

Enquête publique sur le projet CDG Express

Réunion publique au Cinéma Louxor, 10^{ème} arrondissement de Paris Le jeudi 16 juin 2016

>Durée de la réunion : 2h30
>Nombre de participants : 118
>Nombre de questions-interventions : 18 interventions orales et 6 avis écrits
>Documentation disponible : plaquette et exposition

Déroulement de la réunion

1. Introduction

- Mot d'introduction de **Gilles-Laurent RAYSSAC, animateur-modérateur de la réunion**
- Mot d'ouverture de **Claude RICHER, Président de la Commission d'Enquête** pour présenter l'enquête publique en vue d'une déclaration publique modificative

2. Présentation du projet

- Mot d'introduction de **Thierry GUIMBAUD, Directeur des Services de Transport** au sein de la **Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer** au Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, pour rappeler les enjeux du projet et ses caractéristiques principales.
- Interventions de **Guillaume SAUVE, Directeur Ingénierie et Aménagement du Groupe Aéroports De Paris** et **Jean FAUSSURIER, Directeur régional Île-de-France** au sein de **SNCF Réseau**.
- Présentation de l'offre de service par **Bruno MAINGON, délégué à l'aménagement et aux programmes** chez Groupe ADP, du tracé par **Laurent VANELLE, Directeur** du projet CDG Express pour SNCF Réseau, et des modifications du projet par **Thierry DU CREST, Directeur** du projet CDG Express au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

3. Temps d'échanges avec le public

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

Mot d'introduction de Gilles-Laurent RAYSSAC, Animateur-modérateur de la réunion publique

Gilles-Laurent RAYSSAC accueille l'ensemble des participants et présente le déroulé de la réunion : tout d'abord un temps de présentation du projet puis un temps d'échanges avec le public. Il rappelle son rôle celui d'animateur et modérateur de la réunion publique. Il introduit ensuite le mot d'ouverture de Claude RICHER, président de la commission d'enquête.

Mot d'ouverture par Claude RICHER, Président de la Commission d'enquête

Claude RICHER remercie les personnes présentes dans la salle pour assister à la réunion publique et présente les autres membres de la commission d'enquête, Sylvie Denis-DINTILHAC et Alain CHARLIAC, membres de la commission d'enquête, et Jean-Pierre ZEGANADIN, membre suppléant présent dans la salle. Il introduit ensuite les intervenants de la maîtrise d'ouvrage Thierry GUIMBAUD et Thierry DU CREST, de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, accompagnés par les partenaires, Jean FAUSSURIER et Laurent VANELLE de SNCF Réseau, Guillaume SAUVE et Bruno MAINGON du Groupe ADP.

Claude RICHER explique ensuite le rôle de la commission d'enquête qui veille au bon déroulement de l'enquête publique, recueille l'avis de tous et aura en charge de rédiger à l'issue deux documents : un rapport et ses conclusions motivées. Il précise également la mise à disposition du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique avec dans le Volume C1 une synthèse des détails du projet. Il évoque ensuite les modalités d'expression pour le public : déposer son avis sur les registres en mairies et sur le registre électronique disponible sur le site internet de l'enquête publique.

Enfin, Claude RICHER revient sur les documents à produire par la commission d'enquête et la manière dont seront traités les avis déposés par le public : la commission récupèrera tous les avis adressés sur le registre électronique et les registres papier (au 16 juin, 80 avis ont été déposés). La commission d'enquête rédigera donc un document appelé rapport de synthèse auquel elle ajoutera des questions complémentaires pour éclaircir certains points. Le rapport sera transmis au maître d'ouvrage qui devra apporter une réponse, puis la commission conclura son rapport et émettra ses conclusions motivées. Ce rapport et les conclusions motivées seront remis au Préfet qui appréciera si le projet modifié dans son montage, son coût et son financement reste d'utilité publique. Le président invite donc les participants à poser toutes les questions qu'ils souhaitent.

2. Présentation du projet

Les mots d'introduction

Thierry GUIMBAUD présente le projet que le gouvernement a souhaité relancer. Il rappelle que ce projet est une liaison directe entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il répond à deux

raisons d'intérêt général majeures : la première est celle de l'attractivité économique pour la France et l'Île-de-France et la seconde est l'ambition de réaliser le projet dans les meilleures conditions environnementales c'est-à-dire par le mode ferroviaire. Il souligne que Paris et son agglomération est la 2^{ème} métropole européenne ouverte sur le monde avec des activités économiques tournées vers l'international. Paris est aussi la première destination touristique avec 15 millions de voyageurs. Pour ces raisons, le gouvernement souhaite que Paris conserve cette place privilégiée. L'aéroport Paris-Charles-De-Gaulle, principale porte d'entrée en Europe, est le 2^{ème} aéroport d'Europe et le 9^{ème} du monde.

Thierry GUIMBAUD indique que la plupart des grandes villes du monde dispose d'une liaison directe entre l'aéroport et le centre-ville. Paris connaît donc un retard sensible par rapport à toutes ces villes. De plus, le trafic aérien de l'aéroport Paris-Charles-De-Gaulle connaît une croissance régulière de 3% et cette tendance se confirme depuis 1995. Malgré une forte dynamique, les transports en commun connaissent une situation de saturation et auront du mal, à terme, à accueillir cette croissance. Il évoque ensuite les autres modes d'accès à l'aéroport. Pour les autoroutes, les temps de parcours sont très fluctuants et la qualité de service est de faible niveau. Le RER répond à d'autres besoins, plus locaux. Dans le RER, il y a un conflit d'usage entre les voyageurs du quotidien et les voyageurs aériens encombrés de valises. Créer CDG Express c'est proposer une alternative à la route et au RER B. La dimension environnementale est donc importante pour le projet puisque les études de trafic révèlent que la liaison directe viendra désaturer la route et le RER B.

Thierry GUIMBAUD rappelle également que le projet s'inscrit dans la complémentarité d'autres projets de transports d'Île-de-France. Tout d'abord, le Grand Paris Express, création de 200 kilomètres de lignes de métro, mené par la Société du Grand Paris. Et un projet plus global, mené sous l'égide du STIF par les collectivités locales, dont l'Etat, d'amélioration des lignes de transports existantes, avec des montants considérables. Ainsi, CDG Express vient compléter les projets de développement des transports franciliens. Il ne vient pas en concurrence avec l'un ou l'autre. Enfin, autre élément de contexte : la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024, pour laquelle le projet se présente comme un atout.

CDG Express n'est pas un projet nouveau puisqu'il a été relancé par le gouvernement en 2014. Après un débat public en 2003, une large concertation en 2006, une enquête publique en 2007, il a été déclaré d'utilité publique en 2008. Cette déclaration d'utilité publique est toujours en vigueur. Le projet a été arrêté pour des raisons de montage financier. L'Etat et le partenaire privé de l'époque ne sont pas parvenus à obtenir un accord acceptable. Les négociations ont donc cessé en 2011. Depuis, un autre montage juridique et financier a été trouvé et c'est celui qui est présenté ce soir. Il s'agit donc d'une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique modificative portant spécifiquement sur les conditions de financement et de montage juridique du projet. Le projet en tant que tel est identique.

Thierry GUIMBAUD précise que le montage comprend, aujourd'hui, deux partenaires qui n'étaient pas dans le montage initial et qui maîtrisent et connaissent les deux domaines du projet : d'un côté le réseau ferroviaire national et de l'autre la plateforme aéroportuaire. Il s'agit donc de SNCF Réseau et Groupe ADP. Les deux partenaires vont s'organiser en société de projet pour mener et construire le projet.

Guillaume SAUVE présente le rôle d'ADP et son engagement pour le projet. Tout d'abord, il souligne que l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est un atout majeur dans la compétition entre Paris et les autres grandes métropoles, et également une source d'emplois et de richesse pour la Région et le pays. Le projet

visé à pérenniser le développement de l'aéroport et son accessibilité, en particulier depuis Paris. Il rappelle que l'activité des aéroports parisiens profite largement à l'économie francilienne : celle des aéroports d'Orly et de Paris-Charles de Gaulle représente 6% du PIB d'Île-de-France. Au-delà de cet effet, c'est une source majeure d'emplois stables : 350 000 emplois générés par l'activité des différents aéroports, c'est-à-dire plus de 8% de l'activité globale d'Île-de-France. Les emplois directs, soit les entreprises présentes sur les plateformes aéroportuaires, représentent un tiers des 350 000 emplois. C'est une source d'emplois dynamique puisqu'elle croît 7 fois plus vite que les autres secteurs : sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, 20 000 emplois directs ont été créés sur les 15 dernières années. La croissance du trafic aérien estimée va bénéficier à l'emploi francilien. Dès lors que le trafic augmente d'un million de passagers, c'est 4 000 emplois qui sont créés, dont 1 400 emplois directs. Pour accompagner cette dynamique et cette hausse de trafic, Guillaume SAUVE souligne l'urgence de réaliser le projet. L'aéroport bénéficie d'atouts importants (deux doublets de pistes indépendantes, des réserves foncières) pour faire face à la compétition notamment d'Heathrow à Londres, de Francfort et des hubs du Moyen-Orient, mais les difficultés et conditions d'accès vont s'aggraver dans les années à venir.

Le Groupe ADP est convaincu que la liaison CDG Express proposera une offre de transport optimale et en complémentarité avec la ligne 17 du Grand Paris Express. Enfin, Guillaume SAUVE souligne que Groupe ADP s'est montré présent quand l'Etat a relancé le projet et s'engage pour Paris, la première destination touristique du monde.

Jean FAUSSURIER affirme la conviction de SNCF Réseau pour la réalisation de ce projet qui est indispensable à l'attractivité de l'Île-de-France. La mission de SNCF Réseau a deux composantes : la première d'apporter l'expertise ferroviaire dans la conception du projet et la deuxième de veiller à ce que l'exploitation du CDG Express soit compatible avec les circulations des trains quotidiens qui permettent aux franciliens de se déplacer, en particulier le RER B et I. SNCF Réseau mobilise une cinquantaine de collaborateurs pour les études de conception du CDG Express sous l'autorité de Laurent VANELLE. Il précise que ces études ont été faites en lien avec les équipes de SNCF Transilien et les équipes de la direction ligne unique du RER B pour assurer la compatibilité entre le CDG Express et les circulations existantes. Ainsi, le CDG Express n'assurera pleinement un service performant que dans la mesure où la qualité de service du RER B continuera de progresser. Tout au long de la conception du projet, SNCF Réseau conservera sa mission d'assurer la sécurité et la performance du réseau national, en particulier par le programme de modernisation des infrastructures, d'un montant annuel de 800 millions d'euros en Île-de-France. Ce programme restera inchangé pour les lignes au départ de Paris Est et Paris Nord. Sur ces bases, Jean FAUSSURIER rappelle que SNCF Réseau s'engage pour ce projet ambitieux auprès de l'Etat et du Groupe ADP.

Présentation du projet par Bruno MAINGON, délégué à l'aménagement et aux programmes chez Groupe ADP, Laurent VANELLE, Directeur du projet CDG Express pour SNCF Réseau, et Thierry DU CREST, Directeur du projet CDG Express au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer sur la base du **diaporama en annexe de ce présent compte-rendu**.

3. Temps d'échanges avec le public

Interventions du public

Michel BREISACHON, conseiller de quartier et résident du 18^{ème} arrondissement, souhaite tout d'abord savoir si le projet sera bien réalisé dans le cadre d'un marché public avec mise en concurrence, comment les futurs usagers se rendront à Gare de l'Est depuis la Gare du Nord et enfin pourquoi ne pas privilégier un tracé passant par Goussainville permettant de rejoindre plus facilement l'aéroport ?

Sandrine MÉES, élue EELV à la mairie du 18^{ème} arrondissement de Paris, souhaiterait avoir la confirmation que le projet CDG Express ne sera souterrain que partiellement, à proximité du futur parc Chapelle-Charbon, alors que précédemment le projet prévoyait un enfouissement sur l'ensemble du 18^{ème} arrondissement de Paris. Elle s'étonne de la méthode employée pour faire passer les modifications apportées au projet alors que la nature du projet a changé et de l'organisation d'une seule réunion publique à Paris et qui plus est ne se tient pas à proximité du tracé. Elle questionne ensuite la maîtrise d'ouvrage sur plusieurs points : y-a-t-il eu une évaluation des impacts socio-économiques, environnementaux, des nuisances sonores et visuelles et les coûts des mesures compensatoires (murs anti-bruit) du non enfouissement à la Porte de la Chapelle et des deux futurs ponts empruntés par le CDG Express ? quel serait la localisation du futur atelier-garage, espérant que cela ne sera pas le site à proximité de la Halle Pajol et des jardins EOLE.

Didier LE RESTE, élu communiste à la mairie du 10^{ème} arrondissement de Paris, pense que l'objectif de développement durable n'est pas respecté si l'opérateur public supprime des trains, ferme des gares, ferme des triages et développe la route. Il souligne que les avis de l'Autorité environnementale et du STIF montrent que plusieurs arguments militent contre ce projet qui est élitiste et qui, pour lui, ne répond pas à l'intérêt général. Ceci se confirme par les chiffres de fréquentations attendues : 22 000 voyageurs par jour d'ici à 2025 alors qu'aujourd'hui le RER B en transporte plus 900 000 par jour. Il évoque aussi le peu d'impact positif pour la population des communes traversées puisqu'il n'y a pas d'arrêts prévus et pour les salariés de l'aéroport qui ne pourront emprunter la liaison avec leur Pass Navigo. Il insiste également sur le fait que les études d'impacts n'ont pas été actualisées depuis 2007, le projet ne prend donc pas en compte les nouvelles réglementations environnementales intervenues ces dernières années, ce qui a été souligné par l'Autorité environnementale dans son avis, et sur les impacts négatifs de la régularité des lignes de transports existantes (P, K, H et RER B). En tant qu'élue du 10^{ème} arrondissement de Paris, il se pose des questions sur la Gare de l'Est et sur les projets envisagés (EOLE, bi-pôle Gare du Nord et Gare de l'Est). Les coûts du projet devraient être investis dans l'existant. Il confirme son opposition au projet même si favorable au développement du ferroviaire.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur les marchés publics**

Thierry DU CREST précise que la société de projet créée pour CDG Express, composée de SNCF Réseau et Groupe ADP va signer un contrat avec l'Etat, il ne s'agira pas d'un marché dans le sens d'un appel d'offres mais un contrat de gré à gré. Les deux entreprises deviendront les maîtres d'ouvrage du projet et auront en charge la réalisation des travaux, à cette occasion des appels d'offres seront lancés.

- **Sur le tracé par Goussainville**

Laurent VANELLE précise que ce scénario, qui se raccordait à la Ligne à Grande Vitesse, a fait l'objet d'études dans le but de réduire le coût du projet. Cependant en termes d'exploitation et de cadencement, CDG Express aurait fortement impacté les circulations de la LGV. Cette solution n'a pas été retenue.

- **Sur le choix de la Gare de l'Est comme terminus**

Thierry DU CREST rappelle que la Gare de l'Est a la capacité d'accueillir à la fois des nouveaux trains et des nouveaux voyageurs dans des conditions satisfaisantes. Il explique qu'aujourd'hui en termes de circulation de trains, la gare n'est pas saturée, il est donc possible techniquement de dédier des quais aux trains du CDG Express. De même, la Gare de l'Est a été rénovée dans les années 2007 et garantit des espaces d'accueil agréables pour les voyageurs avec un accès rapide aux autres modes de transport (TGV, transilien, métro, bus, taxi). Pour compléter son propos, Thierry DU CREST précise qu'à l'initiative du STIF une liaison piétonnière devrait être créée avec les gares du Nord et Magenta pour faciliter les déplacements.

- **Sur le tracé dans le 18^{ème} arrondissement de Paris et les mesures compensatoires**

Thierry DU CREST confirme les propos de Madame MÉES : le tracé est en souterrain sous CAP18 et se poursuit un peu au-delà pour permettre au projet du parc urbain Chapelle-Charbon de s'étaler entre les rues de la Chapelle et d'Aubervilliers. Au niveau de la Porte de la Chapelle, CDG Express utilise le tracé existant des trains de fret et prévoit la rénovation des deux ponts existants. Il rappelle que le passage en aérien sur ce secteur a été un sujet récurrent dans la vie du projet. En effet, suite à l'enquête publique de 2007, l'Etat en coordination avec la Ville de Paris avait confié à l'APUR une étude comparative de plusieurs scénarios de tracés selon différents critères d'ordre financiers, techniques et plannings. Finalement, compte tenu du bilan coût/avantage de chaque solution l'Etat a décidé de rester sur la solution aérienne : au-delà des contraintes techniques, la solution souterraine aurait engendré un surcoût du projet de l'ordre de 150 à 250 millions d'euros.

Laurent VANELLE complète le propos sur les nuisances sonores à Porte de la Chapelle. Il précise que les ponts actuels seront remplacés, la voie sera posée sur du ballast et des écrans acoustiques seront installés dans la structure des ponts pour absorber le bruit.

- **Sur le coût du projet**

Thierry GUIMBAUD confirme le coût du projet à 1,4 milliard d'euros mais souhaite apporter une comparaison avec d'autres projets ferroviaires pour resituer le projet CDG Express dans le contexte régional du développement des transports en commun : les schémas directeurs des RER B nord et sud correspondent à un investissement de plus d'1 milliard d'euros, alors même qu'il s'agit d'infrastructures existantes, le Grand Paris Express représente un investissement de 25 milliards, les autres projets de schémas directeurs 15 milliards d'euros. Ainsi, dans les 10 années à venir, près de 40 milliards d'euros seront investis pour les transports urbains ou périurbains existants. Il précise que le matin même, le Conseil de SNCF a approuvé le dossier EOLE qui représente un peu moins de 4 milliards d'euros à lui seul.

- **Sur les modalités de l'enquête publique**

Claude RICHER rappelle qu'une autre réunion publique aura lieu en Seine-et-Marne, le lundi 20 juin 2016 au Mesnil-Amelot pour permettre de toucher la population à proximité de l'autre partie du tracé.

- **Sur la localisation de l'atelier-garage**

Thierry DU CREST précise que le futur exploitant de la ligne n'est pas aujourd'hui désigné. C'est lui qui définira sa politique de maintenance des rames et des trains. Il définira le lieu pour entretenir les trains. Dans tous les cas, les terrains de l'atelier-garage seront le long des voies du CDG Express, sur des emprises ferroviaires. Il n'y aura donc pas d'acquisitions foncières associées. Thierry DU CREST rajoute que la maîtrise d'ouvrage a bien entendu le souhait exprimé par la Ville de Paris de ne pas installer d'atelier en face de la Halle Pajol.

- **Sur l'évaluation des impacts socio-économiques**

Thierry GUIMBAUD explique que le dossier a été soumis à un organisme indépendant : le commissariat général à l'investissement. Les experts mandatés par le CGI ont analysé les simulations de trafic et la robustesse de l'intérêt socio-économique du projet. Suite à sa contre-expertise, le CGI a émis un avis favorable au projet.

- **Sur l'avis de l'Autorité environnementale**

Thierry DU CREST indique que l'Autorité environnementale est aussi un organisme indépendant qui émet des avis sur les dossiers d'enquête publique. Il rappelle que concernant le dossier du CDG Express, l'Autorité environnementale a regretté que l'étude d'impact ne soit pas mise à jour. Il s'agit donc d'un désaccord de méthode : le projet n'a pas été modifié dans son tracé, dans ses emprises et dans ses fonctionnalités mais a été modifié sur le montage, le coût et le financement. Thierry DU CREST souligne donc qu'il n'y a pas d'incidence sur l'étude d'impact environnemental puisque le projet n'a pas changé depuis 2007 et que le projet est déclaré d'utilité publique.

Thierry GUIMBAUD complète en précisant qu'il s'agit surtout d'un débat juridique plutôt que sur le fond même du projet. Par ailleurs, d'autres enquêtes publiques seront réalisées (au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées), si les modifications apportées au projet sont déclarées d'utilité publique. De ce fait, d'autres études d'impact seront menées dans le cadre de ces enquêtes publiques.

Interventions du public

William PESSON, souhaite des précisions sur les connexions pour les voyageurs entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est. En particulier, il aimerait savoir ce qui est prévu en termes d'accueil des voyageurs supplémentaires à la Gare de l'Est, d'accès aux transports et par rapport aux riverains.

Jean-Jacques CLEMENT, conseiller citoyen et habitant de Saint-Denis, estime que la façon dont l'enquête publique est menée fait que le territoire entre les deux terminus est ignoré. Il compare ensuite le traitement des nuisances sonores entre le pont de Soissons sur l'autoroute A1 et les ponts de Porte de la Chapelle et demande des précisions sur ce qui sera fait sur ce secteur.

Jean-Pierre BES, représentant du Syndicat des Compagnies Aériennes de Roissy Aéroport, confirme que les syndicats des compagnies aériennes sont favorables à l'amélioration de la desserte entre Paris et

l'Aéroport pour les clients aériens. Cependant, il considère que les choix qui ont été faits ne correspondent pas aux objectifs d'une desserte d'aéroport, c'est-à-dire cadencée, directe et fiable. Le projet présenté empruntant les voies de la SNCF, la fiabilité n'est pas assurée lors des grèves, l'encombrement des faisceaux ferroviaires fait que la ligne Hirson sera empruntée à terme par les trains de banlieue. Il remet en cause le montage financier avec la nécessité d'une levée d'impôt, pour garantir un TRI de 8%, si le prix du billet à 24€ ne permet pas la rentabilité économique du projet. Enfin, Monsieur BES rappelle que le syndicat avait proposé une solution alternative : utiliser la ligne 17 du Grand Paris Express, ligne automatique, avec des voies d'évitement pour que les navettes puissent doubler les omnibus et une correspondance avec la ligne 14 à Pleyel pour offrir un accès facile à Paris.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur les liaisons entre la Gare du Nord et Gare de l'Est**

Thierry DU CREST présente les aménagements prévus à Gare l'Est, notamment des quais dédiés et adaptés au service du CDG Express (horaires des vols, impression de la carte d'embarquement, etc.), la signalétique pour que les voyageurs puissent s'orienter et accéder aux différents modes de transport. Enfin, il rappelle que la configuration de la Gare de l'Est permet d'accueillir les voyageurs prévus pour le CDG Express.

- **Sur les nuisances sonores et les mesures compensatoires**

Laurent VANELLE rappelle que le pont de Soissons se trouve juste avant la Gare de la Plaine Stade de France et date de 1880. Il s'agit donc de la même technologie que le pont de la Porte de la Chapelle. Ce pont sera remplacé dans les 5 à 6 ans qui viennent, en parallèle de CDG Express. Des réunions sur les aménagements sont prévues pour échanger sur les protections acoustiques.

Interventions du public

Olivier ANSART, président de l'Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord – Est, informe de la forte mobilisation des habitants contre le projet CDG Express depuis 2015 puisque la ligne va avoir un impact considérable sur les projets urbains prévus dans le secteur de la Porte de la Chapelle. Il rappelle que l'association n'était pas, au départ, opposée au principe d'une liaison directe mais souhaitait que la ligne soit enfouie à la Porte de la Chapelle. Aujourd'hui, il s'étonne que cette option ne soit plus de rigueur. L'association n'accepte pas le projet en l'état. Il remet en cause le chiffrage de 150 millions d'euros pour le surcoût de l'enfouissement, le chiffrage de l'APUR de 2010 était de 30 millions d'euros. Il ajoute que le projet entre en concurrence avec la ligne 17 du Grand Paris Express et n'est pas conforme à la réglementation comme l'a écrit l'Autorité environnementale dans son avis. Il évoque également le rapport de la cour des comptes, au mois de février 2016, qui a pointé du doigt l'état du réseau francilien – mis en exergue par l'accident à Brétigny en juillet 2013. Selon lui, la priorité est l'amélioration de l'existant.

Dominique LE MASNE, habitant, estime que le coût du projet est trop important au regard des 22 000 voyageurs attendus par jour et de la ligne 17 du Grand Paris Express qui sera mise en service avant le CDG Express. Il pense également que le service proposé par le RER B est suffisant. Il remet donc en

cause l'utilité du projet et le report modal attendu. Enfin, il demande que les porteurs du projet étudient le recouvrement des Gares du Nord et de l'Est pour offrir un nouvel espace urbain.

Daniel FELHENDLER, association des locataires CNL, souhaite plus de détails concernant le tracé du CDG Express au niveau du projet urbain Chapelle-Charbon, les impacts sur le bruit et les vibrations pour les riverains.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur le tracé au niveau du projet urbain Chapelle-Charbon**

Laurent VANELLE confirme que le tracé passerait sous le terrain de CAP 18, le souterrain serait prolongé d'une cinquantaine de mètres, les trains remonteraient progressivement pour arriver au niveau du terrain naturel et donc des rails existantes. CDG Express longerait ensuite le parc Chapelle-Charbon, enterré partiellement.

- **Sur le doublon avec la ligne 17**

Thierry GUIMBAUD clarifie le fait que la ligne 17 fait partie du projet Grand Paris Express, ainsi CDG Express n'a pas vocation à remplacer la ligne 17, et inversement. Les projets n'ont pas les mêmes fonctionnalités : le CDG Express est une liaison directe entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, la ligne 17 compte plusieurs stations avec une desserte du nord parisien, le matériel roulant du CDG Express est prévu pour des voyageurs aériens avec des aménagements dédiés aux bagages, le matériel roulant de la ligne 17 est conçu pour les voyageurs du quotidien.

- **Sur le RER B**

Thierry GUIMBAUD tient à préciser que le financement du schéma directeur du RER B nord et sud est dissocié du financement du CDG Express.

- **Sur le rapport coût du projet et trafic attendu**

Thierry DU CREST rappelle que le rapport entre le coût du projet et le trafic attendu a fait l'objet d'une étude qui a évalué le coût et les avantages socio-économiques (temps de parcours, gains de confort, etc.) selon une méthode standardisée que les porteurs du projet ont respectée. L'étude a ensuite été contre-expertisée par le Commissariat général à l'investissement qui a conclu que le projet était rentable d'un point de vue socio-économique.

- **Sur le coût des scénarios alternatifs à Porte de la Chapelle**

Thierry DU CREST confirme que l'étude de pré-faisabilité technique de l'APUR est disponible sur Internet. Les surcoûts de 2009 étaient compris entre 94 et 173 millions d'euros selon les scénarios, actualisés avec l'inflation entre 150 et 250 millions d'euros. Il précise que la problématique des trains fret n'a pas été chiffrée à l'époque de cette étude et aurait très certainement nécessité un surcoût supplémentaire de 100 à 150 millions d'euros.

- **Sur les nuisances liées aux vibrations**

Laurent VANELLE indique que les voies seront posées sur du ballast pour le tracé en aérien. Pour le tracé en souterrain, sous CAP18, l'ouvrage sera en béton. Il est prévu un dispositif qui permet de réduire

les vibrations, il s'agit de sorte de chaussons posés sur les traverses et qui amortissent les chocs au passage des trains.

Interventions du public

Stéphane BLANCHET, premier adjoint au maire de Sevrans, remet en cause les modalités d'expression de l'enquête publique et notamment la non-organisation d'une réunion publique sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Il souligne la forte demande de la Ville de Sevrans d'un débat sur le projet et annonce l'organisation, à l'initiative de la Ville, d'une réunion le 29 juin 2016.

Eric MANFREDI, porte-parole d'EELV pour la Seine-Saint-Denis, s'indigne qu'aucune réunion d'information ne se déroule en Seine-Saint-Denis dans le cadre de l'enquête publique, territoire pourtant impacté par le projet. Il remet en cause l'utilité publique du projet puisque les habitants du département ne pourront emprunter les trains prévus sans arrêt de Paris à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il remet en cause d'autres projets prévus, qu'il estime inutiles et imposés, comme Europacity, le corridor aéroportuaire dans le nord de la Seine-Saint-Denis et les Jeux Olympiques de 2024. Monsieur MANFREDI souligne ensuite l'impact écologique du CDG Express sur des zones Natura 2000, en particulier sur le parc de la Poudrerie à Sevrans et le bois de la Tussion à Villepinte. Il évoque aussi le tracé à Drancy à proximité des convois de déchets radioactifs.

Juliette GOUZI, habitante de Paris et usagère du RER B, réitère la question de l'absence de réunion publique en Seine-Saint-Denis et souhaite savoir pourquoi aucun arrêt est prévu entre Paris et l'aéroport pour permettre aux Séquano-Dionysiens d'utiliser le CDG Express.

Léo LANDAU ne comprend pas le choix de Gare de l'Est pour le terminus à Paris. Il estime qu'un arrêt à La Plaine Stade de France serait pertinent car un secteur avec de nombreuses activités. Enfin, il évoque le projet de prolongement EOLE de Saint-Lazare à la Défense, et souhaiterait savoir si CDG Express pourrait emprunter les mêmes voies.

Arthur VINCENT pose quatre questions : quels sont les services fournis dans les wagons du CDG Express qui ne peuvent pas être intégrés dans le RER B ? L'éventualité que la billettique ne suffise pas à financer le projet a-t-elle été estimée ? Quels sont les effets de la taxe dédiée sur les billets des usagers sur l'attractivité de l'aéroport ? L'impact sur l'attractivité de l'aéroport du gain de 10 minutes par rapport à la situation actuelle a-t-il été étudié ?

Réponses des porteurs de projet

- **Sur les modalités de l'enquête publique**

Claude RICHER précise qu'après avoir pris connaissance du projet, la commission d'enquête a décidé l'organisation de deux réunions publiques : dans le secteur de la Gare de l'Est et dans le secteur où le CDG Express longerait les voies de la Ligne à Grande Vitesse en Seine-et-Marne. Il complète en mentionnant des prises de contact et rencontres avec de nombreuses villes en Seine-Saint-Denis, à proximité du tracé, qui n'ont pas estimé la nécessité d'organiser une réunion publique, à l'exception certes de Sevrans.

- **Sur l'absence d'arrêts entre Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle**

Thierry DU CREST informe qu'une étude a été faite sur l'accès aux aéroports internationaux : un grand nombre a développé le concept d'une liaison directe, par exemple Londres, pour les voyageurs aériens en plus de la desserte locale en transports en commun, pour les voyageurs du quotidien. C'est sur ce principe que le cahier des charges de CDG Express a été défini.

- **Sur l'utilisation des voies du prolongement EOLE**

Jean FAUSSURIER confirme qu'il a été étudié la pertinence d'envisager un lien entre EOLE et CDG Express. Cette hypothèse soulevait plus de problèmes d'exploitation que d'avantages pour les usagers. Il évoque ensuite les étapes à venir pour le projet EOLE : les travaux vont être engagés en 2016 sur le prolongement à l'ouest pour une mise en service à partir de 2022-2023. Il complète enfin par l'approbation du prolongement à l'Est du RER E par le Conseil du STIF de juin 2016. CDG Express et EOLE constituent donc deux lignes bien distinctes, tant du point de vue de leur conception que de leur exploitation.

Concernant le RER B, Jean FAUSSURIER rappelle que SNCF Réseau s'est engagé pour la modernisation des infrastructures existantes et se fait en parallèle de CDG Express. En septembre 2013, RER B nord + a été mis en service avec un investissement de 250 millions d'euros. Aujourd'hui, le STIF, SNCF Réseau et la RATP finalisent la prochaine étape du schéma directeur du RER B qui se poursuit avec notamment une réflexion sur le pilotage automatique des rames.

- **Sur l'attractivité du projet**

Thierry GUIMBAUD rappelle que le projet a fait l'objet d'une étude socio-économique et d'une contre-expertise. Le financement du projet ne repose que sur la billettique, et si nécessaire par la mise en place d'une taxe appliquée aux voyageurs aériens et non aux franciliens. Différentes variables ont été analysées et ont été vérifiées par le Commissariat général à l'investissement. Il explique que l'étude socio-économique pondère et évalue les points positifs et les points négatifs d'un projet, ce qui permet d'établir son taux de rentabilité interne, c'est-à-dire son intérêt collectif. Celui du CDG Express est positif. Enfin, il invite les participants à lire la contre-expertise du CGI sur l'évaluation socio-économique du projet.

- **Sur l'intérêt de la billettique**

Thierry DU CREST confirme que la taxe viendra compléter le financement du projet si la billettique ne suffit pas.

Interventions du public

Jacques GAUTHIER souhaite savoir pourquoi le terminus à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est Roissy 1 et non Roissy 2 qui présente plus d'avantages.

[ndlr Roissy 2 est bien le terminus prévu du CDG Express]

Sébastien LEBRIERO, Association Paris Nature Environnement, demande la confirmation au maître d'ouvrage que des études acoustiques seront conduites puis présentées lors des enquêtes publiques sur l'eau et sur les espèces protégées. Il souhaite un débat avec les habitants sur ces études. Ensuite, il

questionne sur le développement du trafic de fret et le dédoublement des voies ferrées existantes pour le renforcer. Il est perplexe sur l'objet de l'enquête publique puisque les études d'impact n'ont pas été mises à jour alors que le projet a évolué. Aussi, il demande une consultation locale avant la nouvelle déclaration d'utilité publique modificative.

Sandrine BAGARRY, militante EELV, demande pourquoi les voies existantes de la Gare de l'Est sont sous-utilisées et pourquoi le RER B ne les utilise pas. Dans le cas où le projet passerait sur ces voies, elle s'interroge sur la manière dont seront gérés les incidents avec le RER B et comment pourra être garantie l'absence d'impacts sur le RER B à la mise en service du CDG Express.

Benjamin GIRARD, habitant de Mitry-Mory, précise que l'étude économique indique que les cadres et directeurs d'entreprises sont les principales cibles du projet alors que leurs principales destinations dans la région ensuite sont au Bourget, à Porte Maillot à Paris, etc. Il s'interroge sur la robustesse du financement, en faisant référence à la page 70 de l'étude socio-économique – pièce F, et demande pourquoi est proposé un crédit d'impôt pour les compagnies aériennes pour compenser la taxe éventuelle sur les billets d'avion.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur le choix du terminus à l'aéroport Paris-Charles de Gaulles**

Guillaume SAUVE confirme le choix de Roissy 2 comme terminus du CDG Express. Le RER B conservera ses arrêts à Roissy 1 et Roissy 2.

- **Sur l'étude acoustique**

Thierry DU CREST confirme que le maître d'ouvrage s'engage à rendre publique l'étude acoustique à l'occasion des procédures environnementales ultérieures, qui donneront lieu à de nouvelles enquêtes publiques.

- **Sur le trafic fret et le trafic sur les voies existantes**

Laurent VANELLE confirme que les voies des lignes Paris-Laon et Paris-Crépy sont sous-utilisées car la densité de desserte n'est pas importante. Elles ne sont donc pas saturées et peuvent recevoir plus de trafic. Il précise que des études d'exploitation ont été menées, en situation de circulation normale des trains, à la mise en service du CDG Express. Ces études prenaient en compte la circulation des trains existants, l'augmentation de la desserte prévue à fin 2016 et un passage de CDG Express toutes les 15 minutes. Il ressort de ces études que la circulation resterait fluide. Laurent VANELLE rappelle qu'en cas de situation perturbée, aujourd'hui seuls 2% des RER B empruntent les voies existantes, utilisées par les Paris-Laon et Paris-Crépy, c'est-à-dire environ 5 RER/jour. Il a donc été décidé d'investir 125 millions d'euros d'investissement complémentaire à la fois pour faciliter le report des RER B sur les voies Paris-Laon et Paris-Crépy, ce qui permettra de fluidifier les circulations en cas de situation perturbée, mais aussi pour créer des terminus du RER B en gares de la Plaine et Aulnay pour maintenir les circulations.

- **Sur l'organisation d'une consultation locale avant la déclaration d'utilité publique modificative**

Thierry GUIMBAUD rappelle que le projet actuel est déjà déclaré d'utilité publique et reste en vigueur. Il précise que l'enquête publique en cours porte sur les aspects du projet qui ont été modifiés. Les prochaines enquêtes publiques dans le cadre de la loi sur l'eau et les espèces protégées seront menées dans les délais habituels d'un projet. Il précise que l'organisation d'une consultation locale ne revient pas au maître d'ouvrage. Pour le CDG Express s'appliquent les procédures classiques de projets d'infrastructure.

- **Sur la question de la destination des voyageurs aériens**

Thierry DU CREST informe que des études sont réalisées chaque année par le Groupe ADP, sur les origines-destinations des usagers de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Ces données ont été utilisées pour les études de trafic et confirment qu'une des principales destinations des voyageurs est bien Paris. Le maître d'ouvrage a donc conclu la pertinence de faire une liaison directe avec la capitale.

Avant de conclure la réunion, **Claude RICHER** indique qu'une question a été transmise sur un feuillet, portant sur la faisabilité d'une mise en service le projet en 2023 ?

Thierry GUIMBAUD confirme l'engagement du maître d'ouvrage de mettre en service CDG Express fin 2023.

4. Clôture de la réunion

Claude RICHER conclut la réunion en remerciant les participants. Il précise que dans les avis déposés sur les registres en mairie et sur le registre électronique, la majorité des personnes s'exprime favorable au projet.