

**RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE
PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
MODIFICATIVE RELATIVE AU PROJET DE
LIAISON FERROVIAIRE DIRECTE ENTRE
PARIS (GARE DE L'EST) ET L'AEROPORT
PARIS CHARLES DE GAULLE**

ENQUETE du 8 juin au 12 juillet 2016

Nomination par le Tribunal Administratif de Paris le 26 avril 2016

Arrêté inter-préfectoral de Messieurs les Préfets : de la région Ile de France, préfet
de Paris, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne
en date du 10 mai 2016

Partie N°1

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Partie N°2

ANALYSE DES OBSERVATIONS

Partie N°3

AVIS ET CONCLUSIONS

Commission d'enquête

Claude RICHER - Président
Sylvie DENIS DINTILHAC - Membre

Alain CHARLIAC - Membre
Jean-Pierre ZEGANADIN – Suppléant

SOMMAIRE

1. - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....	7
1.1. Présentation du projet.....	9
1.1.1. Contexte général.....	9
1.1.2. Nature du projet	9
1.1.3. La cohérence du projet avec la politique des transports en Ile de France	14
1.1.4. Le financement du projet.....	15
1.1.5. Le matériel roulant	16
1.2. Cadre juridique de l'enquête	16
1.2.1. En ce qui concerne la composition du dossier mis à l'enquête environnementale, le dossier doit comprendre	17
1.2.2. En ce qui concerne le déroulement de l'enquête,	17
1.3. Désignation du commissaire enquêteur	17
1.4. Modalités de l'enquête	18
1.5. Publicité de l'enquête.....	21
1.5.1. Les affichages légaux	21
1.5.2. Les parutions dans les journaux.....	21
1.5.3. Le site Internet	22
1.5.4. Autres publications.....	22
1.6. La concertation	22
1.7. Documents mis à la disposition du public.....	22
1.8. Documents complémentaires demandés par la commission d'enquête	26
2. - ANALYSE DU PROJET	27
2.1 - L'étude d'impact.	29
2.1.1 Analyse de l'étude d'impact.....	29
2.1.2 L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact	30
2.2 L'étude socio-économique	32
2.2.1 Evaluation socio-économique	32
2.3 - Avis de l'Autorité Environnementale	34
2.4 - Avis du Commissariat Général à l'Investissement	34
2.5 - Avis de l'ARAFER.....	35
2.6 - Avis du STIF.....	36
2.7 - Programme de travaux et coût du projet.....	37
2.8 Avis de Personnes Publiques Associées	37
3. -OPERATIONS RELATIVES A L'ENQUÊTE	41
3.1 - Rencontres avec le maître d'ouvrage, les représentants de la préfecture et les divers	

organismes ayant travaillé sur le projet.....	43
3.1.1 - Réunion à la préfecture d'Ile de France du 4 mai 2016	43
3.1.2 Réunion à la préfecture le 3 juin 2016.....	45
3.1.3 Réunion du 31 mai 2016 au Commissariat Général à l'Investissement (CGI)	47
3.1.4 Réunion du 31 mai 2016 au siège l'Aéroport de Paris.....	47
3.1.5 - Réunion du 8 juin à l'Autorité Environnementale	48
3.1.6 - Réunion le 8 juin entre Madame Sylvie Denis Dintilhac, Monsieur Claude Richer et Monsieur Vincent Pourquery de Boisserin Délégué Interministériel	48
3.1.7 Réunion du 14 juin au Syndicat des Transports d'Ile de France (S.T.I.F.).....	48
3.2 -Rencontre avec les élus	49
3.2.1 - Réunion le 21 juin à la mairie de Paris.....	49
3.2.2 - Réunion le 4 juillet 2016 à la région Ile de France.....	49
3.3 - Visite du site le 19 mai 2016.....	50
4 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	53
4.1 Permanences	55
4.1.1 Département Paris	55
4.1.2 Département de Seine et Marne	56
4.1.3 Département de Seine Saint Denis	58
4.2 Réunion publique.....	63
4.3 Recueil des registres et des documents annexes	63
4.3.1 Les registres et les courriers	63
4.3.2 Mémoire en réponse	63
5- EXAMENS : DE LA PROCEDURE, DU DOSSIER D'ENQUETE ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	65
5.1 - Examen de la procédure.....	67
5.2 - Examen du dossier d'enquête	67
5.3 Examen des observations du public.	67
6- APPRECIATION DU PROJET.....	161
6.1 - Cadre général dans lequel s'inscrit le projet	163
6.2 Evaluation du projet.....	163
7- ANNEXES.....	169

ANNEXES

- 1 – Nomination de la commission d'enquête par le Président du tribunal administratif de Paris
- 2 – Arrêté inter préfectoral
- 3 – Certificats d'affichage des huissiers et des communes
- 4 – Affiche
- 5 – Publications presse
- 6 – Courrier du maire de Sevran et réponse du président de la commission
- 7 – Courrier du maire de Drancy et réponse du président de la commission
- 8 – Courrier du maire de Saint Denis et réponse du président de la commission
- 9 – Courrier au directeur du projet pour la remise du procès verbal de synthèse
- 10 – Courrier du président au préfet de Paris pour lui faire part de la modification du planning de l'enquête et réponse du préfet
- 11 – Compte rendu des deux réunions publiques

1. - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

1.1. Présentation du projet

1.1.1. Contexte général

Le projet de liaison ferroviaire CDG Express a fait l'objet d'une enquête publique du 19 novembre au 21 décembre 2007 et a été déclaré d'utilité publique le 19 décembre 2008. Les effets de cette déclaration d'utilité publique ont été prorogés pour une durée de cinq ans le 2 décembre 2013. Cette déclaration d'utilité publique est donc toujours en vigueur jusqu'au 1^{er} décembre 2018.

Toutefois, le projet n'a pas pu être réalisé selon les modalités qui avaient fait l'objet de la DUP de 2008 prorogée en 2013. Il a connu des modifications substantielles dans son montage, son coût et son financement :

- le montage : modification d'une mission globale portant sur la construction-exploitation de l'infrastructure et sur l'exploitation du service de transport de personnes vers un montage séparant les missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant ferroviaire ;
- le coût : le projet est passé d'une estimation de 600 millions d'euros (conditions économiques de janvier 2006) – soit 780 millions d'euros (conditions économiques de janvier 2014 – à une estimation à 1,41 milliard d'euros (conditions économiques de janvier 2014) ;
- le financement : le projet prévoit désormais la possibilité d'introduire à son profit une taxe perçue sur les passagers de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle à l'exclusion de ceux en correspondance.

Compte tenu de ces modifications substantielles, le code de l'expropriation et le code de l'environnement imposent l'organisation d'une nouvelle enquête publique afin de confirmer l'utilité publique du projet.

Le projet dans son tracé, ses emprises et ses fonctionnalités n'est pas modifié et reste celui déclaré d'utilité publique en 2008.

La présente enquête publique a donc pour objet de :

- présenter au public les modifications substantielles apportées au projet ;
- recueillir les remarques sur ces modifications ;
- apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte du projet ;
- se prononcer sur l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées.

1.1.2. Nature du projet

1.1.2.1. Le contexte

Avec près de 64 millions de passagers accueillis en 2014 Paris – Charles de Gaulle est le 2ème aéroport européen, derrière Londres-Heathrow, et le 8ème aéroport au

niveau mondial. Il est aujourd'hui l'aéroport le plus performant au niveau européen grâce au nombre de correspondances possibles entre vols moyens et long-courriers. Par la présence de la gare ferroviaire TGV il permet en outre des correspondances train/avion.

Cependant, contrairement à la plupart des grands aéroports internationaux comme Londres, Oslo, Stockholm, Hong Kong ou encore Tokyo, Paris – Charles de Gaulle ne bénéficie pas d'une liaison ferroviaire express, dédiée et directe, avec le centre ville. Cette lacune pèse en matière de qualité de services offerts aux voyageurs.

La desserte terrestre de l'aéroport est aujourd'hui inadaptée aux enjeux d'une métropole de rang mondial. En 2013, 63% des passagers aériens ont utilisé le mode routier pour s'y rendre et 36% le mode ferré (30% par le RER B et 6% par le TGV).

La desserte en transports collectifs (le RER B, mais aussi des liaisons par bus) concerne aujourd'hui environ 45% des passagers aériens en provenance ou à destination de l'aéroport. Ces modes connaissent cependant d'importantes limites et leur développement n'est pas adapté aux enjeux d'une métropole d'avenir.

Le RER B manque d'attractivité et est inadapté pour les passagers aériens qui se déplace, en général, avec de nombreux bagages. C'est l'offre de transport prévue pour les passagers du quotidien qui ont une liaison toutes les 6 minutes en heures de pointe entre la gare du Nord et l'aéroport de Paris Charles de Gaulle avec arrêts, suivant les heures à toutes les stations et un temps de parcours minimum de 36 minutes.

Les accès par voies routières sont les plus importants et représentent 2/3 des déplacements en direction ou en provenance de l'aéroport (28% en véhicules particuliers, 25% en taxis et 14% en navette ou bus).

Ainsi, entre Paris et Roissy, les autoroutes A1 et A3 sont parmi les axes les plus chargés d'Ile-de-France avec des trafics journaliers moyens, tous sens confondus, qui s'échelonnent entre 160 000 et 190 000 véhicules. Un tiers de ceux-ci sont des véhicules individuels à destination ou en provenance de l'aéroport. Il s'agit du trafic le plus important d'Europe sur les trajets centre-ville/aéroport avec chaque jour le passage de 20 000 taxis et 500 cars ou bus et des encombrements chroniques qui peuvent amener une durée du trajet de deux heures.

La réalisation d'une liaison ferrée nouvelle entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle s'inscrit donc dans les enjeux du développement durable visant à développer la part du mode ferroviaire.

1.1.2.2. L'historique du projet

Les études de faisabilité sur un projet de desserte de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle depuis Paris, dit « CDG Express », ont débuté en décembre 1998.

En 2000, la création du GIE CDG Express, regroupant ADP, la SNCF et RFF, a permis le lancement d'études préliminaires débouchant sur une concertation, de septembre 2001 à février 2002, mettant en avant une solution de desserte basée sur la conception d'un tunnel entre Noisy-le-Sec et Tremblay-en-France avec un raccordement à la gare TGV de l'aéroport.

Un Débat Public du projet de CDG Express s'est déroulé entre le 25 août et le 15 décembre 2003. Son constat majeur fut qu'il était nécessaire d'améliorer la desserte ferroviaire de Paris-CDG pour les passagers aériens, mais qu'il fallait aussi, et avec le même degré de priorité, améliorer les conditions de fonctionnement du RER B pour ses utilisateurs quotidiens. Vis-à-vis des inquiétudes majeures portant sur le tunnel, le débat public a fait émerger une nouvelle solution dite « La Virgule ». C'est cette solution qui a fait l'objet des études de définition et qui a été soumis à l'enquête publique de 2007.

Cette nouvelle solution, utilise les infrastructures existantes de la ligne de La Plaine-Hirson (entre La Chapelle et Mitry-Mory) en tenant compte des capacités libérées sur les voies rapides de cet axe, dans le cadre du schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER, projet dit « RER B Nord+ ».

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports confie à l'Etat la maîtrise d'ouvrage du projet « CDG Express ».

Sur la base de ces dispositions, une enquête publique s'est déroulée du 19 novembre au 21 décembre 2007 et le projet CDG Express a été déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral en date du 19 décembre 2008. Les effets de cette déclaration d'utilité publique ont été prorogés pour une durée de cinq ans par arrêté inter-préfectoral en date du 2 décembre 2013.

En juillet 2006, l'Etat a engagé une procédure de mise en concurrence en vue de la conclusion d'une « concession globale » portant à la fois sur la construction et la maintenance de l'infrastructure et sur l'exploitation du service de transport de personnes. Cette procédure n'a pu être menée à son terme et s'est arrêtée en 2011, en l'absence d'une offre satisfaisante.

La pertinence du projet n'étant pas remise en cause, l'Etat, Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) et Aéroports de Paris ont constitué en mai 2014 une société d'études tripartite, CDG Express Etudes, chargée de réaliser les études juridiques, techniques et financières relatives au projet, afin de permettre la réalisation d'une liaison express entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, dans le cadre d'un nouveau montage opérationnel.

Lors du Comité interministériel du Grand Paris du 13 octobre 2014, le Gouvernement a affirmé sa volonté d'améliorer substantiellement la desserte de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle. Lors du Comité interministériel du 15 octobre 2015, le Gouvernement a confirmé son ambition de « concrétiser la liaison CDG Express ». Ce projet est un élément déterminant pour la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024.

L'ordonnance relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle a été publiée le 18 février 2016, elle prévoit que l'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Groupe ADP une concession de travaux ayant pour objet la réalisation d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle et à une société qu'il choisira pour en assurer l'exploitation.

Le nouveau montage fait désormais appel à :

- un gestionnaire d'infrastructure, chargé de la conception, la construction, du financement, de l'entretien-maintenance, du renouvellement et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.
- un exploitant ferroviaire, chargé quant à lui de l'achat des rames et de tous les équipements nécessaires à l'exploitation du service, l'exploitation proprement dite du service de transport.

1.1.2.3. L'évolution du projet

Le projet proposé en 2000 à la concertation ainsi qu'au Débat Public en 2003 consistait en une liaison Paris Gare de l'Est – Aéroport Paris – Charles de Gaulle utilisant les voies de Paris-Est jusqu'à Noisy-le-Sec, puis en un tunnel neuf de 10,8 km de long jusqu'à Tremblay-en-France, et enfin une voie nouvelle se raccordant sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion au niveau de Paris-CDG. Il n'a pas été retenu et des solutions alternatives ont été étudiées :

- une solution dite « tunnel court » utilisant la solution de base jusqu'à Noisy-le-Sec puis empruntant un tunnel de 7 km rejoignant la ligne de La Plaine-Hirson et se poursuivant jusqu'à l'aéroport par une ligne nouvelle le long de la ligne à grande vitesse d'interconnexion ;
- une solution dite « Virgule », décrite au paragraphe suivant, qui fut mise à l'enquête publique de 2007 et reprise pour celle-ci. Une déclaration d'utilité publique a été prononcée le 19 décembre 2008.

Les réserves suivantes avaient été émises lors de cette première enquête :

- une première réserve concernait l'enfouissement des voies ferrées existantes au niveau de la Porte de la Chapelle : l'arrêté précise que l'Etat s'est engagé « à ce que les études relatives à cet enfouissement soient initiées et qu'au vu de leurs résultats, les conditions techniques et financières de l'enfouissement des voies ferroviaires soient déterminées avec la ville de Paris, de façon à permettre, dans des conditions optimales pour chacun des partenaires, l'aménagement que la Ville envisage sur le secteur de Paris-Nord Est » ;
- une seconde réserve concernant le raccordement au tunnel du RER E : l'arrêté précise qu'il s'agit d'un « investissement dont la réalisation à court terme n'est

pas rendue nécessaire par les choix, en matière de liaisons ferroviaires, opérés par l'Etat et l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France ; et qu'en tout état de cause celui-ci demeurera réalisable ultérieurement ».

Pour la réserve sur l'enfouissement, l'Etat et la Ville de Paris ont donc co-mandaté l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) pour explorer ensemble des solutions possibles quant au franchissement ferroviaire de la Porte de la Chapelle par CDG Express, du point de vue de leur faisabilité technique, de leur coût, mais aussi de leur impact urbain. L'étude d'APUR a été remise en décembre 2009 et complétée en février 2010.

Cette étude a permis d'établir un bilan coût / avantage de différentes solutions alternatives au passage aérien du CDG Express. L'État a considéré qu'au vu des surcoûts générés par l'enfouissement (entre 300 et 500 millions d'euros), le bilan restait en faveur d'une solution aérienne.

Les effets de la déclaration d'utilité publique ont été prorogés pour une durée de cinq ans le 2 décembre 2013. Cette déclaration d'utilité publique est donc toujours en vigueur.

L'arrêté inter-préfectoral du 19 décembre 2008, qui a déclaré d'utilité publique la liaison ferroviaire directe Charles-de-Gaulle Express précise à son article 5 que « *la présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des dispositions des plans locaux d'urbanisme de Paris (75) et de Mitry-Mory (77) et des plans d'occupation des sols du Bourget (93) et de Tremblay-en-France (93) ».*

Ces mises en compatibilité ont été réalisées.

Le projet CDG Express n'ayant pas été modifié dans son tracé ni dans ses emprises une nouvelle modification des documents d'urbanisme n'est pas nécessaire.

1.1.2.4. Le tracé du Charles de Gaulle Express

CDG Express part de la gare de l'Est et quitte le faisceau de l'avant gare en direction du réseau Nord. Un ouvrage souterrain, de 700 m environ en tranchée couverte, lui permet ensuite de franchir la rue de l'Évangile, la zone d'activités de CAP 18 et de la Chapelle Charbon. De cet endroit la liaison émerge pour rejoindre le raccordement de l'Évangile par le viaduc ferroviaire du boulevard Ney et l'échangeur de la porte de La Chapelle. Puis, jusqu'à Mitry-Mory, sur une longueur de 21 km, le tracé utilise les deux voies de la ligne La Plaine- Hirson non affectées au RER B. Au niveau de Mitry-Mory, CDG Express quitte cet axe pour rejoindre les deux voies nouvelles, longues de 7 km, en remblai le long de la LGV d'interconnexion existante. Il passe ensuite sous la plateforme aéroportuaire (pistes 2 et 4 et la voie avions « Victor ») grâce à la réalisation d'une tranchée couverte longue de 400 m, afin de rejoindre la gare qui sera créée en prolongement de la gare du RER B.

Le tracé de la tranchée couverte sous CAP 18 ne peut éviter un petit bâtiment. Les travaux envisagés nécessitent de le démolir. Il sera cependant reconstruit à son

emplacement d'origine après les travaux. La réalisation de cette tranchée couverte nécessite l'acquisition de 2 500 m² environ.

1.1.2.5. Les objectifs du projet

Les objectifs recherchés en créant la liaison directe entre Paris et son aéroport sont les suivants :

- offrir une desserte fiable, un service adapté et spécialement dédié aux besoins des passagers aériens, sans arrêt intermédiaire avec un départ tous les quarts d'heure et un parcours de 20 minutes.
- participer à la compétitivité économique de Paris et de sa région car l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle représente un enjeu majeur pour la compétitivité économique et commerciale de Paris et de sa région.
- conforter le RER B dans sa vocation de transport collectif urbain. CDG Express contribuera à améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens qui utilisent le RER B. Il va permettre, sans baisse de fréquence, de réduire la saturation du RER B. La séparation des flux rendra de l'espace, tant au niveau des quais que des trains, aux usagers quotidiens du RER B.
- œuvrer pour le développement durable en limitant les nuisances environnementales routières en permettant aux voyageurs aériens de choisir un mode de transport collectif plus respectueux de l'environnement, à la place du mode routier. Ceci doit participer à l'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A3, et réduire les émissions de polluants locaux et de CO₂.
- faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport. En s'insérant dans le système de transport francilien, le projet va compléter le réseau ferroviaire existant.

1.1.3. La cohérence du projet avec la politique des transports en Ile de France

➤ Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France(SDRIF)

La réalisation du projet CDG Express est compatible avec le SDRIF 2030 approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013. Le rapport précise que les débats relatifs au projet « CDG Express » et à la ligne Pleyel-Roissy (ligne 17) du métro automatique Grand Paris Express ont montré la nécessité d'une liaison rapide entre le cœur de métropole et la plateforme aéroportuaire de Roissy.

➤ Prise en compte des objectifs du Plan de Déplacement Urbain de la région Ile de France (PDUIF)

Le projet de CDG Express est conforme au PDUIF approuvé par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

- Il participe au report modal des déplacements de la route vers le rail.
- Il permet l'accès à un transport électrique, non émetteur de gaz polluant.
- Il est conçu pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

➤ Articulation avec le Grand Paris Express

Pour le projet CDG Express, les tronçons du projet du Grand Paris Express dimensionnants, sont le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel et la mise en service de la ligne 17 entre Saint-Denis-Pleyel et Paris-CDG en 2024, ainsi que la mise en service du tronçon Nanterre – Saint-Denis-Pleyel de la ligne 15 en 2027. Les lignes considérées sont complémentaires du projet CDG Express. Elles assurent des missions pour les déplacements du quotidien. En revanche, elles n'offrent pas de liaison directe entre la Capitale et son aéroport.

1.1.4. Le financement du projet

Le projet CDG Express comprend la conception, la construction, le financement, l'entretien-maintenance, le renouvellement et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire qui seront confiés par l'Etat à un gestionnaire d'infrastructure, filiale majoritairement constituée de SNCF Réseau et Groupe ADP, ainsi que l'exploitation du service de transport qui sera confiée par l'Etat, par appel d'offre, à un exploitant ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant ferroviaire assumeront différents coûts :

- pour le gestionnaire d'infrastructure :
 - avant la mise en service, des dépenses d'investissement ;
 - après la mise en service, des charges d'exploitation qui couvrent notamment les coûts de maintenance-renouvellement de l'infrastructure et gestion opérationnelle des circulations ;
- pour l'exploitant ferroviaire :
 - avant la mise en service, des dépenses d'investissement qui incluent principalement le matériel roulant, les systèmes d'aide à l'exploitation, à l'information voyageur et à la commercialisation et le développement d'un centre de maintenance
 - après la mise en service, des charges d'exploitation qui couvrent notamment les versements d'utilisation de l'infrastructure, les coûts d'entretien-maintenance-renouvellement (du matériel roulant, de l'atelier de maintenance, des systèmes), ou encore les dépenses de personnel. Pour faire face à ces coûts, l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure bénéficieront des ressources suivantes :
 - pour l'exploitant ferroviaire : des recettes issues de la billetterie et de commercialisation d'espaces publicitaires ;
- pour le gestionnaire d'infrastructure : des versements de l'exploitant ferroviaire

en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure.

Les résultats de la modélisation financière préliminaire indiquent que les ressources tirées de la billettique pourraient ne pas être suffisantes pour assurer l'équilibre économique et financier du projet. C'est pourquoi, si cela se confirme il est prévu d'affecter au projet le produit d'une taxe dédiée, inscrite dans une loi de finances prélevée sur les passagers aériens de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, hors ceux en correspondance. Celle-ci reviendra au gestionnaire d'infrastructure.

1.1.5. Le matériel roulant

Le matériel roulant devra :

- permettre de respecter le temps de trajet (20 minutes maximum) ce qui signifie avoir une vitesse d'au moins 140 km/h ;
- avoir un niveau de confort adapté à la clientèle aérienne pouvant se déplacer avec des bagages encombrants ;
- avoir, par rame, de 400 à 500 places assises accessibles aux personnes à mobilité réduite ;

Pour une desserte d'une fréquence au quart d'heure par sens et un temps de parcours de 20 minutes, avec une rame restant systématiquement à quai dans chacune des deux gares, le besoin en matériel roulant s'élève à sept rames, dont cinq rames en service, une rame en maintenance et une rame en réserve pour pallier les éventuels incidents.

Le site de maintenance devra être implanté sur des emprises ferroviaires à proximité des voies de CDG Express. Les projets d'installation feront l'objet d'une concertation avec la ou les communes(s) concernée(s).

1.2. Cadre juridique de l'enquête

Selon les dispositions de l'article L1er du Code de l'expropriation, « *L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'autant qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête...* ».

L'article L110 du Code de l'Expropriation, quant à lui, stipule que « *...lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L123-2 du Code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code.* », qualifiée alors d'enquête environnementale.

1.2.1. En ce qui concerne la composition du dossier mis à l'enquête environnementale, le dossier doit comprendre

En application de l'article L123-12 du code de l'environnement précisé par l'article R123-8, les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme, (en l'espèce les articles R112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) accompagnés :

- d'une étude d'impact conforme aux exigences de l'article L123-3 du Code de l'environnement
- du bilan du débat public organisé en application des articles L121-8 et suivants du Code de l'environnement.

En application des articles L414-4 et suivants, et articles R414-19 à 26 du Code de l'environnement, l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000

En application de l'article L1511-2 et suivants du code des transports, dans l'hypothèse d'un grand projet d'infrastructure de transport, l'évaluation socio-économique

En application de l'article L2123-9 du Code général de la propriété des personnes publiques, « *les principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues ou affectées ; les obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie* »

1.2.2. En ce qui concerne le déroulement de l'enquête,

Les modalités sont déterminées dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête conformément aux articles L123-1 à L123-19 et articles R123-1 à R123-46 du Code de l'environnement.

1.3. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N° E16000008/75 du 16 avril 2016, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné la commission d'enquête composée de :

Claude RICHER, président

Sylvie DENIS DINTILHAC Membre titulaire

Alain CHARLIAC Membre titulaire

Jean-Pierre ZEGANADIN Membre suppléant

Une copie de cette décision figure en **annexe 1**

1.4. Modalités de l'enquête

Messieurs les préfets de la région Ile de France, préfet de Paris, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne ont publié le 10 mai 2016 un arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au 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)

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont reprises ci-après.

- Que sa durée est de 35 jours consécutifs du mercredi 8 juin au mardi 12 juillet 2016 inclus.
- Qu'elle se déroulera sur le territoire des communes de Paris (10^{ème} et 18^{ème} arrondissements), Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint-Denis, Sevran, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis et Villepinte et dans les services des préfectures de Paris, Seine-Saint-Denis (Bobigny et sous-préfectures du Raincy et de Saint-Denis) et de Seine-et-Marne (Melun et sous-préfectures de Meaux et de Marne-la-Vallée-Torcy).
- Que le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris est désigné pour coordonner l'organisation de l'enquête publique et en centraliser les résultats.
- Que le siège de l'enquête sera fixé à la Préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement – Unité territoriale de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux – Pôle urbanisme d'utilité publique) située 5 rue Leblanc 75911, Paris cedex 15.
- Que pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête, établi conformément aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement, comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 6 avril 2016, sera déposé et mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête aux heures d'ouverture.
- Que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres, seront également déposés et mis à la disposition du public dans chaque lieu d'enquête susvisé. Chaque personne pourra y consigner ses observations, propositions et contre-propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de ces lieux d'enquête.
- Que le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public via le lien Internet dédié à l'adresse www.enquetepubliquecdgexpress.fr à la date d'ouverture de l'enquête publique.

- Que la commission d'enquête ou l'un de ses membres se tiendra à la disposition du public :

Département Paris

- A la mairie du 10^{ème} arrondissement :
 - Jeudi 30 juin de 16 h 30 à 19 h 30
- A la mairie du 18^{ème} arrondissement :
 - Jeudi 23 juin de 16 h 30 à 19 h 30
 - Samedi 9 juillet de 09 h 00 à 12 h 00

Département de Seine et Marne

- Le Mesnil Amelot mercredi 6 juillet de 14 h 00 à 17 h 00
- Mitry-Mory vendredi 10 juin de 14 h 00 à 17 h 00
- vendredi 1^{er} juillet de 14 h 00 à 17 h 00
- Villeparisis mardi 12 juillet de 15 h 00 à 18 h 00

Département de Seine Saint Denis

- Aubervilliers samedi 18 juin de 09 h 00 à 12 h 00
- Aulnay sous bois samedi 25 juin de 09 h 00 à 12 h 00
- Drancy mardi 5 juillet de 14 h 00 à 17 h 00
- La Courneuve samedi 2 juillet de 09 h 00 à 12 h 00
- Le Blanc Mesnil jeudi 30 juin de 14 h 00 à 17 h 00
- Le Bourget samedi 18 juin de 8 h 45 à 11 h 45
- Saint Denis samedi 25 juin de 09 h 00 à 12 h 00
- Sevrans lundi 11 juillet de 14 h 00 à 17 h 00
- Tremblay en France samedi 11 juin de 09 h 00 à 12 h 00
- lundi 27 juin de 14 h 00 à 17 h 00
- Villepinte lundi 13 juin de 14 h 00 à 17 h 00

- Que le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et qui sera rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés. Le projet CDG Express étant un projet d'intérêt

national, l'avis d'enquête sera publié également dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

- Cet avis sera également publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci d'une part, à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête publique, dans les préfectures et sous-préfectures des départements concernés (Paris, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne) et d'autre part, dans les 14 communes traversées par le projet. L'accomplissement de cette mesure incombera aux préfets, aux sous-préfets et aux maires concernés, et sera certifié par eux.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé, par les soins de l'Etat, maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis, sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet et visible de la voie publique.

- Qu'à l'issue de l'enquête, les registres seront clos par le président de la commission d'enquête. Dès réception de ceux-ci et des documents annexés, le président de la commission d'enquête rencontrera, dans la huitaine, le maître d'ouvrage du projet (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer – DGITM) afin de lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

- Que le président de la commission d'enquête transmettra, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le dossier soumis à enquête accompagné des registres d'enquête et des pièces annexées ainsi que son rapport et ses conclusions motivées au préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris.

- Le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris adressera, dès réception, copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête aux préfets, aux sous-préfets et aux maires respectivement des départements et des communes, désignés lieux d'enquête.

- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête dans les préfectures, sous-préfectures et mairies désignées lieux d'enquête. Ces documents seront consultables sur le site Internet de la préfecture de la région d'Ile de France, préfecture de Paris www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france.

Une copie de cet arrêté figure en **annexe 2**.

1.5. Publicité de l'enquête

1.5.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux ont été effectués sur les panneaux administratifs dans les préfectures et sous-préfectures, dans les mairies ainsi que dans les rues près des gares de toutes les communes concernées ainsi qu'à proximité du site le long de son parcours.

Les certificats d'affichage des huissiers sont joints en **annexe3**.

1.5.2. Les parutions dans les journaux

Une première parution a eu lieu dans :

Le Parisien 75	le 18 mai 2016
La Croix	le 18 mai 2016
Le Parisien 77	le 18 mai 2016
La Marne	le 18 mai 2016
Le Parisien 93	le 18 mai 2016
Les Echos	le 18 mai 2016
Libération	le 18 mai 2016
Aujourd'hui en France	le 18 mai 2016

Une deuxième parution a eu lieu dans les mêmes journaux.

Le Parisien 75	le 10 juin 2016
La Croix	le 10 juin 2016
Le Parisien 77	le 10 juin 2016
La Marne	le 8 juin 2016
Le Parisien 93	le 10 juin 2016
Les Echos	le 10 juin 2016
Libération	le 10 juin 2016
Aujourd'hui en France	le 10 juin 2016

Une copie de ces parutions figure en **annexe4**.

1.5.3. Le site Internet

Un avis d'enquête a été ouvert sur le site Internet de la préfecture de région Ile de France. Le dossier complet y est consultable. Une annonce a aussi été faite sur le site d'un certain nombre de communes.

1.5.4. Autres publications

Une annonce de l'enquête a été faite sur les panneaux lumineux des arrondissements de Paris ainsi que sur ceux des diverses communes concernées par l'enquête.

1.6. La concertation

D'après les observations reçues et les diverses entretiens des membres de la commission d'enquête la concertation n'aurait pas eu lieu et Il n'y aurait eu qu'un nombre limité de réunion de d'information sur le projet depuis l'enquête de 2007. L'une d'elle eut lieu le 6 avril 2016 avec les maires ou leurs représentants pour les communes de Seine Saint Denis concernées par le projet.

Pour la période de réalisation le maître d'ouvrage dit :

« La concertation avec le public se poursuivra au-delà de la présente enquête publique préalable à la DUP modificative pendant la réalisation des phases ultérieures d'études, en particulier pour préciser l'insertion du projet, ainsi que pendant les phases de travaux. Le maître d'ouvrage envisage de demander la nomination d'un garant à la Commission Nationale du Débat Public, celui-ci s'assurera du bon déroulement de cette concertation. »

1.7. Documents mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête les documents suivants ont été mis à la disposition du public dans chaque lieu de permanence ainsi que dans les préfectures et sous –préfectures des départements concernés.

- Un registre d'enquête.
- L'arrêté préfectoral en date du 7 janvier 2014
- Le dossier lui-même comprenant :
 - Guide de lecture ((introduction générale du dossier d'enquête publique)

Pièce A

- Chapitre 1 : Objet et organisation de l'enquête.

- Chapitre 2 : Insertion de l'enquête dans la procédure administrative.
- Chapitre 3 : Textes régissant l'enquête.
- Chapitre 4 : Bande soumise à l'enquête publique de 2007.

Pièce B : Plan de situation.

Pièce C1 : Notice explicative.

- Chapitre 1 : Justification du choix du projet et présentation.
- Chapitre 2 : Les principales caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Pièce C2 : Appréciation sommaire des dépenses.

- Chapitre 1 : Estimation du coût du projet en investissement d'infrastructure.
- Chapitre 2 : Estimation du coût du projet en investissement d'exploitation.

Pièce D : Plan général des travaux.

Pièce E : Etude d'impact.

- Chapitre 1 : Préambule.
 - 1 – Le contexte du projet.
 - 2 – L'historique du projet.
 - 3 – Les objectifs et la présentation du projet retenu.
 - 4 – Le contenu du dossier.
 - 5 – La présentation de la zone d'étude.
- Chapitre 2 : Résumé non technique.
 - 1 – L'état initial de l'environnement.
 - 2 – La présentation du projet.
 - 3 – Les impacts du projet sur l'environnement.
- Chapitre 3 : Etat initial de l'environnement.
 - 1 – Le milieu physique.
 - 2 – Le milieu naturel.
 - 3 – Le paysage.
 - 4 – Le patrimoine historique.
 - 5 – Le contexte socio-économique.
 - 6 – Les infrastructures de transport.
 - 7 – Les réseaux de transport d'énergie.
 - 8 – L'environnement acoustique actuel.

- 9 – L'état actuel du garage des rames du RER B au PIEX.
- 10 – L'état initial des garages du RER B à Mitry-Mory.
 - Chapitre 4 : Présentation du projet.
- 1 – Rappel de l'historique du projet.
- 2 – Présentation du projet retenu.
- 3 – Présentation détaillée des spécificités du projet.
- 4 – Les travaux induits.
- 5 – La prise en compte de l'environnement dans la conception du projet.
 - Chapitre 5 : Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées.
- 1 – Les impacts généraux du projet.
- 2 – Les impacts des aménagements linéaires du projet.
- 3 – Les impacts des aménagements ponctuels du projet.
- 4 – Les effets sur la santé.
- 5 – Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, et évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.
- 6 – Le tableau récapitulatif des mesures pour réduire ou compenser les effets du projet et coûts s'y rapportant.
 - Chapitre 6 : Méthodes utilisées pour évaluer les impacts du projet.
- 1 – Généralités.
- 2 – La présentation détaillée de la méthodologie appliquée au projet CDG Express.
 - Chapitre 7 : Auteurs de l'étude.
 - Chapitre 8 : Bibliographie.
 - Annexes :
- 1 – L'historique d'occupation du site CAP 18.
- 2 – La qualité de l'air – réglementation.
- 3 – Les documents d'urbanisme/données complémentaires.
- 4 – L'étude acoustique du projet CDG Express.

Pièce F : Dossier d'évaluation socio-économique.

- Chapitre 1 : Analyse stratégique.
- 1 – Etat des lieux.

- 2 – Le scénario de référence.
- 3 – Les objectifs du projet.
- 4 – Présentation du projet.
- Chapitre 2 : Les analyses des effets du projet.
 - 1 – Analyse qualitative et quantitative.
 - 2 – L'analyse monétarisée : le bilan socio-économique.
- Chapitre 3 : Synthèse de l'évaluation.

Pièce G : Annexes

- Bilan de la CNDP du débat public CDG Express de 2003.
- Arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet CDG Express.
- Arrêté inter-préfectoral portant prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique du projet CDG Express.
- Rapport de synthèse de la consultation inter-administrative.
- Avis de l'Autorité environnementale du CGEDD du 6 avril 2016.
- Réponse du maître d'ouvrage suite à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale.
- Avis du CGI du 6 avril 2016.
- Rapport de la contre-expertise du Commissaire Général à l'Investissement (CGI) du 6 avril 2016.
- Réponse du maître d'ouvrage suite à l'avis du CGI.
- Glossaire.
- Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Mitry-Mory.
- Mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Tremblay-en-France.
- Mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune du Bourget.
- Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Paris

1.8. Documents complémentaires demandés par la commission d'enquête

Les documents suivants ont été demandés par la commission d'enquête :

- Les journaux ayant publié les avis.
- L'affiche.
- Les certificats d'affichage.
- L'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
- Le rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance no 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
- Le projet de loi n°3926 relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 6 juillet 2016.
- Les avis du Conseil d'Etat
 - n°361 173 du 4 novembre 1997 relatif au viaduc de Millau.
 - n°388 843 du 1er octobre 2014 relatif au CDG Express
- Le rapport annuel 2016 – Février 2016 de la Cour des Comptes.
- L'avis n° 2016-010 du 2 février 2016 de l'ARAFER sur le projet d'ordonnance relative à la réalisation d'une ligne ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.
- La délibération n°2016 / 198 – Séance du 1er juin 2016 du STIF :Projet CDG Express – Impacts sur les lignes du réseau exploité francilien.
- Le courrier du 30 septembre 2015 de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne.
- Le courrier du 6 novembre 2015 de la Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME de la Commission européenne.



2. - ANALYSE DU PROJET

2.1 - L'étude d'impact.

2.1.1 Analyse de l'étude d'impact

Le projet CDG Express a fait l'objet d'une enquête publique en 2007 et a été déclaré d'utilité publique en 2008, avec des effets prorogés en 2013 jusqu'en 2018.

Depuis, le projet a connu des modifications substantielles dans son montage juridique, son coût et son financement. C'est pourquoi il est de nouveau soumis à une enquête en vue de reconfirmer son utilité publique par une déclaration d'utilité publique (DUP) modificative.

Ces modifications ne concernent ni le tracé ni les emprises du projet et ne modifient donc pas les impacts de celui-ci sur l'environnement telles qu'ils figuraient dans le dossier d'enquête de 2007.

L'étude d'impact figurant dans le présent dossier d'enquête est donc celle soumise à l'enquête publique de 2007.

Conformément au droit en vigueur, celle-ci a été soumise à l'Autorité Environnementale (Organisme créé en 2009 après approbation de la DUP du CDG Express) et son avis versé au dossier.

En application de l'article R.122-14 du code de l'environnement, une annexe à l'acte déclaratif d'utilité publique mentionnera les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées.

Néanmoins la Commission d'Enquête dans sa démarche de compréhension du dossier a estimé nécessaire d'en étudier le contenu, de prendre connaissance de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD du 06 avril 2016, et de la réponse du Maître d'Ouvrage qui lui en a été faite.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une «Autorité environnementale» (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Outre ces questions d'efficacité environnementale du système de transport, les principaux enjeux soulevés par le projet sont, selon l'Ae :

1 - l'augmentation du bruit ferroviaire, principalement de Saint-Denis à Villeparisis, où beaucoup d'habitations sont aujourd'hui des points noirs de bruit ;

2 - à Paris, dans le secteur de la Chapelle – charbon et de la porte de la Chapelle, les effets de l'infrastructure projetée sur les possibilités de renouvellement urbain, auquel ce secteur est promis ;

3 - les éventuels effets du projet sur les usagers du RER B

4 - le bilan environnemental global, notamment en termes de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre et du bruit.

La commission, pour ce qu'elle a pu constater à l'étude du dossier pour :

1 – L'augmentation du bruit ferroviaire ne serait que de l'ordre de 1 à 1,5 dbA supplémentaire après installation des systèmes antibruit adaptés à ce mode de transport connu actuellement.

2 – Il semble qu'il y ait eu un consensus pour l'organisation de l'emprise de la porte de la Chapelle entre les Maitres d'ouvrage et la Municipalité de Paris.

3 – Le seul point d'achoppement serait les échanges multimodaux et organisationnels entre les différents acteurs que sont : la ligne RER B, la ligne K, le fret et les différentes interactions ferroviaires.

4 – Le bilan environnemental, qu'il faut tout de même relativiser quant à son réel impact sur la santé publique. Ces aspects non négligeables ont bien été intégrés dans l'étude d'impact de 2007, qui a été approuvée par la DUP de 2008 prorogée jusqu'en 2018.

