

**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

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
REGISTRE DEMATERIALISE										
1	Anonyme Indispensable pour Paris, sa région et pour le pays tout entier. Cdg Express Faisons-le !									
2	:/									
3	Anonyme INJUSTE, INUTILE ET NUISIBLE POUR LES RIVERAINS! Ce projet « CDG express » ne peut se faire au détriment des habitants de la porte de la Chapelle dans le 18e qui souffrent déjà de nuisances dues aux infrastructures routières et ferroviaires. La requalification des portes de Paris est une des priorités de la Maire de Paris. À ce titre, celle engagée Porte de la Chapelle est impressionnante. Dans le cadre de cette métamorphose ambitieuse et légitime, la mairie du 18e et la Ville de Paris ont toujours affirmé que le projet de construction d'une ligne de transports « CDG express » devait être enfouie au niveau de la Porte de la Chapelle et a voté un voeu en ce sens en Conseil de Paris. Une ligne ferroviaire V.I.P. (24 euros le trajet!) réservée aux seuls passagers de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, reliant directement la gare de l'Est à l'aéroport de Roissy, passera par des quartiers populaires de Paris, notamment le 18e, par des villes de Seine-Saint-Denis, sans desserte pour les habitants. Elle risque de causer de graves nuisances quotidiennes pour les riverains, notamment dans le 18e car, en l'état, il n'est pas prévu qu'elle soit couverte ou enterrée. La ligne B du RER relie déjà Paris et Roissy (avec une offre de service plus que dégradée, un cauchemar pour les voyageurs!), et que la ligne 17 du Grand Paris Express desservira aussi l'aéroport. La construction de cette ligne dégraderait considérablement la qualité de l'aménagement urbain prévu au Nord de Paris, et en particulier celle du parc urbain de plusieurs hectares, dont le secteur Chapelle/Charbon, qui est fortement attendu dans le 18e. Ce projet fait peser un très gros risque sur les finances publiques et menace d'être un gouffre financier pour la S.N.C.F. A.D.P., un gouffre que devront combler l'Etat et les collectivités territoriales. Le 2 février 2016, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routière rappelle que, selon la loi, S.N.C.F. Réseau ne peut financer ce projet, dont la marge opérationnelle est particulièrement faible. Elle en appelle donc à des financements publics pour financer le C.D.G. Express : comprenez les contribuables parisiens. Le C.D.G. Express est surtout profondément injuste : il utiliserait en grande partie le réseau ferré existant déjà saturé, tant la sortie de la gare de l'Est que sur le réseau Nord. Il coûterait plus cher que tous les crédits prévus par le contrat plan Etat/Région pour la modernisation de l'ensemble des lignes RER et du Transilien. Cette aberration financière témoigne d'un mépris des riverains sur l'ensemble de son tracé comme des Franciliens en général. C'est enfin un aberration environnementale! INJUSTE, INUTILE ET NUISIBLE POUR LES RIVERAINS! - plusieurs arguments sont avancés - le projet de construction d'une ligne de transports « CDG express » devait être enfouie au niveau de la Porte de la Chapelle en raison des nuisances déjà existantes tant routières que ferroviaires - l'aéroport est déjà desservi par le RERB et le sera par la ligne 17 - La construction de cette ligne dégraderait considérablement la qualité de l'aménagement urbain prévu au Nord de Paris, et en particulier celle du parc urbain de plusieurs hectares, dont le secteur Chapelle/Charbon, qui est fortement attendu dans le 18e. - ce projet fait peser un très gros risque sur les finances publiques (cf. Avis de l'ARAFER) - le C.D.G. Express est surtout profondément injuste en raison de son	1	1	1	1	1				Pte de la Chapelle Chapelle Charbon : Impact sur le projet urbain, Demande d'enfouissement Gros risque sur les finances publiques, gouffre financier ARAFER Injuste du fait de l'utilisation réseau RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	prix, de son passage sur des voies déjà utilisées - C'est enfin un aberration environnementale!									
4	<u>Commune de Sevrans</u> – pièce jointe n°1 par laquelle Monsieur Blanchet, 1er Adjoint au Maire demande l'organisation d'une réunion publique dans sa commune pendant l'enquête publique								1	Demande d'une réunion publique dans le 93
5	<u>Anonyme</u> Je suis Tout à fait pour une ligne express desservant l'Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle au départ de la Gare de l'Est									
6	<u>Anonyme</u> Je suis contre cette nouvelle proposition de train qui est inadmissible pour les utilisateurs de la ligne rer b!!!!			1						Impact RER B
7	<u>Anonyme</u> Je suis totalement pour ce projet qui rendra à Paris son statut de capitale européenne.									Paris capitale européenne
8	<u>Anonyme</u> Ce projet de CDG Express est VITAL pour l'attractivité de Paris et donc de la France. C'est une honte que l'un des plus grands aéroports d'Europe ne soit pas encore relié à Paris par une liaison ferroviaire rapide et de qualité. Assez tergiversé, agissons et vite !									Positif pour l'attractivité de Paris
9	<u>Anonyme</u> Je suis opposé au projet. L'aéroport Charles-de-Gaulle a besoin d'une liaison Paris intra-muros - aéroport fiable et accessible. 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. Le CDG Express doit utiliser en grande partie le réseau existant, une partie de celui-ci étant saturé. Dès lors, les aléas subis par les autres lignes se répercuteront sur la nouvelle desserte. La ponctualité et la fiabilité de celle-ci ne pourront donc pas être de très bon niveau, au prix prévu, c'est pourtant la moindre des choses. Le CDG Express doit circuler en aérien, même dans Paris. Cela représentera une nuisance sonore pour les habitants du 18e. Le CDG Express doit coûter 2 milliards d'euros (conditions économiques 2016). 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. Il serait bien plus judicieux de rénover le RER B, avec le doublement du tunnel pour augmenter la fréquence des trains vers l'aéroport, et un nouveau matériel roulant pour assurer un confort optimal jusqu'à Charles-de-Gaulle. Ou alors, une liaison "vitrine" fonctionnant en voie dédiée sur coussin d'air ou lévitation magnétique ferait bien mieux que le le CDG Express, en termes de coût, rapidité, confort, nuisances sonores, et prix du billet			1	1	1	1			CDG n'est pas une nécessité - Tarif trop élevé - Saturation des réseaux : ponctualité et fiabilité difficile à atteindre - Nuisance sonore - Coût du projet trop élevé
10	<u>Anonyme</u> Absolument contre ! Les transports en commun des franciliens ont besoin d'être renforcés et modernisés. Cela est une vraie priorité, nécessaire et justifiée. Commençons d'abord par réaliser ce type de projet. Par ailleurs, le financement de ce projet n'est pas clair. On indique des financements privés. Pour autant, il sera majoritairement public (voir totalement). Comment une entreprise privée financerait un projet déficitaire ? Mes impôts ne doivent en			1	1		1			Renforcement des réseaux existants - Coût du projet – Financement peu clair – Questions

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	aucun cas financer ce projet. Qu'on me l'assure, démonstration à l'appui et on verra. Bien qu'à ce moment là, ils resteraient les questions environnementales liées à ce projet. Augmenter la qualité de desserte de la ligne B : plus de trains, des voies supplémentaires, un train direct pour gare du Nord pourquoi pas. Dans tous les cas, vous répondez à votre problématique de départ sans avoir à réaliser ce projet pour le moins aberrant en l'état. Je prendrai également note de tous les élus locaux défendant contre l'intérêt général ce projet. Faire de la politique, c'est faire de bon choix ! Merci à eux de choisir leurs électeurs et concitoyens									environnementales
11	<u>Anonyme</u> Je souhaiterais que vous mettiez les documents de l'enquête publique sous un autre format que Calameo. C'est un véritable calvaire de lire avec cet outil. On ne peut ni télécharger ni imprimer, et pour pouvoir lire les textes il faut zoomer puis se déplacer avec sa souris. Qui peut lire des centaines de pages dans ces conditions? Vous voudriez que personne ne s'y intéresse, vous ne vous y prendriez pas autrement. Merci de bien vouloir prendre vos dispositions pour garantir la bonne diffusion de l'information dans le cadre de l'enquête publique.							1		Documents peu lisibles
12	<u>Lettre de Madame le Maire de Mitry-Mory aux citoyens mitryens - pièce jointe n°2</u> <i>Coût exorbitant - Transport pour les riches - dégradation des transports existants - aggravation des nuisances sonores - concurrence de la ligne 17 - consommation d'espaces agricoles</i>		1	1				1		Transport pour les riches - dégradation des transports existants - consommation d'espaces agricoles - nuisances sonores
13	CDG EXPRESS - REUNION PUBLIQUE - MERCREDI 15 JUIN 19H - SALLE JEAN VILAR - MITRY-MORY									
14	<u>Lettre de Madame le Maire de Mitry-Mory à Monsieur le Préfet de Région - pièce jointe n°3</u> Aberration économique - dégradation des transports publics - nuisances sonores - déplore la non prise en compte d'une réunion publique - morcellement du territoire - restructuration de la ligne K - Concurrence des RER B et de la ligne 17			1	1			1	1	Transport pour les riches - dégradation des transports existants - consommation d'espaces agricoles – nuisances sonores
15	<u>Anonyme</u> Utilisatrice du rer B ou de la ligne K, 5 jours sur 7 entre Mitry Claye et la station Luxembourg je refuse que nos conditions de transport déjà précaires se dégradent encore plus, elles se sont déjà beaucoup dégradées depuis le passage aux trains omnibus entre Aulnay et Paris.... maintenant ça suffit, un peu de respect pour les gens qui se servent des transports en commun NON AU CDG EXPRESS!!!!!!!!!!!!		1							dégradation des transports existants
16	<u>Anonyme</u> - pièce jointe n°4 - Projet inacceptable qui devrait être déclaré de "Nuisance publique". <i>Financement disproportionné pour 20000 voyageurs - La future ligne 17 desservira aussi CDG - Prix du billet trop important - Encombrement de la ligne K - dégradation des conditions de transport – Nuisances de bruit</i>			1	1	1	1			Financement - concurrence de la ligne 17 - dégradation des conditions de transport – nuisances sonores

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
17	<u>Anonyme</u> Je voyage régulièrement à l'étranger et prends l'avion au départ de l'aéroport Charles de Gaulle. Je suis très favorable au projet CDG Express que je souhaite voir réaliser au plus tôt. Ce projet est positif pour tous les voyageurs qui trouveront ainsi un moyen rapide adapté à leurs besoins. Il est également favorable à l'environnement en participant à l'augmentation de la part modale du rail contre la voiture. Je me réjouis que son financement ne vienne pas entrer en concurrence avec les projets de transports publics de la région Ile de France eux aussi très importants pour les habitants de cette région. Je souhaite que le lien piétons souterrain entre les gares du Nord, Magenta, et de l'Est soit réalisé concomitamment avec le projet CDG Express afin de faciliter les connexions et l'utilisation des moyens de transport	1	1							Projet positif : moyen rapide, favorise le report modal, financement non concurrent avec transports publics – Demande de lien piétons souterrain Gare du Nord, Magenta, Est
18	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet qui est au détriment de la ligne B du RER dont je suis utilisatrice quotidienne. Je suis contre car le tronçon passerait derrière chez moi et j'aurai donc des nuisances. Je suis contre car il suffit d'améliorer la ligne B existante. Je suis contre car la ligne B fait la liaison entre les 2 aéroports. Je suis contre car Orly Val est un échec			1			1			dégradation des conditions de transport - nuisances sonores
19	<u>Anonyme</u> REFUS du CDG express qui ne fera que empirer nos conditions de transport, qui sont déjà aujourd'hui déplorable! RÉSOUTRE AVANT LES PROBLÈMES DE LA LIGNE K ET B qui devient invivable!! EN PRIORITÉ LES USAGERS QUOTIDIEN DE LA LIGNE CONTRE CE PROJET !			1						dégradation des conditions de transport, amélioration RER B
20	<u>Anonyme</u> C'est une opération de prestige qui n'a rien à voir avec la nécessaire desserte d'un aéroport. Un usager du RER B déjà impacté par le projet: desserte omnibus du RER sur deux voies sous prétexte d'amélioration du service. Car en plus, on se moque de nous.			1						Dégradation des conditions de transport
21	<u>Anonyme</u> Je travaille à CDG et suis obligé de prendre ma voiture, faute de transport en commun efficace. Conséquences: perte de temps, fatigue et pollution. Je suis donc POUR ce projet de liaison rapide entre CDG et PARIS.									Pour le projet
22	<u>Anonyme</u> Projet indispensable au rayonnement international de Paris.									Pour le projet
23	<u>Anonyme</u> Je suis POUR la liaison ferroviaire entre la gare de l'Est et Paris CDG2									Pour le projet
24	<u>Anonyme</u> Dans sa lettre au Préfet de la région Ile de France, le Maire de Mitry-Mory a parfaitement exprimé les observations que j'ai à formuler au sujet de la mise en œuvre du projet CDG Express. Son analyse me convient parfaitement et je donne donc un avis tout à fait négatif quant à la réalisation de cette voie ferrée élitiste qui s'ajoute inutilement à l'existant.									Pour le projet

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
25	<u>Anonyme</u> Il est impensable que Paris n'est pas encore une liaison directe et confortable du centre ville vers CDG / 8 eme aeroport du monde ! Il est temps que CDG EXPRESS soit construit et mis en service. Je ne sais pas combien de temps je mettrai pour aller à Roissy en voiture en 2023 ! au moins 3 fois le temps de trajet de CDGEXPRESS. REB ou Ligne 17 ce n'est pas pour moi, trop tassé, pas de rack à bagages, des arrêts partout, pas de garantie de place assises !!!!									Pour le projet
26	<u>Nathalie Martin</u> Une nouvelle liaison serait un vrai plus pour les usagers en effet .									Pour le projet
27	<u>Anonyme - pièce jointe n° 5</u> Le document du projet est sommaire sur la justification économique, l'étude de la politique des déplacements et l'écologie.	1	1				1	1		pièce annexe N° 2 Le document du projet est sommaire sur la justification économique, l'étude de la politique des déplacements et l'écologie.
28	<u>Anonyme</u> Ce projet est une aberration que cela soit d'un point de vue environnemental ou économique : les habitants de la Chapelle vont supporter TOUTES les nuisances engendrées et sont une fois de plus sacrifiés par la mairie et l'Etat. Tous les moyens que nous - riverains - avons à notre disposition doivent être utilisés pour arrêter ce projet au plus vite.	1					1			Nuisances pour les habitants de la Chapelle
29	<u>Farid Djabali et Benoit Penez pour GEMM - pièce jointe n° 6</u> Depuis plusieurs années le Groupe des écologistes de Mitry-Mory (GEMM) dénonce ce projet inutile qui ne bénéficiera pas aux riverains du 93 et du 77 titulaires du pass-navigo et qui se fera au détriment de la modernisation du RER B (Cf la déclaration du GEMM lors du conseil municipal de Mitry-Mory en mars 2015).			1			1			Part belle aux promoteurs privés - problèmes sur le RER B – combinaison Pass Navigo
30	<u>Anonyme</u> Usager de la ligne B depuis 35ans, j'ai vu les conditions de transport se dégrader de jour en jour, retards permanents, pannes diverses et toutes excuses plus rocambolesques les unes que les autres, pour justifier ces retards! Donc cette ligne express qui utilisera "mes voies" en cas de problèmes sur la K, créera encore plus de soucis pour nous usagers de la B, si c'est possible tant c'est le "bazar" sur cette ligne. Il est évident que les "grosses têtes" qui ont engendré ce projet n'utilisent jamais cette ligne, qu'ils le fassent au quotidien au lieu de faire une ligne spéciale gens à pognon, que l'on sait déjà quelle sera déjà déficitaire! Un usager fort courroucé			1						Problèmes sur le RER B
31	<u>Anonyme</u> Absolument pour !!!!!									Pour le projet

