune réelle solution au problème du RER B.

**Impact Sevrans 32 - 2** - Une des réponses : doublement du tunnel entre gare du nord et Châtelet.

**Impact Sevrans 32 - 3** - Les concessionnaires sauront négocier de façon à ce que la puissance publique couvre la faillite.

**Impact Sevrans 32 - 4** - Sera-t-elle plus fréquentée que les directes du RER B ? Mieux... il y a une volonté cachée de ségrégation.

**Impact Sevrans 31 - 5** - 4 trains dans les deux sens par heure : nuisances et pollution sonore.

**Impact Sevrans 32 - 6** - Impossible d'intervaler des trains de fret lourds et lents entre les bolides du CDG Express.

**Impact Sevrans 32 - 7** - Améliorer le RER B

•••

**Observation Impact Sevrans 33 - 1** - LAISNEY, 93270 SEVRAN

Le transport du bétail est réglementé, celui des êtres humains dans le RER B ne l'est pas.

**Impact Sevrans 33 - 2** - Les décideurs ne doivent pas prendre le RER B ils verraient que sa rénovation est urgente.

•••

**Observation Impact Sevrans 34 - 1** - M. Alain MANSOUR, 93270 SEVRAN

Il a été rejeté au cours du référendum de 2005, pourquoi revenir à la charge.

**Impact Sevrans 34 - 2** - Les besoins sont un RER B rénové fait pour le transport des êtres humains et non celui des bestiaux ce qui est le cas actuellement et qui rendra mieux service aux touristes.

•••

#### **TREMBLAY-EN-FRANCE**

**Observation Impact Tremblay 1 - 1** - M. RANGUETTAT, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE

Mesures pour limiter les nuisances sonores ?

**Impact Tremblay 1 - 2** - Comment va se passer la circulation du fret qui est amenée à se développer ?

•••

**Observation Impact Tremblay 2 - 1** - M. Christian DUBOIS, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE

Demande un grillage anti -lapin.

**Impact Tremblay 2 - 2** - Position du franchissement de chemin rural est mauvaise et à corriger.

**Impact Tremblay 2 - 3** - La chambre d'agriculture n'a pas été consultée

**Impact Tremblay 2 -4** - Emprise trop large, elle est de plus de 50m par endroit ce qui est excessif.

•••

#### VILLEPARISIS

**Observation Impact Villeparisis 1 - 1** - M. Jacques DESPLANCHES, 77270 VILLEPARISIS

Des compensations au passage sans arrêt de CDG Express : mur végétal antibruit dans tout Villeparisis, aménager espace entre rail et canal, parking à la place du CREM, arbres dans zones sensibles, élargir souterrain gare.

•••

**Observation Impact Villeparisis 2 - 1** - Mme Sandra OLEJNIEZAK, 77270 VILLEPARISIS

Les vibrations à 160 km/h vont créer des fissures à Boisparisis construit sur un marais, bruit, nuisances nocturnes, pas de rentabilité (Orlyval), 2 voies seulement pour RER B+, trajet omnibus = 1h (pannes ?)

•••

**Observation Impact Villeparisis 3 - 1** - MASSON, 77410 CLAYE SOUILLY

Pas d'info ni permanence à Claye -Souilly

•••

**Observation Impact Villeparisis 4 - 1** - Association Défense de l'Environnement Bois Fleuri, Amis de la Terre de la Dhuys, 77410 CLAYE SOUILLY

Projet inadéquat vu le nombre de voyageurs (prix du billet).

**Impact Villeparisis 4 2** - Il sera à la charge de l'Etat (Orlyval).

**Impact Villeparisis 4 3** - Renforcer le RER B.

•••

#### VILLEPINTE

**Observation Impact Villepinte 1 - 1** - M. Michel DUMAS, 93420 VILLEPINTE

Quel impact du CDGE sur les trains omnibus, Quelle incidence sur les horaires actuels et les temps de parcours.

Y aura -t -il inclusion dans les forfaits (cartes orange, Navigo...).

**Impact Villepinte 1 - 2** - Sur RER B Nord + pourrait -on réserver des sièges pour ceux qui l'empruntent en fin de parcours.

Le RER B Nord + n'est -il pas plus intéressant par la Gare du Nord pour rejoindre le Centre de Paris ?

**Impact Villepinte 1 -3** - Le RER B Nord + n'est -il pas plus intéressant par la Gare du Nord pour rejoindre le Centre de Paris,

•••

**Observation Impact Villepinte 2 - 1** - M. DEFAIT, 93270 SEVRAN

Observations envoyées à l'identique plusieurs fois.

•••

**Observation Impact Villepinte 3 - 1** - MNLE Comité Local de Tremblay en France, 93290 TREMBLAY -EN -FRANCE

Tract que l'on retrouve dans plusieurs registres

•••

**Observation Impact Villepinte 4 - 1** - M. H. LAGOUTTE, 93420 VILLEPINTE

Non au CDGE Express, oui à la Modernisation de la ligne B du RER.

**Impact Villepinte 4 -2** - Il faut tenir compte des débats publics tenus sur ce projet.



**REGISTRES MODIFICATION DES DOCUMENTS D'URBANISME**

**PLU PARIS A PARIS 10<sup>ME</sup>**

**Observation PLU Paris 10<sup>ME</sup> 1 - 1** - M. Gérard PRELOVENZO, 75010 PARIS  
Demande l'adresse du site ou est accessible le dossier.



**Observation PLU Paris 10<sup>ME</sup> 2 - 1** - 75010 PARIS  
Qui a commandé l'enquête publique, a-t-elle un rapport avec le débat public ?



**Observation PLU Paris 10<sup>ME</sup> 3 - 1** - M. Gilles ROUX, 75010 PARIS  
Aucune mention du réaménagement de la gare de l'Est.



**Observation PLU Paris 10<sup>ME</sup> 4 - 1** - illisible, 75010 PARIS  
Aucune mention du réaménagement de la gare de l'Est.



**Observation PLU Paris 10<sup>ME</sup> 5 - 1** - 5 élus verts du 10<sup>me</sup>, 75010 PARIS  
Avis défavorable



**POS LE BOURGET AU BOURGET**

**Observation POS Le Bourget 1 - 1** - Mme KOLASA, 93350 LE BOURGET  
Priorité à la ligne B du RER.



**Observation POS Le Bourget 2 - 1** - M. PRELORENZO, 93350 LE BOURGET  
CDGE doit être précédé par RER B Nord +.



**POS Le Bourget 2 - 2** - La ligne CDGE doit être indépendante.

## ANNEXE 3

### Réunion publique du mardi 18 décembre 2007 à la mairie du 18<sup>e</sup> à Paris

(Compte-rendu réalisé par *Feuill'express*<sup>1</sup>)

Membres de la Commission d'enquête : Yves EGAL, Président, Isabelle DUTAILLY, Jacky HAZAN  
Maître d'Ouvrage : Pascal LELARGE, Préfet, Directeur régional de l'équipement, Christophe MASSON, Eric LADEGAILLERIE, Christophe GIRAUD-DESJUZEUR, Bertrand BORY  
STIF : Guillaume LECOQ

*Séance ouverte à 18h10 par Yves EGAL, président de la commission d'enquête et président de séance.*

**Yves EGAL, Président de la Commission d'enquête** : Mesdames et messieurs, je suis le président de la Commission d'enquête pour les différentes enquêtes sur la liaison ferrée CDG Express. Je m'appelle Yves EGAL. J'ai à côté de moi les deux membres de la Commission d'enquête, Isabelle DUTAILLY et Jacky HAZAN. Nous sommes, en tant que Commission d'enquête, les organisateurs de cette réunion. Cette réunion est organisée pour que vous puissiez poser des questions au maître d'ouvrage qui est représenté principalement par Monsieur LELARGE, directeur régional de l'Équipement et également préfet.

Je propose, comme Monsieur VAILLANT - et je vous remercie, Monsieur le maire, ainsi que le personnel municipal, de nous accueillir - est un peu pressé, que nous ayons une rapide présentation du maître d'ouvrage par le préfet. Ensuite, vous pourrez poser vos questions et dire ce que vous pensez.

**Pascal LELARGE, préfet, DREIF** : Je vous remercie, Monsieur le maire, de nous accueillir dans la salle des mariages. Monsieur le président de la Commission d'enquête, permettez-moi, tout d'abord, de présenter les représentants du maître d'ouvrage qui sont autour de cette table. C'est, tout d'abord, Christophe MASSON qui représente le directeur général des Transports qui est l'autorité en charge de ce projet au nom de l'État et pour le compte duquel nous travaillons ; Eric LADEGAILLERIE qui est mon collaborateur à la direction régionale de l'Équipement et Christophe GIRAUD-DESJUZEUR qui est l'expert de Réseau Ferré de France qui a accompagné ce projet.

Je ne vais pas, si vous le voulez bien, exposer par le détail ce qu'est ce projet. Une présentation est prévue. Eric LADEGAILLERIE a préparé un PowerPoint. Nous sommes, vous le savez, dans la dernière partie, dans les derniers jours de cette enquête publique. C'est un projet qui a une longue histoire et c'est un projet qui fait l'objet d'une consultation auprès d'entreprises, puisque sa particularité, et ce sera sa grande originalité, c'est qu'il sera porté par un groupement d'entreprises privées dans des conditions assez originales, notamment de partenariat avec la SNCF.

Comme Monsieur le maire est relativement pressé, je propose qu'il prenne tout de suite la parole sans attendre, que nous ayons un premier échange ; puis, qu'ensuite nous reprenions le cours des choses tel que nous l'avions prévu avec cette présentation du PowerPoint et, ensuite, un échange avec la salle.

**Intervention de Daniel VAILLANT, maire du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris** : (...) Permettez-moi tout d'abord de me féliciter de la tenue de cette réunion publique sur le projet CDG Express à la mairie du 18<sup>e</sup>. Express, c'est bien le mot. Je suis, en tant que maire, heureux de pouvoir vous accueillir dans cette salle pour que nous puissions, enfin, discuter de cette opération, puisque cela ne nous a pas été possible avant. En effet, depuis le lancement de la concertation, l'arrondissement dont je suis le maire, et alors même qu'un certain nombre d'élus connaissent un peu le dossier, est resté à l'écart du projet

---

<sup>1</sup> Le compte-rendu de Feuill'express, après vérification, a été repris quasi in extenso : des formes de politesse et des répétitions dans une même phrase ont été supprimées, avec signalement par (...), des sigles remplacent des noms prononcés en toutes lettres, des formes écrites ont été simplifiées (X<sup>e</sup> pour 10<sup>ème</sup> arrondissement...)

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75**

CDG Express. Plusieurs réunions ont eu lieu en 2003 dans l'ensemble des communes concernées, mais aucune ne s'est déroulée dans le 18<sup>e</sup>.

Or, ce projet CDG Express nous touche directement, puisque son tracé traverse tout le Nord du quartier de la Chapelle. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité que soit organisée cette réunion publique avec les habitants de l'arrondissement. Et je vous remercie, Monsieur le président, d'avoir accédé à cette demande à l'occasion de la rencontre qui fut la nôtre, avec vous Madame le rapporteur, voilà quelques semaines, demande que j'avais d'ailleurs relayée, quand nous nous sommes rencontrés, auprès d'autres autorités - je tiens d'ailleurs à souligner que cette situation me semblait quelque peu décalée -, de manière que les personnes ici présentes puissent s'exprimer, au-delà même de l'ouverture de la Commission d'enquête qui va permettre aux uns et aux autres de s'exprimer, par écrit notamment. C'est vrai qu'il y a eu cette permanence le 29 novembre dernier. Mais l'ampleur du projet justifiait qu'il y eût plus qu'une permanence.

S'agissant de CDG Express, je peux vous dire que, ni le maire de l'arrondissement, donc moi-même, ni même le maire de Paris, je crois pouvoir parler en son nom - je rappelle qu'il est d'ailleurs élu du 18<sup>ème</sup> arrondissement -, ne sommes opposés au principe d'une navette reliant directement l'aéroport Roissy/Charles-de-Gaulle à la gare de l'Est, à partir du moment où les conditions de transport sur la ligne B du RER sont nettement améliorées. Nous ne nous sommes jamais opposés à un tel projet.

Et quand il y avait le projet des Jeux Olympiques, les conditions étaient réunies à l'époque pour l'enfouissement de cette ligne. Cela ne posait pas de problème réel.

En revanche, je ne suis pas d'accord, non plus que l'ensemble des élus du 18<sup>ème</sup>, je crois pouvoir le dire ici, unanimes, comme en témoigne le vœu que nous avons voté à l'unanimité le 26 novembre 2006, et de nombreux habitants, avec le passage en aérien du CDG Express au niveau de la porte de la Chapelle qui pose un problème et qui motive notre refus catégorique.

Je rappelle ici que CDG Express, c'est un train lancé à 160 km/h, tous les quarts d'heure, dans chaque sens, de 5 heures du matin à minuit le soir, ce qui représente plus de 150 trains par jour auxquels il faut ajouter, selon le dossier d'enquête, un certain nombre de TGV, puisqu'il est prévu que cette voie déleste aussi le faisceau ferré Nord. J'ajoute avoir découvert cette information très récemment.

A la porte de la Chapelle, ce sont des milliers d'habitants qui vivent et qui souffrent déjà de la situation et, parfois, des nuisances dues aux infrastructures routières et ferroviaires (bd Ney, rue de la Chapelle, périphérique, voie ferrée). Ce projet induirait encore plus de nuisances dans ce secteur.

Je suis d'autant plus opposé au passage en aérien du CDG Express porte de la Chapelle que son enfouissement est tout à fait possible, puisqu'il est prévu déjà au niveau de la rue de l'Évangile et de CAP 18 et que le dossier des Jeux Olympiques prévoyait son passage en souterrain également porte de la Chapelle. Pas de JO, pas de passage souterrain. Je vous le dis très franchement, Madame, Messieurs, ce n'est pas sérieux.

La municipalité du 18<sup>e</sup> arrondissement et le maire de Paris sont pour l'enfouissement du CDG Express également à la porte de la Chapelle. Ce projet continue de considérer cet endroit comme faisant partie des coulisses de la capitale, comme un rebut de la ville. Ce n'est pas la logique qui est celle de la municipalité parisienne, non plus celle du 18<sup>e</sup>.

S'il y a une chose à laquelle nous sommes très attachés, à laquelle nous travaillons d'arrache-pied depuis 2001, c'est bien de faire de ces portes de Paris, de ces quartiers trop longtemps délaissés, isolés de véritables morceaux de ville. C'est tout l'enjeu du projet Paris Nord-Est que nous élaborons depuis 2002. Je souligne au passage qu'il n'en est quasiment pas fait mention dans le dossier d'enquête publique, alors que CDG Express a bien entendu un impact fort sur ce projet.

Paris Nord-Est dans le secteur de la porte de la Chapelle, c'est la construction de 22 000 m<sup>2</sup> pour l'implantation de l'université Paris I, à l'endroit même où vous voulez que passe CDG Express. C'est aussi la construction d'équipements, d'immeubles d'activités, de logements. C'est la restructuration de

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

l'échangeur que nous souhaitons rendre plus compact, moins visible et moins générateur de nuisances. C'est la création d'une véritable continuité urbaine avec Saint-Denis.

CDG Express va à l'encontre de ces grands objectifs et nie tout ce que nous avons entrepris depuis 2002 et tout ce que nous avons en projet pour urbaniser ce site.

J'en aurai bientôt terminé. J'ai préféré écrire pour ne pas être trop long. Mais, au passage, il faut noter, dans le protocole que le maire de Paris va bientôt signer avec le président de Plaine Commune concernant l'aménagement du site de la gare des Mines/Fillettes, la couverture, dans le cadre de Paris Nord/Est, du périphérique entre la porte de la Chapelle et celle d'Aubervilliers, ce qui renvoie à notre ferme volonté que CDG Express soit enfoui au niveau de la porte de la Chapelle.

Si la volonté de RFF, de la SNCF et d'Aéroports de Paris était de maintenir ce passage en aérien, nous nous opposerions par tous les moyens à ce projet. CDG Express n'est pas acceptable en l'état. J'ai déjà eu l'occasion de le dire au préfet MUTZ voilà déjà un certain temps.

Au moment où l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle est envisagé à Neuilly-sur-Seine, il serait incompréhensible que les habitants des quartiers populaires n'aient pas droit aux mêmes égards de la part de l'Etat que ceux de l'ouest de la capitale, et ce alors que leurs conditions de vie ne sont pas satisfaisantes en raison, notamment, d'un environnement dégradé, sans compter que l'enfouissement de l'avenue Charles de Gaulle est sans commune mesure avec celui de CDG Express.

Voilà quelques éléments que je souhaitais porter à votre attention et qui vous laissent présager de ma détermination partagée très largement et unanimement par le Conseil d'arrondissement, par le maire de Paris, par les élus parisiens.

Je vous prie donc de prendre cette démarche en considération. Une note, Monsieur le président de la Commission d'enquête, vous a été remise. Mais je voulais oralement, devant vous, en toute franchise et en toute cordialité vous exprimer notre position résolue : oui, même s'il y a eu des discussions dans la municipalité, à CDG Express, mais un CDG Express conforme à ce que l'urbanisme des années futures implique à Paris, dans le 18<sup>e</sup> comme ailleurs (je ne reviens pas sur ce que je viens de dire à propos de Neuilly).