Néanmoins, il est bien évident que, si le montage financier de 2007 avait tenu, que les travaux aient été engagés, ils l'auraient été sous l'étude d'impact actuellement présentée.

2.1.2 L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact

Les rappels de l'Autorité Environnementale concernent :

la mise à jour de l'étude d'impact afin qu'elle intègre les différents items attendus par la réglementation et qu'elle tienne compte des évolutions, substantielles, de l'environnement du projet ;

L'interaction des effets cumulés du projet avec les autres projets connus ou en phase de réalisation au moment du dépôt du dossier ;

La nécessité de fournir dans le dossier une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

Elle rappelle aussi le peu d'information sur le traitement et la réutilisation des terres excavées.

Il est bien entendu qu'à toutes ces questions les Maitres d'ouvrages se doivent d'apporter des réponses.

Néanmoins la commission d'enquête tient à souligner ci-après les principales

observations de l'Autorité environnementale :

- *L'Ae rappelle la nécessité d'intégrer au dossier la description de l'ensemble des aménagements qu'il prévoit de réaliser, ainsi que les principales caractéristiques de l'atelier de maintenance dont la construction sera induite par le projet, et de corriger les incohérences présentes dans le dossier.*
- *L'Ae signale l'utilité de renforcer l'information du public sur le montage juridique et financier du projet.*
- *L'Ae rappelle la nécessité de compléter l'étude d'impact, ainsi que son résumé non technique, pour qu'elle comporte les différents items attendus par la réglementation, de l'actualiser pour tenir compte des évolutions, substantielles, de l'environnement du projet, et de la lui soumettre à nouveau pour avis.*
- *L'Ae rappelle la nécessité de fournir dans le dossier une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.*
- *L'Ae rappelle la nécessité d'analyser les effets cumulés du projet avec les autres projets connus au moment du dépôt du dossier.*
- *L'Ae rappelle la nécessité d'analyser la façon dont le projet tient compte, aux degrés d'opposabilité réglementaire prévus, des plans et programmes qui lui sont applicables.*
- *L'Ae note qu'aucune information sur les quantités, l'origine ou le devenir de ces terres n'est présentée dans l'étude d'impact.*
- *L'Ae note tout d'abord que l'actualisation de l'étude acoustique modifiera vraisemblablement le diagnostic des PNB.*
- *L'Ae note en outre que le maître d'ouvrage avait prévu, lors de la relance du projet en 2014, d'enfouir les voies jusqu'à la traversée de la porte de la Chapelle, avant de revenir sur cette décision et de prévoir un simple renouvellement partiel des viaducs existants. S'agissant ainsi d'une « solution de substitution examinée par le maître d'ouvrage » (art. R.122-5 II 5° du code de l'environnement), elle devrait figurer dans le dossier, ce qui permettra au maître d'ouvrage d'expliquer pourquoi il n'a finalement pas été en mesure de la retenir.*
- *Enfin, comme souvent, l'Ae relève que le coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et le prix fictif de rareté des fonds publics (PFRFP) ne sont pas pris en compte dans le calcul. Le dossier s'en justifie par un raisonnement manifestement erroné, et ne présente le résultat avec COFP et PFRFP qu'incidemment, dans le corps du texte, alors que seul ce résultat est réellement pertinent*

Le maître d'ouvrage devra tenir compte lors des études préliminaires concernant le CDG Express.

2.2 L'étude socio-économique

2.2.1 Evaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique du projet CDG Express, telle qu'elle figure dans le dossier soumis à enquête publique, correspond à une rédaction prenant en compte les recommandations émises par le Commissariat Général à l'Investissement et dans le Rapport de contre-expertise.

Elle s'articule autour de deux parties :

- Une analyse stratégique définissant la situation existante, le scénario de référence, l'option de référence qui aurait prévalu sans le projet, les motifs à étudier l'éventualité d'agir et les objectifs du projet.
- Une analyse qualitative et quantitative des principaux effets sociaux, environnementaux et économiques du projet monétarisés à travers un bilan coûts-avantages global pour la Collectivité et décliné par acteur.

2.2.1.1 - Analyse stratégique

Cette première partie de l'évaluation socio-économique, tout en situant le projet dans son contexte, décrit la situation actuelle dans laquelle il va s'insérer.

Ainsi, sont étudié

- Paris et la région Ile-de-France dans leur dimension démographique, économique, sachant que l'accent est mis sur l'importance de l'activité touristique.
 - Les modes de déplacements existants dans la région.
 - L'aéroport Paris Charles de Gaulle, sous son aspect économique mais également est présentée une analyse des passagers de la plateforme.
 - Les modes d'accès actuels entre Paris et l'aéroport.

Ensuite, est présenté le scénario de référence qui définit le contexte global d'évolution entre les situations actuelle et future. En effet, l'évaluation d'un grand projet d'infrastructure de transport doit se faire sur le long terme en cohérence avec la durée de son usage.

L'évolution est appréhendée à différents niveaux : contexte macro-économique, des déplacements en Ile-de-France, sociodémographique et urbains et les évolutions prévisibles de la plateforme Paris-Charles de Gaulle et du trafic aérien.

Les objectifs du CDG Express apparaissent ainsi :

- Offrir une desserte fiable et un service adapté aux besoins des passagers aériens.
- Participer à l'attractivité économique de Paris et de sa région.

- Conforter le RER B dans sa vocation de transport collectif urbain.
- Œuvrer pour le développement durable en limitant les nuisances environnementales routières.
- Faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport.

Le projet est défini comme une liaison ferroviaire entre Paris Gare de l'Est et l'Aéroport Paris-Charles de Gaulle ayant pour objet de répondre au programme fonctionnel suivant :

- 1 – Période de circulation : de 5h00 à minuit environ, 365 jours par an.
- 2 – Fréquence de la desserte : un départ toutes les 15 minutes dans chaque gare.
- 3 – Temps de parcours : 20 minutes maximum.
- 4 – Présence d'un train à quai en permanence dans chaque gare.
-

2.2.1.2 - Analyse des effets du projet

Il s'agit dans un premier temps de décrire les effets du projet, tant de manière qualitative, sur le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France par exemple, que de manière quantitative. Des prévisions du trafic attendu sur CDG Express sont alors présentées. Il faut retenir les résultats détaillés à l'horizon 2025 :

- A l'horizon 2025, le trafic aérien de l'ensemble de Paris Charles de Gaulle attendu est de l'ordre de 85 millions de passagers annuel, dont 40 millions éligibles au choix modal.
- Le nombre de passagers prévu pour le CDG Express à l'horizon 2025 est de 7,3 millions, soit 18% de la clientèle éligible au choix modal. Rapportée au total des voyageurs aériens hors correspondances, la part attendue de CDG Express est de 13%.
- Le service de CDG Express attirerait plutôt les voyageurs professionnels et les visiteurs. Les Franciliens seraient moins enclins à utiliser ce service.
- La clientèle de CDG Express serait très majoritairement constituée d'anciens usagers du taxi (44%) et du RER (35%). Les voyageurs utilisant la voiture (en dépose ou stationnée) seraient moins enclins que les autres à se reporter vers le nouveau mode.

Dans un deuxième temps, l'analyse monétaire, appelée aussi bilan socio-économique, vise à mesurer l'intérêt du projet pour la Collectivité dans son ensemble et pour chaque acteur économique pris individuellement, en intégrant les effets du projet en termes de coûts et d'avantages traduits sous une forme monétaire pour la collectivité sur la durée de vie du projet.

Les impacts du projet sont appréhendés au regard des dépenses qui y sont liées, des avantages pour les usagers, des impacts environnementaux, de la baisse des

coûts d'exploitation et d'entretien des infrastructures et moyens de transport, et de la prise en compte du risque.

Ces études permettent, alors, de dresser un bilan et de déterminer la Valeur Actualisée Nette socio-économique du projet, somme actualisée des avantages et des coûts sur la période d'évaluation. Pour le projet du CDG Express, cette VAN-SE, est nettement positive, traduisant ainsi le fait que CDG Express est rentable du point de vue de la Collectivité.

En effet, les avantages liés au gain de temps sont considérables, de l'ordre de 2 milliards d'euros tout comme les gains de décongestion (840 millions d'euros environ) et de fiabilité (559 millions d'euros environ).

Si l'on considère le bilan par acteurs, il apparaît que le bilan des usagers est le plus important. Les usagers de la liaison CDG Express sont les principaux bénéficiaires du projet avec 1,8 milliards d'euros de VAN. Les autres grands bénéficiaires sont les autres usagers (en particulier de la route, et principalement les usagers franciliens) avec des gains de l'ordre de 1,0 milliards d'euros, soit plus de la moitié des gains des usagers de CDG Express.

Enfin, les lignes 15 et 17 du Grand Paris Express ont été retenues dans le scénario de référence permettant l'évaluation du projet CDG Express. L'impact de la réalisation des lignes 15 et 17 sur le trafic de CDG Express est une diminution de l'ordre de 10% en 2025, c'est à dire faible.

2.3 - Avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale a été repris dans l'étude d'impact ci-dessus.

2.4 - Avis du Commissariat Général à l'Investissement

Le CGI estime dans son rapport : « *Le dossier fourni initialement en janvier 2016 a été complété par la DGITM et les organismes associés au projet au fur et à mesure des demandes des experts. Au final, le dossier enregistré est complet et répond pleinement au cahier des charges d'un dossier d'évaluation socio-économique.* »

« *Les principales forces du projet sont les suivantes :*

- *Un facteur de compétitivité pour l'aéroport Charles-de-Gaulle qui se placerait alors au niveau des pratiques internationales ;*
- *Une prévision de fréquentation de CDG Express confortée par des prévisions de trafic aérien en forte croissance ;*

- Une évaluation socio-économique effectuée avec sérieux pour tenir compte du nouveau montage juridique du projet ;
- Une VAN socio-économique positive, même après prise en compte d'hypothèses prudentes quant à la concurrence avec le RER B et la ligne 17 Nord.

Les principales faiblesses du projet portent sur :

- Une rentabilité financière assurée par une taxe sur les passagers aériens, même lorsqu'ils ne sont pas utilisateurs du CDG Express ;
- Deux sujets insuffisamment matures :
 - La desserte du projet de développement de l'aéroport au terminal 4 ;
 - Les interactions entre le CDG Express et les autres circulations ferroviaires, notamment lorsque ces dernières sont perturbées.

Au final, en ligne avec le rapport de contre-expertise, l'avis du CGI est favorable au projet CDG Express avec les recommandations suivantes :

- Prévoir au plus vite des mesures conservatoires qui permettront d'assurer ultérieurement à un coût raisonnable l'accès au futur terminal 4 ;
- Etudier les mesures additionnelles de réduction et de gestion des perturbations du trafic en sortie de la gare du Nord afin de garantir la fiabilité de CDG Express et des autres circulations dont CDG Express partage l'infrastructure ;
- Examiner l'impact sur le trafic de CDG Express de la gratuité de la liaison aéroport-Paris par le RER B ou la ligne 17 pour les titulaires de la carte Navigo. »

2.5 - Avis de l'ARAFER

Dans son avis du 2 février 2016 l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a émis les remarques suivantes :

- Elle constate une grande complexité du montage envisagé.
- Le projet d'ordonnance ne comporte aucune mention, au VI du nouvel article L. 2111-3 relatif aux missions confiées par la société à SNCF Réseau, des quais gérés par celui-ci en gare de voyageurs. Il est ainsi recommandé d'ajouter aux missions énumérées par cet article les prérogatives de maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement des quais en gares de l'Est et de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, ainsi que leur maintenance.
- Dans l'article VII 2° de l'arrêté d'ordonnance il conviendrait de remplacer « appartenant à SNCF mobilités » par « gérées par SNCF mobilités ».
- Trois éléments essentiels du projet doivent encore être finalisés : ses

modalités de financement, la vérification de la capacité à intégrer les circulations d'un nouveau service de transport sur une infrastructure ferroviaire déjà lourdement sollicitée ainsi que la tarification applicable à l'utilisation du réseau.

- Dans son avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015 portant sur le projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2016, l'Autorité a constaté que, sous réserve du contenu du décret d'application attendu, le ratio (dette sur marge opérationnelle) utilisé pour décider d'une éventuelle contribution financière de SNCF Réseau dépassait d'ores et déjà significativement le plafond de 18 fixé par la loi. Ceci commande de couvrir la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet par des financements publics.
- Le régulateur devra être saisi pour s'assurer du respect des dispositions prévues par la loi et vérifier le plan de financement du projet d'investissement, avant la finalisation de son montage.
- Les infrastructures doivent être partagées avec les services de transport de voyageurs et de marchandises. La visibilité sur la disponibilité des sillons s'avérant structurante pour la réussite du projet, et alors qu'il n'est pas possible de garantir la réservation de capacités l'Autorité souligne l'importance de clarifier préalablement ces questions par un accord-cadre sur lequel elle pourra émettre un avis en application de l'article L. 2133-3 du code des transports.
- L'Etat assurant, outre le rôle de concédant dans le cadre de la concession de travaux, celui d'autorité organisatrice de transport pour la nouvelle liaison, l'Autorité engage le Gouvernement à la saisir pour avis conforme, avant la conclusion du contrat de concession et dans le cadre de l'article L. 2133-5 du code des transports, des modalités envisagées de fixation des redevances d'infrastructures pour les sections existantes modifiées et les sections nouvelles, afin de donner une visibilité de long terme à ces dernières.
- Un certain nombre d'éléments situés en gare de l'Est et de Charles-de-Gaulle étant susceptibles d'être dédiés à la liaison Paris-Charles-de-Gaulle express, l'Autorité s'interroge sur les modalités de tarification de leur maintenance s'ils relèvent du périmètre en gare géré par SNCF Mobilités.

Sous réserve des observations mentionnées plus haut, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet d'ordonnance relative à la réalisation d'une ligne ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

2.6- Avis du STIF

Le STIF par sa délibération du 1^{er} juin 2016 affirme son soutien au projet mais demande à l'Etat de prendre un certain nombre de dispositions pour garantir la poursuite de l'amélioration de la qualité de service des lignes B, K, H, E et P du réseau francilien.

- Absence d'impact des circulations CDG Express sur le fonctionnement des

lignes existantes.

- Non impact des équipes techniques par la réalisation de CDG Express.
- Compte rendu régulier au STIF de l'avancée du projet.
- Préservation à CDG 2 du niveau de qualité du RER B en situation normale et perturbée.
- Prévoir les aménagements permettant un nombre suffisant de circulations du RER B en gare du Nord souterraine, ainsi que le maintien de la capacité d'accueil de 10 trains en gare de l'Est lors de situations perturbées.
- Prévoir en gare de l'Est des possibilités d'accueil suffisante pour les futures prolongations du RER E.
- Ne pas impacter les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens.
- Aucun impact du projet sur les futures lignes 16 et 17.
- Aucun impact du CDG Express sur le fonctionnement des lignes actuelles.

2.7 - Programme de travaux et coût du projet

Le planning des travaux est détaillé, ceux-ci devraient s'achever fin 2023.

Le coût du projet qui dans le dossier était donné de façon très succincte a été développé dans le mémoire en réponse.

2.8 Avis de Personnes Publiques Associées

Au titre des personnes publiques associées 29 consultations ont été menées.

En italique la réponse du maître d'ouvrage ;

- Sapeurs Pompiers de Paris : Pas de remarque.
- DDPP 77 : Avis favorable.
- DRAC Ile de France : Aucune réserve.
- Ministère de la Défense : Pas de réserve.
- VNF : pas concerné par le projet.
- Préfecture de police : N'a pas à donner d'avis.
- DDSP 77 : pas d'avis.
- Rectorat de Créteil : Il ne devrait pas y avoir d'incompatibilité.
- ONEMA : pas de remarque particulière.
- Société du Grand Paris :

- Coordination des travaux avec la ligne 17 prévue pour mise en service en 2024. *Une coopération est prévue.*
- La gare de la ligne 17 au terminal T4 n'est pas prévue dans la pièce C1.
- Il faut une coordination entre ligne 17 et CDG Express qui seront très proches. *Une coopération est prévue.*
- SEDIF : projet trop peu avancé pour savoir s'il doit y avoir des déplacements d'ouvrages, s'il doit y en avoir la charge sera supportée par CDG Express. *OUI.*
- DDT 77 : avis favorable avec observation : PLU de Mitry Mory doit être pris en compte, vigilance pour les travaux routiers.
- TRAPIL : Fort impact sur les pipelines entre la plaine et Villeparisis vont entraîner de gros travaux. *Coordination avec TRAPIL.*
- Direction départementale de la protection de Paris : Avis favorable.
- SNCF (Direction stratégie et finances) : attention aux impacts CDG Express sur les trafics existants. *Travail en partenariat.*
- ARS Ile de France pour 75, 77 et 93 : Avis favorable sous réserve de l'actualisation des données initiales et de précisions sur les impacts du projet. *Un dossier pour autorisation environnementale unique sera déposé avec y-inclus une étude d'impact, avec enquête et avis de l'Autorité Environnementale.*
- EPA Plaine de France : prise en compte de la ligne 17. *Pièce F modifiée pour cette prise en compte.*
- DIRRECTE Ile de France : aucune observation.
- DGAC : Les travaux devront respecter les servitudes, les transporteurs devront être consultés pour la tranchée couverte sous la piste 4, il est recommandé une coordination entre maître d'ouvrage, maître d'œuvre, DGAC et ADP. *Accord sur tous les points.*
- Eau de Paris : Il y a interface entre le 50 et le 61 rue de l'évangile, s'il y a une modification du projet informer Eau de Paris. Demande d'éléments sur les relations entre CDG Express et bi pôle gare de l'Est gare du Nord. *Coordination du maître d'ouvrage avec Eau de Paris.*
- Préfecture 77 : Avis favorable.
- Préfecture 93 : Avis favorable avec réserve : ne pas dégrader le trafic local. *Pas de dégradation et travail en relation avec la RATP et SNCF mobilités.*
- RATP :
 - Souhaite être associée aux études pour la porte de la Chapelle car il y a la ligne 12 et le T3. *Coordination prévue.*
 - Pour le RER B : il faut une attention particulière pour : la restitution des fonctions de l'arrière gare à CDG 2 ; l'insertion du CDG Express sur les voies du

RER B en situation perturbée ; L'impact des travaux ; la régularité du RER B. *Une démarche partenariale a été initiée avec le STIF et SNCF mobilités pour définir la neutralité de CDG Express sur la régularité du RER B.*

○ La RATP est attachée à la réalisation du CDG Express mais souhaite être associée à la démarche partenariale. *La RATP sera associée.*

➤ DDFIP 77 : Pas d'observation.

➤ DRIAAF : LA CDPENAF et la CIPENAF pourraient être saisies. *Non car il n'y a pas de mise en compatibilité de documents d'urbanisme.*

➤ SDIS 77 : Le projet doit suivre les règles des services de sécurité. *Coordination avec le SDIS 77.*

➤ STIF : le projet ne doit pas impacter le réseau transilien et préserver les marges de manœuvre pour les projets EOLE et BVC. Les études actuelles ne permettent pas de connaître les impacts. *Une démarche de partenariat est développée avec le STIF.*

➤ CPCU : pas d'impact.

➤ SIAAP (service des grands projets) : Des services d'eaux usées sont concernés, Il faut prendre en compte les réglementations des services d'assainissement. *Coordination avec le SIAAP.*



3. –OPERATIONS RELATIVES A L'ENQUÊTE

3.1 - Rencontres avec le maître d'ouvrage, les représentants de la préfecture et les divers organismes ayant travaillé sur le projet.

3.1.1 - Réunion à la préfecture d'Ile de France du 4 mai 2016

Participaient à cette réunion :

Pour la préfecture de région :

Nathalie Carrier-Schrumpf (Chef du service Utilité Publique et Equilibres Territoriaux)

Marie-Noel Massieux (Responsable du pôle Utilité Publique)

Pour le Ministère de l'environnement :

Thierry Du Crest (Directeur du projet CDG Express)

Pour SNCF Réseaux :

Laurent Vanelle (Directeur du projet CDG Express)

Pour le groupe ADP :

Alexandra Locquet (Directrice du projet CDG Express)

Pour la DRIEA :

Victor Bach (Chargé de mission)

Pour la société OSP :

Lionel Jourdain (Gérant)

Séverine Bezançon (Directrice commerciale)

Pour la société Parimage :

Kristen Lecogne

Pour la commission d'enquête :

Claude Richer (Président) -

Sylvie Denis Dintilhac (Membre titulaire)

Alain Charliac (Membre titulaire)

Jean-Pierre Zeganadin (Membre suppléant)

Afin de pouvoir libérer les représentants des sociétés extérieures la réunion a commencé par l'étude de l'organisation générale de l'enquête.

➤ La commission d'enquête a remis le tableau, qu'elle avait préparé, donnant les dates et lieux des diverses permanences.

- Un exemplaire de la maquette de l'avis d'enquête et de l'affiche ont été remis à la commission pour validation.
- Il est prévu 300 points d'affichages qui seront réalisés entre le 16 et le 23 mai, ces affichages seront contrôlés 3 fois avant, pendant et en fin d'enquête.
- Les annonces légales seront faites dans les journaux suivants :
 - Le Parisien 75
 - La Croix
 - Le Parisien 77
 - La Marne
 - Le Parisien 93
 - Les Echos
 - Libération
 - Aujourd'hui en France

La première publication sera le 18 mai et la seconde le 10 juin sauf pour La Marne qui sera le 8 juin.

- Un site internet sera ouvert pour permettre la consultation du dossier ainsi que le dépôt d'observations. Ce site sera géré par OSP. Les observations seront numérotées et retransmises tous les jours aux membres de la commission d'enquête, à la préfecture qui en fera un tirage papier joint au registre existant dans ses bureaux, au ministère de l'environnement, à la SNCF et à ADP. Ce site sera ouvert du 8 juin à 9 h au 12 juillet à 18 h. Un certificat d'ouverture et de fermeture du registre dématérialisé seront remis à la commission d'enquête.
- Deux réunions publiques sont prévues la première le 16 juin au cinéma Le Louxor dans le 10^{ème} et la seconde le 20 juin au Mesnil Amelot. Il est prévu pour ces réunions publiques un modérateur qui sera Monsieur Rayssac de la société Respublica, L'organisation sera pilotée par la société Parimage qui connaît la société Respublica.
- Il est prévu un dépliant en trois volets décrivant succinctement le projet. Un exemplaire a été remis à la commission pour accord.
- La page d'accueil du site internet a été proposée à la commission pour accord.

Monsieur Du Crest nous a ensuite expliqué le contexte de cette enquête.

- Après une enquête publique menée en 2007, le projet a été déclaré d'utilité publique par un arrêté inter-préfectoral du 19 décembre 2008. Celui-ci a fait l'objet d'une prorogation en 2013, valable jusque décembre 2018.

- A l'époque, le projet devait être réalisé dans le cadre d'une délégation de service public, appelée « concession globale ». Le délégataire, retenu après mise en concurrence, avait la charge de l'investissement, la réalisation et l'exploitation de la ligne.
- Aujourd'hui, le projet doit se réaliser selon de nouvelles modalités : la réalisation est confiée à un consortium regroupant l'Aéroport de Paris et la SNCF alors que l'exploitation sera attribuée après appel d'offre.
- Ces modifications ne concernant ni le tracé, ni les emprises, ni la fonctionnalité la nouvelle enquête est ouverte pour présenter au public les modifications apportées au projet.

Monsieur Vanelle nous a ensuite présenté le tracé.

- Il est prévu un train, comportant deux rames de 100 m accouplées et pouvant transporter 400 à 500 passagers, toutes les 15 minutes pour un trajet de 20 minutes.
- L'ensemble du tracé, qui était celui de la précédente enquête, nous a été détaillé en développant les secteurs de la gare de l'Est à la porte de la Chapelle et les derniers kilomètres à l'arrivée à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.
- Une visite du site est organisée pour le Jeudi 19 mai à 9 h, départ de la gare de l'Est.

3.1.2 Réunion à la préfecture le 3 juin 2016

Participaient à cette réunion :

Pour la préfecture de région :

Nathalie Carrier-Schrumpf

Pour le Ministère de l'environnement :

Thierry Du Crest

Khan Minh Vu

Pour la DRIEA

Victor Bach

Pour SNCF Réseaux :

Laurent Vanelle

Marion Bressy

Pour le groupe ADP :

Alexandra Locquet

Monsieur Paul-Antoine Georges

Pour la société Parimage :

Jean-Batiste Poinclou

Kristen Lecogne

Pour la société ResPublica

Gilles-Laurent Rayssac

Pour la commission d'enquête :

Claude Richer

Sylvie Denis Dintilhac

Alain Charliac

Jean-Pierre Zeganadin

Lors de cette réunion Messieurs Du Crest et Vanelle ont présenté le projet à Monsieur Rayssac qui doit assurer le rôle de modérateur lors des deux réunions d'information et d'échange avec le public. Il y eut ensuite un échange qui a permis à ce dernier de bien assimiler l'ensemble du dossier et de voir les principales questions qui pourront être posées.

Il y eut ensuite un échange avec les représentants de la société Parimage sur l'organisation des salles pour ces réunions, disposition des deux tables sur l'estrade et qui y figurera : sur l'une les trois membres de la commission d'enquête et sur l'autre quatre représentants du maître d'ouvrage.

L'ETP Plaine Commune ayant fait savoir qu'il n'avait pas reçu de dossier il va en être adressé un par la préfecture.

Des réunions d'information sont prévues à Sevrans (30 juin) et Mitry-Mory à l'initiative des communes, la commission d'enquête n'y participe pas.

Il fut enfin fixé des dates de réunions :

- Le 28 juin pour faire un point sur l'enquête.
- Le 29 juillet pour la remise au maître d'ouvrage de la note de synthèse établie par la commission d'enquête après dépouillement de l'ensemble des observations. La remise du mémoire en réponse étant prévue dans la semaine du 5 septembre.

L'enquête se terminant le 12 juillet la préfecture fait en sorte que l'ensemble des registres soient collectés pour que la commission puisse récupérer la totalité de ceux-ci le 18 juillet.

3.1.3 Réunion du 31 mai 2016 au Commissariat Général à l'Investissement (CGI)

Sylviane Gastaldo (Directrice de programme) et Géraldine Ducos (Chargée de mission) ont reçu les commissaires enquêteurs Sylvie Denis Dintilhac et Claude Richer.

Lors de cette réunion ont été abordés et développés les différents points soulevés par le CGI dans son avis rendu le 6 avril 2016 et en particulier :

Les points forts du projet :

- Un facteur de compétitivité pour l'aéroport Charles-de-Gaulle qui se place- rait alors au niveau des pratiques internationales.
- Une prévision de fréquentation de CDG Express confortée par des prévisions de trafic aérien en forte croissance.
- Une évaluation socio-économique effectuée avec sérieux pour tenir compte du nouveau montage juridique du projet.
- Une Valeur Actualisée Nette (VAN) socio-économique positive, même après prise en compte d'hypothèses prudentes quant à la concurrence avec le RER B et la ligne 17 Nord.

Les principales faiblesses du projet :

- Une rentabilité financière assurée par une taxe sur les passagers aériens, même lorsqu'ils ne sont pas utilisateurs du CDG Express.
- Deux sujets insuffisamment matures :
 - La desserte du projet de développement de l'aéroport au terminal 4.
 - Les interactions entre le CDG Express et les autres circulations ferroviaires, notamment lorsque ces dernières sont perturbées.

3.1.4 Réunion du 31 mai 2016 au siège l'Aéroport de Paris

Augustin de Romanet (Président Directeur Général) et Alexandra Locquet (Directrice du projet) ont reçu les commissaires enquêteurs Sylvie Denis Dintilhac et Claude Richer.

Monsieur de Romanet a développé aux membres de la commission d'enquête tout l'intérêt qu'il portait au projet d'avoir enfin une liaison rapide, digne de ce nom, entre l'aéroport Charles de Gaulle et Paris.

Des éclaircissements ont ensuite été demandés par la commission au sujet de la structure de la société qui sera créée, de son financement ainsi que de l'exploitation de la ligne.

Il a aussi été abordée la question de l'arrivée à Charles de Gaulle du CDG Express en face du RER B et des problèmes que cela pourrait causer pour une liaison avec la future aérogare T4.

3.1.5 - Réunion du 8 juin à l'Autorité Environnementale

Messieurs Galibert et Gerardin ont reçu Sylvie Denis Dintilhac et Claude Richer.

Les représentants de l'Autorité environnementale, qui étaient les rédacteurs de l'avis émis, nous ont développé les principaux enjeux environnementaux du projet qu'ils auraient voulu voir développer dans le dossier ;

- l'augmentation du bruit ferroviaire, principalement de Saint-Denis à Villeparisis ;
- les effets du projet sur les possibilités de renouvellement urbain du secteur de la Chapelle, à Paris ;
- ses effets sur les usagers du RER B ;
- le bilan environnemental global, notamment en termes de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre et du bruit.

3.1.6 - Réunion le 8 juin entre Madame Sylvie Denis Dintilhac, Monsieur Claude Richer et Monsieur Vincent Pourquery de Boisserin Délégué Interministériel

Lors de ces deux réunions les membres de la commission d'enquête et Monsieur Pourquery de Boisserin ont fait le point sur le projet, son évolution potentielle et les oppositions que la commission pourrait rencontrer de la part d'élus ou d'associations.

3.1.7 Réunion du 14 juin au Syndicat des Transports d'Ile de France (S.T.I.F.)

La commission d'enquête s'est rendue au siège du S.T.I.F. Afin d'y rencontrer Monsieur PROBST, directeur général ; Monsieur PERRIN, directeur des projets d'investissement et Monsieur DENIAU, adjoint au Chef de Division, Direction des projets d'investissement projets ferroviaires et pôles.

Au cours de cet entretien, Monsieur PROBST a présenté la délibération n°2016-198 votée le 1er juin 2016 par le Conseil du S.T.I.F. ainsi que le rapport de présentation n°2016-198. Par ailleurs, il a réaffirmé le « *fort soutien au projet CDG Express* » du S.T.I.F., tout en faisant valoir que les études étaient, à ce jour, insuffisantes pour démontrer l'absence d'impact du projet sur le RER B.

Monsieur PERRIN, à ce titre, a précisé que cette préoccupation concernait, principalement, trois sujets :

- L'aménagement du terminus du CDG Express au niveau des tiroirs du RER B

doit préserver l'ensemble des fonctionnalités actuelles des trois tiroirs d'arrière-gare actuels du RER B. Ceci constitue un point bloquant majeur dans la conception du projet tel qu'il est prévu aujourd'hui

- La capacité de report du RER B sur les voies adjacentes, quotidiennement utilisées par le RER B en situation nominale ou perturbée risque d'être réduite. Les conditions de gestion des situations liées à la coexistence des deux services (RER B/CDG Express) sont à préciser
- Pour le RER E, EOLE, le maintien de la capacité d'accueil des RER E (10 trains par heure) en Gare de Paris Est, est indispensable en situation dégradée. Or, le graphique d'occupation des voies communiqué n'en tient pas compte.

3.2 -Rencontre avec les élus

Les commissaires enquêteurs ont rencontré des élus dans la majorité des communes où ont eu lieu des permanences, ceci est développé en 4.1 (permanences). La commission a, de plus, pris rendez-vous avec l'adjoint au maire de Paris chargé des transports et le vice-président du Conseil Régionale d'Ile de France en charge des transports.

3.2.1 - Réunion le 21 juin à la mairie de Paris

Entretien des commissaires enquêteurs, Sylvie Denis Dintilhac et Claude Richer avec Christophe Najdovski (Adjoint au Maire de Paris chargé des transports..) et Hervé Abderrahman (Conseiller technique)

Monsieur Najdovski nous a fait part de l'avis favorable de la mairie de Paris au projet.

Il faut cependant que le maître d'ouvrage tienne compte des remarques qui peuvent venir des habitants du 18^{ème} proche de la porte de la Chapelle à savoir : limiter au maximum les émissions sonores sur les ponts et les emprises sur le parc prévu à la Chapelle Charbon.

3.2.2 - Réunion le 4 juillet 2016 à la région Ile de France

Entretien des trois membres de la commission d'enquête avec Stéphane Beaudet, Vice Président du Conseil Régional d'Ile de France, en charge des transports et Corinne Montmory.

Au cours de cet entretien, plusieurs sujets récurrents ont été abordés.

- Le projet CDG Express apparaît, au Conseil Régional d'Ile de France, comme un projet structurant, positif et complémentaire aux moyens existants ou à venir en matière de transports.

- Le Conseil Régional d'Ile de France apporte son soutien à l'Avis rendu par le STIF à propos des impacts sur les lignes du réseau exploité francilien du CDG Express.
- Le Conseil Régional d'Ile de France demande la totale étanchéité entre le réseau francilien et le CDG Express par rapport :
 - au financement : le projet ne doit en aucun cas avoir un effet sur le financement des transports franciliens du quotidien ;
 - au fonctionnement et aux structures : il est indispensable de préserver la qualité de service du RER B à Charles de Gaulle 2 ;
 - à la gestion du RER B en toutes circonstances ;
 - à la capacité d'accueil du RER E, des trains de la ligne P et Inter cité en gare de Paris Est et à l'absence d'impact sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens.

3.3 - Visite du site le 19 mai 2016

Participaient à cette réunion :

Pour la préfecture de région :

Nathalie Carrier-Schrumpf

Pour le Ministère de l'environnement :

Thierry Du Crest

Pour SNCF Réseau :

Laurent Vanelle

Laurent Stelmazac

Housna Emma

Pour le groupe ADP :

Bruno de la Fayolles

Paul-Antoine Georges

Pour la commission d'enquête :

Claude Richer

Sylvie Denis Dintilhac

Alain Charliac

Jean-Pierre Zeganadin

Cette visite a permis à la commission d'enquête de visualiser l'ensemble du projet

soumis à l'enquête depuis le parvis de la gare de l'Est jusqu'aux quais d'arrivée du CDG Express à l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

- Le parvis de la gare de l'Est, bien dégagé depuis les travaux, permet une arrivée sans difficulté des taxis, autocars ou voitures particulières amenant les voyageurs.
- Le sous sol, réaménagé, donne directement accès aux trois lignes de métro desservant la gare.
- Le CDG Express partira du quai N° 2 qui sera surélevé, un aménagement pour la réception des voyageurs est prévu sur les 50 premiers mètres. Nous sommes allés jusqu'à l'extrémité de ce quai et avons vu le passage souterrain, existant déjà en partie, qui dans le futur permettra de rejoindre les gares de Magenta et du Nord, un aménagement pour la réception des passagers sera aussi prévu à cette extrémité du quai.
- Nous avons ensuite vu le site de CAP 18 où la ligne sera en tranchée couverte et la zone de La Chapelle Charbon, raccordement prévu avec le réseau ferroviaire nord puis les deux ponts au niveau de la porte de La Chapelle.
- Arrêt ensuite à la gare de Villeparisis pour voir que CDG Express utilisera des voies différentes de celles du RER B.
- Visualisation le long des voies au niveau du pont de la N 104 à Mitry Mory du débranchement des voies CDG Express de la plateforme qu'elles utilisaient pour rejoindre la ligne LGV qu'elles vont suivre en parallèle jusqu'à Paris Charles de Gaulle.
- Gare terminus à l'aéroport en bout des quais actuellement utilisés par le RER B.



4 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

4.1 Permanences

Les permanences se sont tenues dans les mairies des communes de Paris (10^{ème} et 18^{ème} arrondissements), Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint-Denis, Sevran, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis et Villepinte.

4.1.1 Département Paris

4.1.1.1 Paris 10^{ème} arrondissement

4.1.1.1.1 Contacts

Participaient à cette réunion le 8 juin 2016.

- Rémi Féraud maire du 10^{ème}
- Paul Simondon 1^{er} adjoint chargé de l'urbanisme
- Sylvie Denis Dintilhac.
- Claude Richer.

Les élus nous ont fait part de leur intérêt pour le projet qui touche peu leur arrondissement. Ils ont beaucoup apprécié les travaux qui ont été réalisés sur le site SNCF devant la gare de l'Est.

Ils nous ont demandé si le CDG Express prévoyait un salon de réception pour les passagers, nous leur avons confirmé qu'il y en aurait un à chaque extrémité du quai (coté gare et coté arrivée par le tunnel de Magenta). La sortie coté Magenta sera positive pour l'hôtel de luxe qui est prévu en bout des quais et permettra un accès presque direct.

Depuis l'arrivée gare du Nord des TGV internationaux le 10^{ème} arrondissement s'est fortement développé. Des hôtels de bon standing et des sociétés travaillant à l'international s'y sont implantés.

Monsieur Féraud nous dit que son quartier est en plein développement.

4.1.1.1.2 Permanences

La permanence a eu lieu en nocturne le jeudi 30 juin 2016. Quatre personnes sont venues demander des informations, des précisions quant au projet CDG Express.

Les échanges ont été longs et fructueux : deux personnes, habitant l'arrondissement, s'inquiétaient des travaux et de l'articulation de tous les projets urbains prévus sur ce territoire.

Monsieur Paul Simondon, 1^{er} adjoint au maire, est venu déposer l'observation de Monsieur Rémi Féraud.

4.1.1.2 Paris 18^{ème} arrondissement

4.1.1.2.1 Contact

Participaient à cette réunion le 2 juin 2016

- Daniel Vaillant, député du 18^{ème}.
- Eric Lejoindre, maire du 18^{ème}.
- Felix Beppo, adjoint chargé de la voirie, du transport et des déplacements.
- Sylvie Denis Dintilhac.
- Claude Richer.

Lors de cet entretien nous avons fait le point sur le dossier et en particulier sur les questions relatives au 18^{ème} arrondissement.

Messieurs Vaillant et Lejoindre nous ont fait part de leur intérêt pour le projet. Ils regrettent que la demande de passage en souterrain à la porte de La Chapelle, qu'ils avaient demandé lors de l'enquête de 2007, n'ai pu être prise en compte. Ils admettent que l'augmentation du coût du projet de 300 à 500 millions d'euros était difficilement acceptable. Ils ont remarqué que l'emprise sur le jardin public prévu espace charbon est très limitée et ne sera que pendant la période de chantier.

4.1.1.2.2 Permanences

- Permanence du 23 juin 2016

La permanence s'est très bien passée le commissaire enquêteur a reçu 8 personnes : un groupe de 3 de l'association ASA qui a déposé un document annexé au registre et un second de 3 personnes qui a aussi agrafé une page. Il a aussi reçu deux délégués CFDT Ile de France, l'un de SNCF réseau et l'autre d'Air France. Ils préparent un document qu'ils nous feront parvenir.

Le représentant de SNCF réseau dit être étonné du choix de la gare de l'Est car il y aurait des possibilités de quais à la gare du Nord et que cela diminuerait les problèmes liés à « la virgule » et les coûts.

- Permanence du 9 juillet

La permanence a eu lieu au 3ème étage dans une salle où le dossier d'enquête avait été déplacé. Une seule personne est venue et l'échange a été fructueux.

Monsieur Neyreneuf, élu du 18ème arrondissement en charge de l'urbanisme, est venu déposer une observation portant sur la couverture des ponts de la Porte de la Chapelle.

4.1.2 Département de Seine et Marne

4.1.2.1 Le Mesnil Amelot

Permanence du 06 juillet 2016

La permanence a eu lieu dans une salle du RdC où le dossier d'enquête avait été placé. Le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur Briguet responsable de l'urbanisme.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

Kakémono bien visible dans l'entrée

Visiteurs = 0

4.1.2.2 Mitry-Mory

4.1.2.2.1 Contacts

Madame le Maire est passée voir le commissaire enquêteur pour lui donner la température de sa commune au sujet du CDG Express : une pétition est en cours pour s'opposer au CDG Express.

Kakémono bien placé dans l'entrée de la Mairie – Grande salle de réunion en RdC accessible aux PMR

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté. Le commissaire titulaire était accompagné du commissaire enquêteur suppléant.

4.1.2.2.2 Permanences

Permanence du 10 juin.

Visiteurs = 10

Un visiteur nous a demandé sur quelles bases avaient été établies l'étude socio-économique et l'étude d'impact et sur quels critères elles avaient été déterminées. Il a inscrit une observation dans ce sens sur le registre et nous fera parvenir un mail plus explicite.

Une élue d'opposition est venue nous dire qu'elle déposera une observation par mail.

Le conseiller de la Maire nous a signalé une impossibilité de télécharger les dossiers à partir du site dédié. Le Commissaire suppléant lui a fait voir comment pratiquer.

Permanence du 1^{er} juillet

Le commissaire enquêteur à reçu Madame MARGATE conseillère municipale, conversation aimable sur les différents thèmes de l'opération du CDG Express, la saturation du RER B, le bruit, la consommation des espaces agricoles, la détérioration des liaisons douces et agricoles etc..

4.1.2.3 Villeparisis

Permanence du 12 juillet

La permanence a eu lieu dans une salle du RdC où le dossier d'enquête avait été placé.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été

constaté.

Le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur Touguet Maire de Villeparisis avec lequel il a eu des échanges sur le projet et plus particulièrement sur les possibles nuisances supplémentaires qu'il entraînerait.

Madame le Maire de Mitry-Mory est venue déposer les fiches proposées par la ville pour s'opposer au CDG Express qu'elle avait collectées, ainsi qu'un mémoire de quelques pages sur le projet du CDG Express

Kakémono bien visible dans l'entrée de la Mairie

Visiteurs = 4

4.1.3 Département de Seine Saint Denis

4.1.3.1 Aubervilliers

4.1.3.1.1 Contact.

Le commissaire enquêteur a été reçu le 2 juin 2016 par Madame Sylvie Martin, directrice du service en charge de l'Urbanisme. Au cours de cet entretien, Madame Martin a présenté l'intérêt et, également, l'impact du projet CDG Express sur le territoire de la commune d'Aubervilliers. Par ailleurs, l'organisation de la permanence a été défini.

4.1.3.1.2 Permanence

Le dossier d'enquête publique était à la disposition du public à la Direction de l'Urbanisme, 124 rue Henri Barbusse, 93308 Aubervilliers Cedex. Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté. La permanence s'est déroulée dans le petit salon au 1er étage de l'Hôtel de Ville le samedi 18 juin 2016. Le dossier d'enquête était déplacé ce jour-là. Le déroulement de la permanence s'est effectué dans de bonnes conditions, l'affiche était disposée dans le hall et l'accueil, au courant de la permanence, renseignait parfaitement.

Lors de la permanence, une personne est venue demander des explications, des informations qui devaient lui permettre de mieux formuler son observation.

4.1.3.2 Aulnay sous Bois

4.1.3.2.1 Contacts

Bruno Beschizza, Maire et Charles Thérond, Directeur de la mission métropole ont reçu le commissaire enquêteur le 15 juin 2016.

Monsieur le maire est Président de l'établissement public « Terres d'Envol » qui regroupe les communes suivantes de Seine Saint Denis : Aulnay sous Bois, Drancy,

Dugny, Le Blanc Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay en France et Villepinte.

Il considère que le CDG Express est impératif et aurait du être mis en place depuis longtemps. Il est lié au développement économique de Paris et de toute l'Île de France.

Monsieur le maire a eu quelques jours auparavant une réunion avec tous ses collègues au cours de laquelle ont été évoqués les divers problèmes qui pouvaient se poser pour l'ensemble des communes. Le gros point soulevé a été « EUROPA CITY », en second la ligne 17 et ils avaient peu parlé du CDG Express pour lequel il semblait y avoir un consensus général à l'exception de Sevran. Il a ajouté « vous aurez sans doute très peu de monde lors des permanences dans le secteur ».

4.1.3.2.2 Permanence

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

Lors de la permanence du 25 juin le commissaire enquêteur a reçu deux personnes venues se renseigner sur le projet, l'une d'elle a mis une observation sur le registre.

4.1.3.3 Drancy

4.1.3.3.1 Contacts

Des échanges téléphoniques ont eu lieu entre la mairie et le commissaire enquêteur. Monsieur Lagarde, maire de Drancy, a adressé un courrier en date du 24 juin 2016 au président de la commission d'enquête.

4.1.3.3.2 Permanence

Le dossier d'enquête publique était à la disposition du public dans une salle située au rez de chaussée de l'Hôtel de Ville.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

La permanence s'est déroulée le mardi 5 juillet 2016 dans la même salle, dans de bonnes conditions. Le personnel d'accueil était parfaitement au courant de l'enquête. Le registre contenait sept observations.

4.1.3.4 La Courneuve

4.1.3.4.1 Contacts

Des échanges téléphoniques ont eu lieu entre la Mairie et le commissaire enquêteur Il a été convenu que le Conseil municipal exprimerait son avis par un vœu adopté après délibération et porté au registre des observations.

4.1.3.4.2 Permanence

Le dossier d'enquête publique était à la disposition du public à la Direction générale, sise à l'Hôtel de Ville.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

La permanence s'est déroulée le samedi 2 juillet 2016 dans les locaux de l'Hôtel de Ville. Le registre était, à cette date, vide d'observation. Le déroulement de la permanence s'est effectué dans de bonnes conditions et le personnel d'accueil parfaitement au courant de l'enquête.

4.1.3.5 Le Blanc Mesnil

4.1.3.5.1 Contacts

En début d'enquête contact du commissaire enquêteur avec Madame Miri Directrice Générale de Services Adjointe qui a dit qu'il ne semblait pas que la population soit très impliquée dans l'enquête et que d'une façon générale il y avait peu de participation.

4.1.3.5.2 Permanence

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

Le 30 juin lors de sa permanence le commissaire enquêteur a reçu Madame Miri qui est venu faire le point sur l'enquête et se renseigner sur les réactions qu'il y avait en général. Il a aussi reçu Monsieur Didier Mignot ancien maire, conseiller municipal et conseiller régional qui a remis une note qui a été agrafée au registre. Il y eu avec le commissaire enquêteur un entretien sur le déroulement de l'enquête et sur le projet. Une troisième personne est venue se renseigner. Elle l'a indiqué sur le registre.

Avant la permanence le registre était vide d'observations.

4.1.3.6 Le Bourget

4.1.3.6.1 Contacts

Le 18 juin le commissaire enquêteur a reçu, lors de la permanence, la visite de Monsieur Vincent Capo Canellas sénateur maire.

Pour lui le CDG Express est un impératif, on ne peut pas laisser les liaisons Paris aéroport telles qu'elles sont actuellement.

La commune n'a pas encore émis son avis sur le dossier, elle le fera lors de la réunion du conseil municipal du 7 juillet. Cet avis sera favorable mais demandera que le CDG Express n'apporte pas de perturbations au RER B et que ce dernier, en cas d'incident de fonctionnement, et lorsqu'il y a changement de voies dans un sens ou dans l'autre, soit déclaré prioritaire.

Il se pose des questions au sujet de la taxe sur les billets d'avion et de la réaction des compagnies, il pense qu'Air France que ce train servira ne bloquera pas.

Il se pose aussi des questions au sujet du reversement de cet « impôt » à la société d'exploitation.

4.1.3.6.2 Permanence

La permanence ayant lieu le samedi matin les bureaux de la mairie étaient fermés et le commissaire enquêteur a été bien installé dans un angle du grand hall.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

Visite de deux personnes qui ont demandé des informations, une seule a mis une mention sur le registre qui n'avait auparavant aucune observation et visite de Monsieur le Maire.

4.1.3.7 Saint Denis

4.1.3.7.1 Contacts

Madame Anne Noël, directrice de l'urbanisme à la mairie de Saint Denis, accompagnée de Madame Salomé Le Roy, juriste au sein de l'Unité territoriale Urbanisme opérationnel, a reçu le commissaire enquêteur dans les locaux de l'annexe de l'Hôtel de Ville. Participait, également, à cette réunion Madame Elodie Montain, déléguée générale à la mobilité pour l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune.

Au cours de cet entretien, les interlocuteurs ont exprimé leurs préoccupations : l'emprise et la durée du chantier, l'absence de concertation entre le maître d'ouvrage et la collectivité territoriale, les nuisances (bruit, poussière, circulation de camions...) générées par les travaux mais aussi par les installations définitives. Enfin, il a été abordé l'organisation de la permanence.

Il a été convenu qu'une contribution écrite serait déposée.

4.1.3.7.2 Permanence

Le dossier d'enquête publique était à la disposition du public à la Direction de l'Urbanisme, dans les locaux de l'annexe de l'Hôtel de Ville. Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

La permanence s'est déroulée dans une grande salle située au rez de chaussée de l'Hôtel de Ville le samedi 25 juin 2016. Le dossier d'enquête était déplacé ce jour-là. Le déroulement de la permanence s'est effectué dans de bonnes conditions et l'accueil, au courant de la permanence, renseignait parfaitement.

4.1.3.8 Sevran

4.1.3.8.1 Contacts

Des échanges téléphoniques ont eu lieu entre la mairie et le commissaire enquêteur.

4.1.3.8.2 Permanence

Le dossier d'enquête publique était à la disposition du public dans une salle située au rez de chaussée du Pôle Urbain, 1 rue Henri Becquerel à Sevran.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté.

La permanence s'est déroulée le lundi 11 juillet 2016 dans la même salle, dans de bonnes conditions et l'accueil était parfaitement au courant.

Lors de celle-ci, il y a eu un flux continu de personnes, venues demander des informations, des précisions quant au projet CDG Express. Les échanges ont été longs et fructueux : toutes les personnes s'inquiétaient des travaux, des nuisances supplémentaires générées par l'infrastructure du CDG Express et de l'articulation avec le RER B.

Monsieur Stéphane Blanchet, 1er adjoint au maire, est venu déposer la délibération votée par le conseil municipal de Sevran à propos du projet CDG Express dans le registre des observations.

4.1.3.9 Tremblay en France

Du 11 juin dossier pas prêt, le service urbanisme ne semblait pas au courant de l'enquête alors qu'une affiche était placardée dans le couloir. Pas d'affiche visible de la rue, mais seulement dans le hall d'entrée, que le commissaire enquêteur a fait déplacée pour qu'elle soit visible de l'extérieure, Kakémono bien visible auprès des ascenseurs.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté. Petite salle de réunion au 4eme étage après un dédale de couloir à s'y perdre. Aucun visiteur.

Du 27 juin dossier prêt dans la même salle que précédemment, aucun visiteur.

4.1.3.10 Villepinte

4.1.3.10.1 Permanence

Dossier au service urbanisme à 800m de la mairie, petit bureau en RdC, accessible aux PMR : Affiche en mairie ne signalant pas le lieu où se trouve le dossier.

Au service urbanisme pas d'affiche visible de l'extérieur.

Le commissaire a demandé que soit apposée une indication sur l'affiche en mairie,

du lieu de consultation du dossier et au service urbanisme que l'affiche soit visible de l'extérieur.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur lors de la permanence. Aucun manquement n'a été constaté. Aucun visiteur.

4.2 Réunion publique

La commission d'enquête a organisé deux réunions publiques. La première le 16 juin au cinéma le Louxor dans le 10^{ème} arrondissement de Paris à la limite avec le 18^{ème}, la seconde à l'hôtel Radisson Blue au Mesnil Amelot en Seine et Marne.

Chacune de ces réunions publiques a rassemblé environ 100 personnes, une synthèse des présentations et des débats de ces deux réunions est en annexe 11 du rapport.

4.3 Recueil des registres et des documents annexes

L'enquête s'est terminée le 12 juillet 2016 à 18 heures et le président a clos les registres qui lui ont été apportés le 19 juillet.

4.3.1 Les registres et les courriers

La commission d'enquête a reçu un nombre important d'observations et de courriers. Les registres papier contenaient 318 observations, le registre électronique 705 observations. Le président de la commission a reçu 18 courriers adressés à la préfecture de Région Ile de France, ainsi que 7 courriers hors délai qui n'ont pas été pris en compte par la commission d'enquête.

4.3.2 Mémoire en réponse

A la fin de l'enquête et du dépouillement de l'ensemble des observations reçues par courrier électronique, sur les registres et par courrier la commission d'enquête a préparé un procès verbal de synthèse qui fut remis le 29 juillet 2016 au maître d'ouvrage. En plus de la synthèse des observations relevées, reprise dans des thèmes, la commission a ajouté des demandes de précisions sur certains points du dossier.

Un mémoire en réponse lui a été remis lors d'une réunion le 9 septembre 2016.

Tous ces commentaires et avis techniques ont été reportés sous les divers thèmes du procès verbal de synthèse au paragraphe **5.3** suivant afin d'en faciliter la lecture.



**5- EXAMENS : DE LA PROCEDURE, DU DOSSIER
D'ENQUETE ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

5.1 - Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est pas non plus de son ressort de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il pense qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté il semble que la procédure ait été bien respectée.

5.2 - Examen du dossier d'enquête

Le dossier tel que soumis à enquête publique comprend l'ensemble des pièces exigées par le Code de l'environnement, à l'exception

- de l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, en application des articles L414-4 et suivants, et articles R414-19 à 26 du Code de l'environnement ;
- en application de l'article L2123-9 du Code général de la propriété des personnes publiques, pour le rétablissement des voies interrompues, « *les principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues ou affectées : les obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie* »,

5.3 Examen des observations du public.

La commission d'enquête a reçu un nombre important d'observations et de courriers. Les registres papier contenaient 318 observations, le registre électronique 705 observations. Le président de la commission a reçu 18 courriers adressés à la préfecture de Région Ile de France ainsi que 7 courriers hors délai qui n'ont pas été pris en compte par la commission d'enquête.

L'analyse de l'ensemble des observations fait apparaître un très large consensus sur la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et Paris.

Certains avis sont favorables à ce projet CDG Express, tel qu'il est soumis à enquête publique. « *Indispensable, vital, positif* », il permettra de :

- Faire face à la concurrence aéroportuaire internationale,
- Renforcer l'attractivité économique et touristique de Paris,
- Créer une opportunité de développement pour l'économie locale en assurant « *une ponctualité, un temps garanti de voyage, la sécurité, la propreté.* »

Toutefois, majoritairement, les avis sont plus nuancés et assortis de réserves.

Pendant l'enquête publique, la Mairie de Mitry-Mory, tout comme le site internet « StopCDGexpress.org », ont mis à la disposition du public des arguments ou coupons, pré-rédigés ou vierges, pour faciliter la participation de celui-ci.

La Mairie de Mitry-Mory et le site internet ci-dessus référencé se chargeaient de déposer l'avis sous forme papier, dans le premier cas, ou dématérialisée, dans le second.

Ces dispositifs ont généré un nombre important d'observations.

La commission d'enquête a pris note des avis défavorables ainsi émis. Outre leur nombre, elle s'est attachée à prendre en considération les raisons de fond, les arguments, les motivations de cette opposition, bien réelle.

Ainsi, chaque observation a été traitée individuellement par renvoi aux différents paragraphes :

➤ de l'observation N° 9 consignée sur le registre de Villeparisis les coupons déposés par Madame le Maire de Mitry-Mory.

➤ de l'observation 83 consignée sur le registre électronique

et analysées selon la grille thématique définie ci-dessous.

Selon l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture susmentionné l'enquête publique a pour objet «se prononcer sur l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées ».

Les modifications considérées sont celles mentionnées dans la Notice explicative et rapportées ci-dessus.

La commission d'enquête, quant à elle, a examiné toutes les observations, considérant que l'utilité publique d'un projet s'apprécie dans son ensemble.

Lors du dépouillement des observations et des courriers reçus, la commission d'enquête a classé les remarques formulées sous 8 thèmes qui pourront suivant les cas, pour la rédaction de ce procès verbal de synthèse et pour l'avis de la commission, être décomposés en sous thèmes.

Ces thèmes sont :

- Aménagements
- Report modal
- Les lignes RER B, 17 et K
- Montage juridique et financier
- Tarif
- Environnement
- Enquête publique

➤ Questions diverses

Ainsi, les observations et courriers recueillis dans les registres ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées, qui font l'objet chacune d'une colonne. Dans la dernière colonne, la commission d'enquête a mentionné une brève synthèse de l'observation.

Les 1041 observations ont toutes été reprises dans les tableaux de la partie N° 2 de ce rapport. Il a été défini pour chacune d'elles les thèmes auxquels elle se rapportait, ceci s'est matérialisé par une indication dans la colonne du thème correspondant, il a de plus été fait un résumé de chacune d'elles.

THEME 1 : Aménagements

A – Gare de l'Est

Les observations

- De très nombreuses observations portent sur le départ du CDG Express de la gare de l'Est qui n'est reliée au reste de la capitale que par 3 lignes de métro et 2 seulement allant vers les quartiers d'affaires tandis que la gare du Nord reçoit 3 RER.
- D'autres évoquent le fait que la gare de l'Est est très éloignée des quartiers d'affaires et plus faiblement connectée que la gare du Nord.
- Il n'y a pas de voies dédiées avec rames automatiques.
- S'il n'est pas possible d'arriver ailleurs qu'à la gare de l'Est, il faut un cheminement simple et adapté pour les passagers avec bagages entre les deux gares.

Nous reprenons ci-dessous plusieurs propositions qui sont faites :

Registre électronique - Observation 601 - Claude Birenbaum au nom de la plateforme des Associations Parisiennes d'Habitants :

Tout d'abord, un terminus Gare de l'Est serait un échec commercial :

- *Cette gare n'est pas centrale comme l'est la Gare Saint Lazare.*
- *Si on ne peut parler de cul de sac, on constate que les lignes de métro qui la desservent sont hachées de nombreuses stations ; les bus ne sont pas le moyen de transport privilégié des hommes d'affaires, cibles du projet CDG Express.*
- *Le projet de lien piétonnier entre les Gares du Nord et de l'Est est tout à fait hypothétique ; on pourrait même parler de serpent de mer depuis des décennies.*
- *Les promoteurs du projet "Gare de l'Est" y croient à peine eux même au point de prévoir dès maintenant une surtaxe sur certains vols pour équilibrer le budget de fonctionnement*
- *La Gare du Nord est desservie par la ligne B du RER, bientôt (à Magenta) la*

ligne Éole.

Mais le trafic de cette gare est saturé

Les riverains ne veulent pas entendre parler de l'émergence aérienne de la ligne à la Porte de la Chapelle

Une autre solution mériterait d'être étudiée : la gare RER Les Halles :

Quelle gare parisienne est plus centrale que celle-ci ? Ce terminus est bien plus attirant pour un homme d'affaires que la station Gare de l'Est.

Les lignes RER y sont nombreuses, dont une liaison rapide avec le quartier d'affaires de La Défense (via le Triangle d'or et l'Étoile) ; la ligne 14 mène au quartier de Paris Rive Gauche.

Un quai spécifique doit pouvoir être ménagé pour CDG EXPRESS.

L'astuce de ce trajet est d'utiliser entre Gare du Nord et les Halles le tunnel existant.

Le tunnel ne répond plus aux besoins des lignes existantes ; il faut en percer un plus large et surtout plus haut pour y faire passer des rames à 2 niveaux (impossible actuellement).

La nécessité de ce percement est inéluctable ; CDG Express est l'occasion de réaliser ce travail ; il faut bien sûr en prévoir le prolongement dans la branche sud, Les Halles-Cité Universitaire.

Registre électronique - Observation 673 – Pierre Helwig :

La solution envisagée pour desservir l'Aéroport consiste à doubler la LGV d'interconnexion. Pourtant, la ligne d'Aulnay à CDG, achevée en 1994 (c'est à dire hier !) avait justement vocation à accueillir une desserte "Roissy Rail" (parcours en 18 minutes depuis la Gare du Nord surface). Uniquement utilisée par le RER B aujourd'hui, la ligne n'est pas saturée et offre un accès à la fois au Parc des Expositions et aux terminaux CDG 1/3 en plus de CDG 2. Elle pourrait accueillir CDG Express sans de lourds investissements nouveaux.

Registre électronique - Observation 684 – Eric Ehlers :

Il est aberrant que la configuration du tunnel de la "virgule" interdise tout raccordement ultérieur au tunnel du RER E (Eole). En effet, il convient de préserver la possibilité d'amener les trains venant de Roissy au cœur du quartier des affaires, en utilisant la grande capacité de la gare souterraine d'Hausmann-Saint-Lazare.

L'opportunité d'utiliser la Gare du Nord comme terminus parisien du service serait plus intéressante que la Gare de l'Est, car contrairement à ce qui est écrit page 202 pièce E, la Gare du Nord offre une meilleure desserte que la Gare de l'Est, car elle est desservie par 3 lignes de RER (B, D et E).

Cette hypothèse n'a pas fait l'objet d'études sérieuses, et a été rejetée sans justification étayée. Ainsi, la saturation prétextée de cette gare reste à prouver,

sachant que le CDG Express ne nécessite que deux voies à quai, afin de faire circuler 4 trains par heure.

Or, il semble possible de libérer deux voies à quai en Gare du Nord, en reportant les 4 trains par heure de la ligne H desservant Monsoult-Maffliers puis Persan-Beaumont ou Luzarches, en les affectant à la ligne D, qui ne dispose que d'une seule branche au nord de Paris soit 12 trains par heure au maximum et par sens.

Cette limitation des circulations sur la ligne D à 12 trains par heure est due aux limitations du tunnel entre Châtelet-Les-Halles et Gare du Nord, partagé avec la ligne B qui requiert 20 trains par heure, ce qui porte le total à 32 trains par voie.

Or, deux opportunités permettraient de passer de 32 à 36 trains par heure :

- l'automatisation annoncée par l'exécutif de la Région Ile de France, avec la mise en œuvre d'un nouveau système d'exploitation - couplée éventuellement du recours à un matériel roulant à deux niveaux, davantage capacitaire (moyennant des travaux de mise au gabarit dans quelques gares) ;

- la mise en œuvre du projet de doublement de ce tunnel, véritable "serpent de mer" dont la réalisation sera inéluctable si la croissance du trafic sur les lignes B et D se poursuit.

Dans cette hypothèse, les voyageurs des branches concernées de la ligne H bénéficieraient d'un accès au cœur de Paris grâce à la réalisation du CDG Express.

Registre électronique - Observation 694 – Gery Deffontaines :

Il existe virtuellement une ligne directe de surface à grande vitesse de la gare du Nord à CDG 2. Elle emprunte les voies dédiées grandes lignes/LGV de Paris nord à Garges les Gonesse, puis le début de la LGV Nord puis un jeu d'aiguillages et de passages souterrains permet de rabattre vers la ligne d'interconnexion peu utilisée.

Cette voie est équipée pour supporter un trafic important de matériel à grande performance. Il ne devrait pas être insurmontable d'y faire passer 3 – 4 convois de plus chaque heure.

L'idée serait donc qu'un matériel dédié aux passagers des aéroports (confortable, équipé...) à forte capacité d'accélération, utilise cette voie empruntée par les Eurostar, Thalys, TGV Nord, avant de bifurquer vers CDG 2 qui pourrait être atteint en moins de 20 minutes.

La gare du Nord pose, évidemment, des problèmes d'exploitation. Il semble néanmoins que les voies 1 et 2 (le long de la rue de Maubeuge) et leurs abords pourraient être « retravaillées » pour accueillir des navettes compactes. Ceci supposerait des travaux sur les voies mais aussi de restructuration de l'immobilier côté rue de Maubeuge.

Par ailleurs la zone Eurostar / rue de Maubeuge est sous dimensionnée et va nécessiter des travaux importants dans les années à venir. La communauté de

certains besoins entre le trafic Eurostar et celui de la desserte rapide de l'aéroport (salons confortables, zone de douane ou de contrôle des passagers arrivée/départ en taxi pour une proportion importante de voyageurs) devrait inciter à envisager une structure mutualisée.

Ainsi cette aile de la gare du Nord, gare mieux desservie que la gare de l'Est (autant de lignes de métro mais surtout présence de RER dont l'un desservira dans quelques années la Défense) et ses abords immédiats pourraient être optimisés pour en faire la porte d'entrée internationale de Paris (CDG Express en sus d'Eurostar et de Thalys).

Registre électronique - Observation 697 – Gery Deffontaines : Reprend la même proposition que celle de l'observation 694.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

- 1 - Gare de l'Est / gare du Nord : une personne semblant au courant du sujet confirme les observations précédentes : il y a la possibilité d'avoir à la gare du Nord les quais nécessaires au CDG Express ce qui supprimerait l'effet de « la virgule » et limiterait les coûts. (Permanence du 18^{ème} du 23 juin).
- 2 - Le départ à la gare de l'Est est repris dans plusieurs observations.
- 3 - Justifier de façon précise la pertinence du choix. Les quatre solutions proposées ont-elles été étudiées et si oui pourquoi n'ont-elles pas été mentionnées comme alternative dans le dossier avec explication du rejet ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Choix de la gare de l'Est plutôt que la gare du Nord

Observations 684, 694

La gare de l'Est présente le double avantage de pouvoir accueillir les trains et voyageurs supplémentaires générés par le « CDG Express » et de laisser la possibilité d'aménager des quais et des services dédiés, sur le modèle des quais dédiés aux Thalys ou aux Eurostar en gare du Nord. La gare de l'Est est bien desservie par tous les modes : 3 lignes de métro, Transilien, TGV, un parvis à proximité accueillant les taxis et les bus, ... Elle a fait l'objet d'investissements importants avec l'arrivée du TGV Est. Elle est accueillante pour les voyageurs.

A contrario, la gare du Nord, l'une des plus denses d'Europe en termes de trafic, est aujourd'hui saturée. Elle ne permet pas d'accueillir dans des conditions fiables un service dédié de transport express, sans pénaliser les voies dédiées aux autres circulations (TGV, grandes lignes, Transilien, TER, RER...).

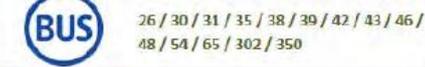
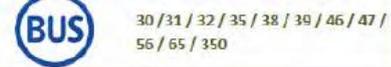
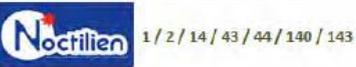
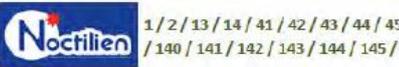
La contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) du bilan socio-économique du projet, réalisé début 2016, a développé cette analyse et confirme la saturation de la gare du Nord avec 22,1 départs de train par jour et par voie à gare du Nord contre 6,9 à gare de l'Est. Les hypothèses d'extension de la

gare du Nord et de création d'une voie dédiée à l'est de la gare du Nord jusqu'à la porte de La Chapelle ne sont par ailleurs pas compatibles avec les projets de développement prévus ou envisagés : refonte des dessertes bus et taxi avec couverture du plateau des voies de la gare du Nord, aménagement en cours de réalisation d'un nouvel hôtel logistique destiné à l'accueil de conteneurs acheminés par rail pour la desserte de Paris intra-muros sur le site de Chapelle International.... Indépendamment des contraintes d'insertion pour les trains, les espaces voyageurs sont également saturés. En effet, la gare accueille plus de 200 millions de passagers par an comparé à 32 millions pour la gare de l'Est. En définitive, la mission de contre-expertise du CGI conclut que « le choix de la gare de l'Est s'avère effectivement judicieux, du fait des nombreux avantages qu'il offre ».

Q2 – Gare de l'Est

Observations 601, 684, 694

CDG Express reliera directement l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la gare de l'Est qui offre une accessibilité de qualité en voiture, vélo et taxi. Avec la gare du Nord et la gare Magenta, elle forme un tri-pôle particulièrement performant en transports collectifs avec 4 lignes de métro, 3 lignes de RER, 3 lignes Transilien, ... Au sein de ce tri-pôle, la gare de l'Est est à moins de 5 minutes à pied de la gare du Nord et de la gare Magenta, en passant par la surface.

	Pôle Paris Gare du Nord / Magenta	Pôle Paris Gare de l'Est / Château Landon
Trains à grande vitesse		
Autres trains grandes lignes		
Transilien		
RER		
Métro		
Bus RATP		
Bus Noctilien		

* Ligne E du RER au niveau de la station Magenta

** Au niveau de la station « La Chapelle »

*** Deux stations de métro pour la ligne 7 « Gare de l'Est » et

« Château-Landon »

Extrait de la délibération 2015/538 du STIF

Afin de renforcer le tri-pôle, un lien piétonnier souterrain entre gare du Nord, gare Magenta et gare de l'Est a été proposé par le STIF à son conseil d'administration du 7 octobre 2015, et inscrit au financement du contrat de plan État-Région 2015-2020. Par ce lien, CDG Express aura un accès facilité à la gare Magenta et à la gare du Nord. En particulier, par la gare Magenta, l'accès sera aisé au RER E qui desservira l'Est et l'Ouest parisiens à l'horizon 2023, notamment les quartiers d'affaire de Saint-Lazare et la Défense. Depuis les quais de la gare de l'Est dédié au CDG Express, l'accès au lien piétonnier sera direct et adapté aux personnes à mobilité réduite.

Q3 – Autres tracés envisagés

Observations 601, 673, 684,694

A la suite du débat public de 2003, plusieurs propositions alternatives ont fait l'objet d'études de faisabilité qui ont été conclues négativement et n'ont donc pas été retenues.

Ainsi, une expertise indépendante a été réalisée par le bureau d'étude spécialisé SMA et a porté à la fois sur une solution proposée par la FNAUT empruntant la LGV Est et la LGV d'interconnexion et également sur une solution d'emprunt du tronçon Aulnay-sous-Bois – Roissy.

Cette expertise conclut :

- pour l'emprunt des LGV : sur un temps de parcours de CDG Express de 25 minutes et, compte tenu des caractéristiques des infrastructures, l'impossibilité d'insérer des trains CDG Express. Cette conclusion est reprise dans le bilan du débat public ;
- pour l'emprunt du tronçon Aulnay-sous-Bois - Roissy : sur une capacité des infrastructures insuffisante et un risque important de dégrader la ponctualité du RER B. C'est cette même mission d'expertise qui a préconisé le tracé Aulnay-sous-Bois - -Roissy par une voie nouvelle depuis Mitry-Mory.

Par ailleurs, cette mission d'expertise préconisait de réaliser des études concernant le raccordement de CDG Express avec Eole. Ces études ont conclu que le raccordement de CDG Express avec Eole n'est pas compatible avec la stratégie d'exploitation par branche et les objectifs de performance en termes de fréquence des trains, de régularité des circulations et de temps de déplacement d'Eole. Néanmoins, le tracé de CDG Express est étudié pour qu'il soit compatible avec un raccordement sur Éole qui pourrait intervenir ultérieurement. A la mise en service de CDG Express, la liaison vers la gare Saint-Lazare et La Défense sera possible via le RER E (Eole) en empruntant la liaison piétonne prévue entre la gare de l'Est et la gare Magenta.

Le dossier d'enquête publique de 2016 n'a effectivement pas fait état de ces études

qui n'étaient pas mentionnées dans le dossier d'enquête publique de 2007, car le projet n'ayant pas fait l'objet de modifications concernant son tracé, seules les pièces concernées par les modifications ont été mises à jour. En effet, en cohérence avec la position du Conseil d'État, seules les pièces concernées par les modifications apportées au projet soumis à enquête publique en 2007 ont été actualisées.

Les autres tracés cités n'ont pas fait l'objet de demande d'analyse à la suite du débat public et n'ont donc pas été intégrées dans les dossiers d'enquête publique.

S'agissant du report de la ligne H sur le RER D, il n'est pas envisageable. En effet, ce report ne concernerait pas 4 trains par heure, en heure de pointe, mais 8 trains par heure, ce qui nécessiterait de faire passer 20 RER D plutôt que 12 en heure de pointe. Cette solution n'est pas cohérente avec la capacité du tunnel. Par ailleurs, ajouter une branche supplémentaire au RER D sur la partie Nord n'est pas prévu au schéma directeur du RER D et ajouterait un risque de perte de ponctualité du fait de la complexité et de la longueur de la desserte complémentaire. De plus, cette solution irait à l'encontre des principes mis en œuvre dans les différents schémas directeur, y compris le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), et qui consistent à rapprocher l'exploitation des RER du mode métro.

En ce qui concerne l'emprunt du tunnel entre Paris-Nord et Chatelet par CDG Express, cette proposition se heurte, d'une part, à la densité des circulations empruntant le tunnel – avec 20 RER B et 12 RER D en heure de pointe, le tunnel ne peut pas accepter de nouvelles circulations – et, d'autre part, à la capacité de la gare de Chatelet-les Halles pour y faire terminus.

En tout état de cause, si la capacité du tunnel était augmentée (doublement du tunnel entre Paris-Nord et Chatelet mentionné dans le SDRIF, projet d'automatisation du RER envisagé par le STIF), cette augmentation se ferait au bénéfice des liaisons RER du quotidien compte tenu de leur fréquentation (870 000 pour le RER B et 615 000 pour le RER D).

Un tracé partant de la gare du Nord et empruntant la ligne à grande vitesse (LGV) en direction de Lille puis la LGV d'interconnexion en direction de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV n'a également pas été développé au cours du débat public et de l'enquête publique. En effet, cette solution n'est pas envisageable : le cadencement du CDG Express nécessiterait de supprimer certaines liaisons grande vitesse et d'adapter l'ensemble des horaires des liaisons nationales et internationales empruntant la LGV.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la gare de l'Est n'est pas la meilleure solution pour une liaison rapide depuis l'aéroport Paris Charles de Gaulle avec le centre de Paris et les quartiers d'affaires. La gare du Nord qui, certes, n'est pas la solution idéale, est tout de même mieux connectée aux transports en commun. La commission admet cependant que celle-ci est très chargée et pose des problèmes

de disponibilités pour les quais.

Le maître d'ouvrage dans sa réponse parle d'un grand pôle intermodale que forment les gares du Nord, de l'Est et de Magenta avec la possibilité pour les voyageurs du CDG Express de prendre les transports en communs dans l'un de ces trois lieux.

Pour la commission d'enquête la liaison piétonne souterraine est indispensable pour assurer l'efficacité de la liaison CDG Express. L'installation d'un tapis roulant est inéluctable pour la mise en service du CDG Express et ceci quel qu'en soit le financeur consortium ou STIF.

B – Porte de la Chapelle, Chapelle Charbon et CAP 18

Les observations

De très nombreuses observations portent sur le bruit et les nuisances diverses créées porte de la Chapelle, des demandes de ponts tunnel ont été formulées plusieurs fois en particulier par un élu du 18ème.

Il est demandé de ne pas couper le futur parc Chapelle Charbon.

Plusieurs questions émanent de locataires de CAP 18 et de Foncière Europe Logistique.

Registre électronique - Observation 603 – Yann Arthuis :

Je suis le gérant du restaurant l'Esplanade situé à l'entrée de CAP 18 et le seul habitant du site. Je me pose de nombreuses questions suite à l'enquête publique et le projet Charles-de-Gaulle Express. CAP 18 est la zone de chalandise de mon établissement. Toutes les modifications ont donc un impact important sur mon activité.

- 1. Pouvez-vous me confirmer que les travaux n'impacteront pas la circulation de CAP 18 ?*
- 2. Pouvez-vous me confirmer que les entreprises de CAP 18 pourront travailler malgré le bruit et les vibrations pendant les travaux ?*
- 3. Pouvez-vous me confirmer que l'accès à CAP 18 pour les clients extérieurs sera toujours possible ?*
- 4. Pouvez-vous me fournir des vues actualisées du plan général des travaux sur la partie couverte ?*
- 5. Pouvez-vous me donner la durée exacte des travaux et les dates de début et d'achèvement ?*
- 6. Pouvez-vous me confirmer que les vibrations et le bruit du passage des trains toutes les 15 minutes n'impacteront pas l'activité de CAP 18 ?*
- 7. Pouvez-vous me donner l'emprise géographique exacte des travaux avec la durée sur CAP 18 et ses alentours (rue de l'Evangile...) ?*
- 8. Pensez-vous mettre en place un comité de suivi des travaux en lien avec les*

résidents et les commerçants du quartier ?

9. Pouvez-vous me confirmer qu'il n'y aura aucune nuisance nocturne (bruits, vibrations, passage de machine) durant la nuit car j'habite sur place ?

10. Avez-vous prévu une indemnisation pour perte de chiffre d'affaires ? Je subi depuis de nombreuses années des travaux (Paris Mc Donald, passage du tramway T3, Gare RER Rosa Parks) et j'ai constaté un préjudice certain et direct qui est maintenant chiffré.

Ces questions et surtout les réponses sont primordiales pour moi car ce projet est directement lié à mon activité, à ma vie personnelle et à mon patrimoine.

Registre électronique - Observation 650 – Michel Rogozyk :

Notre entreprise est locataire à Cap18. Il semble que notre lot soit concerné par le tracé. Qui va prendre en charge notre déménagement ? Quelle indemnisation est envisagée ?

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

1 – Afin d'actualiser le dossier expliquer de façon très précise les emprises du CDG Express sur le parc Chapelle Charbon et joindre pour ce point comme pour tout le parcours les vues en 3D qui ont été présentées lors des réunions publiques.

2 - Niveau sonore, la commission a reçu de très nombreuses remarques et questions des habitants des deux tours qui dominent les ponts.

3 - Existe-t-il des aménagements spécifiques à cette zone pour limiter les émissions sonores ?

4 - Une demande de tunnels aériens pour abaisser le niveau sonore a été faite, ceci peut-il être envisagé ?

5 - Le réaménagement de la Porte de la Chapelle ne pourra, paraît-il, pas être réalisé tel qu'il avait été prévu par la ville de Paris. Est-ce vrai ?

6 - Quelle sera l'incidence des travaux pour les entreprises de CAP 18 (circulation, accès des piétons, accès des voitures aux parkings)?.

6 - Le tracé du CDG Express est-il compatible avec le dernier PLU de Paris, quelle est son incidence sur le projet du parc urbain Chapelle Charbon et sur la Porte de la Chapelle ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

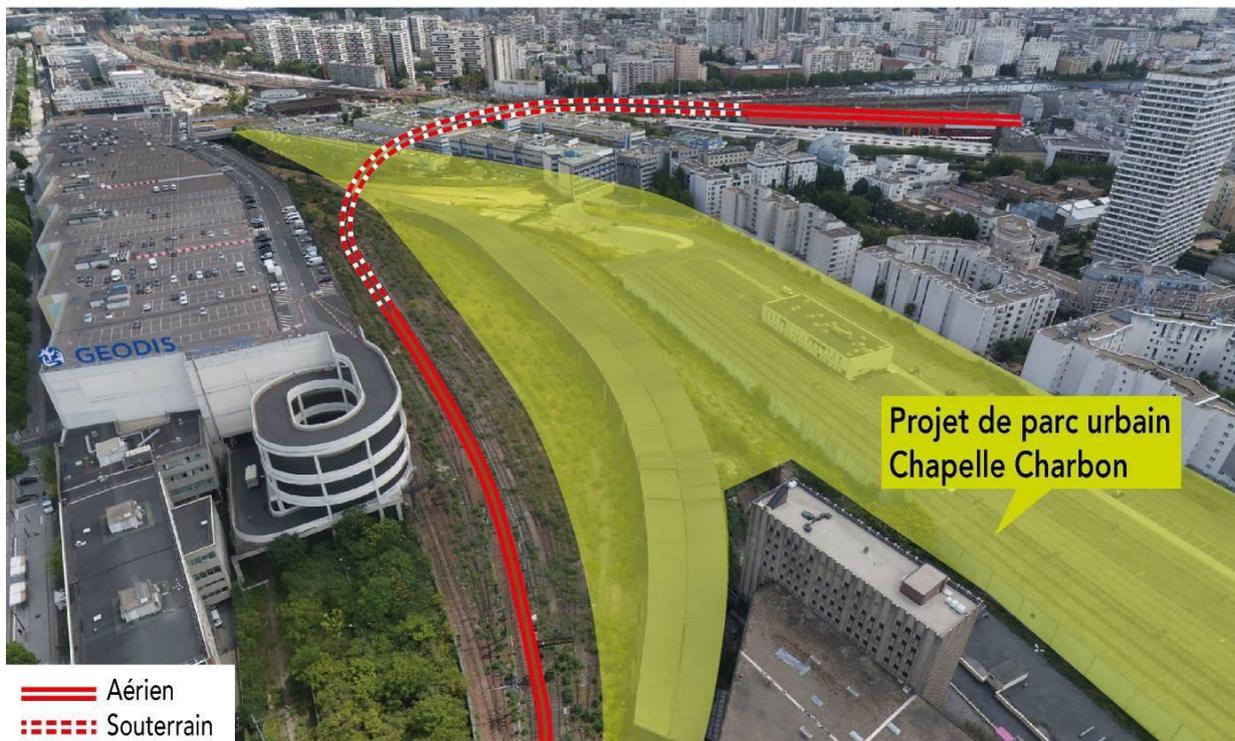
Q1 – Parc Chapelle Charbon

La Ville de Paris prévoit d'ouvrir un parc urbain entre la rue de la Chapelle et la rue d'Aubervilliers, sur des emprises ferroviaires non exploitées. Ainsi, la Ville de Paris a

vote en juin 2016 le lancement d'une démarche de concertation préalable en vue de créer une zone d'aménagement concerté. Comme le projet CDG Express est déclaré d'utilité publique, le projet de parc urbain tient compte de celui-ci.

Le projet CDG Express rendra possible le franchissement de l'actuel faisceau ferroviaire en couvrant la trémie d'enfouissement du CDG Express sur une longueur utile aux piétons et à l'extension du parc. Depuis la rue de la Chapelle jusqu'à la rue d'Aubervilliers, la continuité du parc sera ainsi assurée.

La concertation engagée avec la Ville de Paris se poursuivra dans le cadre des prochaines étapes du projet afin de préciser les modalités d'insertion urbaine du projet CDG Express, en portant une attention particulière aux circulations des piétons. Par ailleurs, le projet Paris Nord Est Élargi prend déjà en compte le projet CDG Express, déclaré d'utilité publique depuis 2008.



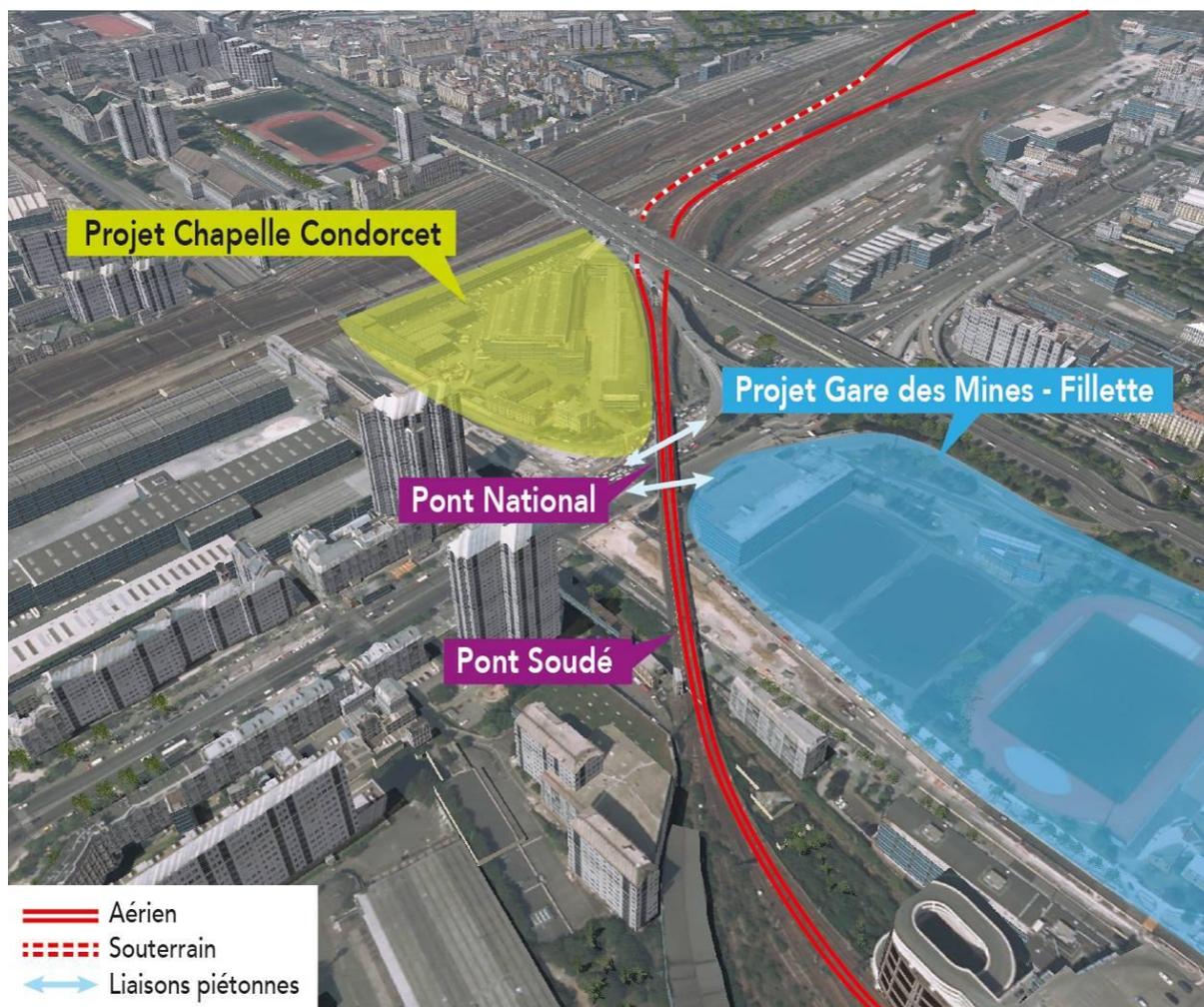
Q2 – Q3 – Q4 - Niveaux sonores.

Concernant les niveaux sonores et les aménagements spécifiques, les éléments sont abordés aux commentaires et avis du maître d'ouvrage au thème 6.

Q5 – Aménagements Porte de la Chapelle

Le projet Paris Nord Est Élargi porté par la Ville de Paris et prévoyant des aménagements dans le secteur de la Porte de la Chapelle (secteurs Condorcet et gare des Mines/Fillettes) prend en compte le projet CDG Express, celui-ci étant

déclaré d'utilité publique depuis 2008.



Condorcet

Sur un terrain du site de l'ancienne gare Dubois est prévue la réalisation d'une composante du campus Condorcet de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (aménagement de locaux universitaires permettant d'accueillir à terme environ 4 000 étudiants et création de locaux dédiés à la vie étudiante). Ce projet tient compte du passage de CDG Express. Des réunions d'échanges et de concertation ont été conduites entre la maîtrise d'ouvrage de CDG Express, les services de la Ville de Paris, et la maîtrise d'ouvrage du futur Campus Condorcet 2.

La concrétisation du projet Condorcet est envisagée à l'horizon de la rentrée universitaire 2021. La démolition, par la Ville de Paris, des bâtiments présents sur le site est en cours.

Gare des Mines / Fillettes

Ce secteur de 22 ha s'étend de la porte de la Chapelle à la porte d'Aubervilliers. A la porte de la Chapelle, le projet d'installation du marché des 5 continents confère au

site un lieu de destination d'échelle métropolitaine et une constructibilité significative y est développée. L'opération d'aménagement tient compte du passage de CDG Express sur les ponts ferroviaires. Des échanges réguliers entre la Ville de Paris, ses aménageurs et la maîtrise d'ouvrage de CDG Express ont lieu dans le cadre des aménagements du franchissement de la porte de La Chapelle afin de tenir compte des contraintes respectives.

Les études des ouvrages de franchissement de la porte de la Chapelle sont conduites en relation étroite avec les services de la Ville de Paris et les concessionnaires afin, à la fois :

- d'assurer la compatibilité des études de conception des ouvrages avec les projets d'aménagements prévus par la Ville de Paris. Ainsi, le projet CDG Express a-t-il pris en compte la création d'ouvertures dans l'ouvrage existant au droit des deux mails piétons que les architectes urbanistes de la Ville de Paris projettent afin de créer de nouvelles circulations piétonnes ;
- de préciser les conditions dans lesquelles les travaux pourront être réalisés notamment vis-à-vis des circulations routières et du tramway T3.

Q6 – CAP 18

Observations 603, 650

Tracé et foncier à prélever

La liaison ferroviaire CDG Express relie le réseau ferroviaire existant de la gare de l'Est à celui de la gare du Nord en passant sous la zone industrielle CAP 18. Des travaux sont nécessaires pour réaliser une tranchée couverte, c'est-à-dire un passage en souterrain, sous la voirie située entre 2 allées de bâtiments. Un emplacement a été réservé pour le projet dans le PLU de Paris, lors de la déclaration d'utilité publique de 2008.

Une partie du bâtiment 5 située à l'extrémité de cette voirie est directement impactée par ces travaux et devra être démolie. Les autres bâtiments de CAP 18 ne seront pas concernés par d'éventuelles acquisitions foncières.

Emprises à acquérir

Les études d'avant-projet permettront d'identifier précisément les parcelles impactées par le projet. Ces études visent à optimiser les emprises du projet. Les études menées en 2007 avaient permis d'identifier un besoin d'environ 0,4 ha dans la zone de CAP 18.

Les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet seront ainsi définies dans une phase ultérieure, à l'occasion de l'enquête parcellaire prévue à l'issue des études d'avant-projet en 2017.

Cette enquête a pour but de déterminer précisément les parcelles à acquérir pour les besoins du projet et d'identifier les propriétaires, les titulaires de droits réels et les autres intéressés. Elle permet aux propriétaires dont les biens sont concernés par le projet d'être directement informés. Les observations, notamment sur les limites des biens à acquérir, seront recueillies lors de cette enquête.

L'acquisition des terrains n'implique pas nécessairement l'expropriation par voie judiciaire. Ainsi, les acquisitions amiables seront privilégiées autant que possible.

Les solutions de réinstallation des personnes ou entreprises qui seraient amenées à être relogées seront étudiées au cas par cas avec les intéressés.

L'évaluation du préjudice induit par le prélèvement de foncier se fera sur la base d'une expertise et d'un avis de France Domaine après visite des biens à acquérir. Les discussions avec Ville de Paris, Foncières Europe logistique (gestionnaire du site) et les occupants concernés sur ce sujet seront engagées à partir de 2017.

Travaux

La réalisation de la tranchée se fera par phases, depuis la zone de Chapelle-Charbon (au nord de CAP 18) vers la rue de l'évangile afin de limiter les impacts des travaux sur l'activité de la zone. Un premier phasage est décrit dans le dossier d'enquête publique (pièce C1 – Notice Explicative). Il sera actualisé et précisé lors des études d'avant-projet et de conception détaillée et concerté avec les parties prenantes (Foncière des Régions et les entreprises concernées).

Préalablement à ces travaux, l'appendice du bâtiment 5 sera démolé et les réseaux (eau, assainissement, gaz, télécom, énergie, ...) seront déviés (le phasage et les conditions de ces travaux seront déterminés ultérieurement).

Contraintes d'exploitation du site CAP 18 :

Pour la réalisation des travaux de CDG Express, l'objectif est de limiter le plus possible les contraintes pour l'activité du site de CAP 18.

Concernant le bruit et les vibrations en phase chantier comme en phase définitive, le projet prend en compte le fait que le site de CAP 18 abrite des activités sensibles : imprimerie, laboratoire d'analyse, ...

En phase chantier, les études d'avant-projet prennent en compte des techniques et une méthodologie de travaux pour réduire ces nuisances :

- mise en œuvre de techniques constructives qui limitent les vibrations ;
- instrumentation pour contrôler les vibrations ;
- organisation du chantier pour diminuer les nuisances comme :
 - la programmation de travaux de nuit là où ils peuvent être réalisés sans gêne pour les habitants ;

- la mise en place de plan de circulation pour que les entreprises et les employés puissent continuer leur activité.

A l'horizon de la mise en exploitation de CDG Express, les vibrations au passage des trains seront très limitées car les structures de la tranchée couverte seront indépendantes des structures des bâtiments. De plus, des dispositifs seront prévus pour limiter la diffusion des vibrations résiduelles : dispositions constructives de la tranchée couverte, mise en place de tapis anti-vibratile...

Les principes de phasage et les durées estimées d'interruption des différents accès sont en cours d'études et font l'objet de réunions de travail avec Foncière des Régions.

Les conditions d'intervention dans le site exploité, les contraintes d'exploitation lors des travaux, les contraintes d'accès secours/pompiers et de circulation des poids lourds à l'intérieur de l'enceinte de CAP 18 seront consignées dans une convention entre les porteurs du projet et Foncière des Régions. Une information auprès du public et des utilisateurs du site sera faite, en particulier, afin d'assurer les conditions d'accès au site, les cheminements et la sécurité des usagers.

Si malgré les mesures mises en œuvre pour la réalisation des travaux CDG Express, des préjudices particuliers et exceptionnels étaient observés temporairement ou si des dommages survenus étaient constatés, chaque situation particulière sera examinée afin de régler les difficultés rencontrées avec les occupants du site. Le ou les préjudices subi(s) pourraient faire l'objet d'un traitement soit par une indemnisation à l'amiable soit en application des règles propres aux dommages de travaux publics.

Q7 – PLU Paris

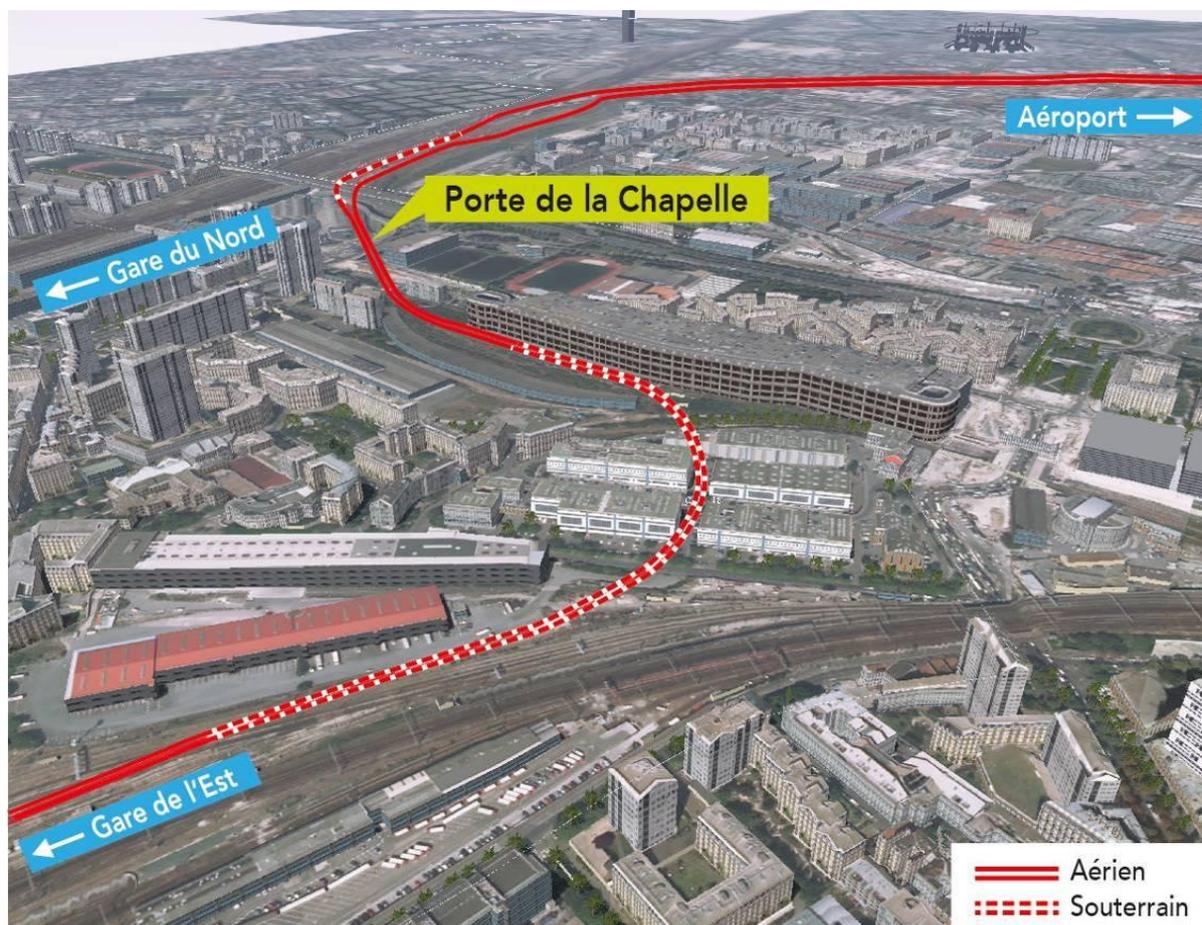
Le PLU de Paris a déjà été mis en compatibilité avec le projet CDG Express dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2008. Un emplacement réservé pour le passage de la voie ferrée sous la zone CAP 18 a ainsi été créé (emplacement réservé Z18-1). Le PLU de Paris prend donc bien en compte le projet CDG Express dont la déclaration d'utilité publique est toujours en vigueur.

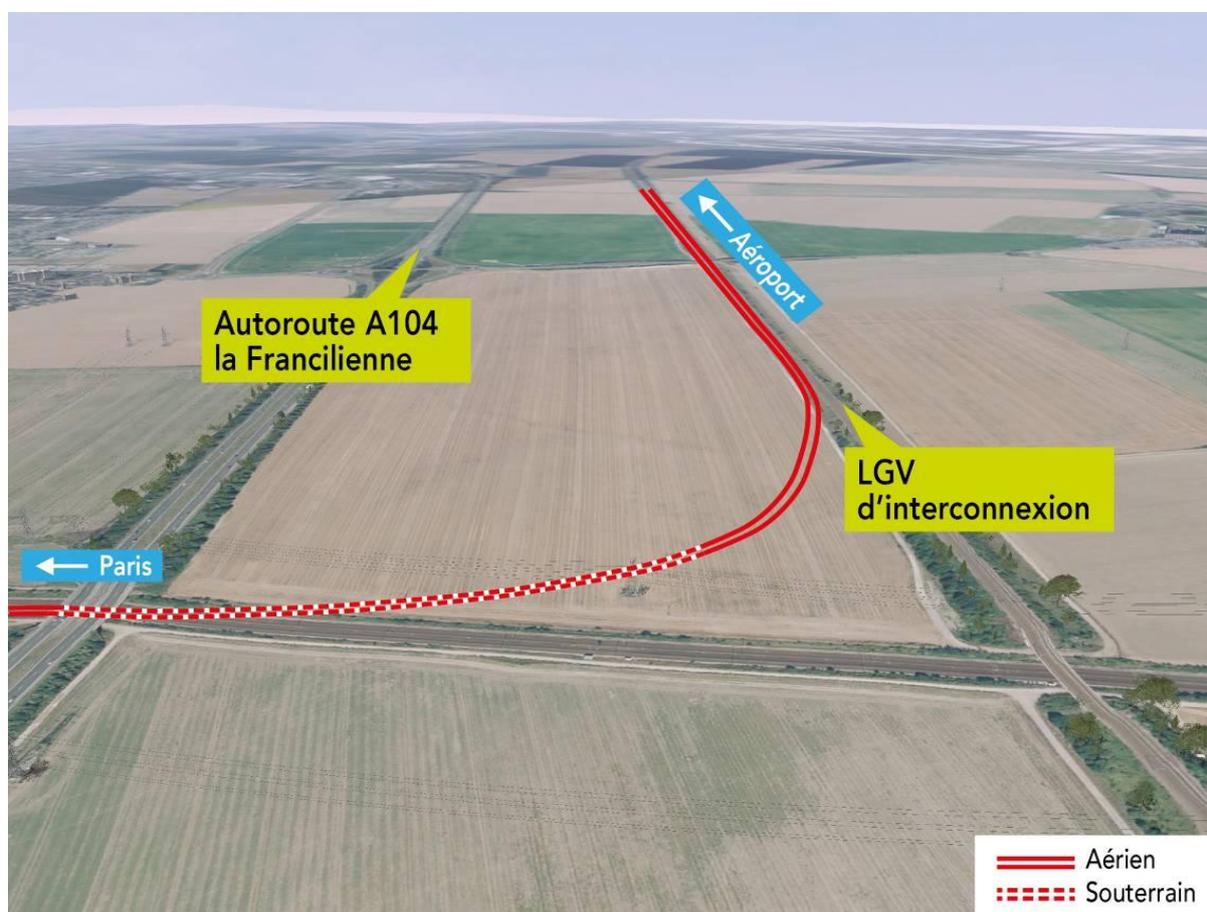
La modification du PLU, approuvée par le Conseil de Paris en juillet 2016, est sans incidence sur l'emplacement réservé pour le passage de la voie ferrée et sur l'emplacement réservé pour le relogement de CAP 18 (emplacement réservé Z18-2).

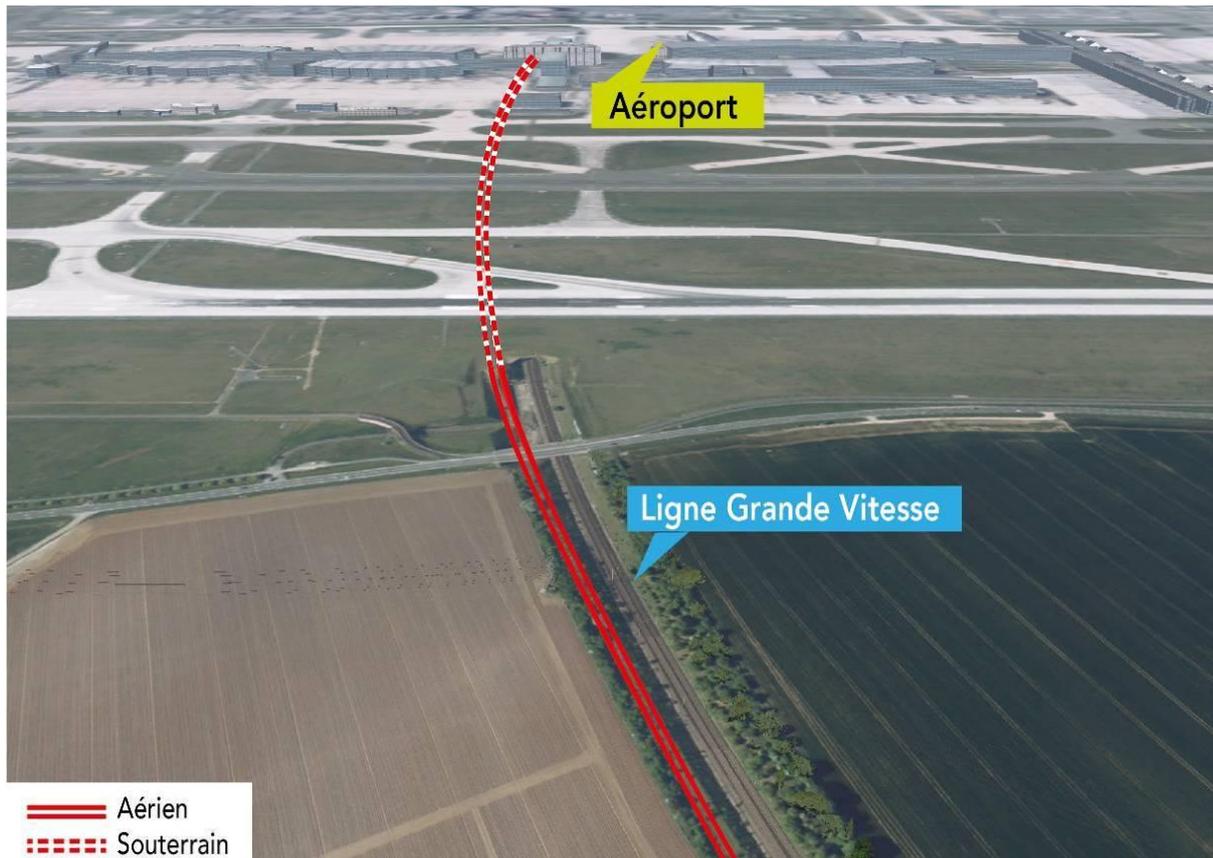
En l'absence d'évolution du projet en termes d'infrastructure et de tracé, le PLU de Paris est donc toujours compatible avec le projet.

Autres vues 3D

Les vues ci-dessous ont été projetées lors des réunions publiques du projet et mises à disposition sur le site internet du projet à la demande de la commission d'enquête.







Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête a noté les explications données par le maître d'ouvrage qui lui conviennent. Il faut que lors de la finalisation du projet ce dernier tienne au courant le plus tôt possible les entreprises locataires de CAP 18 des travaux qui vont être réalisés et des perturbations qu'elles risquent de subir.

C – Trajet du CDG Express, matériel roulant

Les observations

La commission ne reprend pas les observations et propositions précédentes sur le trajet.

Registre électronique - Observation 545 - Anonyme :

Il est hors de question de toucher au Parc de la Poudrerie, véritable poumon vert de notre département.

Registre électronique - Observation 565 – Laurent Dané :

Je formule deux propositions simples en alternative au projet CDG Express :

La question du confort des passagers à haute contribution est effectivement prégnante et doit être résolue. Mais cela pourrait se faire beaucoup plus simplement par la réintroduction d'un espace première classe dans chaque rame du RER B. Cet

espace, accessible avec un supplément significatif pour les détenteurs d'un Pass Navigo serait gardienné en permanence par deux personnes : contrôleur(se) et hôtesse ou steward. Il offrirait un très bon confort permettant de travailler ou se reposer dans des conditions de confort supérieures à un taxi. Il me semble qu'un demi wagon serait suffisant.

Quant à la question des bagages dans le RER, les passagers touristes plus modestes qui ne souhaiteraient pas payer plus cher leur transport seraient certainement intéressés par un enregistrement payant des bagages en différents points dans Paris intra-muros en début de journée, sur le trajet du RER B. Cela leur permettrait de profiter d'une dernière journée de visite les mains libres. Les bagages seraient scannés à l'enregistrement en gare RER et transportés par le RER dans un espace dédié. Une fois arrivés de leur côté plus tard à Charles de Gaulle, il suffirait aux passagers de s'enregistrer physiquement sur une borne, pour permettre la suite de l'acheminement de leurs bagages en soute.

Ces deux propositions pourraient être facilement mises en place lors du renouvellement des rames, avec un passage à deux étages augmentant la capacité. La moindre densité de voyageurs en 1ere classe serait compensée par une meilleure densité des bagages. Ce renouvellement est prévu et pourrait certainement être accéléré si le financement du CDG Express était utilisé à cette fin.

Registre électronique - Observation 612 – France Nature Environnement :

Alors qu'un terminal T4 doit sortir de terre à Roissy, le CDGX tel qu'il est conçu ne pourrait être prolongé. Où est la cohérence d'aménagement ?

Registre électronique - Observation 639 – Association Environnement 93 :

Pourquoi faire arriver cette nouvelle ligne dans la gare RER ou TGV de Roissy même réaménagée, qui se situe bien loin des terminaux aériens ? Le temps de parcours de cette gare jusqu'aux premiers satellites de l'aérogare 2 est de 30 minutes ce qui risque d'être dissuasif pour les voyageurs. Pour le Terminal 1 le parcours ajoute encore une correspondance avec le CDGVAL. Alors que les accès à l'aéroport à Roissy n'ont été organisés que pour les trajets routiers, ce projet n'est pas la bonne solution pour décongestionner l'autoroute A1 du flux continu des taxis entre Paris et Roissy.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

- 1 - Quels sont les aménagements prévus sur l'ensemble du trajet pour permettre aux trains de passer à la vitesse de 140 km/h ?
- 2 - Quels sont les aménagements de sécurité prévus sur les quais lorsque les trains passent à grande vitesse et que des personnes attendent un autre train qui passera quelques instants plus tard sur la même voie ?
- 3 - Quels sont les aménagements prévus tout au long du trajet pour limiter les

émissions sonores ?

3 - Qu'est-t-il prévu à Charles de Gaulle 2 pour le stockage des rames du RER B et permettre de préserver sa qualité du service ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Passage à 140 km/h

Observation 545

Les études ont montré que le temps de parcours de 20 minutes pour CDG Express ne pose pas de difficultés sur le tracé proposé. Toutefois un relèvement de la vitesse maximale autorisée est nécessaire sur une partie des voies existantes. Plus précisément, le passage de 120 à 140 km/h concerne la section de ligne entre La Plaine Stade de France et Aulnay-sous-Bois. La zone du parc de la Poudrerie n'est pas concernée par ce relèvement de vitesse ; aucun travaux n'est d'ailleurs prévu dans cette zone.

Les travaux principaux permettant ce relèvement de vitesse consistent à :

- réaliser quelques modifications mineures des courbes pour assurer un bon niveau de confort des passagers
- améliorer la portance du sol là où elle n'est pas suffisante vis-à-vis des efforts dynamiques supplémentaires liés à l'augmentation de la vitesse. Ces travaux consistent essentiellement à favoriser l'écoulement des eaux de pluie sur la plateforme ferroviaire et ponctuellement à reprendre la plateforme ferroviaire (couche de forme et sous-couche) sous les voies.

Q2 – Sécurité des quais

Le passage en gare des trains de CDG Express sera assuré en toute sécurité. Les trains CDG Express traverseront les gares de La Plaine - Stade de France à Villeparisis – Mitry le neuf sans s'arrêter, en conformité avec les conditions de sécurité en vigueur et à des vitesses comparables à celles des trains actuels en Île-de-France (jusqu'à 160 km/h).

Avec la mise en place du projet RER B Nord +, les conditions de sécurité se sont par ailleurs renforcées. En effet, les usagers du RER B n'empruntent que les deux quais dédiés au RER qui ne sont pas à proximité des voies Paris-Crépy, Paris Laon et CDG Express.

En situation perturbée, si le RER B est détourné sur les voies circulées par CDG Express, les voyageurs empruntent les quais longés par CDG Express. Les voyageurs seront alors prévenus par une annonce en gare sur le passage d'un train sans arrêt, situations aujourd'hui rencontrées avec le Paris-Laon ou le Transilien K.

Q3 – Aménagements pour limiter les émissions sonores

Concernant les aménagements pour limiter les niveaux sonores, les éléments sont abordés aux commentaires et avis du maître d'ouvrage au thème 6.

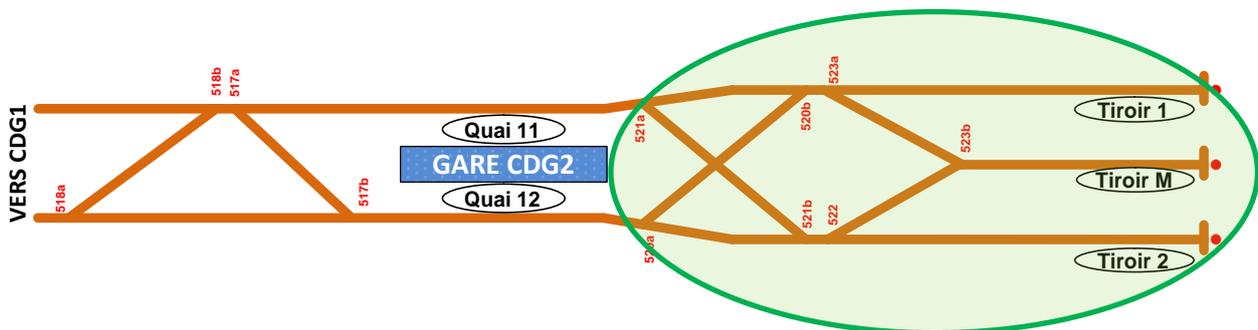
Q4 – Arrivée du CDG Express à CDG2

Observations 612, 639

Le terminus sera positionné sur les actuelles places de garage du RER B dite « voies tiroir d'arrière-gare ».

Ces trois voies d'arrière-gare assurent aujourd'hui les fonctionnalités principales suivantes:

- Garage de rames avant et après l'heure de pointe ;
- Garage d'une rame de réserve en journée ;
- Garage de nuit ;
- Garage temporaire des rames lors des opérations de coupe-accroche (passage de trains à deux rames en trains à une rame) en soirée ;
- Évacuation d'une rame en panne.



Le projet CDG Express reconstitue quatre places de garage entre CDG 1 et le Parc des Expositions de Villepinte. Avec les deux quais surnuméraires à CDG1, l'ensemble des fonctionnalités du terminus CDG2 est reconstitué.

Par rapport à la situation actuelle, l'impact sur la ligne RER B sera ainsi limité aux montées et descentes à l'arrêt CDG2 pendant une heure par jour en soirée. En effet, dans le cadre du projet, par rapport à la situation actuelle, seules quatre descentes à CDG2 en provenance de CDG1 sur 8 seront supprimées le soir entre 21h30 et 22h30 ce qui concerne environ 100 passagers par jour. Ces passagers pourront alors soit attendre le RER B suivant (15 min) soit utiliser CDG val avec une fréquence toutes les quatre minutes en correspondance à CDG1.

Ces éléments ont été étudiés en concertation avec le STIF et les exploitants du RER B et les échanges se poursuivent, dans le cadre des exigences formulées par le STIF dans sa délibération du 1er juin 2016.

Dessertes des terminaux

Le terminus CDG Express est prévu dans le pôle intermodal de CDG 2 à proximité de l'arrêt TGV, RER B et CDG Val.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, depuis le pôle intermodal de CDG 2, un temps de trajet de l'ordre de 10 minutes est nécessaire pour rejoindre les différentes aérogares du terminal 2 (8 minutes pour rejoindre les aérogares 2C/D/E/F et 12 minutes pour rejoindre les aérogares 2A/B/G).

S'agissant des autres terminaux, ils sont accessibles avec le CDG Val qui permet d'aller d'un terminal à l'autre en 8 minutes. L'accessibilité du CDG Val est forte. En effet, il permet de relier gratuitement les terminaux, les parkings et les gares de 4h à 1h, avec un train toutes les quatre minutes.

Concernant le terminal T4, à la date d'aujourd'hui, il n'a fait l'objet d'aucune étude préliminaire suffisamment détaillée pour qu'un projet de transport multimodal puisse être défini en accompagnement. En tout état de cause, le projet actuel de CDG Express ne s'oppose pas à une desserte ultérieure du terminal T4 par celui-ci, si elle s'avérait pertinente.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des explications données par le maître d'ouvrage qui lui conviennent. Pour elle la reconstitution des « voies tiroir d'arrière gare » situées actuellement au terminal 2 constitue un enjeu primordial pour maintenir un bon fonctionnement du RER B.

La commission insiste sur la nécessité d'une collaboration étroite avec le STIF.

D – Fonctionnement

Les observations

De très nombreuses observations demandent que le CDG Express ne soit pas considéré comme prioritaire et que les RER et les Transiliens le soient.

Courrier de la Région Ile de France :

La région et le STIF sont particulièrement vigilants à la prise en compte des aménagements nécessaires à la préservation de la qualité de service du RER B à Charles de Gaulle 2, à la gestion du RER B en toutes circonstances, à la capacité d'accueil du RER E, des trains de la ligne P et inter cité en gare de Paris Est et à l'absence d'impact sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens. De la même manière il est important que ce projet n'entame pas la capacité de fret dans ce secteur.

Par ailleurs, la Région appelle à être vigilant sur la qualité de la correspondance à la gare de l'Est vers le reste du réseau de transport.

La prise en compte de ces éléments et par conséquent des aménagements à réaliser est indispensable pour permettre l'acceptabilité du projet CDG Express.

Registre électronique - Observation 599 – Christophe Piercy pour AUT de Plaine Commune

L'association des usagers des transports de Plaine Commune demande de prévoir une réduction de l'empreinte sonore du Pont de Soissons avenue Wilson à Saint Denis.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

- 1 - Y a-t-il une règle chez SNCF Réseau pour résoudre les priorités entre les divers trains lorsqu'il y a une perturbation ?
- 2 – Les avis du STIF et de la Région Ile de France demandent que le CDG Express ne soit pas considéré comme prioritaire, qu'est-il prévu ?
- 3 - Le CDG Express aura-t-il un fonctionnement sans discontinuité même pendant des périodes de conflit social ? (Courrier 4).
- 4 – Un train automatique est-il possible ? (Courrier 4).

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Règles de priorité

À ce stade d'avancement du projet, les règles de priorité entre les trains CDG Express et les trains du RER B, du Transilien K et des TER Paris-Laon à partir de 2024, ne sont pas fixées. La concertation se poursuit entre le maître d'ouvrage, SNCF-Réseau, les Autorités Organisatrices concernées, la RATP et SNCF Mobilités afin d'établir les scénarios de gestion des circulations les plus efficaces en situation perturbée qui seront mis en œuvre.

A noter que l'avis délibéré du STIF le 1er juin 2016 ainsi que le courrier de la Présidente de Région adressée à la commission d'enquête affirment que le projet CDG Express doit être mis en œuvre sans retard tout en appelant le maître d'ouvrage à prendre toutes dispositions et mesures conservatoires permettant de poursuivre l'amélioration de la qualité de service sur les lignes B, K, H, E et P du réseau francilien, sans faire référence à des éléments en matière de priorité des circulations.

En tout état de cause, les études détaillées d'exploitation se poursuivent en concertation avec le STIF, et les exploitants, dans le cadre des exigences formulées notamment en matière de qualité de service par le STIF dans sa délibération du 1er juin 2016.

A l'issue de ces études, les règles de gestion seront définies dans une convention de

gestion des situations perturbées établie entre les autorités organisatrices de transport concernées associant les gestionnaires d'infrastructure. Ces règles de gestion devront respecter l'application des principes définis dans le document de référence du Réseau Ferré National publié par SNCF-Réseau et validé par l'autorité indépendante qu'est l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Ce document prévoit notamment un traitement non discriminatoire des différents opérateurs.

Q3 – Continuité du service

L'exploitant ferroviaire du CDG Express sera soumis à la législation en vigueur en matière de continuité de service en cas de conflit social.

Il sera notamment soumis à la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Celle-ci prévoit diverses dispositions de dialogue social, de prévention des conflits et d'organisation de la continuité du service public en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic.

Q4 – Trains automatiques

CDG Express emprunte sur la plus grande partie de son parcours (22 km) les voies entre La Plaine et Mitry-Mory également circulées par les trains de la ligne Paris-Crépy, ceux de la ligne Paris-Laon et les trains de fret. Ainsi, l'automatisation des trains du CDG Express serait envisageable dans la mesure où les autres trains le seraient également, ce qui n'est pas le cas. Le projet CDG Express n'intègre donc pas le pilotage automatique des trains.

Autres points

Courrier de la Région, observation 599

Ces éléments font l'objet de commentaires et avis technique du maître d'ouvrage

- Concernant le site de maintenance au thème 1.F
- Concernant le fret au thème 8.C
- Concernant la gare de l'Est au thème 1.A
- Concernant le pont de Soissons au thème 6

Avis de la commission d'enquête

Le STIF par son avis délibéré du 1er juin 2016 et la Région Ile de France par son courrier versé à l'enquête publique manifestent fortement leur préoccupation pour le maintien de la qualité de service des lignes existantes. Ce souci a été largement exprimé par le public lors de l'enquête.

La commission d'enquête demande donc que la priorité des lignes existantes soit prévue.

Pour les autres points la commission d'enquête a noté les explications données par le maître d'ouvrage.

E – Chantier

Les observations

Registre électronique - Observation 603 – Yann Aethus : Déjà signalée sous CAP 18

Courriers de Plaine Commune et de la ville de Saint Denis

Ils font état d'une base chantier très importante qui serait prévue à Saint Denis et pour laquelle ils n'ont aucune information.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

- 1 - Quelle sera la durée du chantier et son phasage ?
- 2 – La durée sera-t-elle la même sur tous les points particuliers le long du trajet ?
- 3 - Quels sont les endroits prévus pour les emprises ?
- 4 – Quelles sont les précautions imposées aux entreprises pour limiter au maximum les nuisances : bruits, poussières, circulation des camions ?
- 5 - Que deviendront les déblais provenant des excavations, déblais propres et déblais pollués ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Durée du chantier

Si les premiers travaux doivent débuter en 2018, l'essentiel du chantier se tiendra entre 2019 et 2023 par section.

Au stade d'avancement du projet, le planning prévisionnel du chantier prévoit :

A compter de mi-2018, pendant un an, travaux de déviation des réseaux concessionnaires sur les sections nouvelles et la création de la base travaux ferroviaires à Chapelle rampe (limite des communes de Paris et Saint-Denis).

En 2019, travaux de modifications des plans d'implantation des voies, des câbles et des caténaires afin de permettre la réalisation des travaux de génie civil

De 2020 à 2022, travaux de génie civil (notamment gare de l'Est, tranchée couverte et trémies de CAP 18, terriers au niveau de Mitry-Mory et à la sortie de la gare du Nord, section nouvelle de Mitry-Mory à CDG2 et gare de CDG2) .

de 2022 à 2023, pose des équipements ferroviaires sur les sections nouvelles et en interface avec les voies existantes (voies, caténaire, postes d'aiguillages, ...)

2023, vérifications techniques et essais.

L'organisation des travaux permettra de limiter leur impact sur les lignes en exploitation et vis-à-vis des riverains.

Q3 – Identification des emprises chantier

Courriers de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis

Les études menées en 2007 avaient permis d'identifier les besoins en emprises temporaires pour la réalisation du chantier suivants :

- environ 1 ha de terres agricoles à Tremblay-en-France
- environ 17 ha de terres agricoles à Mitry-Mory
- des installations de chantier dans Paris et à Drancy sur des emprises ferroviaires

Les études d'avant-projet et de conception détaillée permettront d'optimiser ces besoins en s'assurant de la pertinence de la surface à occuper et de la localisation au vu des contraintes liées aux travaux.

A ce stade d'avancement, le projet prévoit des bases travaux pour l'organisation du chantier (zone d'approvisionnement et stockage des matériaux, formation des trains de travaux pour l'approvisionnement du chantier, bureaux...) comme suit :

- Pour les travaux de génie civil, sont prévues :
 - bases travaux dans les emprises ferroviaires pour la « Virgule » (émergence Paris-Est, tranchée couverte sous CAP 18 et émergence Paris-Nord) ;
 - bases travaux, hors emprises ferroviaires, dans la zone de la ligne nouvelle pour chaque ouvrage d'art (ponts, tranchée couverte sous l'aéroport) et pour la ligne nouvelle elle-même ;
- Pour les travaux d'équipements ferroviaires, sont envisagées sur des emprises ferroviaires:
 - une base travaux sur le site de Drancy pour les travaux de ligne nouvelle entre Mitry-Mory et la zone aéroportuaire et de la ligne existante entre le Bourget et Mitry-Mory ;
 - des bases travaux de part et d'autre de la porte de la Chapelle pour les travaux de la Virgule et de la ligne existante entre la Plaine et le Bourget.

Concernant « Chapelle rampe », à la limite des communes de Paris et Saint-Denis, il est effectivement prévu une base travaux. Cette base sera implantée sur des emprises SNCF Réseau. Le programme de la base est en cours de définition avec

pour objectif de limiter les emprises nécessaires et d'être compatible avec les projets d'aménagement urbain de Plaine Commune.

Nota : l'organisation des bases travaux est présentée au paragraphe 10.1 de la notice explicative (pièce C1), et détaillée au sous-chapitre 3.7 (Les bases travaux) du chapitre 4 (Présentation du projet) de la pièce E (Étude d'impact) du dossier d'enquête publique.

Q4 – Limitation des nuisances du chantier

Des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux entreprises de travaux pour limiter au maximum les nuisances. De manière générale, plusieurs mesures seront prises à cette fin, comme la limitation des emprises chantier au juste nécessaire, le maintien de l'accessibilité des activités entourant la zone des travaux et la restriction des horaires pour la circulation des camions.

A ce stade du projet, les méthodes constructives ne sont pas encore totalement définies ; elles le seront lors des études d'avant-projet et de conception détaillée.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un management environnemental dès la phase de conception notamment en ce qui concerne les impacts potentiels des travaux suivants :

- les contraintes d'emprises,
- le bruit,
- les vibrations,
- les poussières,
- la pollution des eaux de surface et souterraines,
- la gestion des déchets,
- les accès et les circulations d'engins,
- le voisinage,
- les incendies,
- les réseaux souterrains ou aériens,
- La production de déchets,
- Les pollutions accidentelles.

Vis-à-vis de chacun des impacts susmentionnés, le maître d'ouvrage imposera aux entrepreneurs dans une « notice du respect de l'environnement », pièce constitutive des marchés de travaux, de respecter ces prescriptions et de prendre toutes les précautions (mesures de protection) pour respecter au mieux l'environnement pendant les travaux. Les propositions des entreprises constitueront un critère d'attribution des marchés.

Bruit de chantier

Pour le bruit, des solutions de type grilles acoustiques ou capotages permettront de réduire le bruit des équipements à la source. Les entrepreneurs devront adapter les moyens de compactage des sols à l'environnement mais aussi les méthodes et l'organisation spatiale des chantiers afin de limiter les nuisances liées aux vibrations. Des écrans antibruit temporaires pourront également être installés si nécessaire.

Un dossier « bruit de chantier » sera élaboré et déposé en mairie et en préfecture au moins un mois avant le début des travaux, conformément à l'article R-571-50 du code de l'environnement. Ce dossier contiendra tous les éléments utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les matériaux et engins de chantier, proposera des mesures de réduction des nuisances sonores, précisera les moyens de sensibilisation du personnel et d'information des tiers et indiquera les mesures prises pour limiter les nuisances sonores. Il donnera lieu à des échanges avec les élus et les riverains.

Poussières, Circulation de camions

La circulation des camions et des engins de chantier fera l'objet d'une concertation avec les communes. Cette concertation sera menée en phase de conception détaillée des ouvrages prévue en 2017/2018 pour définir les mesures envisageables.

Les entrepreneurs devront respecter le plan de circulation qui sera ainsi mis au point.

Une attention particulière sera portée aux sources potentielles d'émissions de poussières. A proximité des habitations, les entrepreneurs devront prendre toutes les précautions et dispositions nécessaires pour limiter à un niveau acceptable les émissions de poussières vers les espaces riverains sensibles (arrosage des pistes, nettoyage des roues et bâchage des camions, ...).

Q5 – Traitement des terres polluées et évacuation des déblais

Concernant le traitement des terres polluées et l'évacuation des déblais, les éléments sont abordés dans les avis et commentaires techniques du maîtres d'ouvrage au thème 6.

Avis de la commission d'enquête

La commission demande que les identifications des emprises chantier soient communiquées aux communes concernées le plus tôt possible de façon à ce que celles-ci puissent en informer assez tôt les riverains. Ceci sera complété par un planning précis établi pour chacune des emprises concernées.

Les réponses sur les autres points conviennent à la commission d'enquête.

F – Site de maintenance

- 1 - Où est prévu le site de maintenance ?

- – Ce site de maintenance peut-il être regroupé avec un autre de façon à limiter les coûts d'exploitation comme le demande une observation ?
- – Où seront stockées les rames ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Q3 – Site de maintenance et stockage des rames

Au sujet du site de maintenance et des besoins de stockage des rames, le projet n'a pas été modifié depuis la déclaration d'utilité publique de 2008. La solution retenue étant liée au mode d'exploitation, il appartiendra à l'exploitant ferroviaire de choisir les moyens qui lui sont adaptés.

Concernant la maintenance, afin d'assurer une maintenance légère (nettoyage, examen des pièces mécaniques et d'aménagement intérieur), des installations pourront être construites le long des voies utilisées par CDG Express. Les opérations de maintenance plus lourdes pourraient être réalisées dans des centres de maintenance existants afin de limiter les coûts.

Concernant le stockage des 7 rames CDG Express envisagées, il devra être organisé sur les places disponibles en gare de l'Est et en gare CDG 2. Des places complémentaires pourront être nécessaires le long des voies du CDG Express.

En tout état de cause, si le besoin d'un atelier de maintenance et d'un site de stockage des rames était avéré, celui-ci devra être implanté sur des emprises ferroviaires à proximité des voies de CDG Express. Les projets d'installation feront l'objet d'une concertation avec la ou les communes(s) concernée(s).

Avis de la commission d'enquête

La commission demande que la localisation et les caractéristiques du site de maintenance soient communiquées à la commune concernée le plus tôt possible de façon à ce que celle-ci puisse en informer assez tôt les riverains.



THEME 2 : Report modal

Dans le cadre du réseau de transport public du CDG Express, la SNCF et ADP interviennent non seulement sur la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes et l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, mais également sur la construction et l'aménagement des gares de l'Est et de CDG 2.

Ces deux gares du CDG Express seront en correspondance avec un autre mode

ferroviaire ou en site propre, existant ou prévu : RER, métro, ou bus en site propre à partir de la gare de l'EST, et du RER B en gare de CDG 2.

Par ailleurs, l'ouverture de l'agglomération à l'international par ce transport rapide sera renforcée, grâce aux connexions prévues entre les gare de l'Est, de Magenta, et du Nord par un souterrain en parti existant reliant la station de métro « Château-Landon » au réseau ferroviaire à grande vitesse, existantes ou projetées, de ces trois gares.

Les gares nouvelles du CDG Express seront conçues et dimensionnées pour pouvoir accueillir les flux de voyageurs attendus à terme aux deux bouts de quai de la Gare de l'Est.

La gare de l'Est est également une plaque tournante du réseau francilien avec plusieurs dessertes vers l'Île-de-France via les trains "Transilien", transports urbains parisiens grâce aux nombreuses lignes de métro et de bus.

Les correspondances avec les gares du Nord et Magenta se feront par l'ouverture d'une liaison souterraine déjà décrite ci-avant, qui permettront aux voyageurs venant de CDG d'accéder à d'autres parcours plus étendus sur la région parisienne.

D'autre part, le transfert des voyageurs, utilisant actuellement les voies terrestres (voitures, bus, taxi) pour se rendre à CDG ou venir sur Paris, vers le CDG Express n'est que très peu évoqué dans les observations.

Les observations

Malgré cet apport quelques observations sont apparues concernant ce sujet lors de l'enquête publique dont les principales sont :

Registre électronique - Observation N° 62 – Anonyme :

Projet séduisant au prime abord avec points forts/points faibles :

Points faibles :

1/ - coût prohibitif du billet qui va rendre accessible le CDG express principalement aux passagers :

2/ - pas de gain notable sur le temps de transport (en heures creuses) : RER propose des temps de parcours similaire. :

3/ - on perd connexion en gare du Nord avec Thalys, Eurostar....

Points forts :

1/ - gain en confort et satisfaction client/passager indéniable de part : => simplicité/lisibilité : une ligne directe + pas de mélange des flux (passagers, étudiants, exposants, ...) : => confort/satisfaction : CDG express dédié aux passagers avec bagages + permettra d'éviter les transports bondés lors des manifestations au parc des expos, Bourget etc...

2/ - connexion qualitative ville/Aéroports : très bien pour le rayonnement de Paris :

3/ - *fiabilité/respect des délais : => on peut imaginer répartition flux entre CDG Express et RER qui diminuant / lissant flux doit permettre => de fiabiliser temps de parcours. => fiabiliser les infrastructures pour RER et CDGEXPRESS (moins sollicité) = moins de panne - maintenance plus régulière => lignes de circulation dédiée : on peut imaginer une fiabilité accrues pour les installations et des opérations maintenance.*

Registre électronique - Observation N° 291 – Anonyme :

Anonyme - A ce stade, ce projet semble cibler seulement le potentiel touristique appelé à utiliser le CDG Express alors que les salariés aéroportuaires en seront exclus, notamment en raison du coût très élevé du billet fixé aujourd'hui à 24 euros. Par ailleurs la connexion avec la Gare du Nord aurait été plus pratique (arrivée Eurostar, RER B en prolongement vers Orly).

Registre électronique - Observation N° 326 – Anonyme :

Anonyme - 3 lignes de trains pour aller à Roissy. Ridicule.

Autant remettre des RER B directs pour Roissy.

Registre électronique - Observations N° 327 – Marc Moulin :

Marc Moulin - Je souhaite apporter deux réflexions à ce projet. Premièrement au-delà de l'intérêt faible à partir de la Gare de l'Est, pourquoi faire arriver cette nouvelle ligne dans la gare RER ou TGV de Roissy même réaménagée, qui se situe bien loin des terminaux aériens ? Le temps de sortir de la gare par les multiples escalators, quand ils fonctionnent, d'emprunter les tapis roulants il faut au moins 30 minutes pour arriver à l'aérogare 2. Et encore à ce stade nous n'arrivons qu'à deux satellites. Les autres satellites du terminal 2 sont encore loin!! Le temps de parcours est sérieusement allongé. Et quid du terminal 1 ? CDG VAL, encore une correspondance ? Qui a déjà pris le CDGVAL depuis la gare TGV avec des valises ? Ça s'appelle un parcours du combattant. On se fait avoir une fois, pas deux. Est-ce que le taxi vous dépose à la gare TGV en venant de Paris ? Non il vous dépose à votre terminal. Faisons de même avec le CDG Express puisque c'est une ligne nouvelle. Mais il est vrai que Roissy n'a jamais été conçu pour être desservi par les transports collectifs c'est un projet des années 60 ou la bagnole était reine, elle l'est toujours d'ailleurs. Je rappelle d'ailleurs que le Roissy rail de 1976 a été un échec et que les trains d'alors effectuaient le parcours Paris- Roissy en 19 minutes !! Deuxième réflexion qui concerne également les usagers du RER : à la mise en service du CDG express il y aura au minimum 56 trains par heure entre la plaine stade de France et Aulnay ! 40 RER + 8 CDG + 8 TER Picardie soit 1 à la minute. Comment va t- on organiser la circulation en cas de problème (ce qui ne manquera pas d'arriver) qui sera prioritaire puisque là temps de parcours du CDG est " garanti" à 20 minutes ? Et les soirs de match au SDF avec 50000 spectateurs qui arrivent par le RER B ? Concentrer à ce point les transports est un non-sens. Modestement je suis favorable à ce projet mais il a peu de chance d'être efficace et approprié dans sa mouture actuelle. Dommage.

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Ces éléments font l'objet de commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

- Concernant les tarifs des billets et la gamme tarifaire au thème 5 (observations 62, 291)
- Concernant les gains de temps au thème 3 (observation 62)
- Concernant la gare de l'Est et la gare du Nord au thème 1.A (observations 62, 291, 327)
- Concernant les accès aux terminaux au thème 1.C (observation 327)
- Concernant le RER B au thème 3 (observations 326, 327)
- Concernant la complémentarité avec les lignes 17 et le RER B au thème 3 (observation 326).

Avis de la commission d'enquête

Sans objet



THEME 3 : Le RER B et les lignes K et 17

Même si les modifications proposées au dossier ne concernent ni le tracé, ni les emprises, ni les fonctionnalités du projet, néanmoins la commission a jugé nécessaire de transmettre au Maître d'ouvrage les observations reçues concernant les lignes franciliennes impactées par le CDG Express.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations :

Nous aborderons les différents points soulevés par le public, que le Maître d'ouvrage voudra expliciter, durant cette enquête publique qui a reçu 80% d'observations sur ce thème à savoir :

- 1 – Y a –t-il complémentarité du CDG Express avec les lignes 17 (future) et du RER B dans la desserte de l'aéroport CDG si oui dans quelle proportion ?
- 2 – Y a –t-il concurrence avec la future ligne 17 ?
- 3 – Le gain de 10 minutes par rapport au parcours du RER B vaut-il la dépense du CDG Express ?
- 4 – Les accès multimodaux entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta sont peut décrits dans le dossier. Pouvez les préciser ?
- 5 – Pouvez-vous justifier de la pertinence du choix de la gare de l'Est plutôt que la

gare du Nord, ce qui éviterait les désagréments des travaux de la « virgule » et minimiserait le financement général ?

6 – Quel est l'engagement de la SNCF et/ou du STIF pour conserver, voire améliorer, le trafic du RER B, de la ligne K et du TER avec le passage du CDG Express sur des voies dédiées servant déjà de délestage au RER B en cas de perturbation ?

7 – Est-il prévu une restructuration et une rénovation des infrastructures et du matériel du RER B et K ?

8 – Est-il prévu un tunnel Chatelet supplémentaire et/ou un doublement des voies entre Chatelet et Gare du Nord. ?

9 – Pourquoi le bouclage de la ligne RER B n'a pas été étudié dans ce dossier ?

10 – Impacts sonores supplémentaires, quelles sont les mesures réellement prises sur tout le parcours du CDG Express. ?

11 – La consommation excessive de l'espace agricole pourrait-elle être réduite avec un ballast commun avec le TGV ?

12 - Une sécurisation des quais, et une régulation de tous les trains sans gêne pour le RER B, ont-elles été prévues à terme ?

Par contre, bon nombre d'observations sont positives et demandent que soit réalisée cette liaison rapide afin que les touristes ne soient plus confrontés à un transport de masse, qui engendre un mécontentement aussi bien des voyageurs pendulaires, par l'encombrement des valises, que des touristes pour manque de place pour les bagages encombrants, et demandent néanmoins pour certains une possibilité d'usage pour les employés de la plateforme aéroportuaire.

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Complémentarité avec les lignes 17 et RER B du réseau de transport public

Si les projets de ligne 17 et de CDG Express visent à répondre aux besoins de mobilité, ils sont complémentaires et n'ont pas la même vocation. Le «CDG Express» est une desserte directe pour les voyageurs aériens quand la ligne 17 et le RER B s'adressent prioritairement aux voyageurs du quotidien.

La ligne 17 vise tout particulièrement à répondre aux besoins de mobilité qui s'accroissent le long de l'axe Pleyel-Roissy (le Bourget, triangle de Gonesse, Parc des expositions) du fait du développement économique de la zone du Grand Roissy.

Le RER B + rénové, dont la mise en service a eu lieu au mois de septembre 2013, permet quant à lui d'améliorer la desserte des territoires dans le cadre des trajets du quotidien. Il ne saurait se substituer à un projet de liaison express entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le RER B n'est pas non plus adapté pour

les voyageurs ayant des bagages, notamment aux heures de pointe. Le RER B au départ de la gare du Nord relie l'aéroport en plus de 35 minutes environ avec les trains omnibus aux heures de pointe et en 30 minutes environ, en heures creuses, avec les trains directs. On peut noter à ce propos que, dans le cadre du projet RER B +, le STIF a décidé de supprimer les trains directs Aéroport aux heures de pointe et d'exploiter le RER B comme un métro, afin d'améliorer la capacité et la régularité du RER au bénéfice de la desserte du quotidien.

De fait, les études de trafic du CDG Express prennent en compte l'existence de ces deux lignes à l'horizon 2024. Elles montrent que l'impact de la ligne 17 est seulement de l'ordre de -12 % en 2024 sur le trafic de CDG Express, justifiant tout à fait la complémentarité des deux lignes. Les études ont permis d'estimer les trafics passagers lors de la mise en service entre 6 et 7 millions par an, puis 7 à 8 millions en 2030 et plus de 9 millions en 2050. Environ 35 % des trafics prévisionnel de CDG Express provient du RER B. Ces résultats sont cohérents avec les études de trafic présentées dans le dossier d'enquête préalable à l'utilité publique de la ligne 17. Ainsi, les études de trafics et l'évaluation socio-économique présentées en pièce F du dossier d'enquête publique justifient la complémentarité de l'ensemble de ces infrastructures, ce qu'a confirmé l'avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) suite à une contre-expertise indépendante.

Au global, la ligne 17 en 2024 et la ligne du RER B s'adressent en priorité aux voyageurs du quotidien et ne sont pas particulièrement adaptées aux besoins des voyageurs aériens : desserte directe, emplacements pour les bagages, informations multilingues ... Ces trois lignes apparaissent donc comme complémentaires.

En tout état de cause, compte tenu de son plan de financement, le projet ne vient ni amputer ni affecter les financements publics dévolus au Grand Paris Express notamment à la ligne 17 et plus généralement au système de transport collectif en Île-de-France. Sa réalisation ne réduit aucunement les capacités d'investissement des collectivités publiques.

Q3 – Gains de temps par rapport au coût du projet

Pour un coût d'infrastructure de 1,4 milliards d'euros, CDG Express permettra de relier Paris à l'aéroport Paris-CDG en 20 minutes. En cela, il se distingue des autres modes d'accès à l'aéroport, en particulier du mode routier, dont le temps de parcours peut aller jusqu'à 1h30 en cas de saturation. Avec son cadencement de 15 minutes de 5 heures à minuit 365 jours par an, il se distingue également du RER B qui assure le parcours en 30 minutes au mieux pour certains directs en heure creuse et plus de 35 minutes pour les omnibus, à partir de la gare du Nord – soit un gain de 10 à 15 minutes.

Au-delà du strict gain de temps, par la qualité de service qu'il propose, CDG Express permettra de favoriser le train plutôt que la voiture, captant environ 15 % des déplacements actuels depuis et vers l'aéroport. La part modale de la voiture pour

l'accès à l'aéroport passera de 56 % actuellement à 40 % en 2025, réduisant de 6 500 tonnes les émissions de CO2 par an en moyenne (soit 330 000 tonnes évitées sur la période 2025-2070).

Le bilan coût-avantage global est analysé dans l'étude socio-économique jointe au dossier d'enquête publique. Cette analyse qui a reçu un avis favorable du CGI suite à une contre-expertise indépendante, conclut à un bilan positif pour le projet.

Q4 – Q5 – Accès multimodaux gare du Nord, gare de l'Est, gare magenta

Le sujet gare du Nord/gare de l'Est a été abordé dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 1.A.

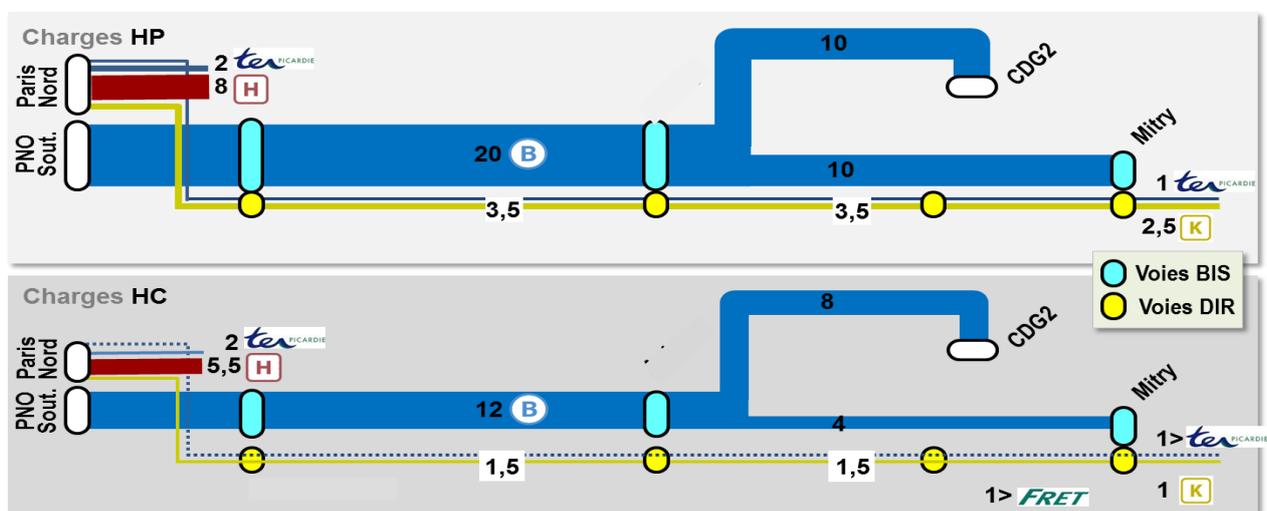
Q6 – Circulation du CDG Express avec le RER B, la ligne K et le TER Paris-Laon

CDG Express va circuler sur les voies du Transilien K et du TER Paris-Laon. Ces circulations existantes sont conciliables avec les trains du CDG Express : 4 trains par heure en 2017 en tenant compte du renforcement prévu de la desserte Paris Crépy, 8 avec CDG Express en 2024, contre 20 trains par heure par exemple sur les voies du RER B. CDG Express étant sans arrêt, il ne perturbera pas les autres circulations et il n'empêche pas leur développement éventuel.

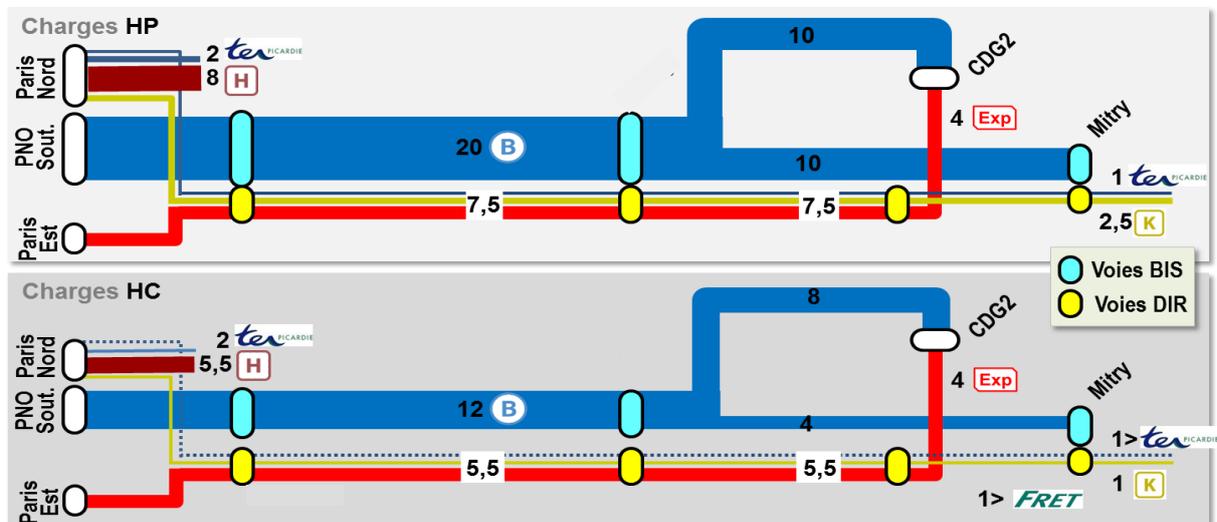
A noter que les travaux réalisés par CDG Express vont profiter aux Transiliens et TER : le relèvement de la vitesse de pointe de 120 à 140 km/h entre la Plaine et Aulnay-sous-Bois bénéficiera à toutes les circulations.

S'agissant des circulations du RER B, en situation normale, elles sont indépendantes des CDG Express. Les RER circulent sur des voies dédiées non partagées avec les CDG Express, les TER Laon, les Transiliens ligne K et les trains de Fret. En situation normale, CDG Express n'a donc pas d'influence sur le RER B.

Les circulations en 2017 en heure de pointe (HP) et en heure creuse (HC) sont représentées sur les schémas ci-dessous :



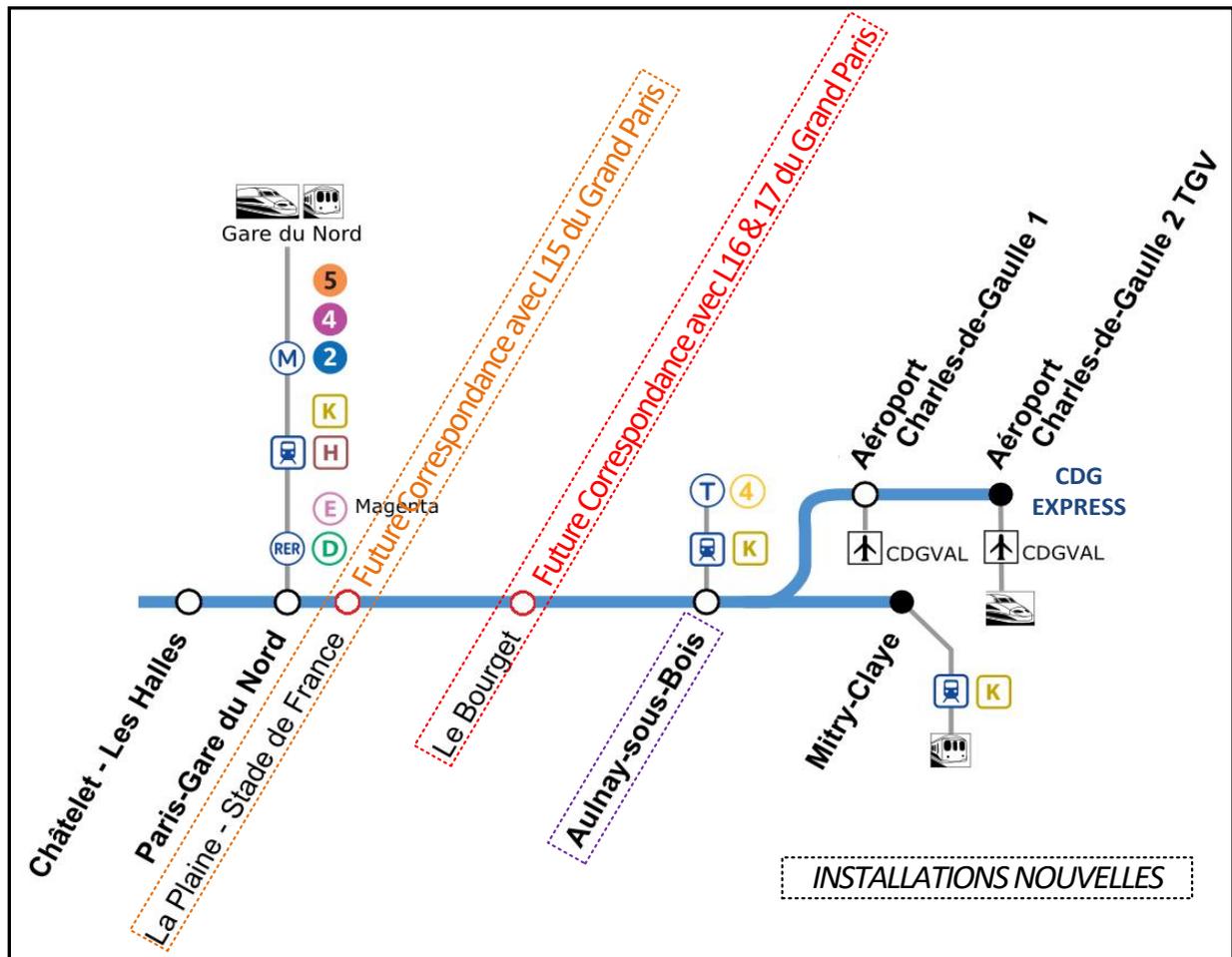
A la mise en service de CDG Express, les circulations projetées en heure de pointe et en heure creuse sont représentées sur les schémas ci-dessous :



En situation fortement perturbée (incident bloquant les voies par exemple), certains trains du RER B sont susceptibles d'utiliser les voies du CDG Express/Transilien. Inversement, en cas de situation fortement perturbée sur les voies du CDG Express, les trains du CDG Express, comme les TER Paris-Laon et les Transiliens K sont également susceptibles d'utiliser les voies du RER B.

Des études ont été engagées pour s'assurer que dans ces situations fortement perturbées, la mise en place des circulations de CDG Express ne viendra pas impacter, sinon marginalement, les circulations sur le RER B. Ces études, menées en étroite concertation avec le STIF et les opérateurs concernés, ont conduit d'ores et déjà à prévoir la réalisation dans le cadre du projet de 125 M€ de travaux pour renforcer la robustesse des circulations du RER B en situation dégradée.

Il s'agit notamment d'augmenter la résilience du RER B aux situations dégradées en particulier par des installations de retournement. Des aiguillages supplémentaires sont aujourd'hui à l'étude, aux gares de La Plaine, Le Bourget (prévus dans le cadre du contrat de plan État-région 2016-2020) et Aulnay-sous-Bois, nœuds de correspondances renforcés à l'horizon de la réalisation du Grand Paris Express.



Par exemple, si les voies du RER B sont inaccessibles entre la Plaine-Stade de France et le Bourget, les installations à l'étude permettront aux RER B de faire demi-tour à la Plaine en venant du sud ; de faire demi-tour au Bourget en venant du Nord avec une correspondance sur le Grand Paris Express tout en continuant de maintenir une dizaine de circulations sur les voies Transilien/CDG. A l'heure actuelle, seul le maintien d'une dizaine de circulations sur les voies Transilien est possible, les autres circulations de part et d'autres du lieu de l'incident devant être supprimées. Demain, grâce aux travaux envisagés, il y aura donc plus de solutions au nord et au sud pour transporter plus de voyageurs tant que l'incident perdure.

De même, en cas de perturbations dans le tunnel gare du Nord/Châtelet, les installations à l'étude permettront de réaliser des demi-tours à La Plaine pour maintenir l'exploitation au Nord depuis la gare du Nord en la complétant à La Plaine, opération impossible aujourd'hui.

Autre exemple, si l'ensemble des voies sont inaccessibles entre la Plaine et le Bourget (cas d'un incendie ou d'un incident caténaire par exemple), les installations à l'étude permettront aux RER B venant du sud de faire demi-tour à la Plaine ; de faire demi-tour au Bourget pour ceux venant du Nord. Ces aménagements

permettront de desservir davantage de gares, de mettre en place des services de substitution, notamment via des correspondances avec le Grand Paris Express ou des services de bus et de maintenir plus de trains en circulation.

Ainsi, les études menées en concertation avec le STIF et les exploitants du RER B et du Transilien se poursuivent. Les premiers résultats montrent une cohérence avec les exigences formulées par le STIF dans sa délibération du 1er juin 2016. A l'issue de ces études, comme précisé dans les commentaires et avis du maître d'ouvrage au thème 1.D, les règles de priorités entre circulations seront définies dans une convention de gestion des situations perturbées établie entre les autorités organisatrices de transport concernées associant les gestionnaires d'infrastructure.

Q7 – Améliorations du RER B et de la ligne K prévues par le STIF

Les investissements du projet RER B Nord+ ont représenté 250 millions d'euros.

En complément, SNCF Réseau, dans sa trajectoire d'investissements, a inscrit 150 millions d'euros d'ici 2020 pour réaliser le programme de renouvellement du réseau sur la partie nord du RER B.

En parallèle de ces investissements, SNCF Réseau travaille avec le STIF et la RATP sur la poursuite du programme de modernisation des infrastructures du RER B visant à améliorer la fluidité des circulations tant en situation normale qu'en situation perturbée. Ce programme est complémentaire et compatible avec CDG Express.

Enfin, le STIF a approuvé le 13 juillet 2016 un schéma directeur du matériel roulant qui prévoit de rénover ou acquérir des nouveaux matériels en remplacement des trains actuels sur toutes les lignes et notamment les RER B et D. Des études sont également en cours sur le déploiement du pilotage automatique qui permettrait de fluidifier, voire d'augmenter, les circulations en amont et dans le tunnel entre Paris-gare du Nord et Châtelet.

Q8 – Doublement du tunnel Châtelet gare du Nord

Concernant le doublement du tunnel Châtelet - gare du Nord, cf. le commentaire et avis technique du maître d'ouvrage au Thème 1.A.

Q9 – Bouclage de la ligne RER B Mitry-Mory-Aéroport

Le bouclage de la ligne du RER B entre CDG2 et Mitry-Mory n'est pas inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Il n'a par ailleurs pas été évoqué lors du débat public du projet en 2003 et de l'enquête publique de 2007.

Le dossier d'enquête publique de 2016 n'a donc pas fait état de ces études qui n'étaient pas mentionnées dans le dossier d'enquête publique de 2007, car le projet n'ayant pas fait l'objet de modifications concernant son tracé, seules les pièces

concernées par les modifications ont été mises à jour.

Q10 – Impacts sonores

Ce point est abordé dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage aux thèmes 6.

Q11 – Optimisation de la consommation d'espace agricole le long de la LGV

L'optimisation de la consommation d'espaces agricole est abordée dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 8.A.

Q12 – Sécurisation des quais

Ce point est abordé dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 1.C.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte des explications données. Le CDG Express est un élément incontestable dans la politique d'aménagement et de déplacement en Région Parisienne au même titre que les lignes existantes. Ceci est en corrélation avec le SDRIF et le PDUIF.

Pour la commission cette complémentarité doit être respectée.



THEME 4 : Montage juridique et financier

Environ 60% des observations abordent le thème du montage juridique et financier. Toutefois, la plupart des avis portent sur le montage financier, à savoir le financement des investissements et la rentabilité en phase d'exploitation.

Il faut noter, également, que sont visés, à l'appui des arguments développés et en complément du dossier soumis à enquête publique, l'Avis du S.T.I.F. Du 1er juin 2016, le Rapport de la Cour des Comptes de Février 2016, l'Avis de l'ARAFER de Février 2016, la jurisprudence du Conseil d'Etat LGV Poitiers Limoges du 15 avril 2016.

A – Montage juridique

A-1- Ratification de l'Ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016

Selon l'article 38 de la Constitution, « ... les ordonnances deviennent caduques si le projet de loi de ratification n'est pas déposé devant le Parlement avant la date fixée par la loi d'habilitation... ».

Par ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016, le Gouvernement a défini les modalités juridiques de réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Les observations

Seules deux observations portent sur la ratification de l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016.

Registre électronique – observation 475 – pièce jointe 31 – F. Sureau

« Un projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle vient d'être présenté au conseil des ministres du 6 juillet 2016. L'article 1er de ce projet de loi vise à ratifier l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 qui confie, dans le cadre d'un contrat de concession de travaux, la mission de conception, financement, réalisation et exploitation de l'infrastructure ferroviaire du CDG Express à une société, filiale de l'établissement public SNCF Réseau et de la société anonyme Aéroport de Paris. Cet article 1er soulève des questions fondamentales sur la légalité et la viabilité financière du projet CDG express qui sont développées dans le fichier joint. »

Registre électronique – observation 477 - Anonyme

« Le projet de loi destiné à ratifier l'ordonnance n° 2016-157 sera-t-il examiné en commission parlementaire ? Les députés et sénateurs seront-ils autorisés à déposer des amendements ? Ces amendements auront-ils pour effet de modifier le projet ? Dans l'affirmative quelle sera la portée des conclusions de la commission d'enquête ? »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

1 - A-t-il été déposé un projet de loi de ratification de l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 ? Eventuellement, à quelle date ?

2 - Le projet de loi de ratification, a-t-il été adopté ? Dans l'affirmative, à quelle date ?

3 - Est-ce que le projet de loi comportait des modifications ? De quelle nature ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Q3 – Ordonnance n°2016-157

La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a habilité le Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle.

L'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, prise en application de la loi précitée, a été publiée au Journal officiel de la République

française le 19 février 2016.

La même loi du 6 août 2015 prévoit qu'un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de cinq mois à compter de la publication de l'ordonnance, soit au plus tard le 19 juillet 2016.

Le projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a été déposé le 6 juillet 2016 à l'Assemblée Nationale par le Gouvernement (n°3926) et est inscrit le 20 septembre 2016 à l'ordre du jour de la commission du développement durable. Ce projet de loi inclut un article de ratification de l'ordonnance. Il inclut également un autre article portant sur le mode de désignation de l'exploitant du service de transport. Il vise à permettre, compte tenu des spécificités du projet, sa désignation selon les mêmes modalités que celles retenues pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express.

Le projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sera, comme tout texte législatif, examiné par les commissions parlementaires compétentes, puis débattu et voté en séance publique, avec un débat sur les éventuels amendements déposés. Lorsque la loi de ratification sera promulguée après le vote du Parlement, l'ordonnance sera ratifiée.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte qu'il a été déposé un projet de loi portant :

- Ratification de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016.
- Des précisions relatives au montage juridique du projet.

A-2- Montage juridique relatif aux infrastructures

Le montage juridique relatif aux infrastructures du CDG Express découle de l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 : une société « détenue majoritairement par SNCF Réseau et ADP » est créée et un contrat de concession lui est attribuée.

La Notice explicative, pièce C1 du dossier soumis à enquête, développe de manière succincte ces données.

Les observations

Registre électronique – observation 468 – pièce jointe n° 29 – M. Breisacher

« .. régularité du contrat de gré à gré Etat-Contractants au regard du Code des marchés publics et du droit européen desdits marchés: un tour de passe-passe ? »

Registre électronique – observation 82 – pièce jointe n°8 – J. Gauthier

« Ce n'est pas le souci de simplifier les choses qui a guidé les rédacteurs de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 puisqu'elle a confié à SNCF Réseau

,SNCF Mobilités et ADP le soin de mener à bien l'entreprise au sein d'une société de projet où chaque partenaire veillera scrupuleusement à conserver son domaine de compétence décourageant l'arrivée de nouveaux membres , appelés à n'être que de simples figurants, bailleurs de fonds. La société de projet qui doit coordonner le triumvirat n'existe pas encore et, à cet égard, l'enquête publique apparaît prématurée puisque les statuts de cette entité juridique demeurent inconnus. »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

En ce qui concerne la nouvelle entité juridique

1 - L'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 mentionne l'éventualité d'un « tiers actionnaire ». la présence de ce « tiers actionnaire » relève-t-elle d'un vœu pieux, d'un souhait ou d'une éventualité réalisable dans un proche avenir ? Dans cette hypothèse, quel type d'actionnaire serait recherché ? Privé, public ?

2 - Quelle sera la répartition du capital entre les différents actionnaires ? Leur apport se fera-t-il en numéraire, en nature ?

3 - Quelle est la nature de cette structure juridique : droit privé ou public ? Quelle sera sa forme juridique ?

En ce qui concerne le contrat de concession attribué

1 - Ce contrat n'est pas soumis aux règles de la concurrence : quelle en est la justification ?

2 - Quelle est la durée de ce contrat ? Est-elle en lien avec les règles d'amortissement applicables à ces investissements ? Si oui, quelle est la durée d'amortissement de telles infrastructures ?

3 - Est-il prévu une rémunération du concédant ? Si oui, comment sera-t-elle déterminée ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

NOUVELLE ENTITE JURIDIQUE

Q1 – Tiers actionnaire

L'ordonnance n° 2016-157 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle prévoit que l'État attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris une concession de travaux ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'ordonnance dispose également qu'une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers. Il est donc possible que d'autres actionnaires que

SNCF-Réseau et Aéroports de Paris entrent au capital de la société. Si tel était le cas, le choix de cet opérateur devra se faire dans le respect du droit notamment celui de la commande publique. Au stade d'avancement du projet, aucune disposition sur la présence d'un tiers actionnaire n'est arrêtée.

Q2 – Répartition du capital

Conformément à l'ordonnance n°2016-157, la société de projet sera majoritairement détenue par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, qui pourront détenir une part égale de capital. Les apports au capital seront en numéraire. Au stade d'avancement du projet, aucune disposition sur la répartition du capital n'est arrêtée.

Q3 – Nature et forme de la société de projet

La société de projet sera une société de droit privé. Si son statut (société anonyme, société par actions simplifiée ...) n'a pas encore été arrêté, il est prévu, conformément à l'ordonnance du 18 février 2016 précitée, qu'un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint, désignés par arrêté du ministre chargé des transports, siègent au sein de l'organe délibérant de la société de projet, avec voix consultative.

Par ailleurs, la société de projet, en tant qu'entité adjudicatrice, sera soumise au droit de la commande publique et notamment aux obligations de publicité et de mise en concurrence pour la conclusion de ses marchés, que ce soit des marchés de fournitures, de services ou de travaux.

CONTRAT DE CONCESSION

Q1 – Attribution sans concurrence du contrat de concession

L'article L.2111-3 du code des transports, dans sa version issue de l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 (en cours de ratification), dispose que : « L'État attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris (...) une concession de travaux (...) ». C'est donc une disposition à valeur législative qui prévoit l'attribution directe de la concession de travaux ayant pour objet la réalisation de l'infrastructure du CDG Express.

Cette disposition est conforme au droit de l'Union européenne, en particulier à la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2011 sur l'attribution de contrats de concession. En effet, le b) du paragraphe 4 de l'article 31 de la directive 2014/23 prévoit que : « Par dérogation au paragraphe 1, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ne sont pas tenus de publier un avis de concession lorsque les travaux ou services ne peuvent être fournis que par un opérateur économique particulier pour l'une des raisons suivantes : (...) b) l'absence de concurrence pour des raisons techniques ». L'attribution directe de ce contrat de

concession de travaux à SNCF Réseau et Aéroports de Paris, via la filiale commune susmentionnée, apparaît justifiée par le fait que ces opérateurs sont les seuls en mesure de réaliser ce projet pour des raisons techniques. Cette analyse a été retenue également par la Commission européenne.

Q2 – Durée du contrat

L'ordonnance n°2016-157 prévoit que le contrat de concession de travaux conclu entre l'État et la société de projet précise sa durée en fonction du montant et de la durée normale d'amortissement des investissements demandés à la société.

Au stade d'avancement du projet, la durée du contrat n'est pas déterminée. Toutefois, compte tenu de la nature des investissements et de leur montant (1,4 Md€), il est vraisemblable que pour amortir ces investissements la durée du contrat soit d'environ 50 ans.

Q3 – Rémunération du concessionnaire vers le concédant

Au stade d'avancement du projet, il n'est pas envisagé de rémunération du concessionnaire vers le concédant. Toutefois des mécanismes de retour à bonne fortune au bénéfice du concédant seront prévus comme usuellement dans les contrats de concession.

Avis de la commission d'enquête

Par l'ensemble des questions posées, la commission d'enquête souhaitait obtenir des éléments lui permettant de clarifier ou « dé complexifier » le montage juridique tel que présenté dans le dossier soumis à enquête publique.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, apporte très peu d'éléments et se contente de rappeler « au stade d'avancement du projet, aucune disposition.... n'est arrêtée ». Seuls sont précisés : la nature des apports (en numéraire), la nature de la société (de droit privée) et les faits permettant de justifier une attribution sans concurrence du contrat de concession.

Dans ce contexte, la commission d'enquête ne peut appréhender la faisabilité du montage juridique.

A-3- Montage juridique relatif à l'exploitation du service de transport

Peu d'éléments juridiques concernant l'exploitant (choix, exécution contractuelle du service de transport) sont versés au dossier soumis à enquête publique. Il est juste mentionné que le choix s'opérera « selon le droit en vigueur ».

Les observations

Peu d'observations traitent de ce point, notamment

Registre électronique – observation 475 – pièce jointe 31 – F. Sureau

« Cet article qui s'inscrit bien dans l'objet de l'enquête public en cours soulève une question fondamentale : comment des infrastructures actuellement exploitées par l'établissement public SNCF Réseau pour le trafic de la ligne K, de trains régionaux et de FRET, peuvent-elles être exploitées dans le même temps par une autre société pour le trafic futur de la liaison CDG Express ? »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

En ce qui concerne l'exploitant

1 - Qui sera compétent pour choisir l'exploitant ? L'autorité organisatrice du service de transport de personnes en Ile de France ou une autre autorité ?

2 - L'infrastructure ferroviaire doit être incorporée au réseau ferré national : quelle procédure d'attribution sera choisie, sachant qu'un monopole est attribué à SNCF Mobilités pour l'exploitation des lignes du réseau ferré national ?

3 - Peut-on envisager une mise en concurrence par voie d'appel d'offre ?

4 - Les voies sur lesquelles circulera le CDG Express sont déjà exploitées par SNCF Mobilités liée contractuellement avec le STIF pour l'exploitation des services « Transilien » et avec l'Etat pour l'exploitation des T.E.R.. Existera-t-il un lien contractuel ou une entente entre ces opérateurs pour harmoniser au mieux l'exploitation de ces voies ?

En ce qui concerne le contrat conclu

1 - Quel type de contrat sera conclu : concession ou service ?

2 - Quelle sera la durée de ce contrat, sachant qu'il est prévu que l'exploitant devra réaliser des investissements non négligeables ?

3 - Parmi les éléments prédéterminés du contrat figurera-t-il une rémunération du concédant ?

4 - Comment seront déterminés les droits de péage à verser : droits fixes, droits variables en fonction du nombre de passagers, du résultat d'exploitation, du chiffre d'affaires.. ? en fonction de la nature du tracé : existant, nouveau ?

5 - Doit-on analyser le billet comme une redevance ou comme un prix préétabli lors de la passation du contrat ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :**L'EXPLOITANT****Q1 – Autorité organisatrice du CDG Express**

L'article L.2111-3-1 du code des transports, dans sa version issue de l'ordonnance n° 2016-157, prévoit que, par dérogation à la compétence du STIF, « l'État est

l'autorité organisatrice du service » du CDG Express.

L'exploitant du CDG Express sera donc désigné par l'État, en sa qualité d'autorité organisatrice.

Q2 – Q3 – Mode de désignation de l'exploitant

Le projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a été déposé le 6 juillet 2016 à l'Assemblée Nationale par le Gouvernement (n° 3926). Ce projet de loi porte notamment sur le choix de l'exploitant du service de transport. Il vise à permettre, compte tenu des spécificités du projet, sa désignation selon les mêmes modalités que celles retenues pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express, par voie d'appel d'offres.

Q4 – Coordination des autorités organisatrices et gestionnaires d'infrastructures

Observation 475

Sur une partie de son parcours, les voies qu'emprunteront les trains du CDG Express sont déjà utilisées par d'autres trains relevant de diverses autorités organisatrices (AO).

Cette infrastructure est gérée par un seul gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, chargé à ce titre de la répartition des capacités de l'infrastructure et de la gestion opérationnelle des circulations, tant en situation normale qu'en situation perturbée. A cet effet, SNCF Réseau met en œuvre des processus visant à recueillir les besoins de l'ensemble des utilisateurs de chaque ligne et à établir, en concertation avec eux, des grilles de circulation remplissant au maximum ces besoins.

Par ailleurs, comme indiqué au thème 1.D, concernant les règles de priorités en cas de situations perturbées, les études et la concertation vont se poursuivre entre le maître d'ouvrage, SNCF-Réseau, le STIF, la RATP et SNCF Mobilités afin d'établir les scénarios de gestion des circulations les plus efficaces en situation perturbée qui seront mis en œuvre. Une convention de gestion des situations des circulations perturbées sera établie entre les AO concernées.

LE CONTRAT D'EXPLOITATION

Q1 – Nature du contrat d'exploitation

L'État et l'exploitant seront liés par un contrat de service public répondant aux obligations du règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. La nature

éventuellement concessive du contrat n'est pas déterminée à ce stade d'avancement du projet.

Selon la réglementation européenne, l'État, en tant qu'Autorité Organisatrice, précisera dans le contrat avec l'exploitant :

- les obligations de service public que l'exploitant devra remplir ;
- les règles d'encadrement des tarifs ;
- les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'État ou partagées entre eux.

Q2 – Durée du contrat

Au stade d'avancement du projet, la durée du contrat n'est pas arrêtée. Celle-ci devra respecter le règlement n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Celui-ci limite la durée des contrats de service public à 15 ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ; la durée pouvant être allongée à 22,5 ans, voire au-delà pour tenir compte des conditions d'amortissement des actifs.

Q3 – Rémunération de l'exploitant vers l'État

Au stade d'avancement du projet, il n'est pas envisagé de rémunération de l'exploitant vers l'État. Toutefois des mécanismes de retour à bonne fortune au bénéfice de l'État seront prévus.

Q4 – Versements pour utilisation de l'infrastructure

L'exploitant ferroviaire s'acquittera de versements pour usage de l'infrastructure à compter de la mise en service du CDG Express (2023) au titre de l'utilisation des voies nouvelles comme des voies existantes qu'il empruntera.

Au stade d'avancement du projet, les montants et modalités précises des péages ne sont pas définies. En tout état de cause, ces péages devront respecter la directive 2012/34 du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen.

Q5 – Notion de redevance

Ce point est traité dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 5.

Avis de la commission d'enquête

Sur le fondement de l'Ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016, en cours de ratification, et du projet de loi n°3926 enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 6 juillet 2016, le maître de l'ouvrage apporte des précisions quant à l'autorité organisatrice du CDG Express (l'Etat) et le mode de désignation de l'exploitant (mise en concurrence par voie d'appel d'offre).

En ce qui concerne la coordination des autorités organisatrices et gestionnaires d'infrastructures, le maître d'ouvrage se contente d'affirmer qu'« une convention de gestion des situations des circulations perturbées sera établie entre les autorités organisatrices concernées ».

A ce titre, l'ARAFER, dans son avis n°2016-010 rendu le 2 février 2016, souligne l'importance de ce point en ces termes :

« Selon le document de présentation générale du projet fourni par le Gouvernement, les infrastructures qui seront partagées avec les services de transport de voyageurs et de fret existants doivent permettre l'insertion de quatre trains par heure pour la liaison Paris-Charles-de-Gaulle Express. Cependant, les études d'exploitation sont encore en cours.

Dans la mesure où la visibilité sur la disponibilité des sillons s'avère structurante pour la réussite de ce projet, et alors qu'il n'est pas possible de garantir la réservation de capacités en dehors d'un accord-cadre, l'Autorité souligne l'importance de clarifier préalablement ces questions. »

A l'égard du contrat d'exploitation, le maître d'ouvrage considère qu'« à ce stade d'avancement du projet », il n'est pas en mesure de répondre aux questions de la commission d'enquête.

La commission d'enquête prend acte de ces réponses lacunaires et attire, dans la continuité de l'avis rendu par l'ARAFER, l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de clarifier, au préalable, les grilles de circulation sur les voies qui seront dédiées au CDG Express.

B – Montage financier

B-1- Coût du projet

Les observations

La pièce « appréciation sommaire des dépenses » apparaît très incomplète pour le public.

Le coût du projet est un argument souvent avancé pour émettre une réserve sur le projet. Celui-ci apparaît trop élevé, disproportionné par rapport au nombre de voyageurs potentiels.

Le coût est un argument mis à la disposition du public par le site internet

« stopcdgexpress.org » et souvent repris.

On peut relever les observations suivantes.

Registre électronique – observation 9 - Anonyme

Ce prix est une honte vu le peu de choses nouvelles incluses dans le projet (matériel roulant - faible longueur de voies dédiées). De quoi creuser le déficit de la SNCF.

Registre électronique – observation 431 – Mme Margate

« *Le montage financier est incomplet : ...*

- quelle est l'évaluation du coût des dévoiements de réseaux de gaz nécessaires pour le passage en terrier au niveau de Mitry-Mory ?

- Le cout de l'atelier de maintenance n'est pas comptabilisé, alors qu'il est indispensable au fonctionnement..... »

Registre électronique – observation 163 – pièce jointe n°12 – V.G.N.E.

« *REMARQUE N°5 : le coût prévisionnel – sur des bases 2014 ? ce qui est étrange – est déjà très important et il est, à l'évidence sous-estimé pour des raisons multiples. Au final, on pourra multiplier par 3 ou 4 cette évaluation ? Soit, au bas mot 5 mds d'euros.. »*

Registre électronique – observation 313 – pièce jointe n°21- Conseil départemental 77

« *Avec un coût d'investissement réévalué à 1,4 milliard d'euros, particulièrement élevé... »*

Registre électronique – observation 684 – pièce jointe n°54 – E. Ehlers

«*La traversée des terrains des anciens gazomètres de CAP18 présente des risques importants, à savoir pollution des sols, déconstruction de vestiges des anciennes installations, qui risquent de renchérir considérablement le coût du projet. Il convient dans tous les cas d'anticiper les conditions de financement de ce risque avant tout lancement du projet, et de préciser qui prend ce risque à sa charge et dans quelles limites. Il importe que ce risque soit assumé par des investisseurs privés »*

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

1 - Pouvez-vous détailler le montant des investissements dans un tableau comparatif avec ceux de 2007 ?

2 - Pouvez-vous justifier les évolutions par poste de dépenses ?

3 - En ce qui concerne les sols pollués, qui prendra en charge le coût de la dépollution ?

4 - La dépense relative au site de maintenance est évaluée de manière large et sans situer le site, pouvez-vous apporter des précisions en localisant le site ?

- 4 - Existe-t-il des voies de garage pour stocker les rames ? Pour quel coût ? Ou est ce compris avec le site de maintenance ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 – Montant des investissements

Observations 9, 163, 313, 431

Le dossier d'enquête de 2007 présente un coût du projet de 600 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de 2006. Les estimations des coûts d'investissement de l'infrastructure ont été actualisées dans le dossier d'enquête publique de 2016 (pièce C2). Les principaux écarts entre ces deux dossiers sont également repris dans la pièce C2 et détaillés ci-dessous.

Les surcoûts du projet

Le surcoût lié à l'inflation est calculé entre 2006 et 2014 sur la base de l'évolution de l'indice TP01 publié par l'INSEE :

TP01 jan-2006 = 544,6

TP01 jan-2014 = 705,6

Soit 600 millions d'€ x (705,6/544,6) = 777,4 millions d'€, ce qui représente une inflation de 177,4 M€, arrondie à 180 millions d'€ dans le dossier d'enquête publique.

Par ailleurs, les autres postes de surcoût sont synthétisés ci-dessous :

Prise en compte des évolutions de normes, règlement et dispositions en vigueur : - Évolutions des normes de sécurité européennes, en particulier les normes de largeur d'entrevoie : 40 M€, - les surcoûts des substitutions routières, conséquences des travaux sur le réseau exploité sont désormais à la charge du maître d'ouvrage : 50 M€, - évolutions des normes de gestions des terres excavées notamment les matériaux gypseux : 55 M€	145 M€
Performance du CDG Express : - amélioration des accès à la gare de l'Est : 42 M€, - relèvement de vitesse La Plaine Aulnay-sous-Bois : 26 M€, - gestion des trains d'entretien de l'infrastructure : 5 M€.	73 M€
Stabilité de la performance du RER B et de la ligne K par l'adaptation des plans de voies de La Plaine du Bourget et d'Aulnay-sous-Bois en cours d'étude, en concertation avec le STIF	125 M€
Provision pour couvrir des surcoûts et aléas non identifiés : - principalement reconstitution des tiroirs d'arrière gare CDG2 (44M€) et insertion architecturale et acoustique des ouvrages de La Chapelle(25M€), - aléas : 81M€	150 M€
Coûts de renforcement et de renouvellement anticipé de certains ouvrages : - modification des postes d'aiguillages (112 M€) - régénération d'ouvrage d'art (25 M€).	137 M€

A noter que le coût de dévoiement des réseaux est inclus dans le coût du projet.

Q3 – Prise en charge du traitement des sols pollués

Observation 684

Les dépenses de traitement de sols pollués seront prises en charge par le maître d'ouvrage, conformément à la réglementation en vigueur. Il s'agit essentiellement de la mise en décharge de matériaux gypseux et du traitement des terres polluées du site CAP 18, dont les coûts sont intégrés dans le coût du projet.

Q4 – Q5 – Estimation du coût et localisation de l'éventuel atelier de maintenance et de remisage

Observation 431

Il appartiendra à l'exploitant ferroviaire de choisir et de financer les moyens de maintenance et de stockage des rames adaptés au service CDG Express. Le dossier d'enquête publique précise par ailleurs un coût pour l'atelier de maintenance/stockage d'un montant de 125 millions d'euros. Ce montant correspond donc à une provision pour l'éventuel atelier et le stockage des rames.

Ce sujet fait également l'objet de commentaires et avis technique du maître d'ouvrage au thème 1.F.

Avis de la commission d'enquête

Le projet tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique porte tant sur les infrastructures (réalisation, financement, gestion) que sur l'exploitation.

Le coût global du projet est, selon l'appréciation sommaire des dépenses incluse dans le dossier d'enquête publique, de

1 410 millions d'euros en investissement d'infrastructure

284,3 millions d'euros en investissement pour l'exploitation

soit un coût global du projet de 1 694,3 millions d'euros.

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire mais remarque que celles-ci n'apportent aucun élément nouveau et ne font que reprendre les éléments d'évolution mentionnés dans le dossier.

D'autre part, la commission d'enquête considère qu'il est, pour elle, difficile d'apprécier le bien fondé des dépenses.

B-2- Financement du projet

Les observations

La grande majorité des observations affectées à l'occurrence « Montage juridique et financier » abordent le montage financier.

Celui-ci apparaît « opaque », « le financement proposé n'est pas clair ».

D'autre part, le caractère public ou privé des fonds qui permettront le financement du projet suscite des interrogations, des critiques s'il est public.

Enfin, l'établissement d'une taxe qui serait allouée au projet est vivement contesté : il démontre la non viabilité du projet de manière autonome et "il serait contre-productif".

Registre électronique – observation 591 – pièce jointe n° 39- I.A.T.A.

« .. pour s'assurer que les bienfaits économiques apportés par les secteurs : aérien, tourisme et voyage mentionnés ci-dessus pour l'économie de la Région et sa population se concrétisent, mais également pour respecter les conventions internationales, nous vous demandons explicitement de ne pas imposer une nouvelle taxe ou redevance sur les billets d'avions pour financer le projet CDG Express... »

Registre électronique – observation 683 – pièce jointe n°53 – Easy Jet

« Une taxe éventuelle pour CDG Express repose sur une multitude de variables volatiles qui donneront lieu très probablement à des augmentations fiscales successives. En effet, en cas de pertes ou déficits de revenus qui ne peuvent être anticipés aujourd'hui, ce sont les passagers aériens qui devront supporter ces augmentations ...(sous estimation des coûts du projet, trafic plus faible que prévu, cannibalisation de trafic par le RER B et les lignes 15/17 du Projet Grand Paris Express, variations du taux de l'actualisation des compagnies aériennes, effets inflationnistes).. »

Registre électronique – observation 684 – pièce jointe n°54 – E. Ehlers

« une telle taxe handicaperait l'activité de "hub" de CDG, et s'opposerait ainsi à l'attractivité économique de la plate-forme intercontinentale de la France, ce qui serait contre-productif. Une telle taxe ne doit pas servir à compenser les faiblesses du projet... »

Registre électronique – observation 700 – pièce jointe n° 61 – B.A.R. France

« Quant au financement du projet via la perception d'une taxe perçue sur tous les billets d'avion, tout en étant contraire aux règles de l'OACI, elle serait contreproductive en augmentant le prix des billets d'avion pour tous les passagers, y compris ceux qui n'utiliseraient pas ce transport. .. »

Registre Villeparisis – observation 7 – Mme le Maire de Mitry-Mory

« ...la viabilité du montage financier est sérieusement mise en cause...le montage financier présente toujours à ce stade de nombreux points d'incertitude... »

Courrier 17 – Patrick Braouezec pour E.P.T. Plaine Commune

« la nouvelle gouvernance du CDG Express soumise à enquête publique indique qu'un engagement en termes d'argent public est incontournable tant pour le fonctionnement que pour l'investissement...Plaine Commune demande donc que soit clairement précisé le montant des fonds publics nécessaires pour financer les coûts de fonctionnement et l'investissement du CDG Express.. »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

En phase d'investissement

- 1 - Comment seront financés les investissements ? Quelle est la part financée par des fonds propres et celle financée par l'emprunt ?
- 2 - Y aura-t-il des financements publics ? Des subventions publiques ?
- 3 - Dans l'hypothèse d'un financement privé réalisé par le biais d'emprunts, y aura-t-il une garantie de l'Etat ?
- 4 - Est ce que le projet est éligible au plan d'aide à l'investissement dit Juncker ? Si oui, dans quelle proportion ?

En phase d'exploitation

- 1 - L'exploitant disposera comme ressources de la vente des billets. Dans l'hypothèse d'un déficit d'exploitation, quelles modalités de gestion sont prévues ?
- 2 - La société gérant les infrastructures disposera quant à elle des droits de péage et, éventuellement, pour équilibrer ses comptes, de l'allocation d'une taxe.
Qui déterminera la nécessité de créer une taxe ?
Quelles seront les modalités de détermination de la taxe ?
Qui percevra cette taxe ?
A qui sera –t-elle allouée ?
- 3 - Est ce que cette taxe ne peut pas être assimilée à une aide de l'Etat ?
- 5 - Pour se conformer aux recommandations du Rapport Le Roux sur la compétitivité du transport aérien, il est prévu de compenser cette éventuelle création de taxe par la réduction d'une autre taxe. Quelle serait-elle ? et dans quelle proportion ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

PHASE D'INVESTISSEMENT

Q1 – Part des fonds propres et des emprunts

Les investissements seront financés par la société de projet, tel que prévu par

l'ordonnance n°2016-157. Le plan de financement de la société de projet est en cours d'étude et la répartition entre fonds propres et emprunts n'a pas encore été arrêtée.

Q2 – Financement public

Courrier 17

Le financement du projet repose principalement sur les recettes de la billetterie, à partir desquelles l'exploitant ferroviaire versera des péages à la société de projet. Les résultats de la modélisation financière indiquent que les ressources financières tirées de la billetterie pourraient ne pas être suffisantes pour assurer la viabilité économique et financière du projet. C'est pourquoi il est envisagé d'affecter au projet le produit d'une taxe dédiée prélevée sur les voyageurs aériens hors correspondance de l'aéroport Paris-CDG qui seront les bénéficiaires directs ou indirects de la liaison.

Il n'est pas prévu de subventions publiques nationales dans le plan de financement du projet. Toutefois si des subventions européennes sont disponibles au bénéfice du projet, des demandes pourront être formulées.

L'absence de subvention publique garantit l'absence d'impact du projet sur les capacités de financement des autorités publiques pour améliorer le réseau francilien existant.

Q3 – Garanties de l'État sur les emprunts

Au stade d'avancement du projet, il n'est pas prévu que l'État apporte des garanties explicites aux emprunts qui seront contractés par la société de projet. Toutefois, comme pour tout contrat de concession, des clauses d'indemnités devront être prévues au bénéfice du concessionnaire en cas de résiliation anticipée du contrat; ces clauses relatives notamment à la résiliation pour intérêt général ou la déchéance par exemple seront rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables aux contrats publics.

Q4 – Plan Juncker

Le projet sera soumis à une instruction au titre du plan Juncker, qui pourrait permettre à la société de projet un accès facilité à des emprunts, notamment auprès de la banque européenne d'investissements.

PHASE EXPLOITATION

Q1 – Déficit d'exploitation

Les études réalisées dans le cadre du bilan socio-économique du projet font état de 6,4 à 7,1 M de voyageurs par an pour une hypothèse de tarif de 24€ par passager,

soit un chiffre d'affaires supérieur à 150 M€/an. Ce chiffre d'affaires attendu est à comparer aux coûts d'exploitation de la liaison estimés à 30 M€/an auxquels s'ajoutent les redevances pour utilisation de l'infrastructure. Les chiffres indiqués ne font donc pas apparaître de risque de déficit d'exploitation de la liaison CDG Express. Ces éléments seront confirmés lors de la désignation de l'exploitant ferroviaire. En tout état de cause, des leviers existeront pour rétablir l'équilibre financier du projet, le cas échéant : adaptation de l'offre à la demande, mesures correctrices pour améliorer la qualité du service, évolution de la tarification, ...

Q2 – Q3 – Éventuelle taxe

Observations 7, 39, 683

Il est envisagé d'affecter au projet le produit d'une taxe dédiée prélevée sur les voyageurs aériens de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les passagers en correspondance ne seraient pas soumis à celle-ci. Cette exonération est liée au fait que ces passagers ne seront pas amenés à bénéficier directement ou indirectement de la liaison. Il est rappelé que le bilan socio-économique qui a été présenté dans le dossier d'enquête publique et qui inclut une taxe de l'ordre de 1 € par passager a reçu un avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement.

Le tarif de la taxe sera déterminé avant la signature du contrat de concession au vu des éléments financiers définitifs de celui-ci, s'il est confirmé qu'un complément de recettes est nécessaire pour assurer la couverture des coûts financiers du gestionnaire d'infrastructure, en complément des versements pour utilisation de l'infrastructure de l'exploitant.

Conformément à la Constitution, la taxe devra être inscrite dans une loi de finances qui fera l'objet d'un vote au Parlement. De plus, la taxe étant une aide d'État au sens du droit communautaire, celle-ci n'entrera en vigueur qu'à la condition d'une décision favorable de la Commission européenne au titre du contrôle de la compatibilité des aides d'État.

Au stade d'avancement du projet, si la taxe aéroportuaire était confirmée, il est envisagé que les recettes de celle-ci soient recouvrées par l'administration française auprès des compagnies aériennes concernées puis reversées à la société de projet.

Q4 – Compensation de la taxe

Observations 684, 700

L'éventuelle taxe aéroportuaire devra s'inscrire dans le respect des dispositions prévues par l'article 16 de la loi n°2014-1653 du 29 décembre 2014 relative à la programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019 (et non l'article 19 comme inscrit de manière erronée dans le dossier d'enquête publique). Celui-ci

précise qu'une nouvelle taxe affectée s'accompagne de la suppression d'une ou de plusieurs impositions affectées d'un rendement équivalent. Au stade d'avancement du projet, la suppression d'une imposition affectée d'un montant équivalent n'a pas été déterminée.

L'éventuelle création de la taxe aéroportuaire s'inscrit également dans le cadre des préconisations du rapport sur la compétitivité du transport aérien français de M. Bruno Leroux remis en novembre 2014 au secrétaire d'État aux transports. Le niveau de l'éventuelle taxe sera arrêté de façon à être compatible avec la compétitivité du secteur aérien et cette taxe touchera les passagers hors correspondance de toutes les compagnies aériennes. Le même rapport souligne que le projet CDG Express participe à la compétitivité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des éléments fournis par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, apporte peu de précisions sur les éléments de financement contenus dans le dossier soumis à enquête publique. Il se borne à présenter, de manière hypothétique, les acteurs susceptibles d'y participer et les différentes modalités de financement.

Ainsi, « *le plan de financement de la société de projet est en cours d'étude et la répartition entre fonds propres et emprunts n'a pas encore été arrêtée* », « *il n'est pas prévu de subventions publiques nationales...toutefois, si des subventions européennes sont disponibles.* », « *au stade d'avancement du projet, si la taxe aéroportuaire était confirmée, il est envisagé...* ».

Dans ces circonstances, la commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage ne donne aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagée pour ce projet. Le dossier apparaît comme lacunaire sur ce point.

B-3- Rentabilité du projet

La rentabilité d'un projet peut être appréhendée à un double niveau

Rentabilité financière, rentabilité intrinsèque du projet pour les acteurs économiques impliqués dans le projet

Rentabilité socio-économique, rentabilité appréciée en termes monétaires des différents avantages et inconvénients du projet pour les membres de la collectivité.

Les observations

A l'égard de la rentabilité financière, l'analyse des observations montre que le public est très dubitatif. Pour lui, « la rentabilité est douteuse », « la rentabilité et la fréquentation sont surestimées ». « La rentabilité sera assumée par la puissance

publique ».

L'appréciation socio-économique du projet, quant à elle, se porte sur les éléments suivants : fiabilité et importance du gain de temps, risque de dégradation des conditions d'exploitation des lignes existantes (RER B, lignes K et Paris Laon).

Registre électronique – observation 598 Anonyme

« Le CDG Express ne présente pas de gain pour les usagers, qu'ils soient réguliers ou occasionnels. En effet, les dessertes directes du RER B circulent à la fréquence d'un quart d'heure, pour un temps de parcours de 25 mn jusqu'à Gare du Nord (source RATP).

La fréquence est donc identique au CDG Express, avec un gain de temps théorique de 5 mn, largement négligeable.....

.....le chapitre 5 de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, paragraphe 2.6.2.3 explique que : "un train à l'heure (retard inférieur à 5 minutes) est prioritaire face à un train en retard. Un conflit de deux trains en retard amène à choisir en premier le train de voyageur, puis le train le plus vélocé, et ensuite le train le plus en retard, lors d'un conflit entre trains d'une même mission, il appartient à l'opérateur d'avoir défini préalablement ses choix."

Cela revient implicitement à rendre systématiquement prioritaire le CDG Express au dépens du RER B. Ce dernier serait alors plus fortement impacté en situation perturbée car, sur le tronçon commun aux deux lignes, les voies devront être partagées. »

Registre électronique – observation 678 – pièce jointe n°50 – S. Messiaen

« la durée de 20 minutes du CDG Express entre CDG 2 et Paris sera difficilement respectée. Les trains du CDG Express circuleront d'après le projet à 140km/h, alors que les voies ne permettent pas aujourd'hui de dépasser les 90km/h entre la plaine et gare du Nord et 120km/h entre Aulnay-Sous-Bois et Crépy-en-Valois ».

Registre électronique – observation 684 – pièce jointe n°54 – E. Ehlers

« Le projet n'améliore nullement les conditions de transport des passagers pendulaires ; il risque au contraire d'avoir des impacts négatifs en cas de situation perturbée. L'avis rendu par le STIF est à cet égard éloquent sur les risques que fait peser le projet CDG Express pour l'exploitation des lignes ferroviaires suburbaines, notamment en situation perturbée. ..

il convient de préciser qui doit assumer le risque commercial de CDG Express, et dans quelles limites. Il importe que ce risque soit assumé par des investisseurs privés. »

Registre électronique – observation 687 – pièce jointe n°56- F.N.A.U.T.

« Cependant, SNCF Réseau étant l'un des maitres d'ouvrage de ce projet, on peut

craindre qu'une part de ses ressources financières - et humaines - en Ile-de-France soit consacrée à la construction du CDG Express au détriment de la modernisation indispensable du réseau francilien. ...

C'est en mettant en place les éléments permettant une exploitation financièrement viable du CDG Express que l'appel à la concurrence pour l'exploitation de ce service pourra aboutir. A défaut, cet appel risque d'échouer, comme ce fut le cas en 2011 de l'appel à la concession globale... »

Registre Villeparisis – observation 7 – Mme le Maire de Mitry-Mory

« .. il a été anticipé que les recettes ne couvriront pas la totalité des coûts et que la différence pourrait être couverte par une taxe sur les passagers aériens de l'aéroport.. »

Courrier 17 – Patrick Braouezec pour E.P.T. Plaine Commune

« L'étanchéité de l'exploitation entre les deux lignes (RER B et CDG Express) n'est en effet pas acquise : le dossier d'enquête précise qu'en l'état actuel des voies, cette nouvelle ligne conduit à fragiliser marginalement l'offre de service du RER B en cas de situation perturbée. Considérant que l'objectif de ponctualité de la ligne B n'étant pas atteint en 2015, le CDG Express ajoutera à la complexité de l'exploitation, Plaine Commune demande donc qu'aucune décision ne contribue à fragiliser l'exploitation de la ligne B »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

En ce qui concerne la rentabilité financière

1 - Quels sont les éléments qui permettent de prévoir une rentabilité à court moyen et long terme ?

En ce qui concerne la rentabilité socio-économique,

L'utilisation des voies actuellement dédiées à la ligne K, la ligne Paris Laon, au Fret et au RER B en situation perturbée par le CDG Express va ôter de la souplesse dans la gestion de celles-ci.

1 - Confirmez-vous l'ordre de priorité visé au chapitre 5 de l'étude d'impact incluse dans le dossier soumis à enquête publique et invoqué dans l'observation 598 du registre électronique ?

2 - Pendant une situation perturbée quel est le taux de report :

- des RER B sur les voies DIR,
- des trains ligne K sur les voies BIS,
- des trains Paris Laon sur les voies BIS ?

3 - Quel est le taux de régularité des RER B, Ligne K et des trains Paris Laon ?

4 - Quelles sont les autorités organisatrices du transport pour chacune de ces lignes

et pour le Fret ?

5 - Existe-t-il des contrats Autorité organisatrice des transports et opérateurs de transport portant sur la ponctualité et la modernisation pour chacune des lignes ?

6 - Peut-on obtenir la valorisation de la perte d'un point de régularité de chaque ligne pour chaque opérateur de transport ?

Quelle est la fréquentation en nombre de voyageurs journaliers et annuels pour les lignes RER B, K et Paris Laon ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Rentabilité financière

Observations 684, 687

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête d'utilité publique fait une analyse par acteur du projet, conformément à la réglementation en vigueur. Cette analyse fait état d'une rentabilité financière attendue pour les deux sociétés avec qui l'État passera un contrat : société de projet et exploitant ferroviaire.

A ce stade d'avancement du projet, l'hypothèse retenue est une rentabilité de 8% sur l'ensemble de la période du bilan socio-économique (cf. p70 pièce F) qui tient compte des frais financiers, des provisions pour risques, de la rémunération des fonds propres et du niveau de risque des investissements.

RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Observation 598

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête d'utilité publique a été réalisée conformément à la réglementation en la matière. Cette évaluation a fait l'objet d'une contre-expertise indépendante par le Commissariat Général à l'Investissement qui a donné un avis favorable sans réserve à celle-ci. Elle prend en compte les autres modes de transport (RERB, Ligne 17, taxis, ...) et évalue l'impact sur chacun de ces modes du projet CDG Express.

La rentabilité socio-économique du projet a donc été démontrée, avec une valeur actualisée nette du projet de 1,6 milliard d'euros et un taux de rentabilité interne de 6,4%.

Q1 – Règles de priorité

Observation 598

Le dossier d'étude d'impact présentait à propos des règles de priorité du CDG Express des « mesures envisagées ». Les études se poursuivent en concertation

avec le STIF, et les exploitants du RER B, dans le cadre des exigences formulées par le STIF dans sa délibération du 1er juin 2016.

Le sujet des règles de priorité est abordé dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 1.D.

Q2 – Statistique de report en cas de situation perturbée

Observation 684, courrier 17

Les analyses statistiques menées dans le cadre du projet CDG Express, ont permis de montrer que moins de 2 % des trains du RER B sont détournés sur les voies Transilien/CDG Express, essentiellement entre la Plaine Stade de France et Aulnay-sous-Bois. La solution consistant à détourner les trains du RER B sur les voies Transilien/CDG Express est donc peu utilisée au regard de l'ensemble des circulations du RER B. De plus, cette solution est principalement pertinente aux heures creuses (80 % des trains détournés contre 20% aux heures de pointe) et concerne donc moins les trajets domicile-travail.

Pour 78 % des jours ouvrables, le nombre de trains du RER B détournés est inférieur à 5 sur les 550 trains du RER B qui circulent les jours ouvrables (pour 55% des jours, seul 1 train est détourné). A contrario, pour 22 % des jours ouvrables, le nombre de trains détournés est supérieur à 5 sans excéder 70 trains avec une moyenne de 10.

A ces chiffres, il faut ajouter 5 trains du RER B qui utilisent chaque jour, en moyenne, les voies du Transilien / CDG pour s'assurer d'une utilisation régulière de l'ensemble des aiguillages du tronçon.

Une analyse statistique sur 9 mois en 2014/2015 a également été menée pour identifier la fréquence de passage des trains K et Paris-Laon sur les voies du RER B.

On constate une occurrence très faible :

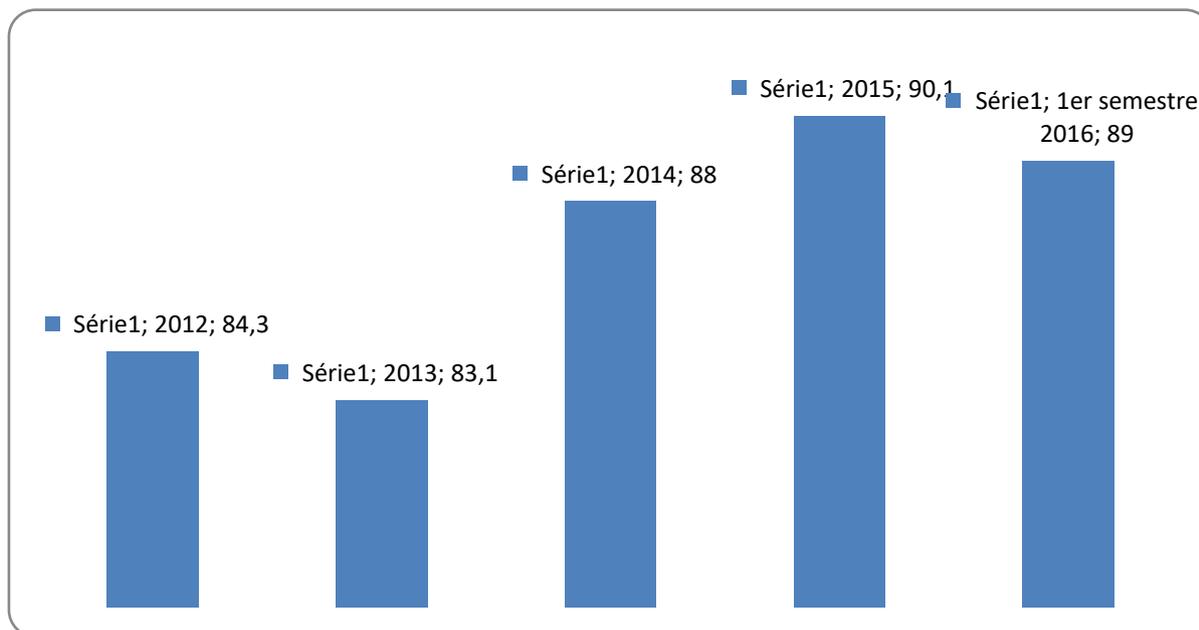
En moyenne seulement 5 détournements de trains isolés par mois (dans les deux sens confondus) ;

Un seul incident majeur sur les 9 mois provoquant le détournement de 13 trains .

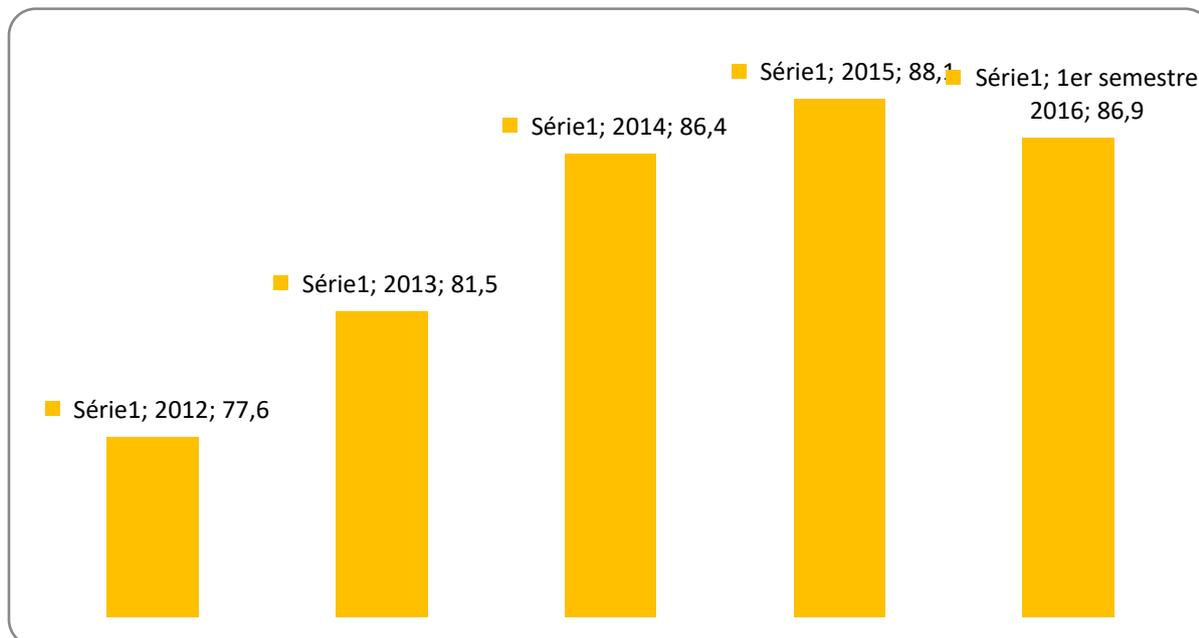
Q3 – Taux de régularité

La ponctualité voyageurs (pourcentage de voyageurs en retard de moins de 5 minutes) en moyenne sur l'ensemble de l'année a été la suivante selon les chiffres publiés par le STIF et SNCF-Mobilités :

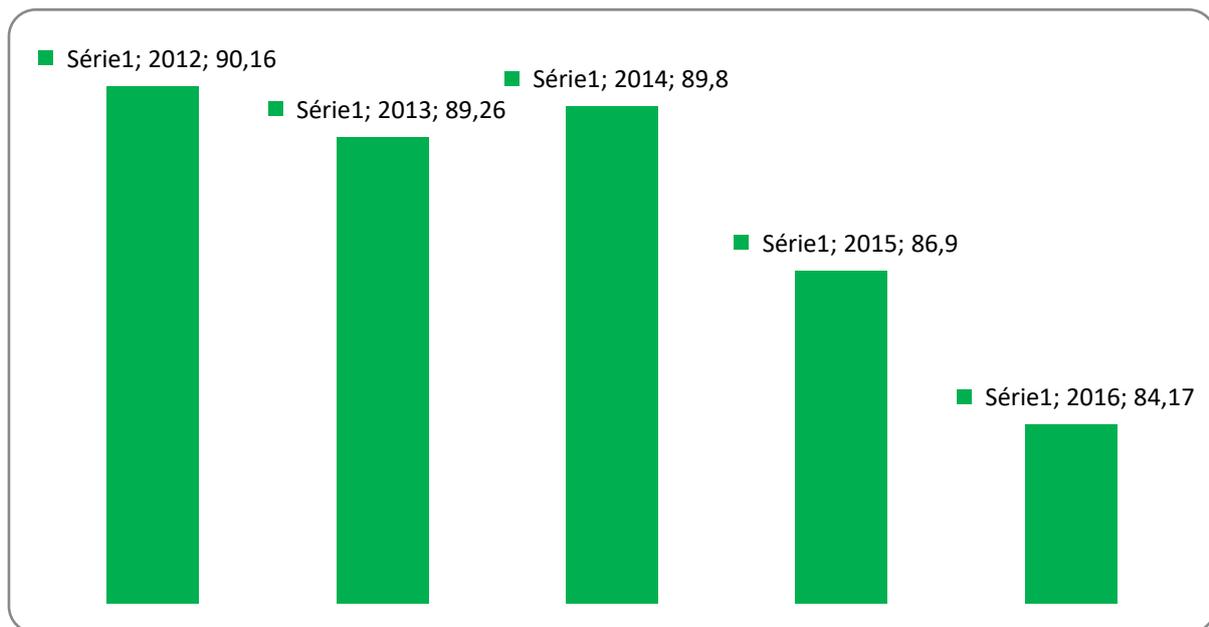
RER B: 90,1% en 2015, en progression depuis la mise en service du RER B Nord+ en septembre 2013. En effet, elle était de 83,1 % en 2013



Transilien ligne K : 88,1% en 2015, également en progression depuis 2012



TER Picardie Paris-Laon : 86,9% en 2015, marquant une perte de ponctualité de 3 % par rapport aux années précédentes



Q4 – Autorités organisatrices des différentes circulations

Les voies qu'emprunteront les trains du CDG Express sont déjà circulées par d'autres trains relevant de diverses autorités organisatrices (AO) :

- la ligne K du Transilien, dont le STIF est l'AO,
- le TER Paris-Laon, dont la région Hauts-de-France est l'AO,
- des trains de marchandises, services librement organisés,
- en situation perturbée, le RER B, dont le STIF est l'AO.

Pour rappel, l'AO du CDG Express est l'État.

Q5 – Contrat sur la ponctualité

Le STIF a passé deux contrats avec Transilien et la RATP. Ces contrats 2016-2019 incluent des objectifs en termes de ponctualité et prévoient des évolutions d'offre et de service.

Par ailleurs, chaque ligne Transilien et RER fait l'objet d'un schéma directeur qui fixe, en particulier, sur la base de scénarios d'offres de transport, les travaux d'adaptation des infrastructures à engager dans un objectif d'amélioration et de modernisation. L'élaboration de ces schémas directeurs associe l'ensemble des partenaires, maîtres d'ouvrage, financeurs et acteurs locaux.

Q6 – Valorisation de la régularité

La régularité a été prise en compte dans l'évaluation socio-économique du projet présentée dans le dossier d'enquête publique. Les gains de fiabilité ont ainsi été quantifiés avec un impact positif sur le projet (559 M€ sur la période d'analyse 2012-2140).

Q7 – Fréquentation des lignes RER B, K et Paris-Laon

En 2015, les données de fréquentation journalière des lignes publiées par SNCF-Mobilités sont les suivantes :

- RER B, 862 500 voy/j
- Ligne K, 11 500 voy/j
- TER Paris-Laon, 6 000 voy/j

La fréquentation journalière de CDG Express à l'ouverture est estimée entre 18 000 et 20 000 voy/j.

Avis de la commission d'enquête

En ce qui concerne la rentabilité financière du projet, la commission d'enquête note que l'hypothèse retenue est de 8%.

En ce qui concerne la rentabilité socio-économique, le maître d'ouvrage met en exergue l'avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement et une Valeur Actualisée Nette socio-économique positive, même après prise en compte d'hypothèses quant à la concurrence avec le RER B et la ligne 17 Nord.

La valorisation de la perte d'un point de régularité de chaque ligne pour chaque opérateur des transports, quant à elle, n'est pas communiquée par le maître d'ouvrage.

Une analyse plus fine des incidences du CDG Express sur le réseau existant montre qu'il s'agit d'une réelle préoccupation tant de la population que de différentes instances :

➤ le Commissariat Général à l'Investissement note que « la contre-expertise a mis en évidence la nécessité, avec ou sans CDG Express, d'une amélioration aussi rapide que possible du RER B, qui serait très utile aux voyageurs quotidiens mais aussi à ceux des passagers aériens qui lui resteront fidèles, soit en raison du temps gagné, soit pour son prix moindre en utilisant leur Pass Navigo »

➤ l'ARAFER précise, dans son Avis du 2 février 2016, « A l'exception des voies dédiées entre Mitry-Mory et la gare de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le projet prévoit d'assurer la liaison en utilisant, sur la section existante, deux voies partagées avec d'autres services ferroviaires (TER Paris-Laon, ligne K Paris-Crépy du Transilien et circulations fret) dans une zone particulièrement dense en trafic .. Selon le document de présentation générale du projet fourni par le Gouvernement,

les infrastructures qui seront partagées avec les services de transport de voyageurs et de fret existants doivent permettre l'insertion de quatre trains par heure pour la liaison Paris Charles de Gaulle Express. Cependant, les études d'exploitation sont encore en cours. Dans la mesure où la visibilité sur la disponibilité des sillons s'avère structurante pour la réussite de ce projet, et alors qu'il n'est pas possible de garantir la réservation de capacités en dehors d'un accord-cadre, l'Autorité souligne l'importance de clarifier préalablement ces questions. Elle rappelle qu'à la demande des parties, elle pourra émettre un avis sur un projet d'accord-cadre en application de l'article L. 2133-3 du code des transports. »

➤ la Cour des Comptes, quant à elle, précise, dans son Rapport annuel 2016, que « si des progrès sensibles ont été accomplis depuis 2010 dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires d'Île de France, la situation, en 2015, laisse persister des insuffisances d'autant plus préoccupantes que les perspectives d'amélioration demeurent aléatoires »

« En matière de ponctualité, aucune des deux lignes n'a atteint depuis 2010 l'objectif contractuel de 94 % de voyageurs arrivés avec moins de cinq minutes de retard à destination, le RER A oscillant entre 81,4 % et 85,6 %, et le RER B passant de 80,1 % en 2010 à 88 % en 2014. Dans la pratique, pour un usager fréquentant quotidiennement une de ces deux lignes aux heures de pointe, il ne se passe guère de semaine sans qu'il n'ait à subir un retard ou une suppression de train... »

En matière de maintenance de matériel, « Le désintéret ainsi manifesté à l'égard de l'entretien du réseau francilien explique le retard considérable qui a été accumulé. Ce n'est qu'à partir de 2011 que les dépenses consacrées à l'investissement et à la maintenance de ce réseau ont commencé à augmenter de façon significative, passant de 538 M€ en 2010 à 810 M€ en 2014. Si une poursuite de l'augmentation est attendue dans les années à venir, il est malheureusement établi qu'on ne peut pas rattraper en quelques années les carences accumulées pendant plus de trois décennies »

« La maintenance du réseau Transilien est, en outre, rendue plus difficile du fait que la plupart des voies qu'il emprunte supportent également un trafic national de voyageurs (TGV, Intercités) et de fret. »

Dans la notice explicative (p.29), l'exploitation en situation perturbée est abordée en ces termes

➤ « En situation normale d'exploitation du RER B, les circulations du CDGX ne génèrent aucune perturbation. A noter qu'en cas d'indisponibilité des voies directes sur lesquelles circulent le CdG Express les offres du RER B, du CDG Express, du TER Paris-Laon et de la ligne K seront adaptées pour partager les voies RER pendant la durée de l'incident. »

➤ « Gérer les situations perturbées que ce soit sur les voies directes ou les voies du RER B en permettant les reports d'une voie sur l'autre et en créant des terminus provisoires. Ces dispositions permettront au RER B de définir les modes

d'exploitation favorisant les correspondances avec le Grand Paris Express et le maintien de l'interconnexion en gare du Nord. »

Ainsi, compte tenu également du nombre important de voyageurs quotidiens transportés par les lignes existantes, la commission d'enquête estime qu'il est nécessaire de consolider la rentabilité socio-économique en garantissant une étanchéité de fonctionnement entre les lignes existantes et le CDG Express et en s'engageant à ce que les circulations du CDG Express ne génèrent aucune perturbation, quelque soient les circonstances, sur les lignes existantes.



THEME 5 : Tarif

Les observations

De nombreuses observations traitent du tarif de la liaison ferroviaire CDG Express. Il s'agit d'un argument repris tant sur le coupon mis à la disposition du public par la commune de Mitry-Mory que par le site internet « StopCDGexpress.org ».

Le prix du billet apparaît prohibitif, dissuasif au regard du prix des autres moyens de transport disponibles jusque Paris depuis l'aéroport, discriminatoire.

Par ailleurs, beaucoup de personnes s'interrogent sur la possibilité d'une grille tarifaire, dégressive en fonction du nombre de billets achetés, d'une formule d'abonnement, d'une possible combinaison avec le Pass Navigo, d'un tarif préférentiel pour les salariés de la plateforme aéroportuaire.

Ainsi, parmi les observations, on peut, notamment, citer :

Registre électronique – observation 9 – anonyme

«... Le CDG Express n'est pas la liaison qu'il faut pour desservir correctement le premier aéroport parisien. Son prix (24 euros ! (conditions économiques 2015)) le met déjà à l'écart de la majorité de la clientèle. Seule la clientèle d'affaires (voyageant seule) pourrait être intéressée (taxi ou RER pour les autres), cela fait peu pour être rentable... »

Registre électronique – observation 519 – anonyme

« ..Travaille sur la plateforme aéroportuaire de CDG, j'emprunte les transports publics pour m'y rendre. J'estime que le projet de CDG Express est inutile et totalement déconnecté des besoins des voyageurs (qu'ils soient franciliens, nationaux ou internationaux) : 24 € est dissuasif, avec le grand Paris le RER B dessert aussi d'autres villes que la métropole, »

Registre électronique – observation 687 – pièce jointe n°56 – A.U.T./F.N.A.U.T. Ile de France

« ..L'AUT IDF rappelle qu'elle demande que des modalités d'abonnement

préférentiel à CDG Express soient proposées pour les personnes travaillant sur la plate-forme aéroportuaire et que les entreprises présentes sur ce site soient sollicitées pour compenser le manque à gagner résultant de ces tarifs préférentiels..»

Registre électronique – observation 224 – anonyme

« Il est impératif que Paris se dote ENFIN d'une ligne rapide vers son aéroport. Mais il faut absolument que les détenteurs du Pass Navigo puissent bénéficier d'une réduction d'au moins 50% sur le prix du trajet. Dans ces conditions, je pense que cette ligne obtiendrait l'adhésion de la population francilienne. »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

- 1 - Le prix du billet correspond-t-il à une redevance, c'est-à-dire le prix du service rendu à l'utilisateur ou relève-t-il d'une politique tarifaire ?
- 2 - Dans l'hypothèse d'une politique tarifaire, qui sera compétent pour fixer le prix du billet ? Ce prix sera-t-il un élément fixe et prédéterminé de l'appel d'offre ?
- 3 - Quels seront les éléments pris en considération pour fixer ce prix ? Devra-t-il obligatoirement couvrir à minima les frais d'amortissement et les charges financières liés aux investissements supportés par la société de projet et l'exploitant ?
- 4 - Serait-il envisageable de proposer une grille tarifaire ? Destinée aux salariés de la plateforme aéroportuaire et/ou aux usagers fréquents ?
- 5 - Un accord tarifaire avec le STIF, via une combinaison avec le Pass Navigo ou avec le « Ticket + » serait-elle possible ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Notion de redevance

Le prix du billet vendu en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure et des prestations fournies par le service constituera une redevance pour service rendu. A ce titre, il couvrira les frais d'établissement et d'entretien de l'infrastructure ainsi que les charges du service. Une gamme tarifaire sera établie dans le respect du principe d'égalité de traitement des usagers d'un même service public. Ce principe ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements, de tarifs réduits ou de toute modulation tarifaire dès lors que cette vente est faite à des conditions égales pour tous.

Q2 – Q3 – Compétence et éléments pour déterminer la gamme tarifaire

Observations 9, 519

La gamme tarifaire du CDG Express sera proposée par l'exploitant ferroviaire du service lorsqu'il aura été désigné, au vu de son analyse commerciale avant la mise

en place du service. Elle sera validée par l'État en tant qu'autorité organisatrice des transports.

La gamme tarifaire ainsi que ses évolutions feront l'objet d'un encadrement dans le contrat de service public qui liera l'État à l'exploitant.

La détermination du prix devra également s'inscrire dans l'équilibre économique du projet visant à couvrir au mieux les dépenses d'exploitation et le coût de l'infrastructure.

Au stade d'avancement du projet, le tarif de référence du billet est estimé à 24 € à la date de mise en service, fin 2023, soit 21 € en valeur 2016 pour 32 km de trajet. Ce prix a été retenu à ce stade d'avancement du projet en prenant en compte le résultat des études et par comparaison aux tarifs pratiqués sur les autres lignes ferroviaires express des principaux aéroports européens, notamment :

- Rome : env. 15 € pour 26 km
- Oslo : env. 20 € pour 35 km
- Londres : env. 28 € pour 22 km
- Stockholm : env. 30 € pour 37 km.

Le prix de 24 € reste compétitif pour un temps de trajet de 20 minutes entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le prix du billet sera moins cher qu'un taxi à destination de Paris (forfait de 50 et 55 €), peu supérieur au prix des billets des cars Paris Aéroport depuis Paris (15 à 18 €) pour des temps de trajet irréguliers et supérieurs en général. De plus, les services qui seront proposés à bord du CDG Express seront adaptés aux voyageurs aériens avec des emplacements pour les bagages, des informations multilingues,...

Les études de trafic et la contre-expertise du CGI ont confirmé que le rapport qualité/prix du service CDG Express était pertinent au regard de l'offre alternative existante pour accéder à la plateforme aéroportuaire.

Q4 – Q5 – Gamme tarifaire

Observations 224, 687

La gamme tarifaire complète du CDG Express n'est pas arrêtée à ce jour. Elle devra préciser les éventuelles réductions de tarifs pour les groupes, familles, jeunes et conditions d'accès pour les salariés de la plate-forme...

Il n'est pas prévu que le pass navigo permette d'emprunter CDG Express et le prix n'inclut pas la correspondance. Il est toutefois envisageable que des tarifs combinés soient mis en place.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte des éléments apportés par le maître d'ouvrage et encourage vivement la mise en place d'une grille tarifaire incluant les salariés de la plateforme.



THEME 6 : Environnement

Les observations

De nombreuses observations font état de l'ignorance dans le dossier de la zone Natura 2000 du parc de la Poudrerie.

L'étude d'impact fait état page 254 d'un niveau sonore en bordure de chaussée de 95 dBA, ce qui ne semble pas admissible.

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

- 1 – Qu'est-il prévu pour diminuer maximum du niveau sonore sur tout le trajet et en particulier pour les habitants des tours de la Porte de la Chapelle. ?
- 2 – Que prévoyez-vous pour diminuer le bruit pour les habitants des rues Marconi et Turgot à Drancy (demande du maire). ?
- 3 - Que prévoyez-vous pour diminuer le niveau sonore dans certaines rues de Saint Denis (demande du maire). ?
- 4 - Pour diminuer les nuisances sonores actuelles lors de manœuvre des trains en gare de triage faire une modification du système de freinage des trains de marchandise en utilisant le matériel ELPA que SNCF connaît (demande du maire de Drancy).
- 5 - Faire le point précis sur les sites pollués et les types de pollutions rencontrées.
- 6 - Quel traitement est-il prévu pour ces terres polluées. ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 –Niveaux sonores

La réglementation et les engagements du maître d'ouvrage

La réglementation française précise un certain nombre d'éléments concernant le bruit ferroviaire :

- La création ou la modification d'une infrastructure de transport terrestre est accompagnés si nécessaire de mesures destinées à limiter les niveaux sonores le long du projet.

- Le maître d'ouvrage est tenu à une obligation de résultat concernant le respect des seuils réglementaires.

La réglementation précise qu'est considérée comme significative, la modification d'une infrastructure existante qui occasionne à terme, soit de jour, soit de nuit, une gêne pour les riverains supérieures de plus de 2 dB(A) par rapport à la contribution sonore à terme de cette infrastructure avant cette modification. Pour chacune de ces périodes (jour et nuit), des seuils réglementaires admissibles en façade sont définis en fonction de la nature et de l'usage des locaux (logement, bureau, ...) et du type de travaux réalisés. Ils peuvent être modulés en fonction du niveau sonore ambiant préexistant. En cas de modification significative, les dispositions nécessaires pour réduire les niveaux sonores en dessous des seuils sont prises, le cas échéant, par le maître d'ouvrage.

Pour une création de ligne, il convient de vérifier que ces mêmes seuils réglementaires en façade ne sont pas dépassés

A la mise en service du projet, des mesures de bruit après réalisation des travaux sont systématiquement effectuées pour vérifier les niveaux sonores et le respect des objectifs et des mesures correctrices sont mises en place, le cas échéant.

Pour CDG Express, une étude acoustique complémentaire est planifiée à l'issue des études d'avant-projet prévue en 2017 pour préciser l'état initial avant la réalisation du projet et le niveau sonore en situation de projet. Ces mesures du bruit permettront de définir en détail, les éventuelles protections nécessaires. Les résultats seront portés à la connaissance du public en particulier dans le cadre des procédures administratives postérieures à la déclaration d'utilité publique modificative.

D'ores et déjà, plusieurs mesures sont intégrées dans les études techniques afin de réduire les impacts sonores au niveau des voies, par la mise en place de solutions réduisant les émissions :

- Longs rails soudés : réduit les niveaux d'émission de 3 dBA (décibels) par rapport à des rails courts classiquement utilisés il y a encore 30 ans ;
- Traverses béton monobloc : Le recours à des traverses en béton réduit également les niveaux d'émission de 3 dB(A) par rapport à des traverses en bois ;
- Traitement de points spécifiques notamment tranchées couvertes et ouvrages de La Chapelle (pose de voie sur ballast, dispositifs anti-vibratile).
- Au niveau du matériel roulant de CDG Express qui sera retenu et qui devra respecter les normes concernant le bruit à l'émission des matériels roulants (normes européennes d'interopérabilité).

Si ces mesures sont insuffisantes, elles seront complétées au niveau des abords de la voie par :

- Des protections à la source : écrans acoustiques, panneaux absorbants
- Des protections au niveau des bâtiments : isolation des façades

Les mesures prévues à la Porte de la Chapelle

On peut noter à ce stade que, dans une ambiance sonore non modérée dans le secteur de Porte de la Chapelle, l'étude acoustique menée en 2006 concluait que le site de la porte de La Chapelle ne faisait pas l'objet d'obligation réglementaire concernant les nuisances acoustiques.

Toutefois, afin de limiter à la source les émissions sonores, au niveau du franchissement de la Porte de La Chapelle, les ouvrages métalliques existants (Pont soudé et Pont National) seront remplacés par des ouvrages neufs sur lesquels seront posés du ballast et des voies. Cette solution qui s'accompagne de dispositifs d'absorption acoustique au plus près des essieux (écrans bas), permet de réduire la diffusion du bruit.

Dans le cadre des études d'avant-projet, deux solutions sont étudiées, en coordination avec les services de la Ville de Paris :

- Un ouvrage dont la structure remonte au-dessus des essieux des trains. Sur cette remontée, des écrans absorbants seraient installés pour réduire la propagation du bruit.
- Un ouvrage intégrant des protections acoustiques sur l'ensemble de la hauteur des trains.

Le choix de la solution sera défini en fonction de son efficacité acoustique attendue et de son insertion dans le site, en concertation avec la Ville de Paris.

Enfin, l'étude d'impact fait état page 254 d'un niveau sonore en bordure de chaussée de 95 dBA. Il s'agit là d'un paragraphe sur les nuisances acoustiques en période de travaux. Il ne s'agit pas des effets de la mise en exploitation de CDG Express. Plus précisément, la mention au niveau sonore de 95 dB(A) fait référence au bruit d'un véhicule utilitaire perçu en bordure de chaussée qui ne respecterait pas la réglementation. Comme développé au thème 1.E, le maître d'ouvrage mettra en place un management environnemental qui aura pour objectif de réduire les nuisances en phase chantier et notamment celles liées au bruit.

Q2 – Q3 – Impacts sonores sur les villes de Saint-Denis et Drancy

L'étude acoustique réalisée pour l'enquête publique de 2007 met effectivement en évidence la création de points noirs bruit sur le parcours. C'est le cas de points noirs bruit diurnes (dépassement des seuils de 73 dB(A)) au niveau de Drancy (page 326 de l'étude d'impact) et au niveau de Saint-Denis (page 321 de l'étude d'impact). L'étude acoustique complémentaire planifiée en 2017 permettra de préciser ces éléments.

Pour intervenir sur ces situations, le maître d'ouvrage a prévu une enveloppe de 15 M€ permettant de traiter les points noirs bruit engendrés par la mise en exploitation de CDG Express. Cette enveloppe permettra également de participer au

traitement des points noirs bruits préexistants.

Par ailleurs, concernant Saint-Denis, l'ouvrage franchissant le boulevard Wilson, dit pont de Soissons, est un ouvrage métallique qui propage fortement le bruit. Cet ouvrage sera remplacé dans le cadre du programme de modernisation du réseau Île-de-France. Ce remplacement est programmé par SNCF-Réseau entre 2023 et 2026 et permettra de réduire le niveau sonore au droit de cet ouvrage. Le projet CDG Express prendra en compte dans l'étude acoustique complémentaire la conception du nouvel ouvrage. Le cas échéant, des besoins éventuels de protections acoustiques complémentaires pourront être intégrés au projet de régénération du pont de Soissons.

Q4 – Trains en gare de triage

Sur le site de triage des trains de fret du Bourget, SNCF-Réseau envisage, comme indiqué par le maire de Drancy, de mettre en place un système développé par la société ELPA pour supprimer les bruits de crissements. Ce procédé, développé dans d'autres pays européens, est en cours d'homologation en France. Si la procédure d'homologation est concluante, la mise en œuvre de ce type de frein de voie est programmée en 2017.

Q5 – Q6 – Sites pollués et traitement de terres polluées

Dans la mesure où la plupart des voies utilisées par CDG Express sont des voies ferroviaires existantes, les chantiers de terrassement restent limités sur le projet.

Néanmoins, des sites pollués ont été identifiés et sont situés sur l'ancien site gazier de CAP 18 (pollution aux Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et traces de cyanure). La situation est présentée dans l'étude d'impact (pages 71 à 77). Aucun autre site n'a été identifié à ce stade d'avancement du projet. Par ailleurs, sur l'ensemble du linéaire les sols en place contiennent des matériaux gypseux.

Le traitement des terres excavées en phase chantier respectera la réglementation en vigueur. Ainsi, en fonction des terrains rencontrés, la mise en décharge (transport et élimination) des déblais respectera la répartition suivante :

- Installation de stockage de déchets inertes (ISDI)
- Installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND)
- Installation de stockage de déchets dangereux (ISDD)

Le caractère non inerte des terres est lié principalement à la géologie des terrains rencontrés et à la présence de matériaux gypseux. A ce stade, les études de sol permettent d'évaluer la destination des matériaux remaniés :

Près de 50 % en ISDI ;

Un peu moins de 50 %, en ISDND ;

Moins de 1 % en ISDD correspondant au risque de pollution au droit de CAP 18.

De plus, les études d'avant-projet et de conception détaillée chercheront à limiter les mouvements de terre, notamment en ce qui concerne les matériaux en ISDI qui pourront être réutilisés en remblai, dans la mesure où leurs caractéristiques géotechniques le permettent. En complément, le projet nécessitera un approvisionnement en matériaux de carrière. Enfin, des plans de circulations seront établis qui seront concertés avec les mairies et autres services concernés (police, pompiers, etc.).

Zone Natura 2000 de la Poudrerie

Ce point est traité dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 7.B

Avis de la commission d'enquête

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux diverses questions posées par la commission d'enquête lui conviennent.



THEME 7 : Enquête publique

Ce thème « enquête publique » regroupe toutes les observations qui ont trait tant à l'organisation de l'enquête qu'au dossier soumis à consultation du public.

A – Organisation, déroulement

Les observations

Peu d'observations ont été formulées quant au déroulement de l'enquête. Toutefois, deux points semblent récurrents: la demande d'une réunion publique dans le département de Seine Saint-Denis et, de la part des collectivités territoriales, le regret d'un manque de concertation et d'information.

A ce titre, on peut citer, notamment :

Registre électronique – observation 468 – pièce jointe n°29 – M. Breisacher

« II - Consultation mal préparée

déni démocratique : manque (habituel) de publicité (les maires du parcours, qui ne doivent pas emprunter souvent les transports en commun, n'auraient pas trouvé d'intérêt à la consultation : a-t-on des échanges de courriers à ce propos ?) : deux réunions, affichage administratif insuffisant, avec, comme résultat, d'une part, et surtout, l'absence du public général, pourtant très concerné en tant qu'utilisateur des transports publics et de l'autre, la médiocrité du 'discours' des intervenants publics,

figés dans leurs certitudes : inutilité du débat démocratique (pas de réunions publiques en nombre suffisant), certitudes quant à la validité de choix pris dans la confidentialité des dossiers bureaucratiques, paresse de la réflexion, aboutissant à une dénégation des possibilités de la technique (choix du trajet et conséquences, non-enfouissement, ...); »

Registre électronique – observation 226 – pièce jointe n°15 – Ville de Saint-Denis

« Par ailleurs, la Ville de Saint-Denis n'a pas, comme toutes les autres communes concernées, été associée à la consultation inter-administrative organisée au début de l'année 2016.

Pourtant ce projet impacte fortement nos communes et le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui ne semble pas cohérent avec le développement de nos territoires ainsi qu'avec l'ambition portée par les élus sur le thème, notamment de la reconstitution urbaine du département. »

Courrier 17 – Patrick Braouezec pour E.P.T. Plaine Commune

« ...or, nous constatons que ni la procédure de consultation des collectivités, ni la lecture du dossier d'enquête publique ne permettent une bonne information du public... Dans une ville aussi densément peuplée que Saint-Denis, où une école a été livrée à proximité immédiate du site identifié pour cette base, l'absence de porter à connaissance d'une base travaux s'étendant a priori sur plus de 10 000m² nous semble constituer un défaut d'information des autorités locales, compétences en matière de voirie, de sécurité sur l'espace public, et du public directement concerné »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

- 1 - Pouvez-vous apporter des précisions quant à vos démarches préliminaires à l'enquête publique auprès des collectivités territoriales concernées par le projet ?
- 2 - Quelle procédure d'information des collectivités territoriales comptez vous mettre en place ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Démarches auprès des collectivités locales

Observations 226, 468

Conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, une concertation préalable avec le public a eu lieu sur le projet CDG Express, de septembre 2001 à février 2002. Par la suite, un débat public s'est déroulé du 25 août au 15 décembre 2003. En 2006, le maître d'ouvrage a organisé une nouvelle phase de concertation auprès des riverains concernés par le projet. Enfin une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet a été conduite en novembre/décembre 2007.

Suite à l'arrêt du projet en 2011 et à sa relance en 2014, des réunions de travail ont été menées avec le STIF et la Ville de Paris afin de progresser dans la prise en compte des problématiques issues de l'enquête publique concernant les impacts du CDG Express sur les circulations des trains régionaux et sur le secteur de la Chapelle. Ces travaux ont notamment donné lieu à une réévaluation du montant du projet, modification objet de l'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique modificative.

Depuis 2015, des réunions d'information et d'échanges ont été organisées avec les élus concernés par le projet (Ville de Paris, Région Île-de-France, élus locaux des départements de Seine-Saint-Denis et Seine et Marne...) sur les modalités de relance du projet CDG Express, préalablement à l'enquête publique. A titre d'illustration, le 8 septembre 2015, les élus locaux des communes et départements concernés par le tracé ont été conviés à une présentation d'avancement du projet. Ces réunions et travaux ont conduit notamment le STIF qui regroupe la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les départements franciliens, à délibérer le 1er juin 2016 sur le projet CDG Express.

Q2 – Information des collectivités locales à mettre en place

Courrier 17

Le dialogue avec les élus de la Région, des départements et des communes concernés, le public et les services techniques des collectivités se poursuivra au-delà de la présente enquête publique préalable à la DUP modificative pendant la réalisation des phases ultérieures d'études, en particulier pour :

- compléter les études d'exploitation
- mener une concertation sur les mesures acoustiques à mettre en œuvre,
- préciser les modalités d'intervention pendant les phases chantier
- associer les territoires traversés à l'occasion des enquêtes publiques nécessaires à l'obtention des autorisations administratives, notamment l'autorisation environnementale unique
- assurer une information continue sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne CDG Express

Les outils envisagés pour tenir cette information continue seront notamment :

- le site Internet www.cdgexpress.com comme vecteur principal de l'information
- des échanges réguliers avec les collectivités sur les solutions techniques à l'étude et les travaux préalablement au démarrage du chantier
- une adresse mail contact pour échanger avec la maîtrise d'ouvrage du projet

Les modalités précises du dispositif d'information pendant la phase chantier sont à préciser mais devraient intégrer :

- l'organisation de visites de chantier
- un contact téléphonique unique et direct pour les riverains en cas de nuisances
- une lettre d'information périodique
- des flashes info SMS envoyés préalablement aux périodes de chantier ou une application smartphone
- un lieu de rencontre à proximité des principaux chantiers
- le site internet et l'adresse contact

Concernant les emprises travaux sur la commune de Saint-Denis, cf. les commentaires et avis du maître d'ouvrage au thème 1.E

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête note les propositions du maître d'ouvrage et demande leur concrétisation pour assurer une information continue et de qualité sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne.

B – Actualisation du dossier soumis à consultation du public

Deux points principaux ont été soulevés par le public : l'actualisation et l'insuffisance du dossier.

Les observations

Les observations relatives au dossier soumis à enquête publique portent, principalement, sur deux points : l'actualisation et la complétude du dossier. Celles-ci trouvent leur fondement dans des changements de circonstances de fait et de droit, c'est-à-dire de réglementation applicable.

B 1 - Etude d'impact

Registre électronique – observation 136 – O. Planque

« Enfin sur la méthode, tout serait à revoir :....

.....étude d'impact jugée non réglementaire par l'autorité environnementale ... »

Registre électronique – observation 309 – pièce jointe n°19 – Ville de Mitry-Mory

« Considérant la nécessité d'actualiser l'étude d'impact afin de répondre aux exigences des Lois Grenelle I et II et d'apporter des compléments relatifs à l'actualisation des données chiffrées, à l'hydrographie, au mouvement de terrain et remontée de nappe phréatique, à la sismicité, à la qualité de l'air, aux continuités écologiques, au site Natura 2000, aux risques industriels, à l'absence de références aux plans régionaux d'élimination des déchets, au plan départemental des itinéraires

de promenade et de randonnées de Seine-et-Marne, aux études acoustiques, aux impacts du projet sur les chemins ruraux, »

Registre électronique – observation 226 – pièce jointe n°15 – Ville de Saint-Denis

« Sur un plan juridique, vous semblez considérer que les impacts du projet tel que soumis à enquête demeurent les mêmes que ceux identifiés en 2007 dès lors que le tracé et les emprises du projet ne sont pas modifiés....Or, il m'apparaît que l'évolution des contextes règlementaire et économique en partie liée à l'ancienneté du projet modifie substantiellement celui-ci dans sa version de 2008....

Or, l'étude d'impact acoustique datant de 12 ans n'a bien sûr pas pris en compte le développement du territoire de la Plaine qui a accueilli depuis 12 ans des centaines d'habitants supplémentaires, des milliers de salariés et des équipements publics structurants.. »

Registre électronique – observation 468 – pièce jointe n° 29 – M. Breisacher

« ...position réglementaire M.E.E.M.: le projet n'est plus conforme en termes d'étude d'impact, au regard de l'évolution sociale et règlementaire depuis sa première présentation, outre des palinodies et de trop faibles protection des zones urbanisées et vertes ... »

Registre électronique – observation 606 – M. Lacan

« ...Environnement. Il nous est fait part qu'il ne sera pas entrepris d'études d'impact complémentaires, alors que depuis l'étude d'impact réalisée avant l'enquête publique qui a abouti à une déclaration d'utilité publique n'aborde pas les nouvelles réglementations environnementales, comme la loi sur l'eau, ... Pourquoi cette obstination à ne pas refaire une nouvelle étude d'impact et notamment sur les volets environnementaux ?.... »

Avis S.G.P. - 19 février 2016

« ...8) Pièce E (Etude d'impact) : Certaines parties de cette étude d'impact ne sont pas cohérentes avec les autres pièces du dossier. Par exemple, les cartes p.139 à 142 et la page 177 ne mentionnent pas les lignes du Grand Paris Express. »

Avis A.R.S. Ile de France – 25 février 2016

« Avis favorable sous réserve de l'actualisation des données nécessaires à l'état initial et l'apport de précisions sur les mesures de préventions et de réductions des impacts du projet »

B 2 - Documents d'urbanisme

Registre électronique – observation 82 – pièce jointe - J. Gauthier

« Une dernière remarque : l'urbanisme est totalement absent du dossier d'enquête publique alors que dans tous les projets d'infrastructure domine le souci constant de les marier le mieux possible avec leur environnement urbain pour en faire des leviers de développement économique et social. »

Registre électronique – observation 693 – pièce jointe n°58 – S. Troussel pour le C.D. 93

« ...Pièce C1 :

-p 13 : il est indiqué qu'une nouvelle modification des documents d'urbanisme n'est pas nécessaire car le projet n'est pas modifié dans son tracé ni dans ses emprises.

Les documents d'urbanisme ont évolué depuis la précédente enquête publique, c'est le cas notamment pour Tremblay-en-France. Le PLU en vigueur a été approuvé le 30 mai 2011 et une révision est en cours.....

Pièce E – état initial de l'environnement

....p. 104 : l'étude d'impact réalisée en 2007 se base sur les documents communaux de planification (PLU ou POS) en vigueur lors de la précédente enquête publique. Pour toutes les communes de Seine Saint-Denis, ces documents ont connu des évolutions ces dernières années. La carte de recollement des zonages n'est donc pas à jour... »

B 3 - Complétude du dossier

B 3.1 - Etude des incidences du projet sur les sites Natura 2000

Registre électronique – observation 639 – pièce jointe n° 45 – Environnement 93

« ... 1. Dossier d'enquête publique incomplet : les éléments mis à disposition du public ne permettent pas de comprendre tous les impacts du projet.

Etude Natura2000 inexistante. Zone ZPS ignorée malgré la traversée du Parc de la Poudrerie. ... »

Registre électronique – observation 313 – pièce jointe n°21 – Conseil départemental 77

«Prendre toutes les mesures nécessaires à la préservation de l'Espace Naturel Sensible départemental du Moulin des Marais ;... »

Registre électronique – observation 693 – pièce jointe n° 58 – Conseil départemental 93

« ...Pièce E – Etat initial de l'environnement.

Le document ne comporte pas d'étude d'incidence au titre de N2000.

p.100/103 : l'étude d'impact réalisée en 2007 se base sur le SDRIF de 1994 (orientations + carte de destination des sols.. »

B 3.2 - Rétablissement des voies interrompues

Registre électronique – observation 328 – pièce jointe n° 23 – A. Piot

« ...Concernant le projet de rétablissement du chemin agricole, nous demandons à ce que le franchissement de l'ouvrage au niveau de la grande courbe de Mitry se fasse le plus près possible du TGV....Concernant le franchissement du CD9 (p.212 et 213 du l'Etude d'impact), il y aurait certainement une solution plus judicieuse à

envisager... »

Registre électronique – observation 309 – pièce jointe n°19 – Ville de Mitry-Mory

« ... exige... 3) que les chemins ruraux impactés par le projet soient rétablis afin de garantir la continuité des cheminements de promenades ainsi que des dessertes agricoles... »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

B - Actualisation du dossier

B 1 - Etude d'impact

L'étude d'impact figurant dans le dossier soumis à enquête publique est celle qui avait été réalisée pour l'enquête publique de 2007.

- 1 - Disposez-vous de documents complémentaires qui permettraient une mise à jour suffisante pour assurer une information sincère du public ? Si oui, lesquels ? Et pouvez vous les verser au mémoire en réponse ?
- 2 - Pouvez-vous actualiser les cartes de l'étude d'impact avec la prise en compte de la ligne 17 ?
- 3 - Disposez-vous d'études acoustiques plus récentes, sachant que l'impact sonore du passage de 76 trains par jour est une préoccupation réelle par l'ensemble de la population concernée ? Avez vous localisé les points noirs bruit ?

B 2 - Documents d'urbanisme

L'enquête publique de 2007 avait pour objet l'appréciation de l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des différentes communes concernées.

Aujourd'hui, le dossier d'enquête publique tel qu'il est soumis au public ne comprend de mise à jour des documents d'urbanisme des communes concernées. Ainsi, pour la commune de Tremblay-en-France, est visé le POS approuvé en 2001 et révisé en 2005.

- 1 - La compatibilité du projet avec l'ensemble ou chaque document d'urbanisme des communes concernées a-t-elle été vérifiée ?
- 2 - Dans l'hypothèse d'une nécessaire mise en compatibilité, quelle procédure suivrez-vous ? À quelle échéance ?

B 3 - Complétude du dossier

B 3.1 - Etude des incidences du projet sur les sites Natura 2000

A ce jour, il semble que trois sites sont concernés : Bois de la Tussion, Parc de la Poudrerie et l'espace Moulin du Marais,

- 1 - Avez-vous évalué les incidences du projet sur les sites Natura 2000 ?
- 2 - Dans l'hypothèse où des atteintes seraient identifiées, quelles mesures de

conservation seraient prises ?

B 3.2 - Rétablissement des voies interrompues

La Notice explicative (pièce C1 p.24) mentionne la Loi 2014-774 du 7 juillet 2014, codifiée sous l'article L2123-9 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, et renvoie à l'établissement ultérieur de conventions.

Les dispositions législatives demandent que figurent au dossier d'enquête préalable l'exposé des principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues et aux obligations futures concernant les ouvrages.

Selon le dossier (Notice Explicative p.24), sont concernés les ponts-routes et ponts-raills situés sur les territoires des communes de Mitry-Mory et de Tremblay-en-France.

1 - Pouvez-vous apporter les précisions nécessaires ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

B1 – Q1- Q2 – Étude d'impact

Observations 136, 226, 309, 468, 606, 693, avis SGP, avis ARS

Le projet CDG Express bénéficie d'une déclaration d'utilité publique (DUP) prononcée le 19 décembre 2008 et qui, prorogée le 2 décembre 2013, est toujours en vigueur. Si le projet a connu, depuis cette DUP, des modifications concernant son montage, son coût et son financement, ces modifications ne concernent ni le tracé, ni les emprises, ni les fonctionnalités du projet, et donc son empreinte sur l'environnement. Aussi, les modifications apportées au projet CDG Express rendent nécessaire l'adoption, après une nouvelle enquête, d'un arrêté modifiant l'arrêté déclaratif d'utilité publique.

En cohérence avec la position du Conseil d'État, la procédure de déclaration d'utilité publique modificative portant sur les aspects relatifs au montage contractuel, au coût et au financement, seules les pièces concernées par ces modifications ont été mises à jour, les autres pièces restant inchangées par rapport à celles qui avaient été soumises à l'enquête publique de 2007. Il en va ainsi des informations juridiques et administratives (pièce A), de la notice explicative (pièce C1), de l'appréciation sommaire des dépenses (pièce C2) et du dossier d'évaluation socio-économique (pièce F). Les autres pièces - à savoir le plan de situation (pièce B), le plan général des travaux (pièce D) et l'étude d'impact (pièce E) - sont jointes afin d'assurer la cohérence du dossier présenté au public mais sont identiques à celles qui avaient été soumises à l'enquête publique de 2007.

Les modifications apportées au projet CDG Express sont sans conséquence sur ses effets sur l'environnement tels qu'ils ont été dûment exposés dans l'étude d'impact initiale, soumise à enquête publique en 2007. Ainsi, l'étude d'impact et, en son sein, la présentation de l'état initial n'ont pas fait l'objet de mise à jour.

Le dossier d'enquête publique de 2016 ne vise pas à déclarer l'utilité publique d'un projet nouveau mais à confirmer que les modifications introduites dans le montage juridique et financier du projet n'affectent pas la déclaration d'utilité publique prise en 2008 et valable jusqu'en 2018. L'organisation de l'enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique modificative est ainsi dictée par le souci d'informer le public sur les éléments du projet ayant fait l'objet d'une modification substantielle depuis l'enquête publique de 2007.

De surcroît, il est important de souligner que la procédure d'utilité publique ne clôt pas le sujet des impacts sur l'environnement. En particulier, conformément aux procédures d'autorisation au titre du code de l'environnement, en application de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la maîtrise d'ouvrage déposera un dossier afin d'obtenir une autorisation environnementale unique. Ce dossier comprendra à ce titre une nouvelle étude d'impact sur l'environnement, qui inclura notamment :

- une étude acoustique complémentaire ;
- un bilan faune-flore complémentaire ;
- de nouvelles cartes prenant en compte la ligne 17.

Elle sera soumise à l'appréciation du public au cours d'une enquête publique, après avis de l'Autorité Environnementale. Cette enquête est à ce jour prévue en 2018.

Il résulte de ce qui précède que le public a disposé - et bénéficiera encore - de l'ensemble des informations nécessaires à l'exacte appréhension du projet et à l'évolution de certaines de ses composantes, et que le dossier d'enquête publique a été actualisé en cohérence avec la position du Conseil d'État.

B1 – Q3 impacts sonores

Ce point est abordé dans les commentaires et avis du maître d'ouvrage au thème 6.

B2 – Q1 – Q2 – Documents d'urbanisme

Observations 82, 683

La déclaration d'utilité publique de 2008 a emporté la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Mitry-Mory, de Tremblay-en-France, du Bourget et de Paris. Le projet n'ayant pas été modifié dans son tracé et ses emprises, aucune mise en compatibilité des documents d'urbanisme complémentaire n'est utile et n'a été proposée dans le dossier d'enquête publique de 2016. Les documents relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, issus du dossier d'enquête de 2007, ont toutefois été ajoutés en annexe dans le nouveau dossier d'enquête à titre d'information.

En outre, la déclaration d'utilité publique du projet de 2008 étant toujours en vigueur,

il appartient aux projets, plans et programmes adoptés, révisés ou modifiés postérieurement de la prendre en compte.

Les documents d'urbanisme de l'ensemble des communes concernées par le tracé sont donc compatibles avec le projet.

S'agissant plus particulièrement du Plan d'Occupation des Sols (POS) de Tremblay-en-France, il a été mis en compatibilité avec le projet CDG Express en 2008 et un emplacement réservé a été créé sur les terrains nécessaires au projet. Le Plan Local d'Urbanisme adopté par délibération du Conseil municipal du 30 mai 2011, qui remplace le précédent POS, maintient cet emplacement réservé (emplacement réservé n°4) et tient ainsi compte du projet CDG Express.

B3.1 – Q1 – Q2 – Zone Natura 2000

Observations 309, 313, 639, 693

L'étude d'impact de 2007 prend dûment en compte les zones Natura 2000 qui n'ont pas été modifiées depuis et notamment le fait que le projet longe une zone Natura 2000 située sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, le parc forestier de la Poudrerie et le bois de la Tussion.

Sur le secteur considéré, CDG Express se limitera à emprunter des voies ferroviaires existantes, actuellement empruntées par plus de 250 trains/j. Le projet ne nécessitera pas d'acquisitions foncières ni de travaux sur ces sites, y compris sur les voies existantes. En phase d'exploitation, le projet induira des circulations supplémentaires (150 trains/j) sans arrêts, sur des voies qui supportent déjà les circulations du RER B, de la ligne K, du Paris-Laon et de fret ferroviaire.

Dans la perspective des autorisations ultérieures, un bilan Faune Flore complémentaire a été engagé. Les reconnaissances de terrain permettront de vérifier les données naturalistes et de produire une étude d'incidence Natura 2000 qui sera présentée au public dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique, dont l'enquête publique est à ce jour prévue en 2018.

Espace Naturel Sensible (ENS) Moulin du Marais

Le Moulin du Marais est un Espace Naturel Sensible de 280 ha (et non une zone Natura 2000) situé sur les communes de Villeparisis, Mitry-Mory, Gressy. Il est mentionné à l'étude d'impact sous le nom : ENS du Bois des Acacias. Cet ENS se situe dans le périmètre d'intervention de l'Agence des Espaces Verts (AEV) de la Région Île-de-France.

Le maître d'ouvrage conduira les études de conception afin de minimiser la consommation de terrain agricole et de limiter les impacts sur l'ENS du Moulin du Marais en concertation avec l'AEV.

B3.2 – Q1 – Rétablissement des voies interrompues

Le projet CDG Express intercepte plusieurs voiries.

Dans Paris, au niveau de CAP 18 et de ses abords, le passage en tranchée couverte est sans incidence à l'issue du chantier sur les voiries interceptées.

Dans la zone agricole de Mitry-Mory et Tremblay-en-France, l'ensemble des voiries franchissant la LGV d'interconnexion seront maintenues en place. Le projet CDG Express franchit ces voiries soit par des Ponts-rails parallèles à ceux de la LGV soit en utilisant des travées existantes dans les ponts routes en place (RD84, route circulaire de l'aéroport). Ainsi seuls des Ponts-rails (RD9, RN2, CR2) sont à créer. Leur entretien sera à la charge du mainteneur de la Société de Projet.

Quant aux chemins latéraux, ils seront rétablis en lien avec les acteurs du territoire afin de maintenir la desserte locale.

Avis de la commission d'enquête

1. Etude d'impact

Le maître d'ouvrage, à travers ses éléments de réponse, considère qu'en égard la nature des modifications apportées au projet, l'étude d'impact ne devait pas être actualisée et que son attitude est « en cohérence avec la position du Conseil d'Etat ».

Par ailleurs, il s'engage à produire une nouvelle étude d'impact sur l'environnement à l'occasion de l'enquête publique qui sera diligentée à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale unique.

Certes, les modifications ne concernent ni le tracé, ni les emprises et de fait, on peut considérer que l'impact du projet n'a pas varié.

Or, l'article L122-1 du Code de l'environnement définit l'étude d'impact comme « un rapport d'évaluation » sur l'environnement et la santé humaine. Ainsi, outre l'impact du projet, un deuxième paramètre doit être pris en compte pour la rédaction de l'étude d'impact, à savoir le contexte géographique, social du territoire.

En l'espèce, le territoire concerné par le projet CDG Express a connu des évolutions certaines depuis la rédaction de l'étude d'impact de 2007 incluse dans le dossier soumis à enquête publique.

D'autre part, le Conseil d'Etat, dans son Avis rendu le 1er octobre 2014 à propos du CDG Express (document complémentaire transmis par le maître d'ouvrage à la commission d'enquête) précise « La composition du dossier et la procédure d'enquête publique devront respecter la réglementation en vigueur à la date de la nouvelle enquête (CE, 28 juin 1999, Commune de Saint-Martin-de-Bellevue et a., n° 186921, 186922, Rec. T. p. 834-898). Ainsi le dossier de l'enquête réalisée en 2007 devra, outre les éléments relatifs aux modifications affectant le projet, être complété par les pièces requises en vertu des nouveaux textes ».

De fait, la commission d'enquête constate l'ancienneté de l'étude d'impact fournie dans le dossier soumis à enquête publique et prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à produire une nouvelle étude d'impact environnementale lors de la demande d'autorisation environnementale unique.

2. Documents d'urbanisme

La commission d'enquête prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

3. Dossiers Incidences Natura 2000

L'article R414-19 du Code de l'environnement rend obligatoire l'évaluation des incidences du projet au regard de la réglementation relative à Natura 2000 pour tout plan ou projet soumis à étude d'impact.

Le maître d'ouvrage n'apporte pas d'information complémentaire et précise qu'aucune acquisition foncière et phase de travaux n'est prévue sur ces sites. En phase d'exploitation, les circulations de trains augmenteront de 60%, passant de 250 trains/j à 400 trains/j. Toutefois, il s'engage à fournir « un bilan faune flore » lors de l'enquête publique liée à la demande d'autorisation environnementale unique.

La commission d'enquête constate ce manque d'information actuel et prend note de l'engagement du maître d'ouvrage de fournir, lors de l'enquête publique liée à la demande d'autorisation environnementale unique, un dossier complet au regard de l'article R414-19 du Code de l'environnement.

4. Rétablissement des voies interrompues

La réponse du maître d'ouvrage apparaît très lacunaire et n'apporte aucun élément complémentaire au dossier.

La commission d'enquête aurait souhaité des précisions quant aux principes et obligations qui conduiront la rédaction des conventions futures. La répartition des charges et obligations à venir concerne « les opérations de surveillance, d'entretien, de réparation ».

D'autre part, à l'égard des chemins ruraux, le maître d'ouvrage mentionne « qu'ils seront rétablis en lien avec les acteurs du territoire afin de maintenir la desserte locale ». Or, l'article L2123-9 du Code général de la propriété des personnes publiques stipule que « le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport expose les principes ... ». Le dossier soumis à enquête ne contient pas une information complète sur ce point.



THEME 8 : Questions diverses

A – Emprises nécessaires à la réalisation du projet

Ce thème est abordé sous deux aspects : les acquisitions foncières et expropriations

susceptibles d'être réalisées, d'une part, et le recours à la procédure d'extrême urgence, d'autre part.

A-1- Les emprises concernées

Dans le dossier d'enquête (pièce A p.31), il est précisé que des acquisitions foncières et expropriations seront susceptibles d'être réalisées pour la tranchée couverte sous la zone d'activité de CAP18, pour la ligne nouvelle et pour les sous-stations d'alimentation électrique à Drancy et à Mitry-Mory.

Il convient de souligner que ces emprises sont principalement sises sur le territoire des communes de Tremblay-en-France et de Mitry-Mory.

Selon la Notice explicative (pièce C1 p.24), « la réalisation de la tranchée couverte sous CAP 18 nécessite l'acquisition de 2 500 m² environ » et pour la réalisation de la ligne nouvelle entre Mitry-Mory et Paris-CDG, « environ 37,9 ha seront à acquérir ».

L'Autorité environnementale, dans son Avis du 6 avril 2016, précise que le « tronçon de voie nouvelle à construire au sud de l'aéroport...consomme 25 hectares de culture ». Elle s'étonne, également, « que le dossier ne présente aucun inventaire naturaliste de ces terrains ».

Les observations

Les observations reprennent ces sous-thématiques et peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- Emprise relative à la zone d'activité CAP18

Registre électronique – observation 650 - Pierre Michel ROGOZYK, 75018 PARIS

« notre entreprise est locataire à Cap18. Il semble que notre lot soit concerné par le tracé. Qui va prendre en charge notre déménagement ? Quelle indemnisation est envisagée ? »

Courrier 14 – Olivier ESTEVE pour Foncière Europe Logistique

« ...A notre sens, le dossier soumis à enquête publique comprend de sérieuses lacunes en ce qu'il n'évoque que de manière laconique le projet concomitant, et parfois peut-être concurrent, de la Ville de Paris sur ce secteur et ne présente aucune analyse des effets cumulés sur le site de CAP18 du projet CDG Express et celui de la Ville.....

Dans ces conditions, il nous semble souhaitable que des discussions tripartites soient engagées entre notre société, la Ville de Paris et l'Etat avant toute mise en œuvre du projet CDG Express au droit de CAP18 de façon à clarifier les intentions des différents intervenants sur ce site... »

- Consommation des terres agricoles

De nombreuses observations reprennent cet argument puisque celui-ci correspondait à une proposition faite sur le site internet « StopCDGexpress.org » mais d'autres observations peuvent être relevées.

Registre électronique – observation 83 et alii

« La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. »

Registre électronique – observation 328 – Antoine Piot

« ...Nous déplorons une nouvelle fois la consommation de terre agricole sur la plaine centrale de Mitry-Mory. Cette zone est devenue un couloir de servitude (francilienne, tgv, lignes hautes tensions, gazoduc, etc., et maintenant CDG express) alors que les instances nationales, régionales et communales nous répètent systématiquement sa vocation agricole ! ...»

Registre électronique – observation 639 – Environnement 93

«... 23. Nouvelle suppression de terres agricoles. Alors que l'amélioration de la qualité de l'air s'attache à une protection de tous les espaces naturels et agricoles en petite et grande couronne, la suppression de 22 ha de terres agricoles entre Mitry-Mory et Roissy est l'annonce d'une dégradation des conditions de vie des habitants du Nord-Est parisien... »

Registre de Mitry-Mory – observation 4 – Bernard Piot

« ..Des problèmes viendront, après l'ENQUETE FIN SEPTEMBRE LES PROPRIETAIRES, LES AGRICULTEURS seront concernés concrètement: il faudra dans les discussions, les dialogues les indemnités leur apporter la plus grande CONSIDERATION , C'est un projet où nous ne sommes pas demandeurs. Cette plaine est un joyau exemplaire par ces structures : chemins, remembrement, drainage ...Un foncier unique de potentiel agricole .qui va disparaître sur + 40 ha ! Un environnement préservé et respecté. »

- Manque de précisions quant à la nature des surfaces concernées

Courrier 7 – Maître Coutadeur, avocat de Mme Piot

« ...Mme Piot est exploitante d'une cinquantaine d'hectares sur la Commune de Mitry-Mory et le tracé et les emprises du CDG Express vont impacter son exploitation d'une dizaine d'hectares....Force est de constater que des informations très précises auraient pu être fournies... sur la situation exacte de l'activité agricole sur les communes de Mitry-Mory et Tremblay-en-France concernées par le passage du CDG Express.. »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

En ce qui concerne CAP18.

- 1 - Pouvez-vous préciser les parcelles nécessaires à la réalisation de la tranchée couverte ?
- 2 - A quelle procédure d'acquisition foncière pensez-vous avoir recours :

cession amiable et négociation de gré à gré ou expropriation ? Dans l'hypothèse d'une cession amiable, seriez-vous prêt à engager des discussions avec la Ville de Paris et Foncière Europe Logistique ?

En ce qui concerne les terres agricoles.

○ 1 - Quelle surface agricole sera nécessaire pour la réalisation de la ligne nouvelle entre Mitry-Mory et Paris-CDG, tant pour les travaux que pour les infrastructures pérennes ?

○ 2 - Pour nous permettre une évaluation aussi juste que possible de l'utilité publique, pouvez-vous nous fournir des renseignements sur l'activité agricole existante sur ces surfaces nécessaires

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Q2 - CAP 18

Observations 4, 650, courriers 7, 14

Les éléments concernant CAP 18 sont abordés dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage présentés au thème 1.B

TERRES AGRICOLES

Q1 – Superficie

Observations 4, 328

La liaison ferroviaire CDG Express longue de 32 km emprunte largement le réseau ferroviaire existant et limite d'autant les besoins d'acquisitions foncières. 6,3 km de voies nouvelles sont à créer pour rejoindre la gare CDG2 à la ligne de La Plaine-Hirson dont 1,4 km en souterrain dans les emprises aéroportuaires. Pour les 4,9 km le long de la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion, l'acquisition de terrains agricoles est nécessaire.

Les besoins identifiés au stade d'avancement du projet sont :

- environ 29 ha de terres agricoles à Mitry-Mory le long des voies de la LGV et dans le secteur du débranchement ;
- environ 4 ha de terres agricoles à Tremblay-en-France le long des voies de la LGV.

A ces besoins, il faut ajouter les occupations temporaires prévues pour implanter les bases travaux. A cette fin, les besoins identifiés sont les suivants :

- environ 17 ha de terres agricoles à Mitry-Mory le long des voies de la LGV et dans le secteur du débranchement ;
- environ 1 ha de terres agricoles à Tremblay-en-France le long des voies de la LGV.

Le long de la ligne à grande vitesse, la solution de jumeler les talus avec CDG Express pour réduire les emprises à terme n'a pas été retenue en raison des contraintes que cette disposition aurait amenées pour la réalisation des travaux et de la maintenance ultérieure. En effet, les dispositifs de sécurité pour intervenir sur une ligne à grande vitesse ne sont pas les mêmes que sur les lignes dite classique (vitesse inférieure à 220 km/h). Une telle solution allongerait les délais de réalisation des travaux, avec un fort impact financier pour le projet et une obligation de limiter la vitesse des TGV. De plus, cela allongerait les délais des opérations de maintenance et des interventions en cas d'incident sur les infrastructures.

Toutefois, les études d'avant-projet et de conception détaillée permettront d'optimiser les besoins d'emprise tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation et analyseront en particulier la possibilité de rapprocher CDG Express de la LGV en tenant compte des contraintes d'exploitation et de maintenance des deux lignes.

Activités agricoles

Courrier 7

Les cultures pratiquées sur la zone entre Mitry-Mory et l'aéroport sont les suivantes : maïs, colza, blé, orge, pomme de terre, betterave.

Avis de la commission d'enquête

En ce qui concerne CAP18, le périmètre des acquisitions foncières est déterminé par les emplacements réservés inscrits au PLU de Paris. Seule une partie du bâtiment 5 est concernée, à l'exclusion de tout autre bâtiment.

En ce qui concerne les terres agricoles, le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, fait état d'acquisitions à hauteur de 33 ha (soit une augmentation de plus de 30% par rapport à la surface mentionnée par l'Autorité environnementale) et d'une emprise temporaire supplémentaire de 18 ha. Une surface totale de 41 ha est concernée.

La commission note ces précisions mais regrette une localisation peu précise et le développement succinct des activités agricoles présentes.

B - Le recours à la procédure d'extrême urgence

L'article 2 de l'Ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 dispose

« La procédure prévue à l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée dans les communes de Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France, en vue de la prise de possession, par l'Etat ou la société mentionnée à l'article L. 2111-3 du code des transports, de tous terrains non bâtis dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle faisant l'objet de ce dernier article. »

La Notice explicative (pièce C1 p.16) précise, en effet, que le maître d'ouvrage souhaite accélérer la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire.

Les observations

Le recours à cette procédure est contesté dans de nombreuses observations. En effet, cet argument est évoqué sur le site internet « StopCDGexpress.org » et il a été repris de manière quasi-systématique. Toutefois, il faut noter que la commune de Mitry-Mory, principalement concernée, se préoccupe de ce mode d'acquisition.

Registre électronique – observation 83 et alii

« Grâce à une procédure spéciale “d’extrême urgence”, les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations... »

Registre électronique – observation 163 – pièce jointe n° 12 – V.G.N.E.

« ...ce projet prévoit, entre autres, la construction d'une voie totalement nouvelle sur 8 km. On ne peut qu'être inquiets d'un tel choix quand on sait la difficulté permanente rencontrée pour toute construction nouvelle en zone fortement urbanisée ? Il est à craindre que ce chantier ne se heurte à une masse de contentieux destinés à le bloquer (risque d'obstruction, de référés multiples, voire de ZADISME non négligeable...)

Registre électronique – observation 309 – pièce jointe n°19 – Ville de Mitry-Mory

« Considérant l'absence d'opportunité de recourir à la procédure d'expropriation en urgence...

Considérant que le maître d'ouvrage aurait dû expliquer les motifs pour lesquels la procédure d'urgence est aujourd'hui envisagée pour le projet de 2016 et les raisons pour lesquelles cette procédure n'avait pas été envisagée lors de la procédure ayant donné lieu à la DUP initiale. »

Registre Villeparisis – observation 7 – Mme le Maire de Mitry-Mory

« Dans le cadre de l'exposé des textes applicables à la procédure et de l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative, le maître d'ouvrage aurait dû expliquer les motifs pour lesquels la procédure d'urgence est aujourd'hui envisagée pour le projet de 2016 et les raisons pour lesquelles cette procédure n'avait pas été envisagée lors de la procédure ayant donné lieu à la DUP initiale »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

1 - Dans le cadre de l'acquisition des terrains non bâtis, comment justifiez-vous le recours à la procédure d'urgence sachant qu'elle ne s'applique que pour la réalisation de la ligne nouvelle (soit 8 km sur un parcours total de 32 km) et que la procédure d'acquisition pouvait être initiée depuis 2008, date à laquelle le projet initial

a été déclaré d'utilité publique ?

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Procédure d'extrême urgence

Observations 7, 83, 309

La déclaration d'utilité publique de 2008 autorisait le maître d'ouvrage de recourir, au besoin, à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique pour acquérir les terrains nécessaires au projet. Il était alors envisagé, de manière habituelle dans le cadre d'une concession, de confier cette mission au concessionnaire sélectionné après la procédure de mise en concurrence. Cette procédure de mise en concurrence n'ayant pas abouti, les procédures d'acquisitions foncières n'ont pas été engagées.

Le projet CDG Express étant aujourd'hui relancé, l'ordonnance du 18 février 2016 précise que « la procédure [d'extrême urgence] prévue à l'article L.522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée (...) ». La procédure est caractérisée par le fait que le bénéficiaire peut prendre possession des terrains après le paiement d'une indemnité mais avant l'obtention de l'ordonnance d'expropriation. Cette procédure permet de surmonter d'éventuelles difficultés tenant à la prise de possession d'un ou plusieurs terrains non bâtis nécessaires au projet.

Tout d'abord, le fait d'envisager la procédure d'extrême urgence ne signifie pas qu'elle sera nécessairement mise en œuvre. Elle sera précédée en tout état de cause par une démarche de négociation à l'amiable.

Ensuite, si la procédure d'extrême urgence devait être mise en œuvre, elle s'inscrit obligatoirement dans le cadre d'une procédure d'expropriation. Conformément à l'article L.522-1 précité, elle n'est envisagée que sur les communes où des terrains non bâtis sont susceptibles d'être acquis (Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France), afin de maîtriser l'assiette foncière des sections de voies nouvelles.

Avis de la commission d'enquête

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage ne présente aucune justification à l'appui du recours éventuel à cette procédure et se contente de reprendre les éléments qui figurent dans le dossier d'enquête.

Aucune des conditions d'engagement de la procédure d'extrême urgence, rappelées par le Conseil Constitutionnel (DC 89-256 du 25 juillet 1989) (prise de possession de terrains non bâtis, réalisation d'ouvrages publics d'intérêt national, existence de difficultés bien localisées susceptibles de retarder les travaux et l'engagement de la procédure normale) n'est mentionnée.

L'ensemble des acquisitions foncières visées ci-dessus peut être concernée par cette procédure et la rapidité de celle-ci peut générer des préjudices spécifiques, d'autant

plus marqués que ces emprises font partie intégrante d'activités économiques.

La commission recommande, ainsi, de privilégier la procédure de cession amiable et l'amorce, sans délai, de discussions tripartites en ce qui concerne la zone CAP18.

C - Fret

Les voies ferrées existantes qui seraient empruntées par le CDG Express sont utilisées aujourd'hui par différentes circulations : des trains de passagers mais aussi des trains de FRET qui entrent ou sortent de l'Île de France depuis et vers les territoires situés à son nord-est. Pour un petit nombre, ils empruntent les viaducs de la Porte de la Chapelle pour desservir le Port de Gennevilliers ou les docks de St Ouen, depuis le faisceau ferroviaire de Paris Est.

L'Autorité environnementale, dans son Avis délibéré du 6 avril 2016, relève que « le dossier ne présente pas l'état actuel de ces circulations... et n'analyse pas comment l'ajout des trains du CDG Express, fréquents tout au long de la journée, imposera ou non des adaptations ou reports de ces circulations ou de leurs horaires ».

Le PDUIF, approuvé par la délibération du Conseil régional n° CR 36-14 du 19 juin 2014, précise

-son objectif de « *Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train* » par son « Défi 7 ».

-sa volonté de « *Préserver les sites existants à Paris et en première couronne • Sites reliés au réseau ferroviaire : – Paris : La Chapelle, Batignolles, Chapelle Charbon, Chapelle International, Est Pierre, Gabriel Lamé, Hébert, La Râpée, Les Gobelins, Pantin Villette Bertrand et Paris-Tolbiac* » de manière à « *Favoriser le transport de marchandises par voie ferrée. Le transport de marchandises par voie ferrée n'occupe qu'une faible part de marché en Île-de-France* »

Les observations

Peu d'observations abordent le sujet du FRET. Toutefois, on peut citer

Registre électronique – observation 487 – pièce jointe n°32 – CGT UIT

« *Ces voies sont également utilisées par le FRET Ferroviaire, dont la part modale en Île de France est inférieure à la moyenne nationale et dans une région où nous sommes régulièrement confrontés à des pics de pollution. Ce projet va compromettre la pérennité du transport des marchandises par le rail et empêcher tout développement de celui-ci, alors que les émissions des GES dues aux transports routiers sont reparties à la hausse en 2015.* »

Les questions de la commission d'enquête reprenant et complétant celles posées par les observations

1 - Pouvez-vous préciser l'articulation qui sera faite en matière de circulation des trains CDG Express et FRET de manière à respecter la recommandation du PDUIF

sur la durée et le développement du projet Chapelle International en matière de

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

Q1 – Fret

Observation 487

Les trains de fret cohabitent avec des circulations voyageur (Transilien K, TER Paris-Laon, demain CDG Express).

Sur la section commune circuleront :

- les navettes de CDG Express à raison de 4 trains par heure et par sens espacés de 15 minutes,
- les trains de la ligne K à raison de 3 trains par heure et par sens en pointe et 2 trains par heure et par sens en heure creuse,
- les TER Paris-Laon à raison de 1 train par heure et par sens en heure de pointe et moins de 1 train par heure et par sens en heure creuse,
- des trains de fret, à raison de 2 trains par heure, en dehors des heures de pointe.

Les heures de pointe sont 6h à 9h sens vers Paris et 17h à 20h sens vers Mitry-Mory.

Compte tenu des caractéristiques des trains de fret, ceux-ci ne peuvent circuler qu'aux heures creuses et en contre-pointe (6h à 9h sens vers Mitry-Mory et 17h à 20h sens vers Paris). A l'heure actuelle, environ 40 trains par jour circulent en moyenne sur ces plages.

Un développement du nombre de trains de fret est donc possible puisque des créneaux restent disponibles y compris en journée.

En ce qui concerne le développement de Chapelle international, les circulations sont prévues sur l'axe Paris-Lille et non sur les voies sur lesquelles circuleront les CDG Express

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la fréquence et du nombre de trains circulant sur les voies et aux heures dédiées à la circulation des trains Fret.

Ainsi, au regard des éléments communiqués, lorsque le CDG Express sera mis en exploitation, il apparaît que, dans les plages horaires disponibles pour les trains Fret, il devrait circuler environ 11 trains par heure et par sens.

Pour la commission d'enquête, le maintien, voire le développement de l'activité Fret est un objectif important d'autant plus qu'il correspond à un élément de la politique

d'aménagement et de déplacement pris en compte par le PDUIF en vigueur ainsi que de réduction de la pollution ; et que la gare de Drancy est l'une des principales gares de triage de la Région parisienne.

D - Emprise travaux

- 1 - Quels sont les endroits prévus pour les emprises ?
- 2 - Quelles sont les précautions imposées aux entreprises pour limiter au maximum les nuisances : bruits, poussières, circulation des camions ?
- 3 - Que deviendront les déblais provenant des excavations, déblais propres et déblais pollués ?

E - Demande du maire de Drancy

- 1 - Prévoir le stockage de réserves de rames du RER B dans la gare de triage de Drancy pour remédier à toutes défaillances sur le RER B et sur le CDG Express.

F - Demandes de la commission d'enquête pour la période des travaux

- 1 - La commission d'enquête demande que lors de la phase travaux il y ait un responsable, sur chacun des chantiers, auquel pourra s'adresser le public pour tout problème qui pourrait se présenter quelle que soit l'entreprise impliquée.
- 2 - La commission demande une gestion environnementale exemplaire, la société en charge de l'infrastructure doit l'imposer à ses cocontractants par un cahier des charges strict.
- 3 - La commission demande que le pétitionnaire s'engage à vérifier continuellement les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les nuisances qui pourraient être occasionnées lors des travaux.

Commentaires et avis technique du maître d'ouvrage :

D – Q1 – Q2 – Emprises travaux

Concernant les emprises travaux, les éléments sont abordés dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 1.E.

D – Q3 – déblais

Concernant les déblais, les éléments sont abordés dans les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage au thème 6.

E - Q1 – Stockage des rames du RER B

La proposition du maire de Drancy consiste à prévoir un recours aux voies du triage du Bourget pour stocker des rames CDG Express à l'identique de ce que pratique le RER B. Le projet prévoit, en effet, la possibilité, principalement en cas de panne sur le matériel roulant, de pouvoir écarter une rame sur ce site. Toutefois, comme la desserte CDG Express est une desserte directe sans arrêt intermédiaire entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-CDG, les rames de réserves CDG Express seront

vraisemblablement positionnées à l'une ou l'autre des extrémités, en fonction des choix techniques que retiendra l'entreprise ferroviaire en charge d'exploiter la desserte.

F – Q1 – Q2 – Q3 --Demandes de la commission d'enquête pour la période des travaux

Le maître d'ouvrage respectera les demandes formulées par la commission d'enquête, conformes aux pratiques habituelles de l'État et de ses partenaires.

Avis de la commission d'enquête

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête lui conviennent.



6- APPRECIATION DU PROJET

6.1 - Cadre général dans lequel s'inscrit le projet

Le projet est en conformité avec :

- Le code de l'environnement,
- Le code de l'expropriation
- Le code des transports
- La loi N° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.
- Le décret N° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets à l'organisation et à l'action des services de l'état dans le département.
- Le décret N° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique.
- Le décret N° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact.
- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, dite loi Grenelle 1,
- La loi portant engagement national sur l'environnement du 12 juillet 2010 dite loi Grenelle 2,
- Le Schéma Directeur de la Région Ile de France,
- Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France,

6.2 Evaluation du projet

Le projet dans son tracé, ses emprises et ses fonctionnalités n'est pas modifié et reste celui déclaré d'utilité publique en 2008.

La présente enquête publique a donc pour objet de :

- présenter au public les modifications substantielles apportées au projet ;
- recueillir les remarques sur ces modifications ;
- apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte du projet ;
- se prononcer sur l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées.

La commission va reprendre ci-dessous les points majeurs des avis qu'elle a émis sur les 8 thèmes qui ont servis à l'étude des observations émises.

Thème 1

A – Gare de l’Est

Pour la commission d’enquête la liaison piétonne souterraine est indispensable pour assurer l’efficacité de la liaison CDG Express. L’installation d’un tapis roulant est inéluctable pour la mise en service du CDG Express et ceci quel qu’en soit le financeur consortium ou STIF.

B – Porte de la Chapelle, Chapelle Charbon et CAP 18

Il faut que lors de la finalisation du projet le maître d’ouvrage tienne au courant le plus tôt possible les entreprises locataires de CAP 18 des travaux qui vont être réalisés et des perturbations qu’elles risquent de subir.

C – Trajet du CDG Express, matériel roulant

La commission insiste sur la nécessité d’une collaboration étroite avec le STIF.

D – Fonctionnement

La commission d’enquête demande donc que la priorité des lignes existantes soit prévue.

E – Chantier

La commission demande que la localisation et les caractéristiques du site de maintenance soient communiquées à la commune concernée le plus tôt possible de façon à ce que celle-ci puisse en informer assez tôt les riverains.

THEME 2 : Report modal

Les réponses aux divers points soulevés ayant été traitées par le maître d’ouvrage dans d’autres thèmes la commission n’a pas d’avis.

THEME 3 : Le RER B et les lignes K et 17

Pour la commission la complémentarité CDG Express RER B doit être respectée.

THEME 4 : Montage juridique et financier

A – Montage juridique

A-1- Ratification de l'Ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016

La commission d’enquête prend acte qu’il a été déposé un projet de loi portant :

- Ratification de l’ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016.
- Des précisions relatives au montage juridique du projet.

A-2- Montage juridique relatif aux infrastructures

Par l'ensemble des questions posées, la commission d'enquête souhaitait obtenir des éléments lui permettant de clarifier ou « dé complexifier » le montage juridique tel que présenté dans le dossier soumis à enquête publique. Les réponses du maître d'ouvrage ne lui permettent pas d'appréhender la faisabilité du montage juridique.

A-3- Montage juridique relatif à l'exploitation du service de transport

La commission d'enquête prend acte des réponses lacunaires et attire, dans la continuité de l'avis rendu par l'ARAFER, l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de clarifier, au préalable, les grilles de circulation sur les voies qui seront dédiées au CDG Express.

B – Montage financier

B-1- Coût du projet

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire mais remarque que celles-ci n'apportent aucun élément nouveau et ne font que reprendre les éléments d'évolution mentionnés dans le dossier.

D'autre part, la commission d'enquête considère qu'il est, pour elle, difficile d'apprécier le bien fondé des dépenses.

B-2- Financement du projet

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage ne donne aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour ce projet. Le dossier apparaît comme lacunaire sur ce point.

B-3- Rentabilité du projet

Compte tenu également du nombre important de voyageurs quotidiens transportés par les lignes existantes, la commission d'enquête estime qu'il est nécessaire de consolider la rentabilité socio-économique en garantissant une étanchéité de fonctionnement entre les lignes existantes et le CDG Express et en s'engageant à ce que les circulations du CDG Express ne génèrent aucune perturbation, quelque soient les circonstances, sur les lignes existantes.

THEME 5 : Tarif

La commission prend acte des éléments apportés par le maître d'ouvrage et encourage vivement la mise en place d'une grille tarifaire incluant les salariés de la plateforme.

THEME 6 : Environnement

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux diverses questions posées par la commission d'enquête lui conviennent.

THEME 7 : Enquête publique

A – Organisation, déroulement

La commission d'enquête note les propositions du maître d'ouvrage, dialogue et information des élus et de la population, et demande leur concrétisation pour assurer une information continue et de qualité sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne.

B – Actualisation du dossier soumis à consultation du public

1 – Etude d'impact

De fait, la commission d'enquête constate l'ancienneté de l'étude d'impact fournie dans le dossier soumis à enquête publique et prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à produire une nouvelle étude d'impact environnementale lors de la demande d'autorisation environnementale unique.

2, Documents d'urbanisme

La commission d'enquête prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

3, Dossiers Incidences Natura 2000

La commission d'enquête constate le manque d'information actuel et prend note de l'engagement du maître d'ouvrage de fournir, lors de l'enquête publique liée à la demande d'autorisation environnementale unique, un dossier complet au regard de l'article R414-19 du Code de l'environnement.

THEME 8 : Questions diverses

A – Emprises nécessaires à la réalisation du projet

La commission note les précisions données mais regrette une localisation peu précise et le développement succinct des activités agricoles présentes.

B - Le recours à la procédure d'urgence

La commission recommande de privilégier la procédure de cession amiable et l'amorce, sans délai, de discussions tripartites en ce qui concerne la zone CAP18.

C - Fret

Pour la commission d'enquête, le maintien, voire le développement de l'activité Fret est un objectif important d'autant plus qu'il correspond à un élément de la politique d'aménagement et de déplacement pris en compte par le PDUIF en vigueur ainsi que de réduction de la pollution ; et que la gare de Drancy est l'une des principales gares de triage de la Région parisienne.

D - Emprise travaux

E - Demande du maire de Drancy

F - Demandes de la commission d'enquête pour la période des travaux

- 1 - La commission d'enquête demande que lors de la phase travaux il y ait un responsable, sur chacun des chantiers, auquel pourra s'adresser le public pour tout problème qui pourrait se présenter quelle que soit l'entreprise impliquée.
- 2 - La commission demande une gestion environnementale exemplaire, la société en charge de l'infrastructure doit l'imposer à ses cocontractants par un cahier des charges strict.
- 3 - La commission demande que le pétitionnaire s'engage à vérifier continuellement les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les nuisances qui pourraient être occasionnées lors des travaux.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux trois questions posées par la commission d'enquête lui conviennent.

Paris le 29 septembre 2016

Sylvie DENIS DINTILHAC

Claude RICHER

Alain CHARLIAC

7- ANNEXES