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
32	<u>P.C. - Front de Gauche - pièce jointe n°7</u> Ce projet financé par les contribuables, et ne servira qu'à des personnes aisées, c'est inadmissible ! La ligne 17 qui va être créée dans le cadre du grand Paris, offrira le même service, mais elle ne sera pas réservée à des nantis. Alors que d'autres projets sont purement et simplement ignorés (bouclage du RER B, amélioration du cadencement de la ligne K, doublage du tunnel entre gare du nord et châtelet, la méridienne 77 (qui unirait la Seine et Marne du nord au sud), alors qu'ils seraient plus utiles pour la population, Le CDG Express c'est quoi : C'est offrir à une clientèle aisée un confort sans se mêler aux usagers quotidiens du RER B, C'est aussi l'encombrement de la ligne K et la consommation des terres agricoles, C'est aussi l'argent public via deux entreprises publiques qui sera mis en jeu.			1	1	1				Projet réservé aux riches - concurrence avec la 17 - Encombrement des lignes RER B et K – Financement public via 2 entreprises publiques
33	<u>Anonyme</u> Il est inacceptable que ce projet voit le jour. En tant qu'habitant de Mitry-Mory et riveraine, je m'oppose catégoriquement à cette nouvelle voie ferrée. Nous subissons déjà quotidiennement des nuisances sonores importantes du fait de la voie ferrée et l'autoroute A104, NOUS N'EN POUVONS DEJA PLUS ... De plus, cela serait désastreux pour l'environnement, les conditions des usagers du RER B. La ligne 17 proposera un service identique. Pourquoi rajouter le CDG EXPRESS, alors ? JE M'OPPOSE PUREMENT ET SIMPLEMENT A CE PROJET			1						Nuisances sonores - dégradation de l'environnement - Concurrence avec la 17
34	<u>Anonyme</u> avis totalement négatif; les besoins de la population sont: avoir une ligne B qui fonctionne correctement et améliorer la qualité de cette ligne, sa fiabilité (tunnel Gare du Nord)			1						Amélioration du RER B
35	<u>Anonyme</u> Il n'est pas acceptable que ce projet voit le jour. Nous subissons déjà les nuisances de l'A104 pour lesquelles un mur anti bruit serait nécessaire ainsi que celles de la voie ferrée. Des nuisances complémentaires seraient inacceptables avec ce projet. C'est pour cela que je m'oppose totalement à ce projet qui n'est d'aucune utilité et qui ne ferait qu'aggraver la situation actuelle des nuisances sonores						1			Nuisances sonores
36	<u>Anonyme</u> je suis absolument POUR Il y a sur le secteur un besoin criant de transport rapide ET fréquent pour Paris !! CDG est un des plus grands aéroports européens et se rendre à Paris est une galère !! Un tel express changerait l'image immédiate que l'on en arrivant sur Paris pour un touriste et donne une alternative supplémentaire pour les autres passagers ! POUR POUR POUR									Projet répondant à un besoin
37	<u>Anonyme</u> très favorable à ce projet qui renforcera l'attractivité de Paris et de la France par un accès rapide sûr et de qualité au centre de Paris. projet en cohérence avec une vision de développement durable dans la mesure où il permettra de limiter le développement de l'utilisation des accès routiers. Un vrai plus.		1							Projet positif pour l'attractivité de Paris et pour le report modal
38	<u>Anonyme</u> Historiquement, ce projet devait voir le jour en 2014 avant que Vinci ne jette l'éponge faute de rentabilité du projet. 1. Une liaison redondante - Aujourd'hui, le projet CDG Express est encore moins rentable avec la perspective de la			1	1	1			1	Liaison redondante faite au détriment de celles qui existent

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>construction de la ligne 17 du métro du Grand Paris qui reliera aussi Paris intramuros avec l'aéroport de Roissy. Donc à terme, l'aéroport de Roissy disposera de trois liaisons ferroviaires avec la capitale, sans aucun doute un record mondial ! 2. Une liaison faite au détriment des liaisons existantes - De plus, la circulation des rames du CDG Express occupera des sillons ferroviaires essentiels à l'amélioration de la ligne du RER B, mais aussi de la ligne K du Transilien amenée à se développer ainsi que de la ligne 6 du TER Picardie. Ce projet privilégie les 50 000 voyageurs projeté par jour aux dépens des 870.000 usagers quotidien du RER B. 3. Une rentabilité et une fréquentation surestimées Le coût envisagé du trajet est de 24 € avec une projection estimée de 50.000 voyageurs. Ce tarif est actuellement trop élevé par rapport aux liaisons collectives existantes tant ferrées, RER B à 10 € (plus ligne 17 à terme) que routières Roissy bus (11 €) et Car Air France (17 €). Par ailleurs, elle subira aussi la concurrence des liaisons par taxi ou par les navettes privées ou encore les véhicules partagés. 4. Quel coût pour les collectivités ? Pour rentabiliser la projet, on prévoit dès à présent de fixer une taxe de desserte à l'aéroport sans évaluer si cette taxation supplémentaire suffira à assurer l'amortissement des investissement mais aussi le fonctionnement de ce service et la maintenance du matériel. Aucun plan B ne semble être défini en cas d'échec de ce projet. Finalement, on imagine bien qu'en cas d'échec ce sera l'État et/ou les collectivités locales qui paieront.</p>									(utilisation des voies) - rentabilité surestimée – tarif prohibitif - Quel coût pour les collectivités?
39	<p><u>Anonyme</u> Très bon projet pour rapprocher l'aéroport de la ville</p>									Pour le projet
40	<p><u>Anonyme</u> Tout d'abord faisons un point sur la réalisation du RER B Nord + achevé en 2013. Nous sommes des usagers journaliers de la ligne aux heures de pointe et avons compris que la SNCF avait promis une amélioration de la ligne. Mise à part le rehaussement et la couverture des quais nous ne constatons aucune amélioration .Nous déplorons au moins un incident à l'heure de pointe soit lors du trajet aller ou retour. Les motifs sont divers et variés et parfois saugrenus : problème exploitation, panne électrique, rail cassé, problème de signalisation, difficulté d'acheminement des conducteurs, affluence de voyageurs, conditions climatiques défavorables etc. En aucun cas, nous avons constaté comme il avait été promis la fréquence d'un train toute les 6 minutes .Les missions des rames ne sont pas respectées. Pire depuis la suppression des trains directs et semi directs notre temps passé dans le RER B a augmenté quotidiennement 20 mm soit une journée par mois. C'est inadmissible et nous demandons le rétablissement des trains directs. Compte tenu de l'inefficacité du plan d'amélioration de 2013, nous sommes résolument contre la création du CDG Express. C'est une évidence que les voyageurs venant de l'aéroport doivent bénéficier d'un acheminement vers la capital fiable, confortable, et sécurisé .C'est la porte d'entrée de notre région, de notre tourisme, c'est l'image de notre pays. Mais les autres utilisateurs les 900 000 milles voyageurs de la Ligne B et les 15 000 utilisateurs de la ligne K ne doivent pas être laissés pour compte. D'autant plus que la privatisation de créneaux des voies de la ligne K pour le CDG Express ne permettra plus la circulation en mode dégradée du RER B, qui malheureusement compte tenu du manque de fiabilité des infrastructures est devenue fréquente. Aussi nous préconisons que les fonds publics par le truchement de deux entités para –étatiques que sont la SNCF et ADP utilisent ces fonds pour améliorer la ligne B et K. D'autant plus qu'il est prévu une ligne nouvelle 17 dans le</p>			1	1					D'accord sur le principe d'avoir une liaison rapide avec l'aéroport pour les passagers aériens mais maintenant contre car les améliorations promises en 2013 pour le RER B n'ont pas été tenues et qu'il y a toujours des retards – projet qui ne permettra plus l'utilisation des voies en situation perturbée par le RER B – utilisation de fonds publics

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	cadre du grand Paris. Ainsi tous les utilisateurs voyageurs du quotidien ainsi que les occasionnels de L'aéroport y trouveraient bénéfice .C'est la raison du bon sens									
41	<u>Laurent Parriaud, ENGHEN-LES-BAINS</u> - Beau projet de développement, qui ne manquera pas de contribuer au rayonnement de l'Ile de France ainsi qu'à notre attractivité à l'International qui en a bien besoin !									Projet positif pour le rayonnement, attractivité de la France
42	<u>Anonyme</u> C'est un magnifique projet qui placera Paris et son aéroport principal au même niveau que les grandes capitales européennes. Ce projet complémentaire des infrastructures du grand Paris contribuera à gommer les distances et le temps passé dans les embouteillages. Permettra des offres nouvelles aux passagers qui choisiront de faire leur correspondance à Paris CDG, ils pourront s'échapper quelques heures à Paris profiter, consommer et revenir à temps pour leur vol en toute sérénité... C'est une merveilleuse opportunité pour l'économie locale et nationale.									Projet qui est une opportunité pour l'économie
43	<u>François-Xavier LAMBOROT, Paris</u> - Je suis tout à fait d'accord avec ce projet, qu'il est urgent de mener à terme. Il en va de l'image de Paris et de notre pays, de notre crédibilité, de notre qualité de service, ainsi que de notre savoir faire...									Projet positif pour l'image de la France
44	<u>Anonyme</u> - Je suis favorable au CDG Express. 1. C'est indispensable. Il est grand temps que Paris se dote d'une infrastructure de transport dédiée à son aéroport, comme toutes les autres grandes capitales mondiales. Pour plus de la moitié des passagers, le temps de liaison avec la capitale est supérieure au temps de vol, surtout quand leur bus ou taxi est bloqué dans les embouteillages ou le RER connaît une (si fréquente) irrégularité. La liaison Paris-CDG est un motif important de perte d'attractivité de CDG mais aussi de Paris (Londres ou Amsterdam sont plus simples d'accès). 2. C'est spécifique. La liaison ville-aéroport ne peut être comparée aux autres moyens de transport en ce qu'il ne s'agit pas d'un transport de proximité. En effet, la plus grande majorité des passagers viennent à Paris (destination finale ou en transit vers d'autres modes). Ils ont donc pour objectif de rejoindre le centre de Paris. A ce titre, leur faire emprunter des moyens de transport desservant la banlieue revient à encombrer inutilement ces moyens de transport. 3. C'est nécessaire et insuffisant. Le bassin d'emploi (plus de 100 000 emplois, bientôt la 1ère zone d'emploi de France) autour de l'aéroport est insuffisant. Pour irriguer l'aéroport et assurer la variété des recrutements, ainsi que l'égalité des chances de tous les Franciliens, il convient de prévoir un abonnement (mensuel, trimestriel et annuel) pour les professionnels. Cela permettra de soulager les autres moyens de transport routier comme ferroviaire. Aussi, je demande que soit étudié la possibilité d'un abonnement pour les usagers					1				Attractivité Spécificité de la liaison Projet nécessaire et insuffisant Demande de tarif sur abonnement
45	<u>Anonyme</u> je suis très favorable à ce projet qui permettra de relier facilement Paris à l'aéroports de Roissy Charles de Gaulle. Un vrai plus pour Paris, pour les touristes.									Projet positif pour l'attractivité de Paris
46	<u>Anonyme</u> Je trouve ce projet très bien, il était enfin temps qu'une ligne directe permette de relier la capitale à l'Aéroport de		1	1						Impacts positif sur RER B et route

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	CDG. Sur la ligne B, les touristes chargés de leurs valises sont mélangés aux personnes qui empruntent les transports en communs pour se rendre sur leurs lieux de travail. Nous allons gagner en fluidité sur le RER B. Les axes routiers vont être déchargés.									
47	<u>Anonyme</u> Je pense que ce projet est indispensable, et que la France a du retard, notamment par rapport à l'Italie qui offre depuis longtemps un transport express ou rapide entre ses aéroports et le centre de la ville principale (Rome, Bari (rapide 13 mn), Milan).									Compétitivité avec les autres grands aéroports
48	<u>Anonyme</u> Projet indispensable pour la région IdF. Plusieurs éléments m'apparaissent importants dans la qualité du projet - La ponctualité - les voies actuelles au nord sont saturées ou sujettes à des problèmes de sécurisation des voies (personnes sur les voies récurrentes) en quoi une nouvelle desserte sur ces voies va-t-elle améliorer la ponctualité ? - La sécurité : Réelle et perçue. Les vols à la tire sont actuellement monnaies courantes sur le RER B et demande une sécurisation REELLE de l'accès au train. Quelle image de notre pays donne-t-on à un touriste détroussé à son arrivée. En outre, la faune (crache et met de la musique sur haut parleur pour les plus sympathiques) et la saleté de l'actuel trajet public effraient plus qu'autres choses. - La propreté : Probablement liée à la sécurité mais pas seulement. Volontaire ou involontaire, un flux passager important impose des nettoyages fréquents des trains - Le prix : les benchmarks avec les grandes capitales européennes et les coûts des autres moyen de transport laissent à penser que le prix peut être compris entre 20 et 30€. Des remises importantes peuvent être envisagées pour des utilisateurs réguliers de la plateforme à destination des passagers pas des personnels de la plateforme.					1				Projet indispensable – points importants pour la réussite du projet : Sécurité, ponctualité, propreté Demande tarif dégressifs pour usagers réguliers
49	<u>Anonyme</u> Ce projet est indispensable pour accéder à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec un temps garanti de 20min , et avec un transport très bien adapté aux voyageurs aériens (bagages, informations sur les vols, informations touristiques...) Il contribuera au renforcement de l'attractivité touristique de Paris et de la France, en améliorant l' image des conditions d'accueil et d'acheminement vers l'aéroport international. Cela permettra par ailleurs d'avoir un niveau de desserte équivalent à celui constaté dans d'autres capitales européennes et internationales.									Projet positif pour l'attractivité - Avantages : ponctualité, durée garantie Compétitivité de l'aéroport
50	<u>Anonyme</u> Un très beau projet qui sera très utile ! Le trajet entre l'aéroport et la capital est un parcours du combattant aussi bien pour les touristes que pour les locaux. Le seul bémol est le prix du billet à 24€ ! Bien que je ne doute pas de la qualité de service qui sera offert, on place le prix du ticket dans les plus chers d'Europe ... Vous prétendez que "les ressources financières tirées de la billetterie pourraient ne pas être suffisantes pour assurer la viabilité économique et financière du projet", mais il suffirait d'allonger un peu la période d'amortissement souhaité...					1				Projet utile – Tarif trop élevé
51	<u>Anonyme</u> Je suis très favorable à ce projet indispensable pour Paris									Projet indispensable

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
52	<u>Anonyme</u> CDG Express Enquête publique. Beau Projet qui semble indispensable au développement de l'aéroport de CDG. Dommage qu'il ne puisse profiter aux 60000 salariés de la plateforme ou riverains de part le coût du billet (52 euros aller/retour) Souhaitons qu'il puisse exister un second horizon avec abonnement ou réduction après la phase 1 d'amortissement.					1				Projet indispensable – Demande de tarif spéciaux pour salariés de la plateforme
53	<u>Anonyme</u> OUI au CDG Express. Dans ce débat, il s'agirait pour ceux qui aiment donner leur avis à tout va de ne pas tout mélanger : si des efforts sur le RER B restent à faire, le projet CDG Express y contribuera justement. Enfin, un grand avantage serait, pour le groupe ADP et autres entreprises employant sur la plateforme, de contribuer au financement de l'abonnement dédié à ce futur moyen de transport pour l'ensemble des collaborateurs qui l'utiliseraient au quotidien.					1				Demande de tarif spéciaux pour salariés de la plateforme
54	<u>Anonyme</u> Evidemment, je suis favorable à la mise en service d'une desserte ferrée de l'aéroport de Paris-CDG. Il s'agit d'un outil - capital pour l'attractivité de cet aéroport (très en retard sur d'autres hubs comparables) et, par suite, de Paris ou plus largement de la France - attendu par les passagers qui exigent un moyen de transport dédié, rapide, confortable, sûr et fiable - souhaité également par les Franciliens usagers du RER B qui sont actuellement contraints de partager sa capacité avec les passagers aériens - commode également pour les travailleurs de la plateforme aéroportuaire - vecteur de réduction des émissions polluantes par limitation du recours à la desserte routière de fait, je vote pour ! (bien que je conçoive qu'il puisse générer quelques nuisances locales)						1			Projet positif pour l'attractivité – Impact positif sur le trafic routier et RER B - demande de tarif pour salariés
55	<u>Anonyme</u> Un projet nécessaire pour la première destination touristique au monde. - La ligne actuelle du RER B est inadaptée, à moins de faire des services directs entre l'aéroport et Paris, en cela que la place disponible est rare aux heures de pointe, que ce soit pour les personnes, comme pour les bagages. - Une liaison directe réduira le temps passé pour rejoindre l'aéroport. - Contrairement aux avis déposés auparavant, la ligne 17 du grand Paris ne permettra pas une liaison entre Paris et l'aéroport, celle-ci ne passant tout simplement pas dans Paris. Le CDG Express n'est donc pas un projet redondant. - Ce n'est pas par caprice ou snobisme que l'aéroport de Roissy CDG doit se doter d'une liaison directe avec Paris : C'est déjà le cas de la plupart des grands aéroports mondiaux. - Enfin, rien n'indique que la création du CDG Express se fasse au détriment du RER B actuel.			1						Projet nécessaire – RER B inadapté actuellement
56	<u>JANE PIBOULEAU, Saint Thibault</u> Les passagers et personnels travaillant sur la plateforme de Roissy attendent depuis longtemps un transport rapide									Transport rapide et sécurisé – Demande

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	et sécurisé entre Paris et Roissy Tous les grands aéroports au monde ont une ligne express il semble nécessaire de prévoir la possibilité d'utiliser un pass navigo (avec pourquoi pas un supplément tarif) pour les personnels									combinaison Pass Navigo
57	<u>Thierry CROS, NEUILLY SUR SEINE</u> Ce projet ambitieux va permettre d'hisser la région Ile de France au même niveau que les grands aéroports internationaux en permettant aux passagers d'accéder rapidement et confortablement au centre ville. Cela permettra également de diminuer la fréquentation des accès routiers, avec un gain important pour les autres utilisateurs et pour l'environnement. Il va également contribuer à l'attractivité de la plate-forme parisienne et ainsi assurer son développement et des emplois associés.						1			Projet positif pour l'attractivité et compétitivité de l'aéroport - Effets positifs sur l'environnement
58	<u>Anonyme</u> Très bon projet. ENFIN!!!! ce qui manque à un aéroport de l'envergure de CDG par rapport à ses homologues internationaux.									Projet positif pour la compétitivité de l'aéroport
59	<u>Anonyme</u> Avis négatif pour un projet a priori séduisant mais qui comporte de trop nombreuses erreurs ou points irrésolus - un premier point général sur le grand mépris territorial affiché par un tel projet. A l'heure du Grand Paris, des nouvelles lignes permettant les trajets de banlieue à banlieue ou de désenclaver certaines communes, on crée une ligne qui ne desservira que le centre de Paris et les lignes du Grand Paris prévues pour relier CDG à Orly et la Défense ont été saucissonnées... Je veux pour preuve de ce mépris, de cette ignorance, la carte utilisée sur le site de l'enquête publique avec les gares d'Aulnay-sous-Bois et Blanc-Mesnil inversées... Il serait bon d'emprunter une fois cette ligne avant de vouloir réinventer la roue , par ailleurs, les rames emprunteraient les voies utilisés par le RER B / transilien K sur la plus grande majorité du parcours. Pourquoi ne pas alors plutôt renforcer la ligne B du RER, qui avec la future ligne 17 du Grand Paris Express, permettrait un accès fluide et direct depuis Paris ? L'infrastructure est déjà présente, pourquoi vouloir d'un projet exclusif et excluant sur des voies d'intérêt public ? Comment peut-on ainsi envisager un projet aussi coûteux (en investissement et en exploitation, pour ses potentiels passagers) pour relier CDG à la gare de l'Est en 20 min tous les 1/4h quand la gare du Nord est déjà aujourd'hui à 26min de CDG tous les 1/4h avec un train direct (et une fréquence accrue avec des trains omnibus)? La gare du Nord qui est d'ailleurs bien mieux desservie que la gare de l'Est, notamment depuis la banlieue sud.... - avec la mise en place du CDG Express, quelle garantie que l'accès direct et intégré au pass Navigo qui existe aujourd'hui depuis Paris avec le RER B ne sera pas surfaturé aux passagers de CDG ? (exemples de Lyon où il n'y a plus aucune alternative au Rhônexpress pour le rentabiliser, ou de Stockholm, cas plus similaire, où pour rentabiliser le Arlanda Express, un péage a été mis en place à l'entrée de l'aéroport sur la ligne de "RER" existantes). Avec le Grand Paris Express, le STIF a indiqué que la tarification générale des transports évolueraient, la concomitance de la date de mise en service prévisionnelle du CDG Express permettrait cette évolution très regrettable .			1	1	1		1	Projet comportant des erreurs ou des points non résolus – Erreur d'appellation de gare dans le dossier - renforcement du RER B - concurrence avec la 17 - Tarif Navigo – Projet coûteux en investissements et exploitation	
60	<u>Anonyme</u> Projet indispensable au développement de la plateforme aéroportuaire de Paris Charles de Gaulle et par suite au développement économique du nord du bassin parisien.									Projet indispensable pour le développement économique

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
61	<u>Anonyme</u> Une liaison rapide de CDG vers Paris est attendue par de nombreux voyageurs possédant des revenus ne leur permettant pas de prendre un taxi ou le RER qui ne les emmène pas forcément dans leur zone les obligeant à prendre une ou plusieurs lignes de métro. Ce projet efficace élargit l'offre. Si l'on souhaite une France qui va de l'avant et qui se modernise ce projet est indispensable. Il complètera une offre aujourd'hui déficiente. De fait il diminuera les transferts par la route et participera donc à une diminution de la pollution atmosphérique et aux heures d'embouteillage routier		1							Projet qui diminuera le report routier
62	<u>Anonyme</u> 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 accrue pour les installations et des opérations maintenance		1	1		1	1			Tarif prohibitif – Gain de temps faible – Pas de connexion avec Gare du Nord – Gain en confort, fiabilité, respect des délais
63	<u>Anonyme</u> CDG express est indispensable pour desservir correctement l'Aéroport CDG depuis Paris. Le RER B donne actuellement une mauvaise première image de la France aux touristes étrangers. 100 % favorable à ce projet.									Projet indispensable pour l'attractivité
64	<u>Catherine FICHE, Antony</u> Projet indispensable pour améliorer l'accessibilité de CDG depuis Paris et désengorger les liaisons existantes ferroviaires/routes). Avis tout à fait favorable									Projet indispensable
65	<u>Anonyme</u> Il est indispensable d'améliorer la desserte de l'aéroport CDG. les dysfonctionnements du RERB et la saturation des routes rendent l'accès trop difficile.									Projet indispensable pour améliorer la desserte de CDG
66	<u>Anonyme</u> Je suis favorable à la réalisation de la liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle (CDG Express)									
67	<u>Anonyme</u> Enfin un projet intelligent qui va faire de Paris une capitale digne de ce nom pour les étrangers qui débarquent en masse à CDG . Projet indispensable pour l'image de la France et Paris; J'y suis donc entièrement favorable									Projet indispensable pour l'attractivité

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
68	<u>Anonyme</u> Entièrement FAVORABLE à ce projet que mérite la capitale de la FRANCE. Attention cependant au tarif élevé proposé et ne pas oublier les améliorations à réaliser pour le quotidien des travailleurs qui empruntent la ligne B					1				Projet positif – Tarif élevé
69	<u>Anonyme</u> Ce projet tel qu'il est conçu est viscéralement prosélyte et a pour objectif d'éviter à tout prix que la manne touristique des hôtels consort et lobby parisien rencontre la "faune" des travailleurs émérites (qui se lèvent tôt et ont une grande valeur ajoutée) de la région et de la gare du nord . De plus la station essentielle a la ventilation des voyageurs d'Aulnay-sous-bois n'est même pas desservie.....Un seul arrêt sur le trajet n'est pas un drame pour un touriste ! on peut donc dire que ce projet se moque des habitants franciliens (et non banlieusards) qui ne vous doivent rienet surtout pas aux décideurs de cdgou de paris ouest 92 panaméens . Ce projet en l'état est une Le minimum par respect pour la population serait qu'il desserve systématiquement Aulnay sous bois Son accès devra être libre pour les navigo hebdomadaires ou mensuels évidemment sans supplément Il pourra ainsi être une alternative et un désengorgement de la ligne b , aux équipements vieillots et usés et sera utile pour ceux qui font la richesse financière et culturelle de l'île de France . et puis j'aime bien voir des chinois , des américains ou encore mieux des australiens mais a en juger par vos actes ce ne serait pas réciproque ! Ps une révolution c'est comme un tsunami ça passe inaperçu en pleine mer !			1		1			1	Train prévu pour éviter les mélanges de population - Devrait faire au moins un arrêt à Aulnay sous Bois – Demande combinaison Pass Navigo
70	<u>Anonyme</u> Aujourd'hui le trajet en RER B est gratuit pour les détenteurs du Pass Navigo et de 10€ pour les autres usagers. Un aller simple avec le CDG Express coûtera 24€. Un mode de transport inaccessible pour les citoyennes aux revenus modestes, réservé aux touristes aisés de loisirs ou d'affaire. D'autant plus que les habitants sur le trajet seront pénalisés. Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic de nombreux trains, notamment du RER B. Conséquence : plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes, voire un blocage complet de la circulation... Un projet en déconnexion totale avec la réalité des riverains et qui ne sert en aucun cas le plus grand nombre.			1		1				Coût élevé d'un train qui va en plus pénaliser le RER B car il utilisera les voies qui régulent le trafic
71	<u>Daniel AUGUSTE, VILLIERS LE BEL</u> Un très bon projet d'amélioration des transports en commun et de mobilité									Projet d'amélioration
72	<u>Anonyme</u> Je travaille depuis plus de 20 ans à l'aéroport CDG et je suis tous les jours confronté à des passagers perdus devant la difficulté d'utilisation des transports en commun actuels pour rallier la capitale. C'est une excellente nouvelle que ce projet puisse enfin voir la jour pour que Paris soit à la hauteur de son prestige pour l'accueil des passagers internationaux. Je suis tout à fait favorable à ce projet. Attention à ne pas trop exagérer sur le tarif du voyage qui peut rapidement apparaître dissuasif.					1				Projet positif – Attention : tarif qui peut être dissuasif

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
73	<p><u>Anonyme</u> Ce projet est strictement inutile. D'une part, il existe déjà une ligne directe Paris Gare du Nord - CDG 2, qui n'est très peu utilisée, d'autre part, investir des milliers d'euros pour une nouvelle ligne au profit de lignes déjà existantes telles que la ligne B du RER et la ligne K, deux lignes qui mériteraient d'être renouvelées, est totalement indécent. Encore une fois, c'est une certaine catégorie de la population qui se verra utiliser cette ligne directe tout confort, pendant que les vrais usagers, ceux du quotidien se voient utiliser des lignes de transports désastreuses. Pourquoi ne pas compléter l'offre déjà existante Paris GDN - Aéroport CDG2 et utiliser l'argent conçu pour ce projet pour rénover les lignes B et K? Créer une ligne Paris gare de l'Est - CDG2 est totalement inutile quand on sait qu'il existe déjà une ligne directe Paris GDN - CDG2, mais peut-être avez-vous honte de l'état dans laquelle la ligne B du RER est laissée vis à vis des touristes et voyageurs?</p>			1						Renover les lignes B et K plutot que le CDG Express
74	<p><u>Serge</u> Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes ! Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs ! La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. Les riverains souffriront des nuisances sonores et urbanistiques, sans profiter du service. C'est un projet inutile et imposé par l'Etat. Grâce à une procédure spéciale "d'extrême urgence", les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations...</p>			1			1	1	Investir dans le RER B, Ligne au détriment de terres agricoles. Procédure d'urgence pour expropriation.	
75	<p><u>Anonyme</u> Cette ligne est une aberration, elle ne va pas améliorer le trafic sur la ligne B mais plutôt le rendre plus difficile, car elle empruntera les lignes du RER B. Cette ligne sera réservée à une élite qui aura les moyens de se payer un billet aller à 24 euro. et il y a de forte chance pour qu'elle soit exploitée par une boite privée au lieu du service public</p>			1		1			Une aberration qui ne va pas améliorer le trafic du RER B, réservée aux nantis qui ont les moyens de payer 24 €	
76	<p><u>Olivier ANSART, Paris 18</u> 1,7 milliard d'euros, c'est trop cher ! A 24 euros le billet, cette ligne VIP sera réservée aux touristes et aux voyageurs d'affaire. Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes ! Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs ! La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. Les riverains souffriront des nuisances sonores et urbanistiques, sans profiter du service. C'est un projet inutile et imposé par l'Etat. Grâce à une procédure spéciale "d'extrême urgence", les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations...</p>			1		1	1		Une aberration qui ne va pas améliorer le trafic du RER B, réservée aux nantis qui ont les moyens de payer 24 €	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
77	<u>Anonyme</u> Le CDG Express est un projet indispensable à l'avenir de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, mais aussi indispensable pour l'image de Paris. Les accès à l'aéroport sont déjà complètement congestionnés, les accès routiers sont constamment bloqués par des embouteillages, avec les répercussions environnementales que l'on imagine. Et le RER B n'est pas adapté pour accueillir les flux de passagers avec leurs bagages, qui se retrouvent alors au milieu des personnes qui se rendent ou quittent leur travail. RER B et CDG Express ne sont pas en concurrence, ils ne s'adressent tout simplement pas au même public. Si on ajoute que le mode de financement du CDG Express ne pèsera pas directement sur le contribuable, mais seulement sur les passagers de l'aéroport, pourquoi s'opposer au projet ?				1					Projet positif pour le développement économique et l'attractivité – Projet qui sera financé par les usagers
78	<u>Anonyme</u> Le projet fait état d'impacts sur le RER B (1 point de ponctualité !!!) et indique que des provisions ont été réalisées pour compenser cet impact. Quel engagement de SNCF ? Quelles sont les opérations correspondantes ? Il est inadmissible qu'au stade de l'enquête publique, le maître d'ouvrage ne mentionne même pas l'ensemble des aménagements qu'il souhaite réaliser !! Quel impact sur l'environnement ? Quel assurance de l'absence d'impact sur le RER B ? Quel assurance sur le respect des coûts ?			1		1	1			Engagements financiers et aménagements prévus sur le RER B, Impact sur l'environnement et sur absence d'impact sur RER B, Assurance sur le respect des coûts.
79	<u>Anonyme</u> On parle de simplification pour les touristes étrangers à CDG 2 mais en quoi le fait d'avoir 3 modes de transport différents (ligne 17, CDG Express et RER B) accessibles depuis CDG 2 facilitera la compréhension des touristes ? Comment indiquera-t-on " Paris " ? Incitera-t-on (très fortement, par une signalétique orientée) tous les touristes à prendre CDG Express et non un transport moins cher ? Enfin, n'est il pas plus simple d'augmenter la présence humaine et l'information dès maintenant, plutôt que d'attendre une ligne de transport nouvelle qui coute des milliards ? Par ailleurs, comment CDG Express peut-il assurer une ponctualité qui soit suffisante pour correspondre au prix ? Que se passe-t-il en cas de colis suspect (très fréquent à CDG 2) ?							1		A CDG2, 3 transports vers Paris: RER B,17, CDG Express difficile de choisir pour les touristes. Comment CDG Express peut assurer la ponctualité pour ce prix? Quid en cas de colis suspect (comme fréquent sur RER B)
80	<u>Anonyme</u> cher, inutile, ça va défigurer le 18ème - 1,7 milliard d'euros pour ça en catastrophe alors que ça bénéficie pas à la banlieue et que la ligne 17 arrive ? - faut vraiment être perché.	1			1					Contre : 2 arguments, défiguration 18ème et coût
81	<u>Sarah Dore</u> 1,7 milliard d'euros, c'est trop cher. A 24 euros le billet, cette ligne VIP sera réservée aux touristes et aux voyageurs d'affaires. Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs !			1	1	1				coût, tarif trop élevé, amélioration RERB solution préférée

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
82	<p><u>Jacques GAUTHIER, 75019 Paris - pièce jointe n°8</u> Quelques observations en - Une enquête publique tronquée - Une fréquentation en berne : La fréquentation des navettes est estimée à 6,4 M de voyageurs par an en 2025 (pièce F-page 64) ce qui est faible puisqu'elle ne représentera que 15 % environ de la clientèle potentielle entre Paris et Roissy CDG où le trafic routier restera prépondérant. L'objectif poursuivi par le maître d'ouvrage, atteindre une fréquentation minimale de 20 000 voyageurs/jour , déjà insuffisante pour assurer la rentabilité du projet , risque d'être inaccessible et de creuser la dette du groupe SNCF. - Les faiblesses du projet. Le dossier d'enquête publique demeure évanescant sur plusieurs points : le terminus Paris-Est, CAP 18, Chapelle charbon, Chapelle rampe, Débranchement de Mitry-Mory - 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</p>	1			1			1		Enquête publique : dossier incomplet, prématuré - Aménagements insuffisamment décrits - Montage financier qui ne permet pas de connaître les sommes affectées aux différentes tranches – Montage juridique incomplet
83	<p><u>Claude Chopard - voici mon avis,</u> 1 - 1,7 milliard d'euros, c'est trop cher. 2 - A 24 euros le billet, cette ligne VIP sera réservée aux touristes et aux voyageurs d'affaires. 3 - Pour réussir à rentabiliser cette infrastructure, une taxe sera prélevée sur les billets d'avion de tous les voyageurs, un modèle de financement injuste pour un projet qui ne profite qu'à certains. 4 - Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes ! 5 - Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs ! 6 - C'est un train fantôme qui traversera le territoire sans s'arrêter dans les banlieues. Les retombées socio-économiques seront donc nulles. 7 - La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. Les riverains souffriront des nuisances sonores et urbanistiques, sans profiter du service. 8 - C'est un projet inutile et imposé par l'Etat. Grâce à une procédure spéciale "d'extrême urgence", les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations...</p>			1	1	1	1	1	Coût trop élevé - Tarif discriminatoire - Montage financier injuste (taxe) - Pb impact sur RER B - Nuisances sonores et urbaines - Utilisation contestée de la procédure d' « extrême urgence »	
84	<p><u>Anonyme</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3.,6,7,8 1,7 milliard d'euros, c'est trop cher. A 24 euros le billet, cette ligne VIP sera réservée aux touristes et aux voyageurs d'affaires. Pour réussir à rentabiliser cette infrastructure, une taxe sera prélevée sur les billets d'avion de tous les voyageurs, un modèle de financement injuste pour un projet qui ne profite qu'à certains. Le CDG empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes ! C'est un train fantôme qui traversera le territoire sans s'arrêter dans les banlieues. Les retombées socio-économiques seront donc nulles. La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. Les riverains souffriront des nuisances sonores et urbanistiques,</p>			1	1	1	1	1	Coût trop élevé - Tarif discriminatoire - Montage financier injuste (taxe) - Pb impact sur RER B - Nuisances sonores et urbaines - Utilisation contestée de	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	sans profiter du service. C'est un projet inutile et imposé par l'Etat. Grâce à une procédure spéciale "d'extrême urgence", les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations...									la procédure d' « extrême urgence »
85	<u>Serge</u> - voici mon avis sur le cdg express Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes ! Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs ! La réalisation de cette ligne se fera au détriment des terrains agricoles ou de projets de renouvellement urbains. Les riverains souffriront des nuisances sonores et urbanistiques, sans profiter du service. C'est un projet inutile et imposé par l'Etat. Grâce à une procédure spéciale "d'extrême urgence", les expropriations seront facilitées pour enterrer rapidement les contestations...			1			1		1	Pb impact sur RER B - Nuisances sonores et urbaines - Utilisation contestée de la procédure d' « extrême urgence »
86	<u>Thierry Ananou</u> - voici l'avis que je souhaite déposer 1,7 milliard d'euros, c'est trop cher. Le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic francilien. Conséquence : encore plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes !			1	1					Coût trop élevé - Pb impact sur RER B
87	<u>Comité Régional Transports & Environnement Ile de France CFDT – FGTE</u> - pièce jointe n°9 Un CDG Express aussi pour les Franciliens - <i>Le CRTE CFDT ile de France dénonce - un montage financier complexe et opaque... qui sera à la seule charge de SNCF réseau déjà fortement endetté et partiellement par l'entreprise à caractère public ADP (Paris AEROPORT)</i> - l'absence de prise en compte de la ligne 17 - le fait que le projet n'est plus adapté aux besoins des usagers. Elle relève les avis de l'AE et de l'ARAFER et propose que les efforts soient concentrés sur la ligne 17			1	1					Montage financier opaque – cf. ARAFER : endettement existant - Ligne 17 non prise en compte – Projet inadapté aux besoins
88	<u>JG</u> - Ce projet est bien mal pensé. Utiliser cet argent pour améliorer le RER B, et en faire un vrai train qui permettrait de faire voyager tous les utilisateurs (CDG et banlieusards) dans des conditions décentes serait bien mieux. Comme ça l'image de la France serait bien plus belle pour tout le monde, et pas que pour les touristes, comme je l'ai lu dans certains avis. Et puis y'a toujours des touristes perdus sur la branche mitry-claye, parce que les indications sont vraiment pas claires en gare, alors ceux là sont pas prêt à trouver le CDG-express, ou ceux qui prennent l'omnibus au lieu du direct. Et enfin à gare de l'est, on fait quoi, comment on y va dans les petits couloirs de métro ? Non tout ça n'est pas réfléchi. D'abord l'aéroport CDG n'est-il pas trop gros, ce qui expliquerait que ça sature pour y aller ?			1	1					Priorité à donner au RER B
89	<u>Anonyme</u> ce projet ne répond pas à l'amélioration des conditions d'accès à Roissy pour l'immense majorité des voyageurs qui ne pourront pas payer le coût du billet AR alors qu'ils utilisent de plus en plus des vols low cost. les hommes d'affaires quant à eux utilisent le bourget. il ne répond pas non plus aux besoins des salariés de Roissy contraints d'utiliser leur voiture puisqu'ils n'auront pas accès à ce Charles de gaulle express pas plus d'ailleurs que les habitants de la région. c'est donc un projet pour un tout petit nombre. son financement "privé" verra sa rentabilité assurée par la puissance publique. donc c'est près de 2 milliers d'euros pour 20 mille voyageurs au détriment des			1	1	1				Tarif trop élevé – Projet inadapté aux besoins – Financement privé assurée par la puissance publique – Projet au détriment du RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	centaines de milliers qui galèrent tous les jours sur la ligne b									
90	<u>Frédérique Denis, Bobigny</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
91	<u>Robert FERREOL, 75019 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
92	<u>Guillaume Durand, 75014 Paris</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
93	<u>Hugues DUSAUTOY, 78700 Conflans Ste Honorine</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
94	<u>Annaïg ANTOINE, 75019 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
95	<u>Jocelyne LE BOULICAUT, 56000 Vannes</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
96	<u>Marie - Cécile SEIGLE – VATTE, 31230 Agassac</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
97	<u>Anonyme</u> La clientèle de ce type de ligne veut aller à Hausmann ou à La Défense. Pourquoi s'arrêter à Gare de l'Est? Sachant que le RER B fonctionne déjà très mal, pourquoi réutiliser son infrastructure?			1						Pourquoi gare de l'Est
98	<u>Daniel Freygefond, 19100 Brive</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
99	<u>Benoît Mars, 75018 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
100	<u>Cyprien Gay, 75005 Paris</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
101	<u>Jocelyne Bathily, 93380 Pierrefitte sur Seine</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
102	<u>Pierre Serne, 94300 Vincennes</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
103	<u>Jean Mata, 93170 Bagnolet</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
104	<u>Gérard Dupouy, 40280 St Pierre du Mont</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
105	<u>Anne-Marie Delmas, 93150 Le Blanc-Mesnil</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
106	<u>Stéphane Coppey, 13002 Marseille</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
107	<u>Floriane Ortega, 75011 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
108	<u>Myriam Paradis, 94250 Gentilly</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
109	<u>Jacques Minnaert, 42400 St Chamond</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
110	<u>Pierre Japhet, 75011 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
111	<u>Marie-Claude Lemerrier, 78600 Maisons Laffitte</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
112	<u>Claire Grover, 75004 Paris</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
113	<u>David Gau, 92190 Meudon</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
114	<u>François Laustriat, 75018 Paris</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
115	<u>Jean Mallet, 78250 Mézy sur Seine</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
116	<u>Tania Souben 93150, Le Blanc-Mesnil</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
117	<u>Claire Lefebvre, 94260 Fresnes</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
118	<u>Darna Men</u> – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1	1		1	
119	<u>Michel Boulanger, Antony</u> – Voir observation 83 § 2, 8, 4,5, 6, projet datant de 2000 et déjà rejeté, pourquoi l'Etat poursuit-il.	1		1	1	1	1	1		

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
120	<u>Sophie Roux, Paris 18 – Voir observation 83 § 4, 3, 5,</u>	1		1	1					
121	<u>Pauline Benazet, Paris 11 – Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3,</u>	1		1	1	1	1	1		
122	<u>Jaean-Yves Souben, Le Blanc Mesnil - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 5</u> Il vaudrait mieux rendre plus confortable le RER B	1		1	1	1	1	1		
123	<u>Anonyme - pièce jointe n°10</u> La 1ère difficulté est que les villes d'Aulnay, du Blanc-Mesnil et Sevran sont trop peu denses et très pavillonnaires (- de 7000 hab/km2). Cela ne permet pas de créer un bassin d'emploi fort et continu. Par ailleurs (et c'est lié), la ligne 16 (mais également la 17...) marque trop peu d'arrêts. Deuxièmement, le principe AFFICHE de CDG EXPRESS est d'être une ligne "internationale" insérée dans un réseau local. Si on conteste ce principe, il faudrait alors, renoncer également à la ligne 17 qui ne marque que 7 arrêts sur 25km. La différence étant que la Ville de Paris jouit d'une image internationale plus forte (autrement dit un rapport de force auprès des autorités) qui lui permet d'obtenir une ligne dédiée depuis l'aéroport. Des mesures compensatoires sont néanmoins envisageables pour les habitants en provenance du Nord-Est francilien (car je ne nie pas que cdg express pourrait causer des nuisances) : La 1ère consisterait à ce que les lignes 16/17 marquent un arrêt à La Plaine St Denis stade de France (au lieu de la contourner !) pour profiter de la ligne 15 et donc de faciliter l'accès à plusieurs de 1ère couronne. Pour ce qui est des arrivées dans Paris , on peut aussi suggérer que le Transilien H marque un arrêt en gare Saint-Denis Pleyel comme le réclame le 95. Nous pourrions ainsi avoir une liaison Pleyel/Gare du Nord. Une autre option consisterait à prolonger des lignes existantes (la 7 au Bourget et la 12 à La Courneuve 6 routes)	1		1			1			Le Blanc Mesnil et les communes voisines peu denses donc peu d'emploi.L16 et 17 peu d'arrêts. CDG Express ligne internationale dans réseau local, il faudrait des mesures conservatoires arrêt à Plaine Saint Denis pour L 16 et 17 et pour transilien H arrêt Pleyel.
124	<u>Suzanne Grandpeix, Paris 13 – Voir observation 83 §1, 2, 6, 7, 4, 5,</u>	1		1	1	1	1			
125	<u>Philippe Durand, Paris 18 - Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3, 5,</u>	1		1	1	1	1			
126	<u>Alain Grnaille, Sarlat la Canéda - Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3, 5,</u>	1		1	1	1	1			
127	<u>Jean Marc Tagliaferri, Saint Denis - Voir observation 83 § 2, 8, 4,3, 5,</u>	1		1	1	1	1			
128	<u>Annie Kubiacyk, La Caunette 34210 – Voir observation 83 § 1, 7,</u>				1		1			
129	<u>Marie Godfrain, Paris 18 – Voir observation 83 § 8, 6, 7, 5</u>	1		1			1			
130	<u>Nathalie Lauray, Le Plessis Robinson – Voir observation 83 § 1, 8, 6,7, 4, 5,</u>	1		1	1		1			
131	<u>Christine Ginguené, Villeparisis</u> Outre les nuisances sonores et environnementales, ce projet de train "pour privilégiés" (24€ le trajet) ne fera qu'aggraver la dégradation constante des conditions de transport des usagers, liée au manque de moyen pour l'entretien des voies et des rames, qui utilisent quotidiennement le RER B. En effet le CDG express empruntera tous les 1/4 d'heure les voies déjà saturées par les transports en commun quotidiens. Ce projet est au service des voyageurs d'affaires et non au service des franciliens, qui demandent depuis de nombreuses années, des investissements conséquents dans les transports en commun, pour faciliter leur vie quotidienne.			1						Aggravera la dégradation des conditions de transport du RER B - Pour voyageurs d'affaires et non franciliens.
132	<u>Valérie Rodin, Paris 11 – Voir observation 83 § 1, 4, 3, 5,</u>	1		1	1					

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
133	<u>Isabelle Brugeaud, Paris 6</u> – Voir observation 83 § 5			1						
134	<u>Catherine Coupard, Sartrouville</u> – Voir observation 83 § 2, 8, 7, 4, 5,	1		1	1		1			
135	<u>Gaëlle Krikorian, Paris 18</u> – Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3,	1		1	1		1			
136	<u>Olivier Planque</u> Le projet est extrêmement cher et ne répond pas aux problématiques de transport des Franciliens. Pour améliorer l'accès à Roissy, il faut améliorer le RER B (et non le pénaliser davantage !) et créer la ligne 17 qui va permettre une meilleure diffusion des passagers dans les pôles d'activités (Pleyel, Saint Denis) et aussi desservir le 93. En plus le projet va créer une coupure supplémentaire dans Paris et contraindre le développement du 18ème arrondissement et de tout le secteur de Porte de la Chapelle. Compte tenu du prix de l'immobilier, perdre un tel foncier est une aberration totale... Enfin sur la méthode, tout serait à revoir : - pas de réunion publique dans le 93 (alors que la majeure partie du linéaire se trouve dans ce département) - étude d'impact jugé non réglementaire par l'autorité environnementale - rentabilité du projet plus que douteuse Pour toutes ces raisons, ce projet est mauvais et il faut réquisitionner complément la problématique de la desserte de Roissy compte tenu de la réalisation du Grand Paris. Un vrai projet qui permettrait la desserte de Roissy (notamment pour les salariés de l'aéroport) ce serait de faire le projet Roissy Picardie.	1		1	1		1	1		Très cher, rentabilité douteuse - Il faut améliorer RER B - Coupure dans Paris 18ème – Pas de réunion publique dans le 93 - Dossier à revoir (étude d'impact jugée non réglementaire) – Faire Roissy Picardie
137	<u>Olivier Planque, Paris 19</u> – Voir observation 83 § 2, 8, 6, 7, 4, 3	1		1	1		1	1		
138	<u>Jean Luc Da Lage, Paris 13</u> - Voir observation 83 § 2, 7, 4, 3	1		1		1	1			
139	<u>Anne Marie Peron, Paris 12</u> - Voir observation 83 § 7, 4, 5	1		1			1			
140	<u>Valentin Gasnier, Paris 14</u> - Voir observation 83 § 6, 4, 5	1		1						
141	<u>Gérome Gulli, Paris 11</u> - Voir observation 83 § 2, 7, 4, 5	1		1		1	1			
142	<u>Pedro Vidal</u> Le CDG express est extrêmement cher (1.7 milliard d'euros) et ne fera qu'aggraver la dégradation constante des conditions de transport des 900 000 usagers/jours, liée au manque de moyens pour l'entretien des voies et des rames du RER B. Ce projet est au service des voyageurs d'affaires et aux touristes et non au service des franciliens, cette ligne sera donc peu empruntée et rapidement déficitaire au vu du prix demandé : 24 € le billet ! Le projet actuel ne va qu'accroître les inégalités sociales.	1		1		1				Très cher, aggravera les conditions de transport, est au service des voyageurs d'affaires pas des franciliens, avec 24 € la ligne sera déficitaire. Inégalité sociale.
143	<u>Jean Laurent Félizia, Le Lavandou</u> - Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3	1		1	1	1	1			
144	<u>Simon Clément, Paris 19</u> - Voir observation 83 § 2, 4, 5, 3	1		1		1	1			
145	<u>Sarah Coffinet, Saint Ouen</u> - Voir observation 83 § 2, 8, 4, 5	1		1						

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
146	Christine Prigent, Lanmeur 29620 - Voir observation 83 § 1, 2, 4			1	1	1				
147	Eric Coquelin, Evry - Voir observation 83 § 1, 4, 5			1		1				
148	Gérome Muzet, Toulouse - Voir observation 83 § 8, 4, 3, 5 Utilisez ce budget à la rénovation et à la maintenance des axes existants !	1		1	1					
149	Anne Laure Fabre-Nadier, Carignan de Bordeaux 33360 - Voir observation 83 § 1, 2, 8, 6, 7, 4, 3, 5	1		1	1	1	1			
150	Anonyme – Voir observation n°83 §2,4,3,5			1	1	1				
151	MICHEL CHAMPON - 75010 Paris vous trouverez ci joint l avis officiel de l association VIVRE GARES DU NORD ET EST que j ai l honneur de présider - je vous souhaite réception									pas de pièce jointe
152	Christian BOUSQUET 66000, PERPIGNAN – Voir observation n°83 §1,2,4			1	1	1				
153	Jean Pierre Bès / Scara - 75014 - pièce jointe n°11 - 3 pages le SCARA conteste le bien-fondé du projet actuellement retenu pour plusieurs raisons - les prés requis sont : La fiabilité (il convient que la desserte soit effectuée avec une régularité et une ponctualité absolues, notamment grâce à un site propre évitant à la desserte de subir les éventuelles conséquences de problèmes de réseau.) et une fréquence élevée (par exemple pas moins d'un train toutes les 10 minutes en pointe, et tous les quarts d'heure en creux. Un train automatique est indispensable pour fiabiliser l'exploitation.) - Le train n'a pas de « site propre » sur toute sa longueur ce qui exclut l'automatisation pourtant essentielle compte tenu des aléas de l'exploitation. - La desserte de la gare de l'Est est un contresens et un accès rapide à la gare Magenta/ gare du Nord est indispensable - La prévision actuelle d'1,7 Milliards d'euros d'investissement ne sera pas tenue : la non rentabilité déjà attendue du projet avec « seulement » 1,7 milliards d'Euros d'investissement, entrainera inéluctablement un financement direct par les compagnies aériennes au travers de la mise en place d'une taxe spécifique indiquée dans le dossier de consultation, le point-mort de l'opération se situerait aujourd'hui aux alentours d'une fréquentation de 8 millions de passagers acquittant un tarif de 24 € par passage, auquel s'ajoute une taxe de 1€ par passager local arrivant et partant de CDG Aussi le SCARA préconise l'étude que les trains dédiés « CDG Express » utilisent les voies de la ligne 17 du métro du Grand Paris ou le le projet initial « CDG Express », avec ligne dédiée essentiellement souterraine soit actualisé, pour examiner s'il ne répondrait pas mieux aux besoins de desserte et aux contraintes financières.	1		1	1					Présente les caractéristiques nécessaires d'une desserte de qualité (fiabilité, fréquence, sécurité) Critiques:absence de site propre, desserte insuffisante à partir de la gare de l'Est Financement : existence d'une taxe sur les compagnies aériennes
154	Anonyme Ce projet est inacceptable car il va encore détériorer les conditions de transport de millions d'usagers qui ne cessent de voir leur temps de trajet accru dans des rames obsolètes et de plus bombées. Nous avons organisé "la COP21", conférence mondiale, avec CDG Express toutes les recommandations sont bafouées : impact environnemental, nuisances sonores.... NON NON NON à ce projet qui n'apporte que des nuisances et n'améliore pas la vie économique.			1				1		Impact RER B négatif – Impacts sur l'environnement

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
155	Anonyme – Voir observation 83 § 1,2,8,6,7,4,3,5	1		1	1	1	1			
156	Olivier Beugnard, 75019 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5	1		1	1		1			
157	Marc J'habite dans la tour au 100 rue de la Chapelle (à la porte de La Chapelle) et je peux témoigner du niveau sonore actuel extrêmement élevé. Entre les bus, les trams et les voitures qui klaxonnent pour se frayer un chemin dans les bouchons de la porte de la chapelle, et le périphérique très encombré nous avons une dose quotidienne de bruit absolument énorme. J'habite en étage élevé dans la tour et je peux vous confirmer les lois de la physique: LE BRUIT MONTE . Faire passer ce CDG express sur le pont qui survole le carrefour de la Porte de la Chapelle va ajouter une nuisance sonore 7jours sur 7 dont nous n'avons pas besoin ! Il est inadmissible que ce CDG express ne soit pas mis en tunnel soit sous-terrain soit aérien . Je parle bien d'un tunnel qui "enveloppe" complètement le passage du train et NON pas juste d'un mur latéral anti bruit qui ne ferait que transmettre encore plus le bruit en hauteur , encore une fois le BRUIT MONTE . J'invite le commissaire d'enquête à venir lui même visiter les appartements de notre tour pour se rendre compte du niveau sonore actuel (même avec double vitrage ! et je ne parle même pas de l'été quand il faut ouvrir les fenêtres avec la chaleur...). Bref il est indispensable de prévoir un TUNNEL (aérien si besoin) pour envelopper le bruit que produira le CDG express sur le pont Porte de La Chapelle.	1					1			Demande de tunnel - Enfouissement Porte de la Chapelle - Nuisances sonores
158	Léa Bellec, 75018 Paris – Voir observation 83 § 2,6,7,4,5			1	1	1	1			
159	Simon Fournier, 75019 Paris – Voir observation 83 § 1,2,8,7,4,5			1	1	1	1			
160	Maxime Thebault, 75011 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6,7,3,5			1	1		1			
161	Anonyme Stupéfiant, l'oxymore qu'on trouve sur le site de présentation du projet : "une solution répondant aux enjeux de développement durable". Durable le transport aérien tel qu'il est aujourd'hui ??? A plus court terme, n'y aurait-il pas bien d'autres urgences en matière de financements et travaux à faire pour les "vraies gens", des choses élémentaires pourtant : propreté des rames et des stations, ponctualité, équité dans le paiement (fraudes toujours courantes)			1						Le transport aérien n'est pas du développement durable
162	Cécile Maes, 75020 Paris - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
163	MICHEL CHAMPON, 75010 PARIS - pièce jointe n°12 vous trouverez ci joint l'avis officiel de l'association VGNE ce document avait fait l'objet d'un bug dans la rubrique 151. pourquoi n'y a-t-il pas eu un choix technique clair, cohérent et définitif sur le trajet - liaison piétonnière entre la gare du NORD et celle de l'EST, - il est à craindre que ce chantier ne se heurte à une masse de contentieux - le calendrier évoqué -soit 2018 2023 - paraît à la fois tardif et - hélas - très optimiste destiné à le bloquer - le coût prévisionnel - sur des bases 2014 ? est déjà très important et il est, à l'évidence sous-estimé pour des raisons multiples - , l'absence d'implication de l'ETAT dans un tel projet d'intérêt national est problématique et incite à des doutes sérieux.	1		1	1					Liaison Gare de l'Est et Nord - Coûts prévisionnels sous estimés – Absence d'implication de l'Etat
164	Anonyme C'est un beau projet, indispensable et incontournable avec le trafic qui ne cesse d'augmenter et qui ne risque pas de									Pour le projet

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	s'améliorer dans les années à venir. Cela permettra également d'offrir aux touristes, voyageurs ainsi qu'aux salariés de la plateforme de Roissy, un moyen propre et rapide pour venir jusqu'à l'Aéroport Paris Charles de Gaulle. Afin de faire face au nombre croissant de clients se rendant sur la plateforme de Roissy Charles de Gaulle, cette liaison est indispensable. Par ailleurs, si nous souhaitons face à la concurrence des autres plateformes aéroportuaires Européenne, rester compétitif, et servir de référence en matière d'accueil et de qualité de service, nous devons offrir un moyen d'accès rapide, efficace et attractif. Je soutiens donc ce beau projet pour toutes ces raisons et souhaite vivement qu'il se concrétise									
165	<u>Anonyme</u> Cette enquête publique est inhabituelle dans la mesure où elle ne porte que sur la gouvernance et le financement d'un projet alors qu'en règle générale les enquêtes publiques concernent des questions environnementales destinées à rendre socialement acceptables les projets d'infrastructure et d'aménagement. En imposant une société de projet qui ne sera qu'un clone de SNCF Réseau pour assurer la maîtrise d'œuvre de CDG Express et en fixant comme financement un trajet à 24 € et la taxation des billets d'avion, l'Etat, ne pervertit-il pas la finalité de l'enquête publique ? Après avoir verrouillé techniquement le projet par la DUP de 2008, prorogée en 2013, l'Etat, cherche à le verrouiller administrativement et financièrement				1	1		1		Gouvernance du projet
166	<u>Rémi GODET,75018 Paris</u> Ayant mon activité sur la zone industrielle de CAP 18, j'ai eu connaissance que le tracé traversait la zone. Je voudrais avoir connaissance de la date et durée des travaux. Est-ce que la circulation dans la zone restera inchangée? Si nous subissons des nuisances quel qu'elle soit qui impacteraient financièrement nos activités, avez-vous prévu des indemnités?								1	Incidences des travaux sur les entreprises de CAP 18
167	<u>Anonyme</u> Notre entreprise est basée dans la zone d'activité de CAP18. Est-ce que les travaux auront des conséquences pour l'activité de la zone (accès routier, accès par les transports en commun, coupure d'électricité, nuisance sonore, nuisance de vibration, etc ...) ? Quelles sont les dates des travaux ? leur durée ? Merci de vos réponses									1 Incidences des travaux sur les entreprises de CAP 19
168	<u>Audrey</u> Bonjour, voici les arguments que je souhaite présenter. Pour seulement dix minutes de trajet de gagnées par rapport au RER B, il vaudrait mieux investir dans la modernisation du réseau existant et améliorer le quotidien de centaines de milliers de voyageurs !Bien cordialement,				1					
169	<u>Clara</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
170	<u>Eric</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
171	<u>Christophe</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
172	<u>Violaine</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
173	<u>Arnaud</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
174	<u>Rosalie</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
175	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
176	Anne - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
177	Margaux - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
178	Irene - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
179	Julie - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
180	Kevin - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
181	Gerald - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
182	Sebastien - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
183	Manu REYNAUD, 34070 Montpellier - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
184	Agnès - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
185	Victoria - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
186	Gilles - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
187	Francis - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
188	Jean-Marc - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
189	Raphaëlle - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
190	Bénédicte - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
191	Loïc - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
192	Thomas - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
193	Danielle - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
194	Patrick - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
195	Pierre - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
196	Flore - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
197	Marie - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5			1	1	1	1		1	
198	Mirella - Voir observation 83 § 1,2,3,8,6,7,4,5-			1	1	1	1		1	
199	Chung Chun Choi - pièce jointe n°13 - Cap 18 S'il vous plaît, ne déportez pas 2000 emplois de Paris intramuros... Le dernier à Paris... Deux solutions: - Faire passer la "virgule" sous la rue Moussorgski... - Faire faire un changement de train aux touristes à la gare Rosa Parks.	1							1	Faire passer la "virgule" sous la rue Moussorgski – Faire changer les touristes à la gare Rosa Park
200	Anonyme – Voir observation 83 § 8, 7, 3,			1		1	1			
201	Anonyme – Voir observation 83 § 8, 6, 7, 4, 3, 2,			1	1	1	1		1	
202	François – Voir observation 83 § 1, 6, 5, 8, 7, 3,			1	1	1	1		1	
203	Pascal C, - Que ce projet soit utile est une chose mais il ne doit pas être réalisé au détriment des franciliens, ceux-ci n'étant pas concernés par ce nouveau moyen de transport. Le CDG express empruntera les voies utilisées par les		1	1						Le CDG Express empruntera les voies

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	RER et Transiliens permettant à des milliers de franciliens de rejoindre Paris chaque jour, de plus il sera prioritaire. Conséquence : encore plus de perturbations et retards pour ces milliers de clients quotidiens de la SNCF. Il faut que les Franciliens privilégient l'utilisation des transports en commun par rapport aux véhicules particuliers mais il faut offrir des moyens de transports qui donnent envie en qualité et ponctualité. Le remplacement des rames de plus de 40 ans d'âge est attendu depuis de nombreuses années et alors que cela se concrétise, avec un meilleur service à la clé, il se trouve que les infrastructures vont être partagées avec CDG Express, donc le service sera implicitement dégradé. Comment faire un pas en avant et deux pas en arrière, il fallait y penser, mais il faudrait dès à présent que la SNCF préviennent ses clients Franciliens qu'ils vont devoir se sacrifier au profit d'un train qu'il verront chaque jour les mettre un peu plus en retard. La SNCF ne met pas aujourd'hui les moyens humains et financiers pour assurer une maintenance honorable du matériel roulant et d'un coup elle trouve de quoi investir sur ce nouveau projet. On peut donc légitimement penser que la maintenance va encore être le parent pauvre et donc que le service vendu aux Franciliens sera de qualité encore en baisse.									RER et transiliens et sera prioritaire donc encore plus de perturbations et de retard - Ok pour diminuer les voitures mais il faut des transports en commun de qualité et ponctuels Les rames ont 40 ans remplacement quand? - Pas de maintenance honorable du matériel.
204	<u>Claude</u> – Voir observation 83 § 1, 6, 4, 3,			1		1				
205	<u>Christine</u> – voir Observation n°83 § 4			1						
206	<u>Anonyme</u> Je suis locataire de CAP 18 et je viens vous faire part de mon mécontentement concernant le projet Charles de Gaulle Express. L'ampleur et la durée des travaux prévus auront des impacts importants et lourds dans le cadre de notre profession. Impacts sur la circulation dans la zone, date et durée des travaux très longue, accessibilité pour nos clients et fournisseurs compliquée, bruits et vibrations sur nos différentes activités..... Nous ne sommes pas favorables au projet.	1		1						
207	<u>Anonyme</u> Tout à fait favorable sous réserve du tarif pratiqué.					1				
208	<u>Patricia</u> – Voir observation 83 § 1, 6, 4, 3, 2,	1		1		1	1		1	
209	<u>Ghislaine</u> - Voir observation 83 § 4,5,2			1		1				
210	<u>Anonyme</u> Les conditions de transport sont déplorables tous les jours sur le RER B (retards, pannes, accidents...). Il n'y a pas un jour sans problème. Le Charles de Gaulle Express qui doit emprunter les mêmes voies va, rien que par son existence créer des désagréments supplémentaires. Train que les usagers quotidiens ne pourront même pas utiliser car réservé à une "élite" : les touristes et les hommes d'affaires. Quel est l'intérêt d'un tel projet ? Pour ma part il ne servira qu'à compliquer la vie des riverains par des nuisances supplémentaires et celle des usagers du RER B qui n'est déjà pas simple aujourd'hui .			1			1			Coexistence RER B et CDG Express a un effet négatif sur le service du transport – Nuisances supplémentaires
211	<u>Anonyme</u> favorable au CDG express !!! STOP aux avis dictés par les élus des mairies traversées par le projet qui utilisent tous la même syntaxe ! c'est ridicule									Pour le projet

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
212	<u>Julien</u> - Voir observation 83 § 4,5,2	1		1		1	1		1	
213	<u>Anonyme</u> - Je suis pour le projet									
214	<u>Isabel Queijo</u> - 94100, St Maur des Fossés - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
215	<u>Anonyme</u> Souvent utilisatrice de grands aéroports internationaux, je constate avec désolation que la desserte ferrée entre l'aéroport CDG et Paris n'est pas à la hauteur de ce que proposent nos concurrents. Tous les grands aéroports internationaux en Europe, Asie et pour certains aux Etats-Unis disposent d'une desserte directe aux standards d'une clientèle internationale. L'amélioration du lien ferré entre CDG est indispensable pour l'attractivité de la place de Paris et la compétitivité de l'aéroport. Comment imaginer que Paris gardera une place de leader dans le tourisme sans la possibilité de relier l'aéroport au centre-ville rapidement, confortablement et en sécurité. Cette liaison doit être réalisée au plus vite : elle n'a que trop tardé!									Pour le projet
216	<u>WILLIAM DECOSNE, 02200 SOISSONS</u> Ce nouveau service de transports, permettra d'offrir une qualité de service à la hauteur des attentes des voyageurs. D'un point de vue global, cela permet de concurrencer nos proches concurrents (ex: Londres), plus cher, cela permettra d'être plus compétitif et d'attirer plus de monde. Les retombées économiques, environnementales et sociétales, se développeront progressivement et permettront directement et indirectement, de proposer de nouveaux emplois. Cette décision est légitime, elle va dans le sens d'une évolution technologique et démographique. Si nous voulons éviter d'enclaver notre territoire, tout développement de transport écologique est utile à notre environnement									Pour le projet
217	<u>Anonyme</u> En tant que salariée du Groupe ADP je considère que la mise à disposition d'une liaison directe et rapide avec Paris en transport en commun relève de sa responsabilité : - pour faire face à la concurrence des autres Aéroports, - parce qu'il faut améliorer la qualité de l'air en limitant le transport en voiture - pour améliorer la qualité de vie (par une durée de trajet moins longue) des salariés venant ou passant par Paris - pour l'activité économique que ces travaux puis cette liaison représentera									Pour le projet
218	<u>Emmanuelle Pierre-Marie, 75012 Paris</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
219	<u>Jacques Gauthier</u> - pièce jointe n°14 La gouvernance du projet SNCF réseaux + ADP, exploitation un tiers qui aura tout le fardeau de 284 M€ d'investissement et l'exploitation, si pas de société privée c'est la SNCF qui assurera avec risques du côté de l'ARAFER. ADP et SNCF pourraient vendre des réserves foncières. La poursuite du projet commande une remise à plat des données comptables. Projet non rentable (abandon de Vinci). Entreprise de prestige pour clientèle aisée durablement déficitaire.	1			1	1	1	1		Entreprise déficitaire qui sera supportée par des fonds publics.
220	<u>Anonyme</u> En tant qu'utilisatrice quotidienne du RER B, je ne peux que déplorer la mise en place du CDG express, destiné à un pourcentage minime d'utilisateurs au regard de nous autres usagers. A moins que des travaux conséquents			1						Emprunte le RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	soient réalisés pour améliorer les conditions de transport sur la ligne B, je suis contre le CDG Express.									
221	<u>Anonyme</u> Avec le projet CDG express, c'est le modèle anglais que nous allons adopter. Il y aura un transport mieux entretenu pour les riches au détriment des pauvres. Et dans quelques années, le CDG express sera privatisé car il dégagera des profits et le RER B sera laissé à l'abandon car il ne transporte que la masse populaire de la banlieue. Pour un transport équitable et juste pour tous, je suis contre le projet CDG express. Il vaut mieux investir l'argent du CDG express dans la formation de nos jeunes et dans la construction des maisons d'accueil pour nos aînés.			1						Transport pour les riches
222	<u>Anonyme</u> En mars 2014 le STIF procéda à une opération de comptage des voyageurs du RER B. Quels sont les résultats de cette opération pour les gares Roissy 1 et Roissy 2 ? Quelle est la fréquentation actuelle de ces deux gares ? Combien de voyageurs les utilisent-ils en HP et HC ?	1		1						Fréquentation RER B, Terminaux 1 et 2, HP et HC mode de comptage
223	<u>Anonyme</u> La circulation des navettes sur les ponts-rails de la porte de La Chapelle sera-t-elle aussi bruyante que celle des rames de métro de la ligne 2 sur le viaduc du bd de La Chapelle ? Quels dispositifs ont été mis en oeuvre par la RATP pour lutter contre les nuisances sonores ? Des mesures acoustiques existent-elles sur le sujet ?	1					1			Aménagement Pte de la Chapelle : crainte des nuisances sonores
224	<u>Anonyme</u> 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.					1				Tarif : combinaison avec Pass Navigo
225	<u>Anonyme</u> 100% d'accord pour une ligne directe vers l'aéroport CDG à condition que l'amplitude horaire de l'Express soit beaucoup plus importante que celle du RER B. En effet, quand un avion décolle à 6h du matin ou qu'il atterrit à 1 h, impossible d'aller à CDG ou de rentrer chez soi en transports en commun (c'est trop tôt ou trop tard !). J'espère que cette ligne le permettra enfin ! Et puis il serait dommage, voire injuste, que le Pass Navigo ne permette pas de profiter d'une réduction sur le coût du trajet. Attention à ne pas en faire une ligne trop élitiste que les Franciliens ne pourraient pas utiliser faute de moye					1			1	Tarif : combinaison avec Pass Navigo Offre de service:amplitude horaire
226	<u>Ville de St Denis - pièce jointe n°15</u> <i>Regrette le manque de réunion publique et de concertation - Etude d'impact non conforme - Pollution sonore - Trop d'investissement pour le peu de retombées attendues – Concurrence avec la 17 - Ticket trop cher ne couvrira pas les investissements - Injustice de faire participer les voyageurs à une taxe qui ne leur incombe pas.</i>	1			1	1	1	1		Etude d'impact, trop d'investissement, ticket cher, injustice
227	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
228	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
229	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
230	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
231	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
232	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
233	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
234	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
235	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
236	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
237	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
238	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
239	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
240	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
241	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
242	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
243	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
244	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
245	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8	1		1		1	1		1	
246	Jean Jacques Clément, 93210 Saint Denis La Plaine Ce projet est une honte pour notre république....égalité, fraternité...aucune autre gare entre Paris et Roissy...un prix du billet qui exclut les classes populaires....un objectif de voyageurs très faible compte tenu du coût du projet. Un impact environnemental sur les friches ferroviaires et les projets de la Zac Wilson Ouest de Saint Denis La Plaine. Un risque sur la vie du Hérisson d'Europec'est une nouvelle version de la 1ère et de la 2ème classe...c'est recréer la grande fracture de l'autoroute A1 des années 1960 ou les populations résidentes ont subi pensant 40 ans des nuisances. C'est le non investissement sur la ligne existante du RER B, c'est un projet inutile....la futur gare Pleyel devrait être le lien La Défense et l'ouest parisien pour rejoindre l'aéroport.			1		1	1			Une honte, risque pour la vie du hérisson d'Europe
247	Anonyme - Voir observation 83 § 6, 7, 5, 2	1		1		1	1		1	
248	Anonyme - Voir observation 83 § 8, 6, 7,	1		1			1			
249	Anonyme - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 3, 5, 2	1		1		1	1		1	
250	Anonyme - Voir observation 83 § 1,2,3,4,5,6,7,8 La DUP est une erreur de procédure (arrêt du 15/4/2016 ligne Poitiers Limoges) Ligne 17 met CDG en 16 minutes , documents d'étude obsolètes de 2004 et 2007.	1		1		1	1		1	La DUP est une erreur de procédure, Ligne 17, Paris 16 minutes
251	Anonyme - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 3, 5, 2	1		1		1	1		1	
252	Anonyme - Voir observation 83 § 5			1						
253	Anonyme Je suis un voyageur quotidien du RER B entre Paris et CdG et l'expérience me dit que le 30 min de durée actuelle que vos études contemplent n'est pas très détaillé: les trains spéciaux directs sans arrêt pour l'aéroport font le trajet			1		1				RER B direct 25 minutes, pourquoi cet investissement énorme

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	parfois plus rapide (~25min). Pour gagner 5-10min de trajet, il ne vaut pas la peine de construire des km et km de voie ferrée et surtout avec ce budget. C'est mieux de destiner les ressources à la modernisation du réseau et des trains pour les adapter à la demande des voyageurs. En plus, le prix est hors plafond, plus de 20€, c'est sérieux? Soyez réalistes, il y a des billets d'avion déjà autour de ce prix... Attendez juste quelques années, les trains super-conducteurs (magnétiques) finiront pour sortir et c'est là qu'il faudra de l'investissement.									, billet plus de 20 € est-ce sérieux
254	<u>Farid Djabali, 77290 Mitry-Mory - pièce jointe n° 16</u> Bonjour, Les arguments contre ce projet inutile, incohérent et coûteux ne manquent pas. L'argent consacré à cette liaison pourrait permettre d'améliorer et moderniser le RER B (matériel, confort, voies, signalisation, doublement tunnel "Gare du Nord-Chatelet",...), de boucler le RER B entre Mitry-Claye et Roissy-CDG en passant par Saint-Mard. Tout le monde y gagnerait, citoyens utilisateurs réguliers du RER B, touristes et hommes d'affaires qui voyageraient dans des meilleures conditions et à moindre coût. De plus, le projet de ligne 17 rend d'autant plus incompréhensible l'acharnement de certains autour de ce projet du CDG Express. <i>Le Groupe Ecologiste Mitry Mory se prononce en défaveur du projet CDG Express et estime que les lignes existantes doivent répondre à l'ensemble des besoins. « Plus de 15 ans que les riverains potentiels du « CDG express » clament haut et fort son inutilité, qu'ils demandent une réelle modernisation du RER B et son bouclageNous écologistes, réaffirmons encore, comme à chacune de nos interventions à ce sujet, que les lignes B et K doivent répondre à la fois aux besoins de déplacement du quotidien et du voyageurs ADP »</i>			1						Projet inutile et coûteux – Priorité à donner au RER B
255	<u>Nicolas Mikonio, 92290 Chatenay-malabry</u> Je considère que ce projet est coûteux et inutile. Il faudrait mieux moderniser les trains de la ligne B du RER et pourquoi pas créer des trains qui feraient la navette directe entre les voies 32/33 de la gare du nord et CDG. Pourquoi ne pas utiliser des rames modernes comme celle de la Ligne L du transilien. Je pense que pour beaucoup moins cher, on peut rendre le trajet CDG Paris agréable. Un train direct CDG1 / Gare du nord peut faire le trajet en 20 minutes pour 25 kilomètres pour peu de frais supplémentaire. Utiliser les 1.7 milliard pour rénover le RER B, tout le monde sera gagnant.			1						Projet couteux et inutile – propose l'amélioration du RER B
256	<u>Anonyme</u> Encore de très gros investissements pour privilégier une minorité! L'entretien et l'amélioration des lignes rer existantes seraient à mieux de répondre aux besoins de la grande majorité.			1						Demande l'amélioration RER B
257	<u>Anonyme</u> Ce projet est une provocation vis à vis de tous les habitants de Seine Saint Denis ! 1,7 milliards pour un gagner 10min de trajet... Privilégions plutôt une véritable mise en réseau avec les infrastructure qui servent l'île de France !... Le rer b depuis gare du nord et le grand Paris depuis saint Lazare... Pourquoi ne pas exploiter l'idée de Christian blanc de prolonger la ligne 14 jusque Roissy ?... Là il y avait une vrai valeur ajoutée... Et utile pour les habitants qui bosse sur la plate-forme...			1						Demande une véritable mise en réseau avec les infrastructures existantes
258	<u>Isabelle Baritaud, SEVRAN</u> Le cdg express est une utopie de plus dans ce monde, après NDDL, Sievens, Center Parcs dans l'Isère, Europa			1	1	1				Effets négatifs sur les lignes existantes (Rer

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	city... Privilégier les déplacements de 20 000 personnes au détriment des 400 000 personnes qui tant bien que mal, voyagent dans le RER B, la ligne K, la ligne Paris/Laon est indécent et méprisant. Les voyageurs de banlieue Est vont enrichir les villes de l'ouest parisien et Paris, dans des conditions inadmissibles. Systématiquement, chaque trajet dure 1/2 h à 3/4 d'heure de plus que ne l'indiquent les sites Transilien ou Citymapper. Quand il y aura des pannes de ces trains surchargés des lignes B et K, il faudra laisser passer le Roissy express prioritaire. Et les 20 000 passagers attendus seront-ils au RV ? Rien n'est moins sûr. Le prix du billet à 24 € fera sans doute que la rentabilité ne sera pas là et il faudra alors surtaxer le Navigo et les impôts des franciliens. Améliorer VRAIMENT le RER B en CHANGEANT les rames, voilà la solution.									B, K et Paris Laon) – Tarif prohibitif sans assurer la rentabilité du projet
259	<u>Olivia Zobiri, 77290 Mitry Mory</u> Je m'oppose catégoriquement au projet du train CDG express pour trois raisons principales: j'habite le long de la voie et le bruit que ce train va générer va être très gênant pour nous. Par ailleurs, je suis utilisatrice du RER B pour me rendre au travail et le projet du CDG express va venir perturber le trafic du RER B. Enfin, ce projet va impliquer la disparition de champs et je m'oppose à cela	1		1			1			RER B – Nuisances sonores
260	<u>Anonyme</u> En l'état, le projet CDG express me semble inutile et va plus compliquer les choses que les améliorer. Utiliser des voies existantes, qui actuellement n'arrivent même pas à être gérées correctement pour le RER et la voie rapide (fret, ter, transilien k) risque d'engorger plus encore le trafic et chaque problème de flux impactera forcément le CdG express donc le jeu n'en vaut pas la chandelle, surtout qu'il y a le grand Paris express qui arrive			1						Impact RER B
261	<u>Anonyme</u> Inutile car cela engendrera de nouveaux retards et l'amputation des budgets d'entretien des lignes B, D et K. D'autant que la future ligne 17 fera le job. La mise en place de trains directs de CDG PARIS NORD empruntant la ligne B serait plus équitable, moins coûteux et donnerait une bien meilleure image, un meilleur ressenti des populations. Cette ligne du CDG Express sera un pas de plus vers le mécontentement, l'incompréhension, la discrimination et la ségrégation. Je dis non !			1						Concurrence de la 17
262	<u>Anonyme</u> Je ne suis pas d'accord pour ce projet									Contre
263	<u>Anonyme</u> Je trouve ce projet scandaleux. Les conditions de voyage sur le RER B sont insupportables. Encore une fois les touristes et la clientèle d'affaires sont mieux considérés que les passagers au quotidien. Pendant l'EURO des mesures ont été prises pour que les touristes ne subissent pas les perturbations liées aux grèves. Ce CDG EXPRESS est irrespectueux pour les voyageurs que nous sommes. Cela accentue le sentiment qui se creuse un écart entre les classes sociales et c'est honteux, surtout en cette présidence dite socialiste. Je suis contre ce CDG EXPRESS			1						Projet scandaleux – Irrespect des voyageurs
264	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet car cela va créer des inégalités: les plus riches pourront se permettre de prendre ce train			1						Inégalité des tarifs

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	tandis que les personnes à revenus plus modestes seront obligées de prendre le Rer B notamment, qui a besoin à l'heure actuelle de travaux. J'ai peur qu'avec ce projet de CDG Express, les lignes existantes soient délaissées									
265	<u>Anonyme</u> Contre ce projet qui dégrade les conditions de transport des usagers franciliens rer b et d et non rentable de surcroit. L'accès aux aéroports doit être amélioré via des lignes communes franciliens/touristes/homme d'affaires. Nos transports en commun sont aussi l'image de notre pays et doivent réduire les inégalités de territoire et sociales, pas les aggraver.			1						Dégradation de conditions de transport
266	<u>Jean-Pierre Leroy, 75019 PARIS</u> Je suis totalement opposé à la réalisation de ce projet inutile et coûteux, alors que la ligne B du RER B a besoin d'une sérieuse rénovation et que des projets concurrents d'une utilité générale incontestable sont à l'étude.			1						Renovation de l'existant
267	<u>Anonyme</u> Je m'oppose à ce projet pour plusieurs raisons : - Dépenser autant d'argent pour si peu de personnes, alors que les usagers du quotidien souffrent du peu de train circulant sur la ligne K. Le nombre d'usagers augmente de manière significative sur la ligne, mais avec l'argument d'un réseau surchargé, il nous est dit qu'il n'est pas possible d'augmenter le nombre de trains par jour. Par contre, comme par magie, le réseau se libère pour qu'une nouvelle ligne puisse passer, mais que pour une certaine catégorie d'usagers. Il n'est pas nécessaire d'être doté de beaucoup de bon sens pour comprendre que si les conditions de circulations, déjà existantes, étaient améliorées, optimisées pour tous (+ de train, des trains à 2 étages, de nouveaux trains), permettraient aux touristes et aux entrepreneurs de voyager dans de bonnes conditions. - De plus, il ne faut pas prendre les contribuables pour des chèvres... pas d'argent public dans le projet. Mais la sncf n'est-elle pas financée par l'Etat ? Mais alors, cela signifie que les usagers, en plus de ne pas voir leurs conditions de transports quotidiennes s'améliorer, voir se dégrader, ils devraient payer des impôts pour un train grand luxe qu'ils ne pourraient pas utiliser avec leur abonnement annuel... Ce projet est une aberration d'un point de vue économique et un pied de nez à l'ensemble des usagers des lignes K, B et D.			1	1					Dégradation de conditions de transport – Financement
268	<u>Anonyme</u> Bonjour, Ce n'est pas une bonne idée. Il faudrait améliorer l'état des lignes du rer B (trains et voies ferrées). Rajouter des trains. Pourquoi rajouter des trains inutiles réservés aux riches? Cette argent finalement public est encore une dépense inutile.			1	1					Améliorer la la ligne B
269	<u>Pierre Smith, 77290 Mitry-Mory</u> Comment peut-on imaginer une seule seconde que ce projet tient la route ? La liste des arguments défavorables est longue comme le bras et les solutions alternatives moins coûteuses et utiles pour le bien de tous. Pourrait-on, s'il									Desastre social avec retombée écologique

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	vous plait arrêter de monter des projets qui n'ont pas de sens et qui sont un gouffre financier autant qu'un désastre social ? Sans parler des retombées écologiques pour le paysage rural.									
270	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet CDG Express. Les transports concernant les lignes B, D, et K ne sont pas supportables (retards, "avarie du matériel" ETC.), au Quotidien et sont à refaire. L'argent devrait être utilisé pour améliorer ces lignes en route plutôt qu'en créer une. Qui plus est, une ligne chère et sans possibilité d'utiliser le Pass Navigo, soit une ligne spécifique à un faible nombre de personnes. De plus, une ligne de métro, 17, sera installée d'ici là pour faire la liaison. Pourquoi recherchez-vous le mépris de votre population et clients en sortant des projets pareils? Avoir les personnes aisées dans votre poche et vous mettre davantage en déficit? ->Pensez à vos clients fidèles plutôt qu'au reste.			1	1					Dégradation de conditions de transport
271	<u>aurélie hadi nowak</u> , 60800 crépy-en-valois C'est une blague!!!! je prends depuis plus de 10 ans la ligne K et la ligne B... les problèmes sont nombreux et ont déjà été énumérés à plusieurs reprises. Il est vraiment HONTEUX de proposer un tel projet quand on voit l'état et les conditions de transport actuel de la ligne B et de sa continuité (ligne K). Nous sommes du BETAÏL!. Je fais Crépy-en-Valois Paris la Défense tous les jours. Il n'y a pas un jour où il n'y a pas un dysfonctionnement. Ce qui est regrettable c'est qu'on favorise un financement INUTILE car les moyens pour se rendre à CDG sont nombreux (accès routier, voies ferrées existantes) au détriment des usagers. ce qui est également regrettable, c'est que si les moyens de transports actuels étaient fiables et efficaces et renforcés, cela permettrait un nouveau dynamisme à des départements comme celui de l'Oise. Beaucoup souhaiteraient s'installer en périphérie banlieue mais sont rebutés par les dysfonctionnements (irrégularités, suppression, peu de trains...) actuels! Messieurs les élus, arrêtez de nous prendre pour des IMBECILES et de servir des intérêts inutiles! CDG n'a pas besoin de cet accès supplémentaire pour dorénavant son image, par contre nous CLIENTS (car nous sommes clients avant d'être usagers!) AVONS BESOIN d'un transport de QUALITE qui réponde au service que nous PAYONS.			1	1					Disfonctionnement RER B
272	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet couteux et inutile! Fiabilisons rénovons et améliorons les infrastructures existantes!			1						Amélioration de l'existant
273	<u>Anonyme</u> Bonjour, Je suis contre projet, le RER B est déjà saturé, tous les jours nous voyageons dans de conditions qui ne sont pas normales. Pourquoi une ligne directe pour une poignée de personnes ?! Un peu de respect pour les gens qui créent de la richesse à Paris et ses environs.									Amélioration de l'existant
274	<u>Anonyme</u> Il est SCANDALEUX et inadmissible de créer une ligne qui relierait l'aéroport à gare de l'Est! Des sujets bien plus brûlants devraient d'abord être pris en compte : L'état déplorable du circuit du RER B, les retards continus, les rames vétustes, etc... Les touristes ont déjà un bon nombre de transports qui leur permettent de faire le lien entre			1	1					Amélioration de l'existant - retour des directs Aulnay- CDG

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Paris et l'aéroport (RER, bus et navettes), de plus, 1 train sur 2 en direction de l'aéroport est direct entre Aulnay sous Bois et l'Aéroport Charles de Gaulles 1. Si vous aviez fait une enquête pertinente au préalable, vous vous seriez rendu compte que ces trains directs sont déjà très peu fréquentés. Investir 2 milliards d'€ dans une solution qui ne ferait gagner que 15 minutes de trajet à un nombre limité d'usagers est d'une aberration sans nom									
275	<u>Michaud Jean</u> STOP !!! Arrêtez ce projet délirant dont la France n'a largement plus les moyens et qui ne fait que promouvoir les transports aériens qui sont les plus polluants et les moyens pérennes qui soient. Il servira à quoi ce CDG Express quand il n'y aura plus de kérosène ! Il serait par contre intelligent de promouvoir et de favoriser l'entretien des lignes ferroviaires existantes qui desservent des vraies gares dans des vraies villes (donc pas les lignes nouvelles TGV non plus !).			1						Amélioration de l'existant
276	<u>Anonyme</u> Bonjour, je comprends l'idée de pouvoir rallier Paris à ses aéroports en particulier CDG. Mais est-il vraiment nécessaire d'investir autant pour si peu d'intérêt? Serait-il pas bcp plus simple de rénover les voies, changer les machines ou idéalement prolonger la ligne du RER B ? A mon humble avis, en tant que citoyen lambda, OUI. Oui, il serait agréable que les franciliens puissent bénéficier des améliorations d'une ligne trop souvent mise à l'écart. mm si il faut saluer toute fois, les récents investissements sur la LIGNE B, continuons dans cette voie. Il n'y a pas de monde ou de transport idéal mais armé de notre bon sens nous pouvons nous y approcher.			1						Amélioration de l'existant
277	<u>SOPHIE JEULIN, 77410 Claye Souilly</u> je ne suis pas d'accord avec l'utilisation des voies de la ligne B et K pour un train qui transporte uniquement des personnes qui vont à l'aéroport de Roissy alors qu'il est déjà prévu la ligne 17 à cet effet. c'est un usage abusif des fonds publics pour un nombre limité d'usagers			1	1					Usage abusif des fonds publics
278	<u>Anonyme</u> Ne pourrait-on pas étudier une liaison Paris-Rosa Parks - Sevran - Villepinte-Parc des Exposition-Roissy1 et Roissy 2 ? Pas de ligne nouvelle à construire, pas de gare nouvelle à aménager, pas d'expropriation (CAP 18 et terres de culture) RER B et navettes circuleraient sur les mêmes voies entre Sevran et Roissy 2 .La gare de Villepinte au centre du parc du Sausset est peu fréquentée ainsi que celle du parc des expositions..								1	Proposition de tracé différent
279	<u>Anonyme</u> Bonjour, je suis contre ajouter des trains sur nos voies mais relier l'Aéroport à Mitry - OUI les tarifs Navigo sont trop chers merci de m'avoir lu					1				Contre
280	<u>Marina HERVY, 77290 Mitry Mory</u> Je suis tout à fait contre ce projet !!! C'est scandaleux ! Habitant de Mitry pour notre ville à part les nuisances sonores, environnementales et perturber le trafic actuel de la ligne B et K quels bénéfices peut-on en tirer Utilisatrice régulière de la ligne K et du RER B merci de faire des efforts sur ces deux derniers à savoir avoir une place assise, leurs retards			1	1					Nuisances sonores et environnementales - amélioration des conditions de transport

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	journaliers...déjà que le deal d'un RER pour l'aéroport / 1 pour Mitry Claye n'est pas respecter effectivement le soir c'est plutôt 2 RER pour l'aéroport contre 1 pour Mitry ... Comment financer ce projet ? alors que si l'on est deux passagers c'est plus avantageux de prendre un taxi depuis Paris . Nous avons déjà eu l'échec financier de l'Orly Val ne recommençons pas JE SUIS CONTRE LE PROJET DU CDG EXPRESS									
281	<u>Collectif contre le CDG Express - pièce jointe n° 17</u> C'est NON! Pourquoi on s'oppose et qu'est-ce qu'on propose? Réponse dans le tract ci-joint			1	1	1				Train pour les riches
282	<u>Anonyme</u> je suis contre ce projet car étant utilisateur de la ligne B tous les jours pour aller travailler (de Villeparisis à Châtelet), nous sommes déjà très ennuyés au quotidien ; avec tous les dysfonctionnements au quotidien, les mouvements de grève incessants, les RER sans climatisation en plein été, les retards pour x raisons..., il devient d'urgent de nous améliorer nos conditions de transport.			1						amélioration des conditions de transport
283	<u>Anonyme</u> Je suis POUR ce projet absolument indispensable en terme d'attractivité de la France et de désenclavement de l'aéroport Paris-Charles de gaulle. L'accès actuel à cet aéroport international par les transports en commun (RER B) est actuellement inacceptable en matière de salubrité , sécurité et fiabilité pour les voyageurs. On est en plein tiers monde alors que nous sommes la 6ème puissance économique au monde. C'est déplorable									Pour le projet
284	<u>Anonyme</u> Ce matin avait lieu un chat avec le directeur de la ligne B. Beaucoup de questions sur le CDG Express ont été posées mais la seule réponse a été de renvoyer vers le site de l'enquête publique, qui bien entendu ne répond pas aux questions précises adressées à M. Lefevre. Je me permets donc de reposer les miennes : Combien de temps les travaux dureront-ils et quel impact auront-ils sur la circulation de la ligne B? le CDG Express doit passer en souterrain sous les voies de la B entre Mitry-Claye et Mitry-le-Neuf, et il n'y aurait aucun problème d'interruption de trafic? Même question pour la ligne K, qui elle de façon certaine sera impactée, à moins que quelqu'un sache creuser un tunnel et déplacer une voie en une nuit. Que fait-on des 15.000 passagers qui arrivent du Nord Seine-et-Marne, de l'Oise et de l'Aisne ? Si le CDG Express voit le jour, les nouvelles rames du RER avec davantage de place pour les bagages et moins pour les passagers seront-elles remplacées à nouveau? Si non, n'était-ce pas un investissement inutile? Si le CDG Express voit le jour les RER direct de Roissy (qui sont vides, rappelons-le) seront-ils supprimés? Comment la direction de la ligne B peut-elle faire miroiter aux usagers une amélioration de la ponctualité quand le STIF prévoit une dégradation avec le CDG Express? Le passage en omnibus du côté de Mitry était-il lié au CDG Express, pour dégager le passage?	1	1	1	1		1		1	impact des travaux sur le RER B - Report modal des voyageurs du Nord S et M,
285	<u>Laetitia Droumaguet, 93400 Saint Ouen</u> Je m'oppose au Cdg Express									Contre
286	<u>Anonyme</u> Je ne suis pas d'accord pour ce projet qui risque de perturber et pénaliser encore plus le RER B ou la ligne K			1						Contre
287	<u>Anonyme</u>			1						Rétablir Aulnay Mitry

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Utilisatrice quotidienne du RER B je suis CONTRE ce projet. Rétablissez les direct Aulnay/Paris sur la branche Mitry et je serai POUR									Mory
288	<u>Anonyme</u> Il serait préférable de prolonger les voies de Mitry Claye jusqu'à CDG pour que les trains fassent une boucle et soient tous terminus CDG afin que la desserte de l'aéroport soit continue : tous les trains iraient à CDG Alors que ceux à destination de CDG sont toujours bondés, ceux de Mitry Claye sont nettement moins fréquentés. Les voyageurs pour l'aéroport (lors des salons au parc des expositions) voyageraient plus confortablement. En cas de problème sur un tronçon, la desserte de l'aéroport ne serait pas interrompue non plus Et les coûts seraient moindres Et tout le monde profiterait de l'amélioration de la desserte de CDG Les conducteurs n'auraient plus à remonter tout le train, et refaire toutes les vérifications avant départ avec cette boucle à CDG Pas de risques de se tromper pour les voyageurs pour CDG , tous les trains s'y rendraient	1								Prolongation des voies de Mitry-Claye à CDG
289	<u>Anonyme</u> CONTRE. - Il vaut mieux prolonger Mitry vers CDG pour que tous les trains desservent Roissy et changer tous les trains pour des trains climatisés !! Des trains à 2 étages comme le A sont-ils possibles ? La différence de fréquentation entre les trains qui vont vers Mitry (relativement vides) et ceux vers CDG (bondés) est énorme.	1	1							Prolongation des voies de Mitry-Claye à CDG
290	<u>Anonyme</u> Ce projet n'apporte aucune utilité pour les usagers, pire ils seront lésés car le RER B sera alors délaissé. Ce projet est dans le seul intérêt de l'aéroport CDG. Remettre en place les RER directs Aéroport serait une solution bien moins onéreuse et répondrait au besoin de desserte rapide.		1	1						RER B direct CDG
291	<u>Anonyme</u> 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).	1	1			1				Tarif - Report modal
292	<u>Anonyme</u> - je ne vois pas l'intérêt de construire cette ligne : le RER B existe déjà pour cela. L'offre de service existant déjà, cette construction est inutile et couteuse. Avec cet argent, achetez de nouveaux trains pour le RER B (ou d'autres lignes d'Ile de France)		1							Inutile et couteux
293	<u>Anonyme</u> Je prends le RER B ou la ligne K tous les jours matin et soir. Ajouter des trains pour l'Aéroport pour quoi faire, le RER ne suffit pas. Il serait bien utile avant tout d'améliorer déjà ce que l'on a, en matériel, retard... il me semble que ce sont des personnes qui prennent les trains et non des "animaux" car des fois on se pose des questions. Donc contre ce CDG Express et merci pour la hausse des transports à venir.			1						Amélioration de ce qui existe
294	<u>Anonyme</u> - Je suis contre le projet CDG EXPRESS Je préférerais voyager dans de meilleures conditions sur le RER B, c'est à dire, trains à l'heure, moins de problèmes techniques et autres, et remettre des directs Aller Retour Aulnay/ParisNord			1						Amélioration de ce qui existe

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
295	<u>DAVID LEBEGUE</u> , 77290 Mitry – Mory – <i>pièce jointe n°18</i> contre			1	1	1			1	Contre
296	<u>Anonyme</u> Ce projet ne sera tout d'abord pas rentable, fait aux dépens des usagers des Ligne B et K alors que d'autres solutions existent. De plus, c'est une nouvelle fracture de notre commune. Le coût de ces dépenses serait mieux utilisé pour rénover les lignes actuelles B et K ainsi que les trains qui y circulent. Nous sommes opposés à ce projet			1						D'autres solutions existent
297	<u>Sandrine Chambaretaud</u> , 77270 Villeparisis Je suis opposée à ce projet qui au final augmentera les inégalités entre les usagers des transports en commun de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne qui sont "transportés" dans des conditions souvent indignes et des hommes d'affaires/touristes fortunés dont les trajets "premium" seraient subventionnés par des organismes para publics.... La solution est d'améliorer les conditions de circulation de tous... Pas seulement celles des plus riches			1						Inégalité entre les passagers
298	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet, il y a assez de RER qui vont en direction de l'aéroport Charles de Gaulle, ces trains seront en surplus et il y aura moins de RER pour les personnes qui vont elles travailler . Cet argent serait plus profitable à améliorer les lignes du RER, améliorer le cadencement de la ligne K... pour les usagers qui vont travailler en direction de Paris tous les jours.			1						Améliorer le RER B
299	<u>Anonyme</u> Voir observation 83 § 6, 3, 5.			1		1				
300	<u>Anonyme</u> Je ne comprends pas bien l'intérêt de ce projet pour la collectivité. Entre le RER B qui a sans doute besoin d'investissements (séparation de voies avec le RER D au nord de Paris, travaux pour permettre d'utiliser des trains à deux niveaux...) autant pour son bon fonctionnement global que pour relier le plus efficacement l'aéroport, et la future ligne de métro 17, je pense que cet aéroport peut être très bien desservi sans avoir à bricoler de structures exceptionnelles si l'on utilise correctement les moyens actuels. A mon niveau de citoyen, je prends le RER B quasi quotidiennement et je pense que la résolution des problèmes continus du réseau général (pannes, retards, affichage défaillant, colis éternellement suspects et inoffensifs qui bloquent une station entière et dérangent toute la ligne...) est bien plus d'utilité publique que le coûteux déplacement en annexe d'une petite minorité d'usagers que l'on présumerait plus incommodée par les dix minutes de trajets supplémentaires ou la mauvaise odeur du wagon...		1	1	1					RER B – Report modal
301	<u>Pierre Sajot</u> , Paris 10ème Je ne suis pas favorable à ce projet. Cela va favoriser un trop petit nombre d'usagers pour un prix du ticket trop élevé, un coût de construction trop grand, et des profits qui iront à des parties indépendantes de la bonne circulation du public en idf. Plutôt avorter ce projet et en créer un qui va favoriser l'utilisation par le plus grand nombre : rénovation de l'existant, création de solution de "désenclavement" entre Chatelet et St Denis en cas d'impossibilité de faire fonctionner le RER B normalement, sécurité, ponctualité, double-étage, etc.			1		1				Favorise un trop petit nombre. Coût très élevé billet et investissement. Faire les travaux de désenclavement entre Chatelet et Saint Denis

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Il n'y a pas de honte à avorter un projet/ le transformer ou le remplacer pour un meilleur profit, profit à l'intérêt public !									
302	<u>Francis Landron, Paris 10ème</u> Le CDG express est un projet inique depuis le début. Il serait plus économe de remettre en vigueur la première classe dans les transports publics, car dans le fond c'est ce que réalise ce transport. Il est "non" public parce qu'il est dédié aux privilégiés. Ce projet entraîne une ségrégation territoriale et sociale qui se réalise au détriment des territoires traversés, lieux déjà pour une part en souffrance. Le grand Paris ici ne fait que servir les intérêts du petit Paris et de quelques uns. La liaison directe avec Disneyland "Paris" par le TGV a déjà dévoyé une grande partie du tourisme vers ce phénomène de tourisme consumériste. Traverser et partager sa place avec les petits gars de la banlieue Nord du 93, c'est créer de la mixité, c'est faire se rencontrer. Ce projet divise, sépare les êtres, il privilégie certains, il est donc néfaste pour tous. Et, pourquoi pas un CDG-Saint-Denis express, ou un CDG - Versailles, CDG - La Défense.... ? Ce projet est inique.							1	Projet inique pour privilégiés et néfaste pour tous.	
303	<u>Noemi Caron, 80160 Conty</u> Il est nécessaire d'avoir un moyen de transport fiable entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, ce qui n'est pas assuré actuellement. Même en ayant pris une heure d'avance, j'ai déjà loupé un avion pour un arrêt de trafic d'origine inconnue. Cependant, le trafic aérien devient un moyen de plus en plus accessible (lowcost, tarifs spéciaux Airfrance, etc.). Les usagers de l'aéroport Charles de Gaulle ne sont plus que des voyageurs longues distances pour qui le prix de la navette n'impacte pas le prix global de leur voyage. 24€ peut représenter entre 25% et 50% du prix de ces trajets "courtes" distances. De plus ce prix élevé, ne permet pas d'assurer rentabilité et une nouvelle taxe d'aéroport serait imputée à tous les voyageurs. Quid des passagers d'île de France et de Picardie ? Ils seront toujours contraints de passer par la route mais en payant une nouvelle taxe supplémentaire. Une optimisation des dépenses devrait être repensée pour amener une meilleure rentabilité avec un prix inférieur afin d'être accessible au plus grand nombre de voyageurs					1			Pour le CDGExpress mais tarif élevé peut être 50% du prix d'un vol court courrier, Que fait-on pour les passagers de Picardie?	
304	<u>Anonyme</u> Ce projet ne participe absolument pas au désenclavement de la banlieue parisienne. Les voyageurs de l'aéroport traverseront la banlieue nord, sans s'y arrêter, sans y prêter attention, ouf la réalité de la vie quotidienne en Ile-de-France sera dissimulée aux touristes ! Les utilisateurs quotidiens du RER B ne bénéficieront d'aucun avantage de cette ligne (ils pourront regarder les trains passer, comme les vaches dans leur champs), au contraire ils en subiront les désagréments (nuisances sonores plus fréquents pour les riverains). Prix trop élevé pour un gain de temps minime par rapport aux RER B. Projet qui double avec la ligne de métro 17. Et la branche CDG du RER B est déjà mieux desservie en terme de fréquence et de priorisation que la branche Mitry. Aucun intérêt. Modernisez l'existant et concentrez vos efforts sur la 17.			1		1			Double avec RER B et ligne 17 - Pas prévu pour les utilisateurs du RER B	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
305	<p><u>Anonyme</u> : - Projet inutile, qui va encombrer les voies du RER B. Coût élevé du billet et de la réalisation des travaux, autant investir tout cela dans un meilleur RER B Gare de départ peu efficace en terme de rabattement du client/voyageurs. Peu d'embauches prévues. Matériel neuf au détriment des vieux matériels roulant sur la ligne SNCF (RER B et autres transilien). Autant investir dans un BHNS, entièrement en site propre. Les voyageurs du RER B regarderont passer un train (CDG Express) mais ne pourront l'emprunter. Redondance du projet avec la ligne 17 du Grand Paris Express. Mieux vaut créer d'autres tangentes (comme la tangente Nord) pour relier les transports à l'aéroport CDG. Il faudrait en même temps, livrer un nouveau matériel roulant sur la ligne B. Equiper la ligne B d'un système de conduite de type SACEM (RER A). Modification de l'exploitation du RER B, pour proposer des navettes (trains courts, qui ne feraient que Paris Nord à CDG en desservant quelques gares. Vinci veut son projet, il n'a qu'à le payer, mes impôts ne doivent pas payer un transport que je ne pourrais emprunter du fait de son tarif. Qui prendra un tel transport, alors qu'avec le GPE, et pour le prix d'un ticket de métro il sera sur Paris en 45 min (voire moins). Quid du transport de bagages ensuite sur le reste du réseau de transport en communs, qui s'assurera de la fouille des bagages? Si la ligne se fait, vu la durée du voyage, il faudra équiper les trains d'agents de sécurité pour éviter que les touristes ne se fassent voler comme cela est arrivé de trop nombreuses fois sur le RER B. Si la ligne se fait, le personnel doit parler 3 langues minimum (anglais obligatoire + 2 autres langues au choix). Si le projet se fait : Annonce sonore multilingue. Personnel aimable et courtois. Pratique de l'éco-conduite par les conducteurs. Matériel moderne, et équipé pour les bagages. Climatisation des voitures, et de la gare. Contrôle des bagages. Commerces dans la gare. Guichet spécifique en gare (comme pour Eurostar). En heure creuse, le train CDG pourrait desservir des gares du RER B. En cas de problèmes sur la ligne B, le CDG pourrait desservir les gares. Qui en assurera la maintenance? Lieu de remisage du matériel roulant? En cas de problème, le passager déboursant 22€ voire plus sera-t-il remboursé? Vu le prix, le client devra avoir un service 4 étoiles, avec des gares équipées de wc, agents dans les rames, salon lounge en gare pour attendre son train, journaux gratuits. Proposer un abonnement pour les grands voyageurs, avec salle d'attente première classe, et pourquoi pas un compartiment première classe dans le train. On pourrait faire un CDG Express variable : 1re classe ou classes affaires avec services spécifiques, 2nde classe, et 3eme classe. Les prix seraient modulés selon la classe choisie, ainsi que les services. Wifi à bord des trains, ainsi que dans la gare d'attente. Prises électriques et USB dans les trains et dans la gare d'attente.</p>			1		1			1	Coût élevé et voies du RER B, Peu d'embauche. Matériel neuf au dépend des autres. Double avec L17. Mettre sur RER B système de conduite SACEM. Pas train pour tous. Agents de sécurité dans les trains pour éviter les vols comme dans RER B. En heures creuses CDG Express pourrait desservir quelques gares. Il faudra service 4* en gares et sur parcours.
306	<p><u>Marie-Hélène Windrif-Hochet</u>, 77290 Mitry Mory Je ne suis absolument pas convaincue par l'utilité de ce projet. La ligne B du RER favorisant déjà l'accès à l'Aéroport, quel est l'intérêt de cette ligne supplémentaire inaccessible aux voyageurs du secteur. Il vaudrait mieux rajouter des lignes SNCF sur notre réseau.</p>			1					Pas convaincu, ajouter des lignes SNCF	
307	<p><u>Anonyme</u> Selon les fiches horaires 160 trains - directs et omnibus confondus - (du lundi au vendredi) et 140 (WE et jours fériés)) du RER B relie GDN à Roissy 2 de 5 h du matin à minuit , soit près d'un train toutes les 12 ou 15 minutes. Combien de passagers aériens transportent-ils ? Ces passagers occupent-ils toutes les places disponibles ?</p>								160 trains en semaine et 140 en WE	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
308	<u>Anonyme</u> - Tout simplement injuste ! la priorité est aux passagers quotidiens de la ligne B qui se lèvent tôt pour aller travailler !!! Rien ne va dans le bon sens !! C'est juste décevant !			1						Injuste, priorité ligne B
309	<u>Ville de Mitry-Mory - pièce jointe n° 19</u> <i>Changements intervenus depuis 2008, investissements RER B et K, soutien de la ville à ligne 17, morcellement de la plaine agricole, actualiser l'étude d'impact, phase chantier, protection phonique et paysagère, PASS NAVIGO, procédure d'urgence, concertation, coûts induits par le projet, avis de la commission du cadre de vie, de l'espace public et du développement durable du 16 juin 2016. Votes contre CDG Express 24, Abstention 7 AVis défavorable EXige: Utilité publique réexaminée, nouvelle étude d'impact, investissement sur RER B, amélioration des cadences en heures de pointe, pas d'impact RER B et E, K, H et P, bouclage RER B Mitry Claye et Roissy, RER B avec 2 étages. Si réalisation Technicentre de Mitry- Claye uniquement RER B, sécurité des quais, Rétablissement de chemins ruraux, pas de perturbation des habitants pendant le projet.</i>	1		1	1		1	1		RER B, K, 17, pass Navigo, coupure agricole. Si réalisation: technicentre pour RER B, sécurité sur les quais, chemins ruraux, pas de perturbation pour les habitants.
310	<u>Anonyme</u> Je suis absolument contre ce projet. Il est coûteux pendant que, en tant qu'usager du RER B, on attend la rénovation et surtout l'amélioration du trafic de cette ligne depuis des années. Il existe déjà une liaison directe Paris gare du nord- aéroport qui est rapide. Il ne sert vraiment à rien d'en faire une deuxième partant de gare de l'Est. C'est une aberration... D'autant que les habitants de Seine St Denis ne pourront pas utiliser cette liaison car il n'y aura pas d'arrêt sur les territoires qui subiront les travaux et le prix est bien trop élevé. Le taxi Paris-CDG coûte 30 euros et on peut y mettre 4 passagers. Je souhaite que le budget soit consacré à améliorer les rames et le trafic du RER B notamment par le doublement sans cesse repoussé du tunnel d'accès à Paris en venant de la ligne B nord. Et le rétablissement de RER directs ou semi-direct sur la ligne Mitry.			1		1				Pas d'arrêts sur le parcours - RER B doublement du tunnel d'accès à Paris – Tarif trop élevé
311	<u>Laurent Servières, Saint Denis</u> C'est un train qui ne s'arrêtera pas dans les territoires qu'il traversera (notamment les banlieues), ses retombées socio-économiques seront donc nulles. Il sera à un coût exorbitant (24€ !), ce sera donc un train réservé à une certaine catégorie de population. De plus, il empruntera des voies réservées actuellement aux autres transports en commun (RER B et autres), ce train pour riche va donc perturber le trafic des trains pour tout le monde ! Ce projet n'est toujours pas rentable avec un prix aussi élevé, et sera donc aidé par une taxe sur les billets d'avion. Tout ça pour gagner 10 minutes par rapport aux trains direct du RER B ... Il vaudrait mieux améliorer, pour moins cher, les lignes existantes. Enfin, ce projet entre en conflit d'usage avec la future ligne 17. C'est cette ligne qui devrait avoir la priorité, car elle est destinée à tous les territoire qu'elle traverse, et n'a aucun des défauts mentionnés ci-dessus.			1	1	1				Pas d'arrêts - Train sur voies déjà utilisées - Conflit avec ligne 17 – Améliorer RER B – Tarif trop élevé – Rentabilité non démontrée
312	<u>Daniel Felhender pour l'Amicale des locataires rue de la Chapelle, Paris 18ème - pièce jointe n° 20</u> Nuisances dans le quartier et sans intérêt pour les habitants, Remet en cause l'espace vert La Chapelle Charbon et le réaménagement de-là Porte de la Chapelle, Ne tient pas compte du projet du Grand Paris. Loi Macron et passage par ordonnance. Fait des propositions d'autres possibilités de liaisons.	1			1		1		1	Nuisances, remet en cause parc Chapelle charbon et aménagement porte de la Chapelle – Recours à ordonnance

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
313	<u>Conseil départemental Seine et Marne - pièce jointe n° 21</u> Avis réservé, demande à l'Etat de prendre en compte: Priorité ligne 17 et différer CDG Express. Absence de recours aux finances publiques. Assurer le fonctionnement des lignes existantes et les améliorer. Poursuivre le projet Réseau Paris Est du STIF approuvé le 1er juin 2016. Garage CDG Express sans impact sur les franciliens Limiter l'impact des travaux sur la circulation des trains.			1	1				1	Avis réservé, priorité ligne 17, améliorer les lignes existantes, garage et travaux CDG Express sans impact sur autres,
314	<u>Claire Benoit, Saint Denis</u> J'utilise la ligne B tous les jours sur la partie nord de Paris. Elle fonctionne bien et permet une liaison déjà rapide avec l'aéroport. (je parle des trains qui s'arrêtent dans toutes les gares. La liaison paris - aéroport en transport en commun est déjà bien meilleure que dans des villes comme New York par exemple. Une ligne express, qui traverserait mon département sans s'arrêter me semble tout à fait inutile et coûteuse.									Projet inutile la ligne B fonctionne bien.
315	<u>Anonyme</u> Projet insensé, coûteux et non favorable au plus grand nombre d'usagers payeurs !!!									Inutile
316	<u>Anonyme</u> Pour les franciliens et usagers des transports ferroviaires du nord de Paris, peu d'avantages : - le projet est financé par l'argent public pour satisfaire une minorité aisée de touristes et de passagers aériens, alors que de gros investissements seraient nécessaires pour améliorer le fonctionnement des infrastructures existantes utilisées par le plus grand nombre quotidiennement. - le train est direct jusqu'à gare de l'est et non compris dans l'abonnement Navigo, donc aucun avantage pour les habitants de Paris et de Seine saint Denis - le RER B sera pénalisé, puisque ses voies serviront au transport des passagers du CDG express, avec donc une desserte plus faible - des RER B directs existent déjà de CDG à Paris Nord en 30 min. Le CDG express ne ferait gagner que 10min de plus. Aucun RER ne dessert la gare de l'Est : pour les passagers venant de la banlieue de Paris, il faudra quand même repayer un ticket et monter jusqu'à gare du Nord pour le RER B et D Le grand Paris prévoit la création d'une ligne de métro (17) pour relier Roissy à Paris.			1		1				Pas utile aux franciliens. Argent public. Navigo. Ligne 17
317	<u>Gilles Faule, Tremblay en France - pièce jointe n°22</u> Franchement, si votre toit fuyait est-ce que votre priorité serait de changer la moquette ? Comme d'habitude en France, on met la charrue avant les bœufs... Alors que la ligne B du RER devrait être rénovée et améliorée depuis des années, on va claquer l'argent du contribuable dans un projet destiné à satisfaire une minorité. Fin mars 2014 près de 900 000 montées quotidiennes étaient enregistrées dans les différentes gares de la ligne B (cf capture 1). Parmi les 10 gares les plus fréquentées on ne trouve ni la station CDG 1 ni la station CDG 2. Alors pourquoi cette nouvelle ligne ? On nous l'explique sur le site cdgexpress.com : les moyens actuels de desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ne se situent pas au niveau de ce que les touristes et les passagers sont en droit d'attendre d'un aéroport international (sic). CQFD : vous n'avez pas le droit d'attendre le même niveau de qualité de transport selon que vous l'utilisiez quotidiennement pour aller travailler ou que vous soyez un utilisateur occasionnel qui a la chance de pouvoir se payer un billet d'avion! Dans le premier cas à vous les grèves, les problèmes techniques, les			1						Rénovation RER B. Passagers privilégiés

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	signaux d'alarme déclenchés pour un oui ou un non, les chutes de caténaires, l'insécurité, ... Dans l'autre vous aurez droit à tout le confort, l'assurance du respect des horaires, des équipes d'agents de sécurité sur toutes les rames, ... Ce projet ne répond à aucune des attentes de ceux qui vont le financer.									
318	<u>Anonyme</u> Comme d'habitude, il n'y en a que pour les riches. Les usagers du RER B n'ont eu le droit qu'à une rénovation des trains qui a conduit à la suppression de places assises et à les rendre omnibus ! Mais toujours pas de rames neuves ou doubles comme sur les 4 autres lignes de rer. Par contre, on nous sort 2 milliards pour les touristes ? Est on à 10 minutes près quand on est en vacances ? Par contre, le mec qui se lève à 6 heures tous les jours pour aller bosser... lui on s'en fout qu'il perde 10 minutes par jour ! Tant qu'il paye ses impôts pour les trains tout neufs qui ne verra que passer. Tout simplement Ecœurant !			1						Train des riches
319	<u>Sandrine Cheikh, Paris 18ème</u> En tant qu'utilisatrice de la ligne B du RER, riveraine de la gare du Nord, contribuable parisienne et citoyenne française, je suis contre ce projet. Il existe déjà des liaisons directes entre la gare du nord et CDG par le RER B, d'environ 30 minutes. Le budget prévu pour ce projet serait bien plus utile à améliorer les conditions de voyage sur le RER B. Cela serait réellement de l'ordre du service public, plutôt que d'investir pour quelques uns seulement. De plus, pour offrir un meilleur service aux voyageurs français et étrangers, professionnels ou touristes, il serait bien plus pertinent de renforcer le personnel en gare afin d'orienter et de délivrer les billets sans avoir à faire une queue souvent longue. Cela contribuerait plus efficacement à donner une meilleure image de Paris et CDG qu'une liaison spécifique. Et là encore, tout le monde pourrait en bénéficier. Ce projet va à contre courant de l'ouverture de Paris sur les communes limitrophes, à contre courant d'une meilleure qualité des transports en commun. Bref, il faut l'abandonner			1						Améliorer le RER B
320	<u>Soizic D, Paris 18ème</u> Comme de nombreuses personnes qui ont répondu à cette enquête avant moi, j'ai du mal à voir où est le bon sens dans ce projet. - Si j'arrive dans un nouveau pays et que l'on me demande 24 € pour m'amener dans une gare parisienne qui n'est pas ma destination, alors que pour 9,75 € j'aurais pu me rendre n'importe où dans Paris, j'aurais vraiment l'impression de m'être fait arnaquer par ce pays qui m'accueille. - Les passagers aériens étrangers ont besoin de choses simples trouver leur chemin sans stress : comment expliquer/comprendre que deux trains différents utilisant les même voies vont à Paris, et que le plus cher ne permet pas d'aller au delà de Gare de l'Est. Il est actuellement très simple de rejoindre n'importe quel endroit de Paris depuis CDG, il suffit de suivre les panneaux "Paris by train". Pourquoi vouloir à tout prix (c'est le cas de le dire!) se doter d'une liaison directe entre Paris et l'aéroport ? - Si certains passagers aériens ont besoin d'avoir un service de luxe, ce n'est ni aux contribuables français, ni aux autres passagers de payer (cf taxe d'aéroport qui augmentera). Les passagers aériens les plus aisés prennent des			1	1					Le RER B pour tous

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>taxis (qui sont plus confortables, et qui coûtent moins cher à partir de 2 personnes).</p> <p>- Les voyageurs aériens n'attendent pas un service de luxe entre CDG et Gare de l'Est, mais un service de qualité normale sur le RER B. Ce sera beaucoup moins coûteux, bénéficiera aux 900 000 utilisateurs quotidiens, et plus largement à l'ensemble des villes desservies.</p> <p>- Il est mensonger de dire que les rames du RER B sont inadaptées aux transports de passagers aériens puisqu'il y a des emplacements pour les valises dans les rames les plus récentes, ce qui n'existe pas dans les autres RER. De plus, l'aéroport se situe en bout de ligne, les passagers ont donc forcément un place assise en partant de l'aéroport. S'ils veulent une place assise au départ de gare du nord (qui est juste à côté de Gare de l'Est et plus facile d'accès), ils peuvent prendre les RER B directs pour l'aéroport.</p>									
321	<p><u>Anonyme</u> AVIS DEFAVORABLE SUR CE PROJET</p> <p>- Calcul économique erroné sur une base de projection très optimiste et incomplète à date (les conclusions de la Cour des Comptes sont pourtant limpides)</p> <p>- Pourquoi ne pas investir sur la modernisation actuelle des lignes RER?</p> <p>- Nuisances environnementales fortes (non enfouissement de la ligne et traversée du parc projeté sur le territoire de Chapelle Charbon, nuisances sonores porte de la Chapelle et impossibilité de requalifier cet espace de la Chapelle par la suite, nouvelle fracture)</p> <p>- Un départ Gare de l'Est qui n'a pas beaucoup de sens au regard des interconnexions actuelles</p> <p>- Un projet qui ne profite pas aux espaces traversés (dans et en dehors de Paris)</p> <p>- Un projet politique avant d'être économique</p>			1	1		1		1	<p>Rentabilité calculée à partir de données erronées</p> <p>Opportunité du choix par rapport au RER B</p> <p>Nuisances sur l'environnement</p> <p>Choix de la Gare de l'Est</p>
322	<p><u>Anonyme</u> Je suis bien évidemment contre ce projet inutile, coûteux et moralement comme esthétiquement moche.</p> <p>- Inutile : il existe déjà la ligne B du RER.</p> <p>- Coûteux pour le contribuable mais aussi pour les usagers.</p> <p>- Moche : encore un projet pour les riches qui va gâter le paysage urbain de zones habitées, mais pas par eux...</p>				1	1	1			<p>Projet coûteux (finances publiques et usagers), inutile (RER B) et ayant impact sur l'environnement urbain</p>
323	<p><u>Jean Paul Balensi, de Villemoisson sur Orge</u> Je pense ce projet inutile. En effet, son seul intérêt pourrait être aux heures de pointe où il n'est pas facile de séparer les flux encore que. Et sans doute pas en aboutissant à Paris-Est où il n'y a aucun Pôle d'Activité 3 lignes de métro pas pratiques. Même le RER E prolongé à La Défense n'y passera pas.</p> <p>Une amélioration en terme de service des directs Paris-Nord / CDG serait à moindre coût très performante. 20mn de PNO à CDG1 tous les 1/4H c'est très bien. Sauf que les accès sont confidentiels, le personnel peu visible et rien n'existe dans les autres stations de Paris même à Chatelet Les Halles. Alors pas de projet pharaonique compliqué à exploiter et couteux mais une amélioration du RER B avec un vrai service aéroport sur les quais et à bord hors des heures de pointe.</p> <p>Le Grand "Paris Express sera concurrent du projet en plus semble t il...</p>			1						<p>Projet inutile la ligne B fonctionne bien. Propose l'amélioration du service du RER B</p>

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
324	<p><u>Francis Geffroy, de Mitry Mory</u> Projet qui va à l'encontre de l'intérêt général, qui va dégrader les conditions de transports sur le RER B, qui présente un mépris pour les populations utilisant cette ligne. L'intelligence démocratique aurait été de faire une belle ligne RER B autant agréable pour les touristes et les usagers de l'aéroport que pour la multitude de franciliens, travailleurs quotidiens, qui doivent subir tous les jours ou presque des transports dégradants</p>			1						Projet qui va dégrader les conditions de circulation du RER B – Propose l'amélioration du RER B
325	<p><u>Anonyme</u> Nous sommes en 2016 et il est consternant de voir que quand on cherche à rejoindre paris, il faille prendre le RER. Que ceux qui disent que le RER suffit, je les invite à l'emprunter (les wagons ne sont pas adaptés aux valises, sales et indignes d'une porte d'entrée pour les touristes). Il est déjà difficile de savoir si c'est un train direct ou non quand on est déjà un habitué alors imaginez les touristes ne parlant pas un mot de français qui se retrouvent dans un train qui s'arrête à Aulnay ou Plaine-St-Denis Ensuite, les arguments écologiques sont à rejeter complètement : qu'engendrerait un tronçon supplémentaire d'un train prévu pour des personnes qui auraient précédemment utilisé le taxi ou les VTC ? Veulent-ils augmenter la part des trajets en voiture ? Ensuite l'argument économique : eh bien oui, le prix du billet est élevé, mais comme tout le monde l'a bien compris, ce service n'a pas pour vocation les franciliens (même si une solution moins chère n'aurait pas été négligeable). De plus, l'Etat ne participe même pas au financement, mais seulement l'aéroport de paris et la SNCF qui en tire un bénéfice Enfin pour une pauvre construction de quelques kilomètres, s'il faut tout ce barouf, la France a bien un train de retard</p>		1		1					Pour soutenir le projet, observation qui rejette l'argument écologique (cf.report modal) et économique (cf.tarif élevé mais non destiné aux franciliens)
326	<p><u>Anonyme</u> 3 lignes de trains pour aller à Roissy . Ridicule. Autant remettre des rer B directs pour Roissy.</p>		1							Remettre des RER B directs
327	<p><u>Marc Moulin</u> 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 ? CDGVAL , 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 CDGExpress 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</p>	1	1	1						Inter actions des tous les transports sur les lignes de la gare du nord

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	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.									
328	Antoine PIOT - <i>pièce jointe n°23 -Suite à notre conversation de ce jour concernant l'enquête publique du projet CDG Express, j'attire votre attention sur plusieurs points : 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 ! 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. Ceci afin d'éviter à nos engins d'aller jusqu'à la francilienne pour passer de l'autre côté du futur CDG express. Concernant le franchissement du CD9, (page 212 et 213 de l'étude d'impact) il y aurait certainement une solution plus judicieuse à envisager. Lors de la création du TGV, cette zone a été très mal conçue. La travée du pont-rail qui devait servir aux exploitants agricoles à passer d'un côté à l'autre du TGV n'a jamais pu servir à cet effet. Celle-ci est, du coup, devenue un lieu de dépôts sauvages réguliers. Nous souhaiterions ne pas réitérer ces erreurs Je vous remercie par avance de porter attention à ces remarques.</i>	1					1	1	Consommation de terres agricoles - rétablissement des chemins agricoles et plus particulièrement ceux du passage de la CD9	
329	<u>Anonyme</u> Le RER B, sale, lent, effrayant quand il est bondé et plus effrayant encore lorsqu'il est vide, est indigne de Paris, 1ere destination touristique mondiale. Cela étant dit, il me