**Yves EGAL** : Merci, Monsieur le maire, nous avons bien noté l'essentiel de vos propos que nous retrouverons par écrit dans les registres.

A ce propos d'ailleurs, avant de donner la parole au maître d'ouvrage, je rappelle que cette réunion est une réunion d'information. Si vous avez des remarques à faire, même si elles sont entendues ici, elles ne sont pas de même nature que celles que vous mettrez dans un registre. Je vous invite donc, si vous avez des remarques précises ou même des réflexions à faire, à les faire figurer sur les registres qui sont dans les lieux d'enquête jusqu'à vendredi à la fermeture des bureaux et aussi sur Internet sur le site de la direction régionale de l'Équipement.

Je donne la parole au maître d'ouvrage qui va revenir en détail sur le projet avec un film et un PowerPoint.

### **Présentation du projet (film et PowerPoint)**

**Pascal LELARGE** : (...) Merci de réitérer la position que vous avez exprimée effectivement par écrit et à laquelle, vous le savez, l'Etat est extrêmement attentif. Il va de soi que la position que vous avez exprimée, que le maire de Paris a exprimée, qu'un certain nombre d'autres grands élus ont exprimée sont des positions auxquelles nous prêtons une très grande attention, que ce soit le préfet de région ou le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

Cette question de l'enfouissement est une question que nous ne négligeons pas. Nous mesurons bien les enjeux. Mais pour que les choses soient claires, nous travaillons dans un cadre qui, à ce stade, est en quelque sorte fermé sur ce sujet, c'est-à-dire que le projet, tel qu'il est prévu, tel que nous souhaitons le lancer, ne comporte pas de dispositions d'enfouissement telles que vous les souhaitez

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

dans le cadre du grand projet d'urbanisme que vous envisagez. Cela ne veut pas dire que les choses sont figées, mais que l'enquête publique est faite sur ce projet tel qu'il est arrêté.

Donc, nous prenons en compte les positions que vous exprimez, nous les prenons pour des positions extrêmement sérieuses et très argumentées et nous verrons quelle suite le gouvernement entendra y donner, au vu notamment du rapport de la Commission d'enquête.

Mais, a minima, nous nous situons de toute façon dans un pas de temps différent.

Une première question, c'est : qu'est-ce qui serait décidé à court terme au vu du projet tel que nous proposons de le faire ? Et deuxièmement, quelle est la capacité du projet à évoluer pour s'adapter aux projets urbains ? Je n'en dis pas plus. De toute façon, nous aurons du mal à résoudre cette difficulté à ce stade dès ce soir.

Si vous le voulez bien, je vous propose de passer à la présentation un peu systématique du projet, de rappeler un peu tous les linéaments du projet et, également, de bien voir dans quel cadre on se situe aujourd'hui pour conduire cette consultation, cette concertation.

**Eric LADEGAILLERIE, DREIF :** (...) Je vais vous faire une présentation synthétique, mais relativement générale sur le projet tel qu'il est porté à l'enquête publique aujourd'hui.

Ma présentation se déroulera en quatre points avec, tout d'abord, une présentation du projet dans ses grandes composantes ; ensuite, la réalisation du projet CDG Express ; puis, les différents impacts du projet sur les territoires qu'il traverse ; enfin, le planning rapide du projet.

### **▪ Présentation du projet**

Vous connaissez l'objet du projet qui est de créer une liaison ferroviaire directe entre Paris et son aéroport international Paris/Charles-de-Gaulle.

Cet objectif recouvre trois enjeux forts :

- Participer à la compétitivité économique de l'Ile-de-France (comme vous le savez, le pôle de Roissy est un moteur majeur de cette croissance) ;
- Permettre un report modal de la route vers le fer, conformément aux objectifs de développement durable qui s'affirment actuellement ;
- Réaliser ce projet de manière innovante en ce qui concerne le projet ferroviaire, c'est-à-dire un projet sans financement public, sous forme de concession.

Les grandes caractéristiques du projet CDG Express : c'est un trajet direct, donc rapide (20 minutes entre Paris et Charles-de-Gaulle) ; c'est un trajet qui est cadencé, c'est-à-dire qu'on a un train en partance de manière régulière, la cadence étant d'un quart d'heure ; par ailleurs, les quais sont réservés au service pour offrir une visibilité maximale au CDG Express ; un train est à quai en permanence afin que les passagers n'attendent pas sur le quai ; enfin, c'est une capacité adaptée aux besoins des voyageurs aériens avec environ 400 places assises.

Je vous fais rapidement l'historique du projet : le projet est né au début des années 2000. Il est alors porté par un groupement d'intérêt économique constitué par RFF, la SNCF et ADP.

Sur la base de la solution étudiée par le GIE, le projet a été porté au débat public en 2003/2004, débat public qui a vu deux apports très importants, le premier ne concernant pas CDG Express, mais le RER B. Est en effet vite apparue la nécessité d'améliorer et de réorganiser l'ensemble du RER B, ce qui s'est traduit par l'élaboration du projet que vous connaissez, le projet du RER B Nord+.

Le 2<sup>e</sup> apport du débat public concerne directement CDG Express, puisque le débat public a fait émerger une solution alternative dite "solution virgule" qui est la solution portée à l'enquête publique aujourd'hui. Suite au débat public, le projet, sous la forme de la solution virgule, a été élaboré.

La loi du 5 janvier 2006 a confié la maîtrise d'ouvrage à l'Etat qui, lui-même, a décidé de réaliser le projet sous forme de concession.

Enfin, en 2007, l'étape importante, c'est celle qui nous occupe actuellement, c'est l'enquête publique.

▪ **Réalisation du projet**

Dans un second temps, je vais vous donner les grands points qui vont marquer la réalisation du projet avec, tout d'abord, le tracé du projet que vous voyez apparaître sur la diapositive. Le tracé est figuré en rouge et, en pointillés jaunes, vous voyez les infrastructures nouvelles. C'est le premier point important : le projet CDG Express est composé, majoritairement, d'infrastructures existantes.

Si nous détaillons le tracé, nous avons, dans un premier temps, un départ de CDG Express en gare de l'Est ; puis, nous arrivons sur la première portion nouvelle qui est appelée la virgule et qui donne son nom à la solution. La virgule a tout simplement pour fonction de relier les voies en partance de Paris Est aux voies du faisceau Nord. Nous y reviendrons par la suite. Dans un troisième temps, nous arrivons sur les voies de la ligne La Plaine-Hirson et nous circulons, en fait, sur la ligne existante que vous connaissez aujourd'hui. Après la circulation sur la ligne de La Plaine-Hirson, quand nous arrivons au niveau de Mitry-Mory, il y a un débranchement et nous rejoignons une infrastructure nouvelle qui longe l'interconnexion des TGV sur une longueur d'environ 4 km. Enfin, l'arrivée se fait à l'aéroport Charles-de-Gaulle dans le prolongement de la gare du RER B existante.

Je laisserai la parole à Bertrand BORY qui va commenter un film sur le tracé de Charles-de-Gaulle.

**Bertrand BORY, DREIF :** Nous avons fait un petit film avec donc le survol du tracé. Les trains stationnent à quai à la gare de l'Est ; ils partent de la gare de l'Est, des voies 19 et 20, quai n°10, ces voies sont dédiées au service de CDG Express ; ils partent par le faisceau de Paris Est en direction de "la virgule" ; ils circulent jusqu'à la virgule ; ils prennent la virgule et passent sous la zone d'activités de CAP 18 où nous aurons des travaux, mais nous les verrons tout à l'heure ; ils passent dans le faisceau de la Chapelle Charbon sur les deux ponts, donc le pont soudé et le pont National qui, lui, sera intégralement remplacé au niveau de la Porte de la Chapelle ; ils récupèrent le faisceau de la gare du Nord au niveau des voies RA/DA ; on longe St-Ouen ; on traverse la commune de St-Denis ; on passe à proximité du Stade de France ; on est toujours sur les voies au Sud du RER B, on a deux paires de voies ; on traverse la commune d'Aubervilliers ; on passe sous l'autoroute A 86 ; on longe l'autoroute A 86 sur la commune d'Aubervilliers et la commune de La Courneuve sur des voies qui seront partagées avec les TER picards ; on arrive sur les communes du Bourget, de Drancy et de Blanc-Mesnil ; on passe à proximité du triage du Bourget (nous verrons tout à l'heure qu'il y a quelques travaux spécifiques au projet CDG Express à ce niveau) ; on traverse la commune du Blanc-Mesnil avec une sortie fret que nous verrons tout à l'heure ; on passe sous l'autoroute A 3 au niveau d'Aulnay-sous-Bois ; on arrive dans le pôle de la gare d'Aulnay-sous-Bois (vous avez la branche du RER B de Roissy qui se débranche sur la gauche) ; on longe le canal de l'Ourcq ; on arrive sur la commune de Sevran ; on est toujours sur les voies les plus au Sud, donc, pour nous, les voies les plus à droite ; on traverse le parc forestier de la Poudrerie, le parc régional sur les communes de Villepinte et de Vaujours (sur ce site, l'impact sera minime, dans la mesure où nous sommes sur les voies existantes, nous n'avons pas de travaux, nous sommes, comme l'a précisé Eric LADEGAILLERIE, sur 23 km sur des voies existantes) ; on frôle la commune de Vaujours ; on entre sur la commune de Tremblay-en-France ; on est toujours au Sud avec une bande forestière sur la droite ; on entre dans le département de Seine-et-Marne avec les communes de Villeparisis et de Mitry (des aménagements de voies sont nécessaires au niveau d'un atelier de la SNCF) ; on sort de la zone urbanisée ; on se débranche à la sortie de Villeparisis par un terrier sous l'autoroute A 104 et on vient se coller à la ligne d'interconnexion des TGV pour minimiser l'impact agricole ; on est sur deux voies nouvelles sur à peu près 5 km ; on passe sous 4 ouvrages qui sont modifiés sur 4 voiries (la nationale 2, la D 84, la D 9 et un chemin vicinal) ; on arrive sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy où on passe sous les pistes 2 et 4 avant d'arriver sur la gare RER.

A Mitry-Mory, on a deux types de travaux : on a d'abord la reconstitution de voies de garage du RER B qui existent aujourd'hui dans la gare de Roissy ; on augmente la capacité de la sous-station de Mitry. On crée des positions de garage également au niveau de la gare du parc international des

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

expositions de Villepinte, là aussi pour compenser les garages de Roissy. Enfin, on a des travaux que je vous ai précisés tout à l'heure sur la sous-station de Drancy, sur la commune du Bourget.

**Eric LADEGAILLERIE** : Je vais vous présenter l'utilisation des voies de la ligne La Plaine-Hirson qui est au centre même du projet, parce que si le nom vient de la partie "virgule", le cœur même du projet, c'est cette portion existante.

L'utilisation actuelle est en fait assez complexe. Il existe quatre voies sur cette ligne et les circulations y sont mélangées. On y rencontre quatre types de circulations différentes, des circulations RER, des circulations transiliennes, des TER picards et des trains de marchandises.

Vous avez, là, un schéma des circulations existantes qui est assez complexe. Vous voyez les quatre voies, 2 voies au Sud, 2 voies au Nord avec un débranchement vers l'aéroport CDG et vous constatez que les circulations sont mélangées, puisque, sur les voies Sud notamment, vous avez des RER, des transiliens, des TER. Nous n'avons pas fait figurer les trains de marchandises, parce que nous sommes à l'heure de pointe, mais, dans la journée, nous avons également des trains de marchandises.

Demain, la ligne La Plaine-Hirson sera très différente après la mise en service du RER B Nord+. Le RER B Nord+ est en fait basé sur l'affectation des deux voies Nord au service RER, et cela en vue de fiabiliser le service RER. On s'est en effet rendu compte, par rapport aux autres lignes qui fonctionnent bien comme les lignes A et E, qu'en l'exploitant sur seulement deux voies dédiées, cela fonctionnait mieux. Donc, dans le cadre du RER B Nord+, les deux voies Nord seront réservées au RER. La conséquence de ce nouveau schéma d'exploitation, c'est la libération de capacité au niveau des voies Sud. Ces capacités seront réexploitées pour de nouvelles circulations, que ce soit les TER picards, les Transiliens et le CDG Express. On se rend compte, là, que le CDG Express est directement lié au projet du RER B Nord+ et ne peut se faire que si le RER B Nord+ est réalisé.

Vous avez le schéma de la ligne La Plaine-Hirson après la mise en service du RER B Nord+. Vous voyez que les deux voies Nord sont totalement indépendantes et servent uniquement au trafic RER. En revanche, au Sud, vous avez de nouvelles circulations possibles, puisque de trois TER ou Transiliens, on passe à 4, et vous avez également des capacités pour accueillir les trains de CDG Express. Et comme je l'ai dit précédemment, vous avez des trains de fret, puisque le schéma de CDG Express, tel qu'il est conçu aujourd'hui, permet la circulation d'un à deux trains de fret par heure de jour.

Un tour rapide sur le matériel roulant de CDG Express : aujourd'hui, le matériel n'est pas exactement défini, puisqu'il dépend de l'appel d'offres de la concession. Toutefois, au regard du matériel qui existe sur le marché, on peut dire qu'il aura des caractéristiques tout à fait comparables à celles des TER les plus récents que vous pouvez voir circuler aujourd'hui.

Sur les coûts et mode de réalisation du projet : les coûts en infrastructures sont aujourd'hui estimés à 600 M€ auxquels s'ajoutent 20 % environ pour le matériel roulant, soit un total de 720 M€

La réalisation est prévue sous forme de concession. Cela veut dire que l'Etat va choisir un concessionnaire qui aura pour mission de remplir certaines tâches liées à CDG Express, globalement l'ensemble des tâches liées au service, c'est-à-dire concevoir et construire les installations, plus précisément concevoir et construire les installations nouvelles et adapter certaines des installations existantes ; fournir le matériel roulant ; exploiter pour fournir le service CDG Express ; enfin, faire l'entretien, à la fois de l'infrastructure nouvelle et du matériel.

Par ailleurs, du fait de la concession, le financement se fait sans fonds public. Il est demandé au concessionnaire de se rétribuer exclusivement et intégralement sur la vente des billets aux usagers.

Pour préciser un peu plus avant le rôle des différents acteurs, je vais entrer dans le détail. Le concessionnaire a pour charge d'exécuter les missions de la concession, mais n'agit pas seul sur la ligne. Deux autres acteurs doivent intervenir : la SNCF et RFF. La SNCF a différents rôles, le premier étant d'assurer la traction des trains de CDG Express. Ce sont les personnels de la SNCF qui vont conduire. Ce sont eux aussi qui doivent assurer le fonctionnement et l'entretien des installations de

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

sécurité et, second point très important, ce sont eux qui assurent la gestion opérationnelle des opérations. C'est la SNCF qui est aux postes de commande et qui régule les circulations, notamment en cas d'incident. Ce n'est pas le concessionnaire qui décide seul.

Le rôle de RFF est extrêmement important également, puisque c'est RFF qui gère les sillons sur l'ensemble de la ligne, que ce soit la ligne existante ou la ligne nouvelle. De nouveau, le concessionnaire n'agit pas seul. Il a un partenaire public qui est derrière lui.

Nous en venons maintenant aux impacts sur les territoires et, tout d'abord, aux travaux à Paris, parce que c'est ce qui nous concerne aujourd'hui le plus directement.

Ils sont articulés autour de l'infrastructure nouvelle, la virgule, qui a pour fonction de relier le faisceau Est au faisceau Nord. Cette virgule est constituée d'une trémie, d'un passage en terrier sous les voies existantes ; d'une tranchée couverte sous la zone d'activités CAP 18 avec démolition et reconstruction d'un bâtiment et, tant en phases travaux que d'exploitation, la mise en place de mesures de protection contre les vibrations. Enfin, c'est une trémie de sortie sur l'extrémité Nord pour rejoindre les voies du faisceau Nord. Et on a une circulation sur les deux ponts, National et soudé, qui existent aujourd'hui et qui sont circulés. Comme les ponts sont anciens, il est prévu, ou de les renouveler, ou de les reconstruire. Il est prévu de reconstruire le pont National et de rénover le pont soudé en les mettant aux normes ferroviaires actuelles.

La ligne nouvelle, qui nous intéresse un peu moins aujourd'hui, mais sur laquelle je reviens rapidement : elle est constituée de deux grands blocs, tout d'abord, un débranchement et un passage en terrier pour s'écarter des voies de la ligne La Plaine-Hirson (vous avez le schéma du terrier) ; enfin, une ligne nouvelle qui rejoint l'aéroport CDG qui, comme l'a dit Bertrand, fait environ 4 km avec une arrivée dans le prolongement de la gare RER B existante.

Pour être exhaustif sur les travaux, vous avez, d'abord, les travaux induits pour permettre aux trains de circuler et de bien fonctionner sur l'ensemble de la ligne. Ce sont, tout d'abord, des réaménagements de voies de garage, puisqu'en arrivant à l'aéroport CDG, l'utilisation des voies de garage existantes par le RER B ne sera plus possible, il faut donc reconstituer ces voies de garage. Deux sites ont été identifiés à Villepinte et à Mitry.

C'est également le renforcement des sous-stations électriques pour alimenter la ligne, puisque le nombre de circulations sera augmenté demain, autant du fait du RER B, qui aura un rythme plus soutenu, que des nouvelles circulations, TER, Transiliens ou CDG Express. Nous avons besoin d'avoir plus de courant, nous renforçons donc deux sous-stations, une à Mitry et une au Bourget.

Enfin, ce sont des aménagements de trains de fret et des travaux pour que le tout soit compatible avec les circulations et les différentes vitesses des trains.

L'ensemble de ces travaux sera financé par le concessionnaire.

Il existe également d'autres travaux sur lesquels je reviens plus rapidement, donc des aménagements de la ligne ferroviaire, des relèvements de vitesse, de la signalisation et des mesures, extrêmement importantes, de préservation de l'environnement (des protections phoniques, des aménagements paysagers et des traitements hydrauliques).

Si on regarde l'impact du projet aux différentes échelles du territoire - sans revenir à l'échelle de la région Ile-de-France où l'on a un développement économique, puisque l'on supporte le pôle de Roissy, et une économie d'énergie, puisqu'on se base sur le mode ferroviaire -, au niveau des départements, on a une décongestion, puisqu'on décharge l'autoroute A 1 et l'autoroute A 3 du fait du report modal ; à l'échelle du projet, on a un impact limité essentiellement du fait de la réutilisation des infrastructures existantes.

Pour détailler rapidement, on a donc une réutilisation maximale des infrastructures existantes ; un traitement acoustique (l'ensemble des nuisances engendrées par CDG Express sera traité, il est demandé au concessionnaire de résorber l'ensemble des Points Noirs Bruit créés sur la voie). On va

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

même au-delà, puisqu'on impose au concessionnaire de financer des protections phoniques sur des nuisances qui existent aujourd'hui à hauteur de 15 M€ Par ailleurs, des aménagements paysagers sont prévus dans le cadre d'un dispositif spécifique.

### **▪ Le planning du projet**

Nous sommes en phase d'enquête publique. L'enquête s'est ouverte le 19 novembre, elle se conclut vendredi prochain. En août 2008, si tout va bien, si l'enquête publique donne une issue favorable au projet, la concession sera attribuée ; à l'automne 2008, nous devrions entrer en phase préparatoire des travaux ; enfin, entre 2012 et 2015, c'est la mise en service de CDG Express, nécessairement, comme je vous l'ai indiqué précédemment, après la mise en service du RER B Nord+. J'en ai terminé, je vous remercie.

**Yves EGAL** : Merci beaucoup à la direction régionale de l'Équipement.

### **Questions de la salle**

**Marcel ROUSEVAL, ancien de la SNCF** : (...) Je suis un ancien de la direction du transport de la SNCF. Et j'ai suivi pendant mon activité tous les problèmes qui étaient ceux du TGV Atlantique et qui sont, maintenant, du ressort de la direction de l'infrastructure de la SNCF qui est, me semble-t-il, à la Plaine St-Denis. Et je suis heureux que, dans l'assistance, soit présent un représentant de RFF, car il va peut-être m'éclairer sur un point qui a une certaine importance, mon intention n'étant évidemment pas de vous faire perdre votre temps.

J'ai découvert à la lecture du projet à la mairie du 18<sup>e</sup> - sur lequel j'ai formulé des observations, puisque les interventions en tant que telles ne sont pas suffisantes - que ces nouvelles voies devaient également délester le faisceau ferré Nord. Cela semble peu de chose, mais en fait, c'est très important.

Mon attention a été attirée sur ce point par d'anciens collègues de la direction de l'infrastructure SNCF. Cela fait 19 ans que je suis en retraite, mais j'ai encore quelques points de chute à l'immeuble Eurostade à la Plaine St-Denis. Le représentant de RFF va peut-être m'apporter des précisions, puisqu'il est le gestionnaire, je crois, des sillons. Mon attention a été attirée sur le fait que des études étaient présentement en cours pour délester la gare du Nord, dont les installations sont surchargées, à la limite de l'asphyxie, en transférant les sillons ferroviaires Beauvais/Creil sur Paris Est, au lieu de Paris Nord, ce qui aurait pour conséquence l'utilisation des ponts métalliques de la Chapelle, avec un train toutes les 3 mn en 2012, et ce qui ne peut que nous inciter, et je précise que j'habite à la porte de la Chapelle, à exiger leur enfouissement, même s'ils ne devraient être franchis, selon les études qui m'ont été présentées, qu'à 80 km/h.

Le dossier qui nous est présenté n'évoque nulle part les nuisances sonores qui vont être créées et qui justifient notre hostilité au projet qui nous est présenté ce soir. Seules des vibrations importantes dans la future tranchée couverte sont évoquées page 222, sauf erreur de ma part.

Permettez-moi de vous dire, puisque j'habite à la porte de la Chapelle, qu'on est loin du train tous les quarts d'heure avec le projet CDG Express. Et il est bien évident - je connais la maison SNCF, je ne connaissais pas RFF qui n'existait pas à l'époque - qu'à partir du moment où le pont existera, on l'utilisera pour les sillons Beauvais/Creil Paris Est avec un train toutes les 3 mn. On est loin du compte. Et nous réagissons doublement à partir du moment où cette étude n'est, semble-t-il, évoquée nulle part. Dès l'instant où elle est dans les cartons, 6, av. François Mitterrand, à l'immeuble Eurostade à la Plaine St-Denis, on pourrait peut-être nous en parler, du moins le représentant de RFF. Même si elle ne rentre pas stricto sensu dans le projet CDG Express, je vous en donne acte.

Si le pont existe, on fera en sorte de l'utiliser au maximum. Cela fait partie des critères de rentabilité qui sont ceux de toute entreprise saine.

Je tiens à remercier les personnes de la mairie pour toute la disponibilité dont elles font preuve et j'incite toutes les personnes, qui ne viennent pas pour différentes raisons, à se déplacer. Tout le confort dont on dispose pour consulter les dossiers d'enquête à la mairie ne peut que m'inciter à faire de la

publicité pour que les personnes viennent au 3<sup>e</sup> étage de la mairie consulter les dossiers. On y est très bien accueilli, et je les en remercie. Merci de votre patience.

**Pascal JULIEN, Conseiller d'arrondissement** : Pourquoi ne dites-vous pas plus clairement que ce projet vise à faciliter et à encourager le transport aérien ? C'est dit, mais de façon très implicite. Nous souhaiterions que, dans la présentation, ce soit plus explicite, parce qu'il s'agit bien de cela, d'encourager et de faciliter le transport aérien.

Or, je suis de ceux que cela choque qu'on encourage le transport aérien. Depuis Kyoto, on l'a même entendu un peu à Bali, on l'a entendu au Grenelle de l'Environnement, on sait que le transport aérien est un pollueur très important, au moins 5 % des gaz à effet de serre. C'est donc discutable de dire, comme on l'a entendu, que ce projet représente une économie en matière de gaz à effet de serre par le report du trafic automobile sur la voie ferrée, parce que ce qu'on gagne d'un côté, on le perd très largement de l'autre.

Vous dites que ce projet est fait pour dynamiser l'économie de la région. Mais qu'en dit le président de la région, qu'en dit le Conseil régional de ce point de vue, car, finalement, ce sont eux qui s'occupent de la région ?

Les prévisions de trafic telles que j'ai pu les lire, et je ne suis pas le seul, me laissent un peu dubitatif. Tiennent-elles compte de l'augmentation inévitable du prix du pétrole ? A terme, la viabilité nous interroge.

Au total, ce n'est pas un projet d'intérêt général, ni par son financement, ni par le coût extrêmement élevé du transport (il ne sera d'ailleurs réservé qu'à des personnes qui en auront les moyens). On peut douter aussi, au regard du précédent Orlyval, qu'on défende l'intérêt général à travers ce projet.

Je suis donc de ceux qui disent : deux solutions nous sont présentées, une mauvaise qui est celle d'enfouir le CDG Express, mais une pire encore qui est celle de le faire passer en surface. Et pour ne pas développer, de ce point de vue, je me rallie effectivement complètement aux arguments avancés par le maire Daniel VAILLANT tout à l'heure et par d'autres.

J'ai exprimé une position qui était la mienne, mais je voudrais quand même me faire l'écho d'une autre position, celle du Conseil de quartier Charles Hermite/Evangile qui s'est réuni deux fois : une première fois de façon restreinte et une deuxième fois de façon publique. Un vœu a été voté à l'intention du commissaire enquêteur, vœu adopté le 11 décembre à l'unanimité du Conseil de quartier. Et je peux vous dire que seuls les conseillers votent. Moi, je ne vote pas dans ce Conseil. Le public, qui s'était manifesté, ne votait pas, mais il n'y a pas eu la moindre voix contre ce vœu que je vous demanderai de lire avec attention. En deux mots, il dit que l'utilité publique de cette liaison n'est pas démontrée : *"Privée, coûteuse, réservée aux passagers aériens et donc inaccessible aux nombreux Franciliens travaillant à Roissy, elle générera des nuisances inacceptables pour les riverains. Et si toutefois, ce projet de CDG Express devait voir le jour, le Conseil exige l'enfouissement des voies ferrées pour le passage des rames au niveau de la porte de la Chapelle, solution (cela a été dit) qui avait été seule retenue au moment des Jeux Olympiques"*. Ils refusent donc l'utilisation des ponts ferroviaires, les deux fameux ponts en aérien. *"Par ailleurs, il est paradoxal que cet aménagement à l'air libre sur des installations actuelles ait été choisi au moment où l'ensemble de la porte de la Chapelle va connaître un changement complet à l'occasion du projet de renouvellement urbain auquel les conseillers de quartier sont associés depuis maintenant très longtemps"*. On a vraiment dans le quartier le sentiment qu'on se moque des personnes en amenant ce projet comme une boule dans un jeu de quilles. C'est perçu comme cela. J'espère que les décideurs seront raisonnables.

**Une intervenante** : Je connais déjà un peu ce projet, parce que j'avais participé au premier débat public en 2004. Je prends assez souvent l'avion. Donc, a priori, je n'étais pas du tout hostile, j'étais même plutôt favorable à ce projet, mais j'ai été amenée à nuancer ma position au fur et à mesure de l'évolution du projet.

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75**

Je voudrais d'abord dire que je suis entièrement d'accord avec ce qu'ont dit Monsieur le maire et Monsieur le conseiller d'arrondissement concernant l'enfouissement, je n'y reviendrai donc pas.

En revanche, je pense que si on souhaite vraiment diminuer le trafic automobile vers Roissy, ce qui me paraît effectivement une très bonne idée, et le reporter sur le rail, plusieurs mesures simples pourraient être prises, dont on ne se soucie guère.

La première, qui paraît très bête, c'est tout simplement d'éditer, d'imprimer des fiches horaires qui donnent toutes les liaisons vers Roissy.

La deuxième, ce serait de faciliter la gestion des bagages, parce que ce qui est déterminant pour une personne qui décide de prendre le train ou la route, sous une forme ou une autre, c'est de pouvoir gérer ses bagages facilement. Il serait très facile, contrairement à ce qui a été dit, de résoudre ce problème en mettant des portes coulissantes sur les quais comme cela existe déjà sur la ligne 14 du métro ; en mettant, ensuite, à disposition des voyageurs des chariots gratuits, comme il y en avait dans les gares autrefois, facilement accessibles avec des ascenseurs qui permettent de descendre avec.

Un troisième point, et cela ne concerne pas seulement CDG Express, il faut remettre des places, des sièges sur les quais de la gare du Nord. Actuellement, il n'y en a plus du tout. Il n'y a que des espèces de perche-fesses qui, en plus, sont inaccessibles aux personnes de petite taille. Nous avons affaire à une population en France qui vieillit. La moitié de la population, ce sont des femmes, et la moitié des femmes a un problème de jambes lourdes. C'est un manque total de respect pour les populations du X<sup>e</sup> et de la banlieue Nord que de nous obliger à attendre debout jusqu'à 20 ou 25 mn pour prendre un RER. On dit que c'est pour empêcher les SDF de s'installer dessus. Mais je regrette, les SDF ne sont pas seuls. Et en plus, les SDF sont des êtres humains comme tout le monde et ils ont le droit de vivre comme tout le monde. Et tant pis, s'il y en a. On rend la vie impossible à tout le monde pour les empêcher de s'installer. Je pense que ce serait un moindre mal.

Je pense qu'avec ces 3 propositions on pourrait davantage inciter à prendre le RER plutôt que la route. Je m'associe à ce qui vient d'être dit, le coût de la liaison ferroviaire va exploser avec le CDG Express. Cela va être tout à fait contreproductif.

**Yves EGAL** : Il y a déjà beaucoup de matière, le maître d'ouvrage peut déjà répondre à un certain nombre de questions, dont certaines questions précises.

**Pascal LELARGE** : Je vais essayer de répondre de manière assez synthétique.

Sur la question de la fréquentation de la ligne et notamment des ponts, il est pour nous extrêmement clair qu'il n'y a aucun projet de l'ordre de ceux que vous avez évoqués, Monsieur, consistant à faire circuler des trains toutes les trois minutes. Nous avons une position extrêmement claire du maître d'ouvrage qui est l'Etat et qui est celle que vous avez dans le dossier, c'est-à-dire qu'on est sur un usage de la voie pour CDG Express. Des trains de fret pourront circuler dans la journée. Par ailleurs, des trains Corail circuleront. Mais nous ne sommes pas du tout en train de reconstituer une grande artère ferroviaire pour délester les gares qui sont actuellement saturées.

Sur ce point, cela peut être dit catégoriquement à ce stade. Je vous rassure. Nous ne serions pas dans l'ignorance de calculs machiavéliques de la SNCF. Et en tout état de cause, la SNCF n'est, en aucune manière, décideur sur ce point.

Ce premier point, si la Commission le souhaite, pourra être éclairé plus amplement.

**Marcel ROUSEVAL** : Les dossiers de transfert du Beauvais/Creil sur Paris Est sont à la direction de l'infrastructure, 6, avenue François Mitterrand.

**Pascal LELARGE** : Je suis le préfet, directeur régional de l'Equipement, je représente l'autorité de l'Etat en la matière et je n'entends pas être démenti par des personnes qui ne sont pas présentes et qui ne sont pas compétentes pour le faire. J'ai une position très catégorique sur ce point.

Sur ce point, les engagements du maître d'ouvrage sont très clairs. Si vous avez des personnes qui ont des idées, et ce ne sont pas les idées qui manquent en Ile-de-France sur le ferroviaire, mais plutôt les

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

réalisations, libre à elles, mais ceci, je pense, ne peut pas interférer avec le débat. Nous ne dissimulons pas une information qui, en l'espèce, serait effectivement extrêmement importante.

Sur le second point qui est donc la question du transport aérien, c'est tout l'intérêt du Grenelle de l'Environnement et des groupes de travail qui vont suivre, dont les ministres vont annoncer la composition prochainement, que de clarifier les choix de société qui sont faits en matière de modes de transport.

Vous le savez, les choix qui sont faits sont, en matière de transport longue distance, en faveur du ferroviaire avec le développement de lignes à grande vitesse. Et en Ile-de-France, il y a beaucoup de travaux, beaucoup d'opérations à envisager pour pouvoir effectivement s'inscrire clairement dans cette politique. Il y a d'ailleurs un débat public qui est en cours de préparation sur le projet d'interconnexion Sud. Sur ce plan, les intentions du gouvernement, de l'Etat sont très claires.

Le transport aérien, c'est une donnée économique incontournable. On ne peut pas dire : "Je suis contre le transport aérien, donc, j'essaie de brider le transport aérien". Le choix qui est fait, c'est de réguler le transport aérien par des moyens de régulation, à la fois nationaux et, si possible, internationaux et, deuxièmement, d'encourager, de favoriser le transport ferroviaire, le développement de la grande vitesse ferroviaire. Par ailleurs, des choix ont été faits en matière d'autoroutes, vous le savez.

Nous ne voyons pas les choses de la même manière que vous, nous ne considérons pas que CDG Express, en réduisant la part de la voiture pour aller à Roissy, encourage ou favorise le développement du transport aérien, de telle sorte que le bilan carbone, par exemple, serait très largement défavorable. Non, nous ne le pensons pas. Nous considérons que ce qui est très important, c'est le transfert, notamment en taxis, qui est fait sur le fer.

A vrai dire, si ce transfert n'était pas aussi important, les concessionnaires ne se présenteraient pas pour réaliser l'opération. C'est le principe même du marché : l'opération n'est intéressante que si celui qui investit récupère beaucoup de parts de marché sur les taxis et sur la voiture.

Quant à la position de la région, le président HUCHON s'est exprimé par écrit sur ce point. Il ne m'appartient pas de réitérer sa position.

Sur les questions que vous posez, Madame, notamment sur la gestion des bagages, c'est vrai que nous aurions pu envisager, à une époque, avoir une gestion des bagages consistant à prendre en charge les bagages à Paris, puis à les acheminer directement. Il est clair qu'à ce stade, aujourd'hui, les questions relatives à la sûreté sont telles qu'elles ne nous ont pas permis d'envisager de mettre en œuvre ce type de dispositions. Donc, effectivement, les passagers acheminent leurs propres bagages.

En revanche, il est évident qu'il y a toute une question de services qui est sous-jacente. CDG Express, ce n'est pas une infrastructure et des trains qui circulent, c'est un service. Les sociétés, les concessionnaires qui s'intéressent à ce dossier se présentent clairement dans une optique de services.

Je prends note des remarques de bon sens que vous faites pour faciliter la prise en charge des passagers, notamment d'un certain âge ou simplement encombrés par des bagages. C'est un point dont je prends note.

**Yves EGAL** : Le problème d'Orlyval, qui est resté dans les esprits, a été soulevé. N'y a-t-il pas un risque ?

**Christophe MASSON, DREIF** : Sur le sujet d'Orlyval, tout le monde a en tête, je pense, la déconvenue sur le contrat qui a été passé lors de la construction et de l'exploitation d'Orlyval.

Le problème portait, au départ, sur l'évaluation qui avait été faite globalement du trafic prévisible sur Orlyval et, ensuite, sur la démarche commerciale pour commercialiser ce service.

A travers CDG Express, nous prenons en compte cette expérience et aussi les expériences des autres dessertes aéroportuaires dans le monde entier. Tout cela a été étudié pour éviter, justement, ces mêmes désagréments sur CDG Express.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

Par rapport à Orlyval, projet qu'on compare assez facilement en termes de services, il y a quand même une très grosse différence, c'est qu'Orlyval n'arrive pas dans Paris, mais à Antony. D'où une correspondance importante dans l'utilisation et nous ne sommes pas non plus dans les mêmes conditions de circulation avec, notamment, un mode routier concurrentiel qui est facilité en direction d'Orly.

S'agissant des différentes dispositions que nous prenons au niveau de CDG Express pour éviter ce type de désagrément, nous avons, notamment, revu toutes les études de trafic à l'aune de ce qui est constaté sur d'autres dessertes aéroportuaires dans le monde. Nous avons quand même sur Orlyval aujourd'hui environ 2 millions de passagers qui empruntent Orlyval, ce qui représente à peu près 10 % du trafic global passagers de l'aéroport. Les prévisions de trafic sur CDG Express sont du même ordre de grandeur. Et quand nous faisons la comparaison globalement par rapport à un grand nombre de dessertes mondiales, nous nous situons dans des prévisions qui sont finalement plutôt basses par rapport à la fourchette qu'on peut constater sur des dessertes équivalentes.

Les autres dispositions que nous prenons également sont des dispositions contractuelles. Sur les dispositions que nous prenons au niveau du contrat de concession, la première des dispositions, c'est que l'Etat n'apporte aucune garantie au partenaire privé dans le cas où les recettes seraient moindres que celles prévues. C'est donc bien le risque du concessionnaire et c'est le principe même de la concession, par rapport à d'autres types de montage qui auraient pu être imaginés. C'est bien la partie privée, au regard des missions qui sont dévolues dans le contrat de concession, qui va assumer tout ce risque et les conséquences éventuelles de recettes moindres.

En cas de faillite, que se passerait-il pour CDG Express ?

Je le redis, nous avons des prévisions qui sont quand même solides à travers toutes les expériences que nous avons pu recenser dans le monde. Mais si, toutefois, le projet avait une très faible rentabilité, là encore, toutes les conséquences seraient pour la partie privée, c'est-à-dire que le groupement qui aura mis des fonds perdra tous ses fonds ; les banques qui auront financé perdront aussi leur mise. Et s'il restait quelque indemnité qui serait à verser, cette indemnité serait reprise en réattribuant le contrat de concession avec, donc, une nouvelle entité qui reprendrait, éventuellement, quelque indemnité qui pourrait rester. Mais au bout du compte, il n'y aurait de toute manière, y compris dans ce cas-là, aucune contribution publique qui serait versée.

En revanche, à l'inverse, si la rentabilité était plus importante que prévu, il y aurait un retour vers la collectivité de cette surrentabilité pour éviter que le partenaire privé ait une rentabilité trop importante.

**Mme Roxane DECORTE, conseillère de Paris :** (...) Il y a, d'abord, un préalable pour nous, et nous l'avons exprimé très clairement, que ce soit Françoise de PANAFIEU, ou moi-même, de manière publique, nous sommes pour l'enfouissement du CDG Express. Nous l'avons écrit, nous l'avons dit à Roger KAROUTCHI, nous l'avons vu avec le préfet de Paris. Et pour nous, c'est un préalable sur lequel on ne peut pas négocier. Cet enfouissement avait été prévu lors des Jeux Olympiques et nous ne voyons pas pourquoi cela changerait aujourd'hui.

Quand vous habitez porte de la Chapelle - j'habite à 500 mètres de là, rue des Roses -, c'est un peu les coulisses de la ville. On sent qu'il y a une priorité d'aménagement urbain. Alors ne mettez pas là ce que vous n'auriez pas envie d'avoir sous vos fenêtres.

D'un autre côté, nous sommes plutôt favorables au projet, parce que Roissy, c'est la première plateforme aérienne d'Europe continentale, aussi la première zone d'activités au niveau régional. Nous savons aussi que d'autres villes comme Vienne, Oslo, Londres, Tokyo se sont dotées d'une liaison de ce type.

Mais, le préalable, au départ, pour nous, c'est l'enfouissement. Sans cela, nous ne pouvons pas dialoguer sur ce sujet. Nous ne cessons de le dire, de le mettre dans le rapport du commissaire enquêteur. Mais au moins, le message est clair.

**Yves EGAL, Président de la Commission d'enquête** : Merci, pour ce message clair.

**Jean-Michel METAYER** : J'habite au 93 rue de la Chapelle. Je suis dans une tour qui donne sur les voies ferrées, mes fenêtres donnent sur les voies. Je me permettrai donc de vous parler à titre personnel. Je suis aussi membre du conseil de quartier, d'une amicale de locataires, comme Marcel ROUSEVAL qui s'est exprimé en premier. Mon propos est aussi collectif. Il ne s'agit pas de représenter qui que ce soit, mais de vous faire part des débats dans le quartier.

J'aurai une série de questions. D'abord, nous sommes le 18 décembre. Nous avons obtenu cette réunion. Nous avons eu des informations. Nous nous félicitons de cette réunion. Des affiches ont également été mises dans le quartier, plastifiées comme pour toute enquête publique.

Mais si je vous dis cela, c'est que tout ce qui vient d'être fait n'est sans doute pas suffisant pour informer le public et les habitants, surtout de proximité, sur votre projet. Je me disais d'ailleurs, en voyant ces vues remarquables de la voie, pourquoi ne pas présenter ce film aux habitants du quartier ?

Parmi les habitants du quartier, beaucoup ne sont pas encore au courant de tout le projet d'aménagement Nord-Est, d'aménagement urbain. Il y a donc beaucoup à faire. Donc, leur présenter ce film, sous une forme ou sous une autre, serait très intéressant, parce qu'ils comprendraient très vite l'étendue et l'objectif du projet.

Ma question est donc simple : êtes-vous prêts à des opérations de publicité, sous une forme ou sous une autre, de ce projet ?

Par ailleurs, et Monsieur le préfet, je ne voudrais pas polémiquer avec vous sur l'affaire de la SNCF, mais si ce ne sont pas des projets ficelés, nous avons des échos sur une utilisation plus importante de ces voies, parce que la gare du Nord et la gare de l'Est, avec l'augmentation du trafic des TGV, sont aujourd'hui surchargées, saturées et qu'à terme, on peut envisager une extension du trafic sur les ponts que vous allez construire ou rénover.

Autre point, le plus sensible, je vous le dis en tant qu'habitant surplombant les voies, comme d'autres, c'est la question du bruit. Je me suis déplacé, j'ai vu, comme d'autres, entièrement votre projet sur les isolations phoniques (le mot a été prononcé tout à l'heure). Il y a très peu de chose dans l'enquête. Mais peut-être me trompé-je. A-t-on, et à quelle page, des projets de murs, d'équipements divers ?

Comme l'a dit le maire du 18<sup>e</sup>, ce document ne fait jamais allusion au projet de construction de l'université sur les terrains du bois, entre les Maréchaux et le périphérique. Il n'est fait nulle part mention de cette université. Il est dit que votre projet tiendrait compte de l'aménagement du Nord-Est parisien. Mais il s'agit là quand même de la circulation de voies ferrées auprès de bâtiments universitaires, dont je ne connais pas les plans, et vous non plus sans doute.

Cela ajoute quand même à notre questionnaire.

Autre point, si vous me le permettez, c'est l'affaire du RER. Nous l'avons dit lors du conseil de quartier et d'autres ont dû le noter. Tout au long du document, il est dit : "CDG Express est aménagé en parallèle, en continuité par rapport au projet RER Nord+".

Une question simple : par rapport au calendrier, le RER Nord+1 sera-t-il aménagé définitivement en même temps que CDG Express ? Cela va-t-il de pair ?

Autre question, beaucoup de personnes disent : "Améliorons le RER B qui pose de nombreux problèmes". Nous le savons, il suffit de l'avoir pris. Et je peux vous dire qu'à titre personnel, j'emmène beaucoup de personnes en voiture à Roissy en raison des problèmes rencontrés au niveau du RER B. Je mesure d'ailleurs là les encombrements de l'autoroute à certaines périodes. Tout va de pair.

Je reviendrai pour finir sur la question du bruit. Je connais bien le parc de Sevran et un certain nombre de communes traversées par le tracé que nous avons vu tout à l'heure. Il suffit de marcher au bord de la voie pour mesurer ce que représente le passage d'une rame à 120, 130, 140 km/h. Quand tout ceci sera multiplié, le parc de Sevran, c'est une chose ; la porte de la Chapelle, c'en est une autre.

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75**

Sur le plan phonique et environnemental, avez-vous progressé même par rapport aux documents que vous nous avez fournis ?

Dernier point (...) vous n'empêchez pas de simples citoyens ou représentants de tel ou tel collectif de vous rappeler que nous sommes l'année du Grenelle de l'Environnement et que, si bien sûr, le transport Roissy jusqu'à la capitale pose problème, des questions se posent sur les conséquences de ce projet et sur l'information des citoyens.

**Un intervenant, chef d'entreprise à CAP 18 :** (...) je suis industriel, je suis chef d'entreprise à CAP 18. CAP 18, c'est trois lettres, deux chiffres pour beaucoup de personnes. Beaucoup de personnes ne connaissent pas. Et il semble d'ailleurs que les concepteurs du projet ne connaissent pas vraiment CAP 18. D'ailleurs, c'est bien simple, ils appellent cela "la virgule". "La virgule", c'est léger, c'est joli, cela coupe une phrase pour l'alléger. Mais CAP 18, c'est une centaine d'entreprises, près de 2000 personnes qui y travaillent et qui, pour beaucoup, habitent dans le quartier.

Je prends la parole, parce que je me sens directement concerné. Avec deux entreprises qui sont avec moi, nous représentons une centaine d'employés et nous sommes dans le bâtiment qui va être détruit. Monsieur le maire disait, ainsi que d'autres personnes qui sont intervenues : "Il faudrait enfouir absolument cette voie", alors que, moi, je regrette qu'on enfouisse dans la virgule, c'est-à-dire à CAP 18.

La volonté de la mairie a été de créer une zone d'activités industrielles à dominante arts graphiques, donc essentiellement de l'imprimerie. Or, l'imprimerie demande beaucoup de propreté et, surtout, aucune vibration, sinon, vous avez un texte qui est flou. Que va-t-il se produire ?

Les concepteurs ont éludé le problème, ont fait une virgule. Et quand on voit le chapitre sur l'impact économique, il n'y a strictement rien. La seule chose qui soit marquée, c'est que l'activité économique pourra profiter de l'arrêt au coin. Pendant les travaux, les restaurateurs du coin pourront en profiter. C'est la seule chose qui soit dite dans ce document.

Il faut savoir que les entreprises qui sont là ont besoin de travailler dans de bonnes conditions. L'impact économique sera peut-être, alors, que beaucoup d'entreprises seront obligées de quitter CAP 18. Or, cet impact n'a pas été vraiment évalué. Il ne suffit pas de faire un trou, de mettre les voies et de refermer en disant "C'est bon".

Cela peut entraîner, à terme, pas forcément immédiatement, un déplacement des activités vers l'extérieur : Aubervilliers, La Plaine Saint-Denis. Et il est important de le prendre en compte.

Il a été prévu dans ce projet de construire des bâtiments sur les voies ferrées qui sont juste devant et de mettre à disposition des bâtiments provisoires pour les entreprises dont le bâtiment sera démolit, ce qui représente à peu près 2500 m<sup>2</sup>. Mais on ne peut pas déplacer une entreprise comme cela !

Voilà quelques mois, vous avez des personnes qui sont venues faire des trous juste devant mes fenêtres - je suis juste au niveau du trou qui sera fait -, nous leur avons demandé ce qu'elles faisaient, elles nous ont dit que ce n'était rien du tout. En effet, ce n'est rien du tout ! On va démolir l'immeuble dans lequel je suis ; on n'a pas daigné me répondre ; je n'ai jamais vu personne venir faire une étude d'impact économique à CAP 18. Il a seulement été dit : "Il y a beaucoup de monde ; cela s'agite beaucoup ; on va essayer de ne pas trop les déranger".

Une entreprise comme la mienne est une entreprise extrêmement moderne qui utilise des machines à commande numérique. Vous avez 8 machines d'une longueur de 5 à 12 m, qui pèsent 7 à 8 t. Nous avons, avec la DRIRE, fait des travaux très importants pour éviter de polluer l'atmosphère, nous rejetons de l'eau propre, de l'air qui n'est pas vicié. Nous économisons tous nos déchets. Nous avons fait des investissements considérables. Puis, brutalement, on nous dit : "Vous allez vous mettre à côté pendant quelques mois". Mais cela me semble difficile. Nous avons un réseau informatique avec des fibres optiques. C'est dix ans de travail, de montage, d'organisation.

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

Je voulais seulement attirer l'attention (...) sur le fait que cela pose quand même des problèmes, pour moi en particulier. Je me sens franchement concerné. Et je ne le sais d'ailleurs que depuis quelques jours. Mais vous avez beaucoup d'autres personnes qui sont à côté, qui seront certainement gênées pendant les travaux, notamment par la poussière et les vibrations qui seront générées.

**Michel OTTAWAY, maire adjoint du X<sup>e</sup>** : Je voudrais faire part des observations de la municipalité du 10<sup>e</sup> arrondissement ; dire tout d'abord avec quel a priori favorable, nous envisageons ce projet pour le rayonnement de la métropole parisienne, pour le développement social, économique, culturel de nos quartiers.

C'est donc un a priori favorable. Mais connaissant un peu le dossier et venant d'entendre ce qui vient d'être dit, nous ne pouvons pas donner d'avis favorable ferme, clair sans que ce projet soit bien intégré dans un ensemble. Et visiblement, du point de vue de la municipalité du X<sup>e</sup>, ce projet est encore mal intégré. C'est un plus pour la métropole parisienne, mais il y a des entreprises, des quartiers, des personnes qui vivent autour.

Et il y a aussi deux gares, la gare du Nord, première d'Europe, deuxième ou troisième du monde, et la gare de l'Est qui connaît un dynamisme accru avec l'arrivée du TGV Est.

Première observation, il en a été question voilà peu au Conseil du X<sup>e</sup>, une observation qui rejoint d'autres observations sans doute : il ne peut pas être envisagé que ce projet - que nous accueillons, je le redis encore, favorablement - soit prioritaire par rapport à l'amélioration du RER B qu'on appelle maintenant Paris Nord. Il n'est pas pensable, il n'est pas socialement justifiable que cette réalisation se fasse au détriment du RER B, de quelque manière que ce soit. Et même chronologiquement, le RER B, et je crois savoir que le maire de Paris raisonne de cette façon, doit être sérieusement amélioré avant.

Deuxièmement, c'est un projet d'intérêt public - il va l'être, nous le souhaitons -, mais ce sont des investissements privés. Monsieur le préfet a fait remarquer qu'aucune garantie n'était offerte aux investisseurs privés, si les projections ne se réalisaient pas. Elles le seront certainement.

Du point de vue des tarifs, des tarifications - et là, je le mets en pointillés, même si ce n'est pas secondaire -, ne peut-on envisager des modulations tarifaires, notamment pour les personnes qui travaillent à Roissy et qui viendraient à Paris ?

Il ne faut pas laisser penser - c'est un point de vue critique et même trop critique à mon avis sur ce projet - que c'est une liaison privilégiée. Ce n'est pas une liaison privilégiée, mais il ne faut pas qu'elle puisse, de quelque façon que ce soit, apparaître comme telle. Ce sont donc des modulations tarifaires, voire une intégration tarifaire au(x) billet(s). On faisait observer que quand de grandes manifestations sportives - et il y en a eu de prestigieuses - avaient lieu au Stade de France, le billet de transport était intégré au billet du Stade de France. Mutatis mutandis, on peut envisager une intégration dans certains cas et pour certains publics. Cela doit être, je crois, pris en considération.

J'en arrive au morceau, si j'ose dire de choix, et là j'interpelle les autorités de l'Etat. Il y a la gare du Nord, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> gare du monde, 1<sup>ère</sup> gare d'Europe, la gare de l'Est avec le TGV Est, 2 gares rénovées qui, topographiquement, pour différentes raisons, sont mal reliées. Il serait temps que l'Etat prenne la mesure de l'accueil que nous réalisons dans ce secteur Nord de Paris. Ce sont les portes de l'Europe et les portes du monde. Or, les projets de liaisons, malgré le TGV Est, Eurostar, Thalys, entre la gare du Nord et la gare de l'Est sont toujours au point mort. Jusqu'à présent, ils n'ont pas été considérés comme prioritaires. Je l'ai entendu de la bouche d'un représentant de l'Etat, ce qui m'a profondément choqué comme responsable élu du X<sup>e</sup> et comme Européen convaincu. Comment se fait-il que l'accueil du monde entier, de l'Europe au Nord de Paris ne soit pas considéré comme prioritaire ?

Donc, pour le confort des usagers, des passagers et des touristes, mais aussi pour la réputation de la capitale, pour la praticabilité de ce que l'on appelle d'un terme technique l'intermodalité, réalisons cette intermodalité, perçons enfin ce tunnel d'accès entre la gare du Nord et la gare de l'Est et réalisons ce vaste pôle de transport Paris Nord/Est avec cette petite gare curieusement appelée Magenta au milieu qui est la gare de desserte reliée à la gare du Nord de la ligne Eole !

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75**

Voilà un aspect qui conditionne la réalisation et la bonne réalisation de ce projet, qui conditionne l'avis favorable de tous les élus parisiens et de tous les Parisiens sur un tel projet.

Dois-je ajouter aussi, même si ce n'est pas de la responsabilité directe de l'Etat, qu'il faut regarder de très près l'impact sur le trafic de taxis, donc l'accueil déjà des taxis, et l'impact sur la circulation autour de la gare de l'Est ?

On est quand même un peu contrit de voir qu'on gagne un temps énorme dans le trafic avec les capitales européennes du Nord et avec Londres, mais qu'en revanche, pour sortir du quartier, ce n'est pas très facile. Il ne faudrait pas qu'aux quelques difficultés, auxquelles on est en train de remédier, autour de la gare du Nord, s'ajoute, à la gare de l'Est, un véritable maelstrom qui mettrait par terre tous les avantages de ce projet.

Nous sommes donc tout à fait favorables, mais intégrez mieux ce projet, cette arrivée de ces portes de l'Europe et du monde dans le cœur de Paris, puisqu'on en a fini, je pense, des projets fumeux et un peu fantasques qui voulaient que les gares soient en dehors de la ville métropole.

J'entends toujours le directeur des gares de la SNCF se féliciter d'un programme "Gares en ville". C'est un immense atout d'avoir des gares en cœur de ville, mais il faut en prendre toute la mesure en réalisant, notamment, de meilleures connexions.

Nous sommes donc favorables, mais à ces conditions d'intégration et, surtout, en prenant très vite des mesures pour améliorer le RER B et réaliser une meilleure connexion entre la gare du Nord et la gare de l'Est.

**Yves EGAL** : Nous allons répondre à ces questions, mais je devance ce que va dire la DRE, il y a quand même un problème, c'est que CDG Express ne peut pas prendre en charge toutes les améliorations des transports en commun dans le coin.

**Pascal LELARGE** : Le premier point, c'est la question de la concertation, la poursuite de la concertation avec les habitants.

L'enquête publique, vous l'avez notée, c'est un cadre formel, une procédure qui se termine très bientôt. Pour ce qui nous concerne, nous sommes prêts à poursuivre évidemment, et ce pendant toute la vie du projet, en espérant qu'il aura une vie, cette concertation. Il faudra être plus présent et être en mesure d'apporter plus d'explications et d'échanger.

C'est un peu un engagement facile à ce stade, à la tribune, mais considérez qu'il est sincère.

Sur la question de l'intégration du projet dans son environnement, je vais redire les choses comme elles sont : nous n'avons pas mandat aujourd'hui pour négocier un enfouissement. Nous avons un projet qui a été déterminé et mis à l'enquête publique sur une base précise. Il y a des consultations d'entreprises qui sont établies sur la base du dossier que vous connaissez.

Donc, soyons clairs. Nous n'allons pas vous dire aujourd'hui, pour faire mieux "passer la pilule" : "Nous allons enfouir".

C'est un immense territoire que le territoire concerné. Et ce territoire va connaître des mutations importantes dans les dix, vingt, trente prochaines années. Ce ne seront pas les Jeux Olympiques, mais ce seront d'autres types de mutation. Nous le voyons bien. Nous sommes nous-mêmes aménageurs ailleurs. Nous avons nous-mêmes cette sensibilité. Nous ne sommes pas des routiers ou des personnes qui faisons uniquement des transports ferroviaires.

Nous entendons bien nous inscrire, si c'est possible, avec la mairie, dans un partenariat, lorsque les projets avanceront.

Il existe, bien entendu, différentes façons de concevoir les projets, les projets d'urbanisme, une manière de les concevoir qui permet notamment de jouer avec les contraintes du site, que ce soit le périphérique, l'autoroute, le ferroviaire pour, effectivement, avoir un projet réaliste et qui gère, obère ces contraintes, notamment de bruit, de coupure, etc.

## **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75**

Simplement, il faut reconnaître que nous sommes aujourd'hui dans un calendrier qui est celui de la procédure CDG Express et qui n'est pas le calendrier de l'opération d'aménagement.

Nous ne sommes pas autistes, nous ne disons pas "Circulez, il n'y a rien à avoir". Il y a effectivement un sujet, dont nous sommes tout à fait conscients. Nous voulons être rassurants sur le fait que nous ne sommes pas en train de faire une artère ferroviaire majeure, ni vu, ni connu à cet endroit.

Et nous sommes bien conscients du fait qu'il faudra discuter avec la ville de Paris sur les conditions dans lesquelles cette voie ferrée, notamment la partie "ponts", cette section du projet pourra évoluer demain pour s'inscrire, s'insérer dans un projet urbain extrêmement ambitieux, et qui est un projet majeur. C'est là probablement que, après l'enquête publique, le gouvernement sera amené à préciser sa position.

Je regrette beaucoup cette question de CAP 18. Je suis vraiment désolé, je vous présente mes excuses Monsieur, parce qu'il y a, là, manifestement, un "raté". Des contacts ont été pris avec les propriétaires des immeubles, mais les propriétaires ne sont pas les entreprises. Nous avons donc un "raté" à ce niveau-là.

Il va de soi que l'époque n'est plus où on passe au bulldozer et où on prévient les entreprises la veille pour le lendemain. Il faudra donc trouver une solution qui convienne aux entreprises. Sinon, nous n'y arriverons pas. Et pour avoir, non pas déjà connu ce type de situation, mais déjà eu affaire à des projets où des entreprises comme la vôtre étaient concernées (sur une histoire de TGV en Bretagne), je sais qu'il y a du travail à faire. Mais nous allons nous y employer. Il est clair que toutes les précautions devront être prises.

Le chantier lui-même va générer des contraintes, cela va de soi. Il faudra donc être très précis sur les contraintes, sur le fait que cela ne doit pas porter préjudice aux entreprises. Mais sur la question des vibrations, je voudrais être rassurant. Je ne vous dirai pas : "Faites-nous confiance aveuglément", mais la question de la cohabitation entre une voie ferrée, aujourd'hui enfouie, et des entreprises, y compris technologiques, est une question qui, aujourd'hui, est bien maîtrisée. Sans doute faudra-t-il vous le démontrer. Il faudra que des personnes viennent vous voir, viennent vous expliquer. Vous pouvez vous-même souhaiter avoir des experts. Il faudra que cette question soit travaillée.

Nous avons, là visiblement, un "raté". Nous allons nous employer à rattraper, dans les meilleurs délais, la situation. En tout cas, je vous apporte nos engagements sur le fait que nous ferons nos meilleurs efforts pour trouver, ensemble, la bonne solution.

Sur le RER B, nous sommes partenaires du projet RER B. L'Etat, dans le cadre du contrat de projet avec la région, est partenaire. C'est un projet qui est aussi important pour nous que pour le STIF. Les enjeux du RER B et du RER A sont des enjeux, pour l'Etat, absolument essentiels, puisque ce sont des artères puissantes avec des enjeux économiques, sociaux majeurs.

Nous sommes également concernés, parce que ce sont nos entreprises, je parle au nom de l'Etat, qui exploitent ces RER dans un cadre qui est complexe, vous le savez, le cadre de la décentralisation où le STIF est l'autorité.

Nous sommes partenaires de l'opération RER B. C'est une opération qui est prise à bras-le-corps par le STIF aujourd'hui dans le cadre d'un processus de travail auquel nous sommes pleinement associés, et pas seulement financièrement.

Les deux, donc, sont prioritaires pour nous, sont importants, et ce n'est pas un qui conditionne l'autre. Ce sont deux types d'enjeux très différents. Il se trouve simplement qu'il faut synchroniser les opérations, puisque nous voulons récupérer deux voies du RER B pour faire circuler un certain nombre de trains et CDG Express et clarifier la desserte. Le STIF est à la manœuvre. Nous finançons, nous sommes partenaires, nous sommes actifs. Et nous sommes d'ailleurs, au passage, l'autorité qui autorise l'exploitation, définit les conditions d'exploitation pour des raisons de sécurité sur ce type de dispositif. Si vous le souhaitez, davantage d'explications pourront vous être données par Eric.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

Je vais demander au représentant du ministère de nous préciser ce qui est prévu à ce stade dans la consultation pour les formules d'abonnement, au-delà des passagers affaires, famille, etc. Quelles sont les formules qui permettront de faciliter l'usage, l'accès à CDG Express pour les personnes qui travaillent sur la plate-forme de Roissy ?

**Christophe MASSON, représentant le directeur général des transports au ministère :** Vous avez souligné l'intérêt de pouvoir avoir des modulations tarifaires de plusieurs ordres d'ailleurs. Cela peut être à travers des abonnements pour les personnes qui travaillent sur la plate-forme, mais cela peut être aussi des couplages de billets, notamment avec des billets aériens ou d'autres.

Pour le moment, dans le dossier d'enquête publique, nous avons indiqué que le tarif envisagé était de l'ordre de 16 € à 20 € qui est le tarif de base. Nous sollicitons, à travers la consultation en cours pour désigner le futur concessionnaire, les candidats pour qu'ils fassent des propositions qui vont dans le sens que vous avez indiqué, des propositions de modulation de toutes sortes. Cela peut être envers les usagers quotidiens de la plateforme aéroportuaire. Egalement, nous leur demandons de nous présenter leur dispositif de commercialisation. Et à travers le dispositif de commercialisation, nous espérons voir apparaître, très rapidement, ce couplage de billets que vous évoquez, notamment avec des accords qui seraient passés avec les compagnies aériennes, mais également avec le STIF. A travers CDG Express, c'est aussi beaucoup de touristes qui vont utiliser ce service. Il peut donc être intéressant, là aussi, d'avoir des accords pour des couplages de billets pour le réseau de Paris et le trajet sur CDG Express.

Et ce n'est pas seulement une demande au niveau des candidats, cela fait aussi partie de nos critères de sélection. Les offres seront jugées par rapport aux propositions qui seront faites dans ces différents domaines.

**Pascal LELARGE :** Je n'ai pas répondu à la question sur les deux gares. Je vous rassure, nous ne sous-estimons pas l'importance de ces deux gares, de ce complexe, puisqu'il y a des gares ferroviaires, mais également, vous l'avez rappelé, le système de transports urbains qui est connecté avec ces gares. C'est là effectivement quelque chose d'essentiel.

C'est vrai que nous ne sommes pas satisfaits aujourd'hui de la manière dont cela fonctionne entre les gares. Personne ne dira le contraire. En tout cas pas nous. Eric LADEGAILLERIE va vous dire ce qui a été exploré par rapport à cela. Nous n'avons pas de projet aujourd'hui, mais nous sommes conscients qu'il faudra trouver des solutions. Nous sommes un peu entre deux.

**Eric LADEGAILLERIE :** Au niveau du tripôle, puisqu'il faut le concevoir ainsi, gare du Nord/Magenta/gare de l'Est, c'est un vrai sujet et un sujet qui dure, puisque différentes occasions se sont présentées avec l'arrivée d'Eole, l'arrivée du TGV Est et maintenant l'arrivée de CDG Express.

Dans ce cadre, il a été demandé, et je parle sous le contrôle de Christophe, aux prétendants concessionnaires de chiffrer ce qu'ils souhaitaient mettre sur la table au niveau du financement du lien piétonnier.

Le lien piétonnier, aujourd'hui, c'est plusieurs choses. C'est à la fois une insertion urbaine à l'extérieur ; un passage souterrain ; également des verticalités qui permettent d'accéder aux différents niveaux du terrain, parce que, malheureusement, la topographie n'est pas forcément très favorable à cet endroit.

C'est un projet complexe. Toutefois, des choses simples peuvent être faites pour améliorer la situation. C'est un projet qui se chiffre à 10 ou 15 M€

RFF a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, mais le plan de financement n'est pas encore bouclé.

En revanche, c'est un vrai enjeu. Des demandes ont été faites aux prétendants concessionnaires, mais comme l'a rappelé Monsieur le président de la Commission d'enquête, CDG Express n'a pas vocation à prendre tout en charge. A partir de là, il faudra que les différents acteurs, dont l'Etat, trouvent un accord sur le sujet. Mais c'est un sujet qui est bien pris en compte dans le projet CDG Express.

**Michel OTTAWAY, maire adjoint du X<sup>e</sup>** : Nous sommes ici dans le cadre de la consultation sur le projet de liaison CDG-gare de l'Est. Mais je participe depuis au moins deux ans, sinon trois ans et même plus, à des réunions exploratoires sur ce lien piétonnier, sur l'amélioration de la liaison. Je souhaite, ainsi que tous les élus parisiens, je pense, et évidemment ceux du X<sup>e</sup>, que l'avancée de ce dossier - qui a été, à maintes reprises, retardé, déclaré non prioritaire - ne soit pas conditionnée par l'apport d'investisseurs privés dans le cadre de cette liaison.

J'ai souligné la connexion des sujets, parce que tout le monde arrive là. Mais on peut espérer, du point de vue des collectivités publiques, que cette amélioration de la liaison avec la gare du Nord soit, non seulement préalable, mais envisagée, étudiée, financée et réalisée.

Vous savez sans doute qu'il y a un balcon vert avec une circulation nouvelle, un peu améliorée avec la gare de l'Est, mais c'est très compliqué entre RFF, SNCF et la ville de Paris. Vous m'effrayez quand vous semblez dire que nous verrons ce que les investisseurs apporteront. Nous arriverons en 2020, si cela continue !

**Pascal LELARGE** : Je précise. Nous sommes dans une période où nous demandons aux personnes qui sont prêtes à aller dans CDG Express de s'engager sur ce qu'elles pourraient mettre à ce niveau. Donc, profitons-en. Ce n'est pas une fois que nous aurons passé le contrat que nous pourrions leur demander de contribuer.

Le projet n'est pas aujourd'hui ficelé. Nous leur demandons donc ce qu'elles sont prêtes à mettre. Et si elles sont prêtes à mettre de l'argent, ce sera mis dans le contrat.

Deuxièmement, comme nous l'avons indiqué, RFF travaille, au nom de l'Etat quelque sorte, techniquement, sur ce projet. Ce n'est pas "Wait and see", nous verrons bien, en fonction des pressions des uns et des autres. Vous savez qu'un projet qu'on étudie est un projet à demi-fait, comme l'on dit chez nous. En tout cas, c'est un projet qui avance, qui ne prend pas de retard.

Comme je l'ai indiqué, nous sommes conscients de la situation. Nous ne considérons pas que ce soit une situation anecdotique, que ce soit l'affaire de la ville de Paris. "Débrouillez-vous, braves gens", ce n'est pas ce que nous vous disons. Nous vous disons que nous sommes conscients de la situation et qu'il faut trouver une solution. Nous ne l'avons pas trouvée à ce stade. C'est pourquoi je disais que nous étions au milieu du gué.

Je m'excuse d'avoir fait des études chez les Jésuites, mais il n'en demeure pas moins que c'est un peu cela. C'est un dossier qu'il faudra faire avancer. Je n'ai pas la solution aujourd'hui. Je n'ai pas 15 M€ dans la poche. Nous ne sommes pas engagés avec la région dans un contrat de projet sur ce point. Mais nous souhaitons, avec les parties concernées, trouver une solution. Nous ne souhaitons pas perdre de temps.

Ce que vous avez dit sur la porte d'entrée sur la métropole parisienne est important pour nous. Cela paraît complètement évident. Mais il faut trouver une solution. Nous n'allons pas laisser ce sujet traîner. Nous apportons un point d'information : nous disons que si nous pouvons récupérer un peu d'argent du futur concessionnaire pour le mettre au pot, cela ne pourra que faciliter les choses, voire les déclencher.

**Yves EGAL** : Il y avait une petite question incidente sur les taxis : cela posera-t-il un problème au niveau des taxis ? CDG Express s'occupera-t-il de ce problème ou se résoudra-t-il ailleurs ? Ce sont les taxis à la gare de l'Est, puisqu'il a été dit que les passagers de CDG Express seraient surtout des personnes qui, au lieu de prendre le taxi directement à Roissy, viendraient en train jusqu'à la gare de l'Est et prendraient le taxi à la gare de l'Est. On peut donc supposer que les embouteillages de taxis qui existent à Roissy seront partiellement transférés à la gare de l'Est.

**Pascal LELARGE** : Je pense que les personnes bien avisées essaieront d'aller autrement qu'en taxi à la gare de l'Est, parce que c'est quand même l'un des endroits où l'on a un peu de mal à circuler en voiture. Il faut le reconnaître.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

Donc, fondamentalement, c'est par les transports en commun qu'il faut envisager l'accès et il faut d'ailleurs favoriser, faciliter le fonctionnement de ce pôle d'échanges. Il ne faut pas qu'il y ait de rupture. Si y a une rupture trop franche entre le système de transports urbains et les gares, pour le coup, on encourage l'usage à la voiture, le "dépose minute", les encombrements.

Par ailleurs, les personnes, peu ou prou averties de la situation parisienne, savent bien qu'elles ne maîtrisent pas du tout leurs horaires en allant à la gare de l'Est. Or, les personnes qui seront prêtes à payer CDG Express voudront maîtriser leurs horaires.

C'est un peu l'un des enjeux, la régularité. On a parlé du RER B, la question de la régularité est une question essentielle, pour tout le monde, pour les personnes qui travaillent, que ce soit des hommes d'affaires ou des employés. Tout le monde a besoin de plus de régularité.

De ce point de vue, nous ne considérons pas que nous aurons une explosion du trafic des taxis à la gare de l'Est. En tout cas, ce n'est fondamentalement pas souhaitable, notamment pour les élus parisiens. Il faut donc fluidifier le fonctionnement, l'échange modal entre les transports collectifs urbains et le ferroviaire. Et cela vaut aussi bien pour le TGV. Le déploiement de l'offre TGV sur ces deux gares est tel que, mutatis mutandis, on ne va pas considérer que la "dépose minute" voiture soit la solution pour accéder aux TGV.

**GAUTHIER** : Je ne ferai pas comme les autres, j'essaierai de poser des questions. Je ne vous parlerai pas non plus de mon projet de grande gare intermodale Mac Donald, parce que je pense que Paris ne mérite pas un tel projet.

Voici mes questions : comment desservir Chapelle Charbon, s'il n'y a plus les ponts-rails ?

Deuxième question : les nuisances sonores sur les ponts neufs qui seront installés en remplacement des vieux ponts de la porte de la Chapelle seront-elles supérieures aux nuisances sonores sur les ponts-rails de la porte des Poissonniers, réseau Paris Nord, de la porte de la Villette, réseau Paris Est, ou de la ligne du métro M2 sur le viaduc qui longe le XVIII<sup>e</sup> ? Autrement dit, le métro est-il moins sonore que le train ?

Troisième question : le projet d'enfouissement de l'échangeur et des ponts-rails dans le dossier JO 2012 n'a-t-il pas été considéré comme utopique par le CIO, lorsqu'il est venu à Paris examiner le dossier en mars 2005, ce qui pourrait expliquer en partie l'échec de la candidature de Paris ?

Dernière question : sur les cinq groupes d'entreprises sélectionnés pour répondre à l'appel d'offres, trois se sont désistés et les deux autres sont très réticents pour continuer ce projet. Le coût supplémentaire résultant de l'enfouissement de la ligne à la porte de la Chapelle n'aura-t-il pas pour effet de décourager définitivement ces groupes d'entreprises et de rendre l'appel d'offres infructueux, ce qui enverrait aux oubliettes ce beau projet Charles-de-Gaulle Express ?

**Daniel FAURE, association des usagers des transports de l'Ile-de-France** : Je fais partie des personnes qui prennent l'avion, mais qui n'ont pas envie de dépenser entre 16 et 20 € pour rejoindre Roissy. Et je pense que je ne suis pas le seul, d'abord, parce que les personnes qui viennent du RER B Nord ou Sud n'auront pas envie de faire le changement gare du Nord-gare de l'Est, d'autant que, vous venez de le dire, il n'est pas prévu de projet souterrain ; ensuite, parce que CDG Express dessert très bien l'aérogare 2, mais pas très bien l'aérogare 1 (il faudra faire un changement) et l'aérogare 3.

Vous n'ignorez pas l'existence des compagnies *low cost*. Vous aurez donc beaucoup de personnes qui n'auront pas envie de dépenser entre 16 et 20 € pour aller à l'aérogare T3.

Ma question porte donc sur le RER B+, dont je me demande si ce sera vraiment un RER B+ ou si ce ne sera pas un RER B-. Je ne vois pas dans l'exposé de vitesse annoncée pour le RER B+. Va-t-on toujours se traîner à 60 km/h, alors qu'on va beaucoup plus vite sur les autres RER ?

Par ailleurs, je n'ai pas l'impression que les RER puissent doubler. Alors, puisqu'on entreprend des travaux, ne serait-il pas possible d'envisager un dépassement des RER au niveau d'Aulnay-sous-Bois,

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

ou dans le secteur, de manière à avoir des RER directs, ou semi directs, pour les aérogares et d'autres RER omnibus ?

**Un intervenant :** Je voulais savoir s'il était prévu un prolongement à la Défense pour CDG Express ?

**LAURENT, Paris VIII<sup>e</sup> :** J'ai travaillé assez longtemps dans un groupe industriel qui fabriquait du matériel de chemin de fer. Je voudrais vous demander d'abord pourquoi le budget qui est prévu pour CDG Express n'est pas affecté directement à l'amélioration du RER B ?

Deuxièmement, en ayant un concessionnaire privé sur ce projet, n'assiste-t-on pas à une privatisation rampante, parce que ce ne sera plus le service public ?

Je ferai rapidement une troisième remarque : au moment du projet Orlyval, le Groupe Empain-Schneider, par une filiale Spie-Batignolles, avait un projet de liaison directe avec un embranchement sur la ligne de Sceaux, mais à l'époque le gouvernement qui était au pouvoir avait laissé le marché au Groupe Matra, parce que c'était une vitrine technologique. On leur avait fait un petit cadeau. Mais on s'était privé à l'époque d'une liaison directe.

**Yves EGAL :** Par votre dernière remarque, vous voulez dire qu'il aurait mieux valu faire une liaison directe de type CDG Express à Orly. Cela revient à cela.

**LAURENT, Paris VIII<sup>e</sup> :** Le RER B convient. Il suffit de l'améliorer. Et l'argent de CDG Express pourrait aller sur le RER B. Je ne suis pas sûr qu'il soit pertinent d'avoir un opérateur privé. Pourquoi n'est-ce pas la SNCF qui gère tout cela ?

**Un intervenant :** De nombreuses remarques ont été formulées dans ce sens sur les registres en mairie. On demande pourquoi cet argent n'est pas mis sur le RER. Mais ce sont deux opérations différentes. Il n'y a pas un concessionnaire qui gère le RER B. Le concessionnaire, si ce n'est pas intéressant, ne va pas dire : "J'avais de l'argent, j'aurais pu faire une opération. Mais comme je ne fais pas l'opération, je vous donne mon argent pour le mettre sur le RER B". C'est impensable.

**Une intervenante, chef d'entreprise italienne :** Je suis italienne. Je suis chef d'entreprise, côté suisse, à côté de Zurich et, côté français, je suis présidente d'une association.

Je ferai quelques remarques. Il me semble que la France a pris la décision d'être un peu le leader pour tout ce qui est anti pollution. Je suis un peu surprise, parce que j'ai fait le tour de Roissy Pôle et, autour de Roissy Pôle, vous avez 33 lignes de bus et d'autobus. Si on ajoute la pollution des camions, des taxis, un système de train tel que vous l'envisagez ne serait-il pas à même de permettre une diminution de la pollution ?

En tant que chef d'entreprise, quand je viens du côté français, j'ai beaucoup de problèmes. Quand je viens de Zurich, le plus simple pour moi, c'est de faire Zurich-Bâle en train, puis, de prendre le TGV côté français. Si je passe par l'aéroport, j'ai une perte de temps de quatre heures en moyenne. Et sans parler des heures d'attente, de retard, etc.

Si vous voulez penser un peu Europe, il serait grand temps de trouver une solution pour simplifier l'accueil et le déplacement des chefs d'entreprise de l'Europe.

Autre remarque : le projet de Monsieur GAUTHIER, que je connais depuis quelques semaines, est excellent, de mon point de vue. Quand on vient travailler et qu'on reste le week-end, il n'est prévu aucun lieu où on puisse travailler sur Paris. Donc, si le bd Mac Donald peut héberger les entreprises de CAP 18, qui ont quelques soucis, puisqu'elles sont sur le trajet du projet, il faudra également prévoir dans les locaux de Mac Donald une sorte de permanence le week-end pour tous les chefs d'entreprise qui sont de passage et qui travaillent, eux, le week-end. Actuellement, rien n'est prévu.

J'en ai parlé à Bertrand DELANOË, ainsi qu'à Monsieur François BAYROU qui étudie cette hypothèse, que je soumetts également à votre attention.

**Daniel MOURANCHE, association des usagers des transports :** Avant d'aborder les questions de financement, il faut d'abord bien voir clair dans ce qu'on fait. Vous avez précisé que c'était un service aux voyageurs aériens.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

Je vois d'abord dans CDG Express une amélioration notable du réseau d'infrastructures dont bénéficie l'Ile-de-France et une liaison qui permettra de rejoindre très rapidement le grand pôle générateur de trafic qu'est Roissy. C'est ainsi que je le conçois.

J'aurai deux questions.

Qu'est-ce que CDG Express apportera comme services, une fois qu'on a abandonné l'enregistrement des bagages ?

Deuxième question : quelles études de trafic ont été faites, selon différentes hypothèses, pour coupler la desserte de ce grand pôle qu'est Roissy avec d'autres pôles ? La gare de l'Est présente beaucoup de défauts.

Quand je vois le point touchant le Stade de France, je me demande si on a fait des études de trafic pour améliorer la situation. Je me demande par ailleurs si on a fait des études sur l'élasticité du prix avec l'ouverture à une population plus large que celle des voyageurs aériens. Je me demande si des études de base ont été faites sur cette liaison en tant que moyen de déplacement d'excellence sur les grands pôles de la région parisienne. On parle beaucoup de la liaison de la Défense par Eole, mais la liaison la Défense-CDG-Express et Stade de France me semblerait plus logique dans une optique de réseau francilien.

**Dominique LAMY, maire adjoint du 18<sup>e</sup> arrondissement** : J'aurai un certain nombre de questions auxquelles vous pourrez peut-être apporter des réponses.

Il semble que Londres possède une liaison comparable et qu'elle plafonne à 5 millions d'utilisateurs par an. Ce chiffre est-il exact ? Londres-Heathrow est-il, en termes d'aéroport, plus important que Roissy ? Je crois que c'est le cas.

Il semble aussi que le projet CDG Express prévoie un équilibre financier à 6 millions de voyageurs/an. Il y a là une contradiction par rapport à ce que j'ai dit précédemment.

Autre question : qu'en est-il de la gestion actuelle d'Orlyval ? Est-ce la RATP qui le gère et donc le STIF qui doit, d'une certaine façon, corriger les erreurs du passé et l'ensemble des collectivités du STIF qui doivent compenser financièrement les déficits mal évalués à l'époque ?

Dernière question : est-il exact de dire que les taxes "aéroport" sur la liaison RER B surenchérisent le prix du billet de plus de la moitié quasiment ? En clair, le prix du billet actuel de liaison entre Paris et Roissy est de 8,10 € Il serait, sans les taxes "aéroport", de 4,10 € Ces chiffres sont-ils exacts ? Est-il exact aussi que le billet sur CDG Express serait de l'ordre de 20 € par trajet ?

C'était aussi une façon de souligner qu'à 4,10 € on a une liaison par le RER B contre 20 € par la liaison CDG Express.

**Yves EGAL** : Je dispense la DRE de répondre à la question sur l'enfouissement vu par le CIO comme une utopie.

**Pascal LELARGE** : Merci de me dispenser de répondre à la question sur le CIO, parce que je n'ai pas d'information à ce stade. Sur la question de savoir ce qu'on fait pour acheminer les trains de marchandises si on n'a pas le pont-rail...

**Eric LADEGAILLERIE** : Dans la solution que nous avons étudiée, il y a des ponts-rails. Dans l'hypothèse d'un enfouissement, il faudrait réfléchir sur quelle pourrait être la solution, mais nous ne l'avons pas fait actuellement. Nous nous sommes basés sur la solution aérienne. C'est le postulat que nous portons dans l'enquête publique.

**Christophe MASSON** : Nous n'avons pas creusé la solution de l'enfouissement, parce que ce n'était pas l'objet. Nous y avons un peu réfléchi. Il faut savoir que le fret a des pentes qui sont bien plus importantes que pour le trafic voyageurs. Nous aurions effectivement une certaine difficulté à enfouir la voie de fret. Il faudrait la faire partir beaucoup plus en amont au niveau de Chapelle Charbon.

**Pascal LELARGE** : Sur la consultation en cours, elle est effectivement faite sur la base du projet qui est soumis à l'enquête publique. Elle ne prévoit pas quelques centaines de millions d'euros de bonus pour des solutions alternatives. Elle est faite limitativement sur un projet. Et les plans financiers envisageables, en l'espèce, ne sont pas susceptibles de dégager des marges considérables permettant d'envisager des compléments substantiels au projet.

Le RER B va à Charles-de-Gaulle. Les usagers prennent le RER pour aller à Charles-de-Gaulle. Vous l'avez d'ailleurs noté, une liaison interne à l'aéroport vient d'être mise en service voilà quelques mois, une liaison gratuite qui permet d'acheminer les passagers et les employés de la plate-forme entre les différents pôles de la plate-forme, les aérogares, les lieux de vie, les parkings, etc.

Les personnes qui viendront d'Antony, de Massy ne vont pas s'amuser à changer pour le principe et pour le plaisir de payer un billet plus cher à gare du Nord.

Sur la Défense, le projet, vous l'avez noté, ne prévoit pas la possibilité d'une liaison directe sur la Défense. Cette liaison supposerait des travaux d'infrastructure relativement lourds, mais surtout, nonobstant les problèmes techniques de desserte, qu'un cadre juridique approprié soit mis en place. Ce n'est pas le cas aujourd'hui ; ce n'est pas envisagé. C'est bien sûr l'objet de discussions et de débats, puisque le pôle Nanterre/La Défense est un pôle tertiaire extrêmement important qui réclame depuis un certain temps effectivement un meilleur accès, pas seulement d'ailleurs à l'aéroport, mais également aux TGV, puisqu'il y a un problème d'accès aux TGV. Ce sujet fait l'objet d'un certain nombre de discussions. Et il y a notamment le projet très important pour l'Etat et la région de prolongement d'Eole à la Défense, et pas seulement à la Défense, mais aussi sur le secteur dit de la Seine Aval, via La Défense. Dans cette hypothèse, cette éventualité, nous aurons un maillon supplémentaire qui facilitera l'accès du site de La Défense au réseau de mobilité européen, c'est-à-dire aux TGV, et à l'aéroport. Mais nous n'avons pas prévu, à ce stade, que des liaisons directes soient faites depuis la Défense.

Sur l'argent du RER B, le projet est un projet complet, ce n'est pas un projet "à la petite semaine", ce n'est pas un projet semi abouti, mais un projet complètement abouti avec une refonte complète de la grille de desserte. C'est donc un projet parfaitement cohérent qui réorganise la desserte de telle sorte qu'elle soit beaucoup plus régulière et beaucoup plus performante en termes de capacité d'emport.

**Un intervenant** : A quelle vitesse ?

**Pascal LELARGE** : En termes de déplacement entre, par exemple, Paris et Roissy...

**Bertrand BORY** : Pour le RER B d'aujourd'hui, c'est plutôt 32 mn ; pour le RER B de demain, le B Nord+, le temps de parcours est légèrement allongé, mais le service est sans commune mesure, puisqu'on a un système cadencé avec un train toutes les 6 minutes sur les branches. On passe à 35 mn. On a bien un RER B sur Roissy CDG 2 à 35 mn, CDG 1 à 33 mn. Et on a un CDG Express à 20 mn. Ce sont ces temps qu'il faudra comparer demain.

**Pascal LELARGE** : Le projet RER B est un projet parfaitement cohérent. Il ne m'appartient pas de développer, puisque c'est le STIF qui est l'autorité compétente pour porter ce projet. Nous, nous sommes partenaires, comme je l'ai indiqué. Je ne vais pas développer plus avant ce projet qui est vraiment de la compétence du STIF. Mais en tant que partenaire, pour nous, ce n'est pas un projet "à la petite semaine".

Sur la privatisation rampante, là aussi, je vais un peu esquiver le sujet, comme celui du CIO. C'est un processus de concession. Nous allons donc chercher des personnes qui sont prêtes à mettre leur argent et à prendre des risques. Evidemment, il ne faut pas qu'elles se ratent. L'objectif n'est pas de faire perdre de l'argent à des entreprises privées, à des banquiers et à des industriels. Il faut donc s'appuyer sur leur dynamisme entrepreneurial. L'objectif est que cela fonctionne.

Il est vrai qu'il y a dans l'histoire des "ratés". S'agissant d'Orlyval, je voudrais quand même rappeler que, fondamentalement, ce sont les entreprises qui paient le transport. Le transport est payé par le

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

versement Transport et par le remboursement de la carte Orange, de manière très dominante. Ce n'est pas de l'argent budgétaire qu'on prend dans la poche des contribuables pour le fonctionnement.

Du point de vue des entreprises, de celles qui travaillent sur Roissy, 150 000 emplois, ou du point de vue des entreprises sur Orly où les emplois sont nombreux, les enjeux en termes d'emploi sont importants. Les récentes assises du pôle d'Orly ont montré qu'il y avait de la matière.

Les entreprises s'y retrouvent-elles du point de vue des services ?

Les entreprises du pôle d'Orly ne sont pas satisfaites de la desserte aujourd'hui qui est fondamentalement insuffisante (il y a d'ailleurs un projet de tramway, un certain nombre de choses). Nous savons qu'il y a un effort important à faire sur la desserte. Elles souhaitent donc qu'on démultiplie les moyens plutôt que de rester sur une desserte aussi modeste. C'est du point de vue du pôle économique. Je ne parle pas que du point de vue des passagers. Il faut bien tenir compte du fait que, dans les aéroports, on a effectivement des passagers, mais, fondamentalement, on a une concentration économique et un pôle générateur d'emplois. C'est ce qui est très important. Nous l'avons vu récemment sur Orly, le fait qu'Orly se remette dans la course pour générer des emplois, c'est extrêmement important. Le fait que Roissy soit la principale locomotive de la création d'emplois en Ile-de-France, c'est quand même extrêmement important. Cela va très au-delà des passagers, même si, effectivement, il n'y a pas d'aéroport sans passagers.

Sur Londres, peux-tu répondre sur le nombre de passagers ?

**Christophe MASSON** : Sur Londres, sur Heathrow, on a un trafic qui est de l'ordre de 5,2 millions de passagers, donc sur Heathrow Express, sachant que le nombre de voyageurs sur l'aéroport doit avoisiner les 67 millions. On en arrive, grossièrement, à 8 % d'utilisation de la liaison par rapport au nombre de passagers.

Nous prévoyons, sur CDG Express, 9 %. Nous sommes dans le même ordre de grandeur.

Si on regarde l'autre aéroport de Londres, Gatwick, là, le rapport est de 10,8 %. Nous sommes donc dans une estimation sur CDG Express, qui se trouve en dessous de ce qu'on constate aujourd'hui sur Gatwick.

Sur d'autres aéroports, on s'aperçoit que, finalement, on est dans le bas de la fourchette. Le haut sur Oslo, en Norvège, c'est presque 28 % des passagers de l'aéroport qui utilisent la liaison directe qui dessert l'aéroport.

Donc, comparativement, c'est vrai que, sur Heathrow, on est légèrement en dessous, mais on est dans le même ordre de grandeur. On s'est quand même placé dans le bas de la fourchette, ce qui laisse à penser qu'on a des prévisions qui sont quand même solides.

Et je rappelle que, par rapport à Orlyval, le même pourcentage est situé vers les 11 %. Nous sommes donc, là aussi, légèrement en dessous.

**Un intervenant** : A Oslo, il n'y a pas d'alternative ?

**Christophe MASSON** : Si, il y a toujours des alternatives. Il y a le mode routier. Je peux vous citer d'autres exemples en Suède, à Hong-Kong. Je peux vous assurer que nous sommes dans le bas de la fourchette.

**Pascal LELARGE** : Sur la tarification du RER, nous avons effectivement une tarification un peu spéciale sur Roissy qui résulte de l'histoire, histoire assez compliquée avec des compétences des uns et des autres qui ont évolué, des travaux qui ont été faits à une époque par l'aéroport et la SNCF. Cela résulte d'investissements qui ont été faits en leur temps et qui ont donné lieu à des remboursements. A ma connaissance, le STIF a cessé de rembourser ADP au titre de ces investissements historiques. La surprime, et ce n'est pas une taxe aéroportuaire, continue à être tarifée à ce stade. Cela relève de la compétence du STIF.

Il est indéniable que le RER B sera moins cher. Cela avantage les personnes qui sont déjà sur la ligne du RER B, qui sont rabattues par le RER B, voire celles qui sont sur le RER A qui vont changer pour

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

prendre le B. Donc, le B présente un avantage. Mais soyons clairs, il ne s'agit pas de faire de cette nouvelle liaison, qui est une liaison particulière qui s'inscrit dans un cadre législatif qui la met hors champ de la compétence du STIF, une liaison de transports urbains banalisée en Ile-de-France.

C'est un sujet un peu délicat par rapport au STIF et à la région, mais ce n'est pas un sujet dramatique. Il faut que les deux projets cohabitent, et c'est d'ailleurs dans cet esprit que les personnes travaillent. Il n'y a pas de souci de ce point de vue.

Les politiques tarifaires des uns et des autres présentent un risque pour l'un et l'autre. Si le STIF décide de mettre à zéro son billet, cela posera un problème ; s'il décide de multiplier le prix par 10, cela facilitera. Il y a forcément un lien, nous ne dirons pas le contraire. Mais les personnes sont compétentes pour prendre le risque, notamment les groupements d'entreprises qui sont intéressés.

Nous n'avons pas en France, aujourd'hui, à ce stade, du fait que les PPP, les concessions soient un peu portion congrue, pléthore d'industriels, pléthore d'entrepreneurs prêts à se lancer dans l'aventure sur des projets de cette importance.

Cela tient-il au fait que le projet n'est pas un projet si intéressant que cela ou au fait que nous n'avons pas pour l'instant de capitaines d'industrie, parce que nous n'avons pas créé un "marché" suffisant ? C'est toute la question du PPP et la doctrine par rapport à cela. Nous considérons qu'aujourd'hui nous nous situons dans la bonne mesure, c'est-à-dire que nous avons des personnes sérieuses qui étudient ce dossier et que si, d'aventure, il ne débouchait pas, ce serait pour des raisons objectives. Mais toutes les diligences auront été faites.

**Yves EGAL** : Il y avait une question de rentabilité, pas forcément financière, mais économique. Il y a un chiffre dans le dossier ; voulez-vous le rappeler ?

**Eric LADEGAILLERIE** : Le taux de rentabilité a été calculé à 25 %. C'est un taux de rentabilité très bon qui est basé sur des enquêtes faites auprès des personnes susceptibles d'emprunter CDG Express, sur des études de trafic, comme l'a expliqué Christophe, tout à fait réalistes par rapport à ce qui est observé dans d'autres expériences du même ordre au niveau mondial. Ces études nous laissent plutôt optimistes par rapport au devenir du projet.

**Christophe MASSON** : Qu'il n'y ait pas de confusion, ce n'est pas une rentabilité financière attendue par le partenaire privé.

**Un intervenant** : (*Intervention inaudible*)

**Yves EGAL** : Il a été répondu à votre question. C'est le concessionnaire qui verra s'il attire suffisamment de clients. Et les clients viennent, s'ils estiment qu'il y a un service. Le service, apparemment, ce n'est que du temps de gagné. Il n'y a pas les bagages.

**Un intervenant** : C'est aussi une question de sécurité. Quand vous prenez l'autoroute du Nord, le moindre accident, c'est vingt minutes, une demi-heure de retard et vous manquez votre avion. Vous êtes prêt à payer les 10 ou 15 € supplémentaires pour être certain d'arriver à CDG en temps et en heure pour prendre votre avion. Quand les étrangers viennent en France et se trouvent bloqués, ils disent qu'en France, c'est la pagaille.

**Yves EGAL** : Il y a un service qui est du temps de gagné et une sécurité dans le temps nécessaire pour aller prendre son avion.

**Jacky HAZAN** : Et le CDG Express n'est pas sujet aux grèves.

**Un intervenant** : C'est n'importe quoi. Vous pouvez avoir des conducteurs qui pourront être syndiqués.

**Un intervenant, Tremblay-en-France** : Vous avez des trains qui font Paris-CDG direct en 20 mn. Et 5 mn après, vous avez un train qui va à Charles-de-Gaulle, mais qui fait toutes les gares.

Pour ceux qui prennent le RER B tous les jours, hier, vous aviez une heure de retard à cause d'un caténaire explosé ; aujourd'hui, un quart d'heure de retard. Nous avons l'habitude.

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

Vous avez 40 000 personnes/jour qui prennent le CDG Express, dans les prévisions, et 800 000 personnes/jour qui prennent le RER B. Tous les jours, vous avez des problèmes. Si vous mettez un RER toutes les trois minutes, vous aurez toujours des retards. Et même, cela va se cumuler.

**Yves EGAL** : Vous n'avez peut-être pas tout entendu. Vous ne connaissez peut-être pas le projet RER B Nord+ qui prévoit une réorganisation et que ces problèmes de retard soient résolus. Normalement, ces problèmes devraient diminuer dans le futur.

**L'intervenant** : Vous avez quand même des trains directs qui vont à Roissy en heures creuses.

**Daniel FAURE** : Je n'ai toujours pas de réponse à ma question sur la possibilité offerte aux RER B de se dépasser les uns les autres de manière à avoir certains RER qui soient directs ou presque. Maintenant, il n'y en aura plus. J'ai bien compris qu'il n'y en aurait plus avec le RER B, soi-disant "+", qui fera 35 minutes au lieu de 32. Pour moi, c'est un RER B -. J'aurais par exemple souhaité des trains directs gare du Nord-Aulnay et Aulnay-aéro-gares 1 et 2 pour avoir des temps de parcours intéressants. Mais il ne m'a pas été répondu.

**Bertrand BORY** : L'autorité organisatrice est là, elle sera encore plus légitime que nous pour présenter RER B Nord+ qui, de notre point de vue, est avant tout un projet qui dessert la banlieue et les emplois de la banlieue.

**Guillaume LECOQ, STIF** : Je suis chargé de projet RER B Nord+ pour l'autorité organisatrice, donc le STIF. J'apporterai une précision : les trains roulent à 120 km/h entre la gare du PIEIX (parc des expositions) et CDG. Je ne pense donc pas qu'ils se traînent comme vous le dites.

Si vous voulez des précisions sur le projet RER B Nord+, je suis disponible à la fin de la réunion. Je peux vous expliquer ce qui va se passer, quelle est la réorganisation de la grille. Le principe, c'est un train omnibus, c'est-à-dire un train toutes les trois minutes entre Paris et Aulnay et un train toutes les six minutes sur les deux branches.

Si jamais CDG Express se fait, les directs à l'heure creuse vers Charles-de-Gaulle seront confondus dans la grille et deviendront certainement des omnibus, puisque nous ne pouvons pas avoir de concurrence entre CDG Express et le service RER B.

Sur la question de la tarification et de la taxe spécifique qui est prise sur les billets en direction de CDG, aujourd'hui, l'un des partis du STIF a été de conserver cette taxe pour la réalisation de la rénovation des rames du RER B (tout le monde sait ce que cela veut dire, climatisation, aménagement intérieur et accessibilité aux personnes en fauteuil roulant). Nous avons souhaité conserver cette taxe pour cette raison, sachant que ce projet est financé par le STIF à 50 %, 25 % par la SNCF, 25% par la RATP. Je suis disponible à la fin de la séance si vous voulez des précisions sur le RER B Nord+.

**Un intervenant** : (*Intervention inaudible*)

**Guillaume LECOQ** : Pour la précision sur la vitesse de la ligne, les coefficients de freinage utilisés aujourd'hui par les rames sont des coefficients de freinage SNCF de 0,7 ; demain, à l'horizon du projet RER B Nord+, nous tomberons sur des coefficients de freinage qui seront les mêmes que sur le RER A, c'est-à-dire en section RATP, les mêmes que sur le métro, à savoir une conduite un peu plus dynamique, une meilleure accélération et un freinage un peu plus fort, ce qui nous permettra de gagner du temps entre les gares, malgré les arrêts plus fréquents. Voilà ce qui nous permet d'équilibrer à peu près les temps de parcours, sachant que vous aurez un train toutes les trois minutes. Je donnerai l'exemple de Blanc-Mesnil où vous avez, aujourd'hui, un train tous les quarts d'heure. Donc, si vous n'attendez plus que trois minutes au lieu d'un quart d'heure, vous gagnerez quand même du temps.

**Yves EGAL** : Nous, commission d'enquête, nous faisons un rapport et, dans le rapport, nous sommes attentifs à tous les avantages et tous les inconvénients. Nous faisons une balance avantages/inconvénients, intérêt général/intérêts privés. C'est, par exemple, le bruit.

Sur cet exemple RER B, ce n'est pas parce que certaines gares vont y perdre, parce qu'elles auront des trains moins rapides, que tout le monde y perdra, puisque vous aurez des personnes qui auront plus de

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-00037 / 75

trains. Il y a quand même une mesure à faire sur l'ensemble : a-t-on plus de personnes qui vont y gagner ou plus de personnes qui vont y perdre ?

C'est ainsi que nous calculons les coefficients de rentabilité sociale. C'est à la fois ce qui est gagné en termes financiers et ce qui est gagné en temps et pour l'économie en général.

**Isabelle DUTAILLY, commission d'enquête :** J'ai dû prendre le RER B pour les permanences, puisque nous allions en Seine-St Denis et que je n'ai pas de voiture, et c'est vrai que si on attend 3 mn plutôt que 15 mn, on gagne quand même du temps, même si le trajet est plus long. En fait, on ne rate pas de train, parce qu'on a toujours celui qui va arriver dans les 3 mn. C'est un peu comme le métro.

**Yves EGAL :** Le seul message que donne la commission, c'est qu'il est fait un calcul de l'intérêt général qui est une somme de pertes et d'avantages.

**Un intervenant :** Monsieur HAZAN nous a affirmé tout à l'heure qu'il n'y aurait pas de grève sur le CDG Express. Je souhaiterais, et je crois que je ne suis pas le seul, avoir quelques éclaircissements sur cette question assez importante quand même.

**Jacky HAZAN :** Ce n'est pas le propos le plus important, parce que le jour où tout le monde est en grève, si vous prenez l'autoroute avec votre taxi, vous allez mettre trois heures pour arriver à CDG. Je n'ai jamais dit que c'était un métro automatique. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de grève.

**Pascal LELARGE :** Nous ne refaisons pas la ligne 14. Nous n'avons pas un métro automatique qui ne se met pas en grève et qui fonctionne tout seul. Ce n'est pas le sujet du tout. Nous avons vu que c'était un train avec des trains qui circulent, qui doivent cohabiter, etc. Il y a un facteur humain de toute façon.

Deuxièmement, la question du droit de grève dans les transports est une question d'actualité. Il est un peu tôt aujourd'hui pour expliquer précisément ce qui va se passer, dans quel cadre le droit va pouvoir s'exprimer du fait des nouvelles dispositions législatives et également du fait des dispositions qui vont être prises par les entreprises de transport et par les autorités organisatrices de transport. Un nouveau cadre se met en place actuellement.

Je propose, Monsieur le président, si vous le voulez bien, que cette question soit considérée comme ne pouvant être traitée à ce stade. Nous avons vu que, fondamentalement, nous avons un projet partenarial avec la SNCF, un partenariat qui est précisé et fixé par la loi et, également, un partenariat de bon sens, puisqu'il y a un facteur humain avec des éléments de régulation de trafic et de cohabitation sur une liaison. Nous ne sommes pas dans une sorte d'extraterritorialité, nous faisons bien partie du système de transport francilien. Et l'exercice du droit de grève dans le système de transport francilien est en évolution. C'est un sujet d'actualité brûlant. Quand tout se sera stabilisé au début de l'année prochaine, il sera peut-être temps à ce moment-là d'apporter des réponses aux questions que les uns et les autres se posent.

**Yves EGAL :** Je rappelle la question de Monsieur METAYER sur le bruit à laquelle il n'a pas été répondu. Ce qui pourra être répondu, c'est le principe en fait de lutte contre les points noirs suscités par l'arrivée de CDG Express

**Un intervenant :** J'ai compris qu'on n'aurait pas la réponse ce soir, mais je reviens quand même sur l'enfouissement, parce que nous avons des échos, il se raconte des choses. On dit que l'enfouissement à la porte de la Chapelle, c'est 100 M€ Et il est évident que 100 M€ pour un investisseur, dans les conditions que vous avez décrites, ce n'est sans doute pas aujourd'hui acceptable. Si vous ne nous donnez pas le chiffre ce soir, lors d'un prochain débat, donnez-nous le chiffre d'un enfouissement, que nous souhaitons, à la porte de Chapelle. Ce serait très intéressant.

**Yves EGAL :** Il n'y aura pas de prochain débat en ce sens où, malheureusement, dans le cadre de l'enquête, c'est la seule réunion publique qui est prévue. Ensuite, à la fin de l'enquête, nous ferons un rapport où nous poserons de nombreuses questions au maître d'ouvrage. Et c'est après le rapport que

le préfet, lorsqu'il aura à effectuer sa DUP (déclaration d'utilité publique), abordera, peut-être, d'autres éléments.

**Un intervenant :** Pour ce qui est du bruit, la question était posée. Le principe, c'est : met-on des doubles vitrages là où le bruit dépasse un certain niveau ? Met-on des murs anti-bruit et qui les paie ?

**Eric LADEGAILLERIE :** Dans le cadre du dossier d'enquête, vous avez bien une étude de bruit. Vous avez des détails en annexe sur les niveaux de bruit étudiés pour les bâtiments recensés. Cette étude a donc bien été faite.

Je vais vous préciser ce que j'avais présenté dans mon exposé introductif. En fait, des études précises ont bien été menées qui montrent, étant donné les circulations sur la ligne existante, que CDG Express n'induit que très peu de Points Noirs Bruit supplémentaires. Dans ce cadre, conformément à la loi, il est prévu que l'ensemble des Points Noirs Bruit créés, engendrés par CDG Express soient résorbés.

Maintenant, comme vous faites bien de le rappeler, sur la ligne existante, nous avons un véritable problème de bruit qui n'a pas jamais été traité. En accord avec le projet RER B Nord+, CDG Express va participer à la résorption de Points Noirs Bruit existants, c'est-à-dire des Points Noirs Bruit qui ne sont pas de son fait. Il a été acté un apport financier par le concessionnaire de 15 M€ Avec le projet RER B Nord+, le total s'élèvera à 30 M€

Dans l'étude préliminaire, il est apparu que cela devrait permettre la résorption d'une importante partie des Points Noirs Bruit de la ligne. Nous ne pouvons pas aujourd'hui vous définir exactement le périmètre, sachant que différents critères existent pour le traitement des Points Noirs (Points Noirs dans les zones urbaines sensibles, Points Noirs Bruit nocturnes et diurnes). Une étude doit donc être menée, sous maîtrise d'ouvrage RFF. En tout état de cause, le projet CDG Express s'est engagé, de manière assez avancée, sur la résorption des Points Noirs Bruit de la ligne existante.

**Yves EGAL :** Avez-vous encore des questions ?

**Claude LOISEAU, IDFE :** Vous avez parlé des appels d'offres, dit qu'il y avait cinq candidats et qu'il en restait deux. Quels sont les deux qui restent ?

**Christophe MASSON :** Sur les cinq, les deux qui restent, ce sont les groupements qui sont pilotés, pour l'un par VINCI, pour l'autre par BOUYGUES. La question a été posée tout à l'heure des candidats qui se sont déclarés au départ et qui se sont retirés. Parmi ces cinq candidats, il y avait deux groupements espagnols qui se sont portés candidats au départ et qui, au regard de la particularité du projet, notamment en termes de réalisation de travaux, s'agissant de travaux qui ne permettent pas une grande synergie, ont préféré se retirer. C'est aussi un projet qui nécessite de bien connaître l'ensemble du contexte pour pouvoir s'engager et prendre les risques qui vont être transférés au secteur privé. Pour elles, c'était donc un peu difficile.

**Une intervenante :** Il me paraît un peu difficile de ne pas répondre à la question de savoir quels points noirs bruit vont être résorbés à l'occasion de CDG Express. Il faudrait au moins indiquer les communes ou départements qui seront concernés par ces opérations de résorption de points noirs bruit.

**Yves EGAL :** Nous, à la Commission d'enquête, nous avons le dossier d'enquête que vous pouvez voir dans les mairies. Dans ce dossier d'enquête, vous avez une enquête qui a été faite par un cabinet qui s'appelle ACOUPHEN qui a répertorié un très grand nombre de points. Sur chaque point, on voit le niveau de bruit au rez-de-chaussée, premier étage, parfois deuxième étage. Vous avez déjà un parcours de ces bruits qui vous montre quels sont les endroits où les bruits sont plus forts que les autres. Vous avez déjà une illustration qui est dans le dossier.

**Pascal LELARGE :** Vous l'avez compris, nous prenons de l'argent de CDG Express pour alimenter un programme de résorption des points noirs bruit existants sur le RER. Nous n'allons pas traiter tous les problèmes de nuisances sonores sur cette ligne. Il nous faut donc optimiser en quelque sorte, faire les travaux qui ont l'impact le plus fort. Il y a différentes manières d'évaluer les choses. Je donnerai un exemple très simple. Vous prenez simplement le volume de la population exposée à des nuisances

## Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75

sonores d'un certain niveau et vous regardez, en face, combien d'argent il faut dépenser, secteur par secteur, pour régler le problème. Nous allons essayer, à partir de l'argent que nous avons, collectivement, d'avoir l'impact le plus important possible. Nous maximisons l'usage de cet argent. C'est un peu une logique de choix. C'est un peu le processus qui est en cours.

Sur les communes et les populations concernées, RFF peut peut-être nous dire où on peut disposer des principales données sur ce plan ?

**Bertrand BORY** : Comme l'a dit Eric tout à l'heure, suite aux discussions pour le contrat de projet, d'une part pour l'opération RER B Nord+, d'autre part pour CDG Express, nous sommes arrivés à ce montant plafond de deux fois 15 M€ pris sur les deux projets. Ce qui nous a paru logique, aussi bien au STIF sur le RER B, qu'à l'Etat sur CDG Express, c'est de confier en toute impartialité, après avoir négocié les deux enveloppes à 50/50, une étude, en accord avec les trois partenaires, à Réseau Ferré de France sur la base des décisions que nous avons prises.

L'étude doit être lancée en début d'année, une fois de plus en partenariat avec la région Ile-de-France, le STIF, l'Etat et RFF, sur la base des premières études ACOUPHEN qui avaient simplement ciblé les endroits le long de la ligne où on avait le plus de points noirs bruit. Et comme l'a précisé Pascal LELARGE, on regarde essentiellement deux choses : d'une part, le niveau de bruit, d'autre part, les populations concernées (le volume de la population concernée et les zones concernées).

Pour tout vous dire, nous avons, et vous le savez comme moi, le long de cette ligne, notamment en Seine-Saint-Denis, un certain nombre de zones urbaines sensibles. Et il est clair que quand on conjugue présence d'une zone urbaine sensible et les bâtiments qui vont avec (je pense notamment aux communes d'Aulnay et de Sevran), sans aller plus loin, puisque ce sont les études qui démontreront si ce sont ces secteurs, on a quelques points particuliers le long de la ligne, notamment sur Aulnay et sur Sevran, qui font qu'on pourrait avoir des linéaires d'écrans anti-bruit à ces endroits.

Mais il faut bien distinguer ce qui est dans ces deux projets à la base, à savoir essentiellement des protections de façades et ces 30 M€ qui porteront sur des protections de façades et des écrans antibruit.

A ce stade, nous ne pouvons pas vous en dire plus pour la simple et bonne raison qu'il faut faire l'étude. Mais il est clair que nous avons plutôt tendance à regarder la résorption des points noirs bruit, puisqu'il faut bien regarder à un moment ceux qui sont les plus critiques. Et on a tendance à les regarder sous ces deux angles. Mais l'avenir nous dira ce qu'il en sera. Et c'est l'étude qui va être lancée sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

**Pascal LELARGE** : Je vous signale que la DRE, sur un autre sujet, mais qui est tout aussi important, à savoir les points noirs bruit sur les routes, a mis en ligne l'information. L'information sur le site Internet de la DRE est disponible. Vous avez, secteur par secteur, les points noirs bruit, la population concernée, notamment pour les routes nationales. Il est souhaitable que, pour le ferroviaire, on ait un accès démocratique à l'information sur les points noirs bruit ferroviaires, car nous savons que c'est une nuisance importante.

Nous avons encore des progrès à faire à ce niveau, mais nous avons vu que nous franchissions une première étape. Et nous sommes quand même dans le pas de temps du projet RER B. Nous avons quand même quelques années de mise en œuvre de ce projet et de concertation avec les collectivités locales concernées pour optimiser le traitement des points noirs bruit et, éventuellement, faire évoluer le dispositif.

**Yves EGAL** : Si nous n'avons plus de questions, nous allons vous dire "au revoir" et vous remercier d'être venus. Je vous signale que, s'il n'y a pas eu de problème, nous aurons un procès-verbal de cette réunion où tout ce qui a été dit de part et d'autre sera porté par écrit et annexé à notre rapport. Vous pourrez consulter ce rapport, puisqu'une fois qu'il sera produit, il sera disponible pour le public dans toutes les mairies où a eu lieu l'enquête.

### **Liaison ferroviaire CDG-Express - Enquêtes 07-000037 / 75**

N'oubliez pas, si vous ne l'avez pas encore fait, d'aller porter vos observations sur les registres dans les mairies ou de les faire par courrier électronique sur le site de la direction de l'Équipement.

Nous remercions la direction de l'Équipement et le ministère pour leurs réponses et leur travail.

*Environ 60 personnes ont assisté à tout ou partie de la réunion, qui s'est terminée autour de 21 h.*

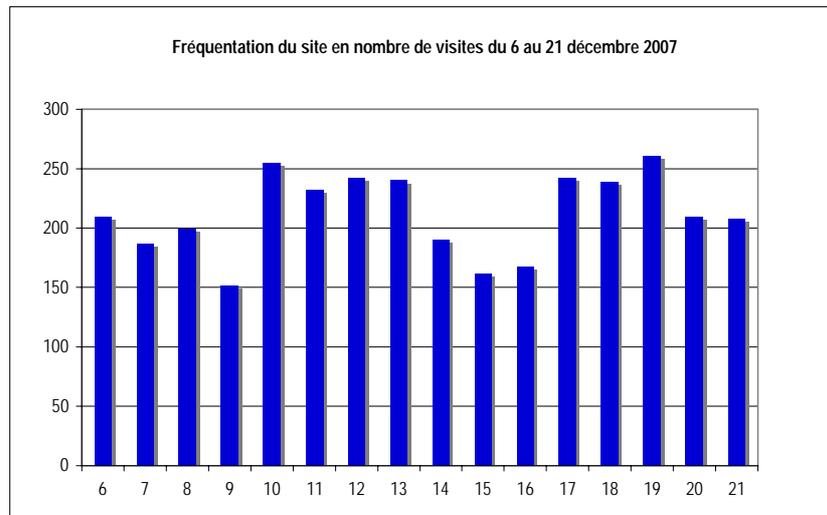
## ANNEXE 4

Rapport de fréquentation  
[www.cdgexpress.equipement.gouv.fr](http://www.cdgexpress.equipement.gouv.fr)  
- 6 au 21 décembre 2007 -

### 1. Visites

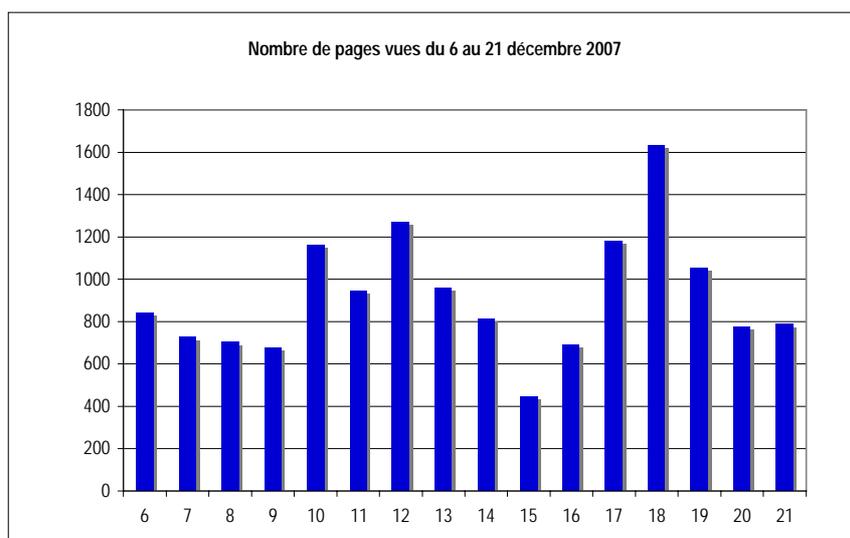
#### Nombre de visites

- Durant la période du 6 au 21 décembre 2007, 3394 visites ont été recensées.
- La moyenne est de 212 visites par jour.



#### Nombre de pages vues

- Un total de 14 656 pages vues sur la période.



## 2. Les pages les plus vues

Liste des 10 pages les plus vues (en nombre de clics, hors page d'accueil) :

- 1- L'information au public > L'enquête publique de 2007 > Qui, où, quand, comment et pourquoi ?
- 2- Le projet > Présentation > CDG Express en bref
- 3- Le projet > Le tracé de CDG Express > Animation du tracé
- 4- Le projet > Le tracé de CDG Express > La carte
- 5- L'information au public > L'enquête publique de 2007 > Donner son avis sur le projet CDG Express
- 6- L'information au public > L'enquête publique de 2007 > Le dossier d'enquête publique CDG Express
- 7- Le projet > Présentation > CDG Express et le RER B
- 8- Le projet > Le tracé de CDG Express > Un tracé issu du débat public
- 9- Dans le monde > Introduction
- 10- Le projet > Les dates clés

## 3/ Les documents les plus téléchargés

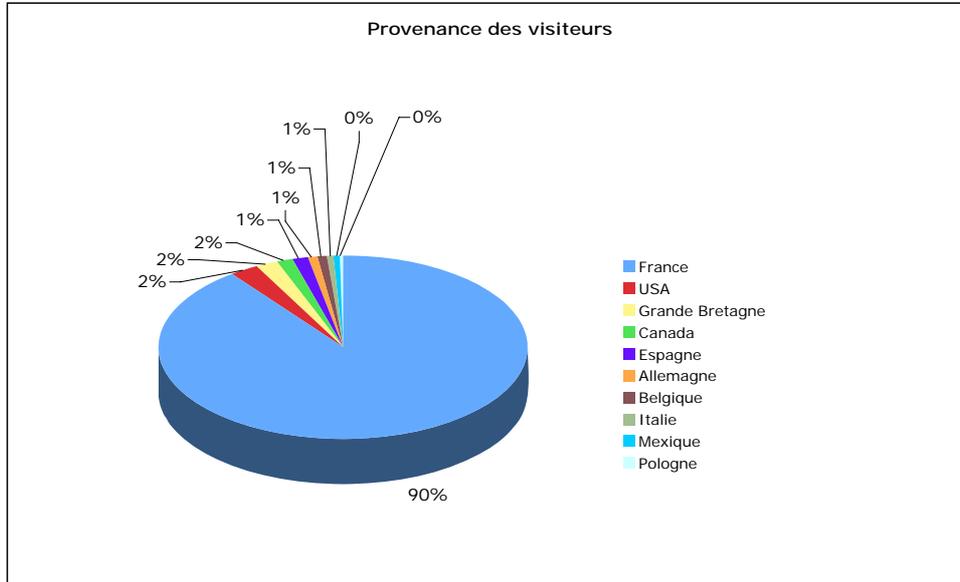
- 1- Dossier d'enquête publique - complet
- 2- Dossier d'enquête publique - Pièce E
- 3- Plaquette de présentation du projet (français)
- 4- Dossier d'enquête publique - Pièce E - Chapitre 3
- 5- Dossier d'enquête publique - Pièce A
- 6- Dossier d'enquête publique - Pièce C
- 7- Dossier d'enquête publique - Pièce E - Annexe
- 8- Dossier d'enquête publique - Pièce E - Chapitre 1
- 9- Plaquette de présentation du projet (anglais)
- 10- Dossier d'enquête publique - Pièce B

## 4 / Les mots clés les plus utilisés

Les trois mots clés les plus utilisés par les internautes sont les suivants :

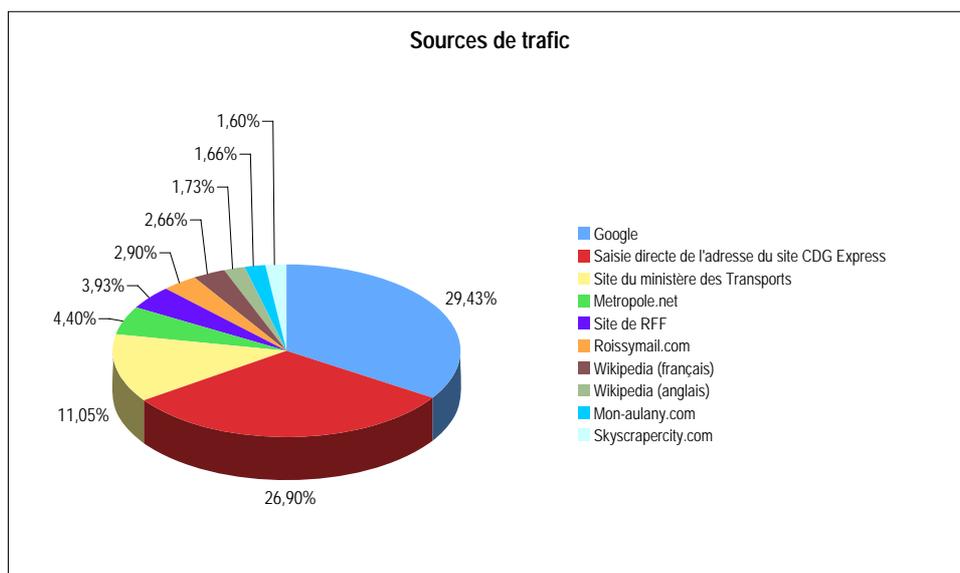
- > cdg express
- > cdgexpress
- > aeropuerto de paris

## 5 / Provenance des visiteurs



## 6 / Modalités d'accès au site

Les visiteurs ont accédé au site CDG Express de la manière suivante :



Stratis - 14/01/08

**Rapports et conclusions de la commission d'enquête**  
**Annexe : Rapport de fréquentation du site Internet de la DREIF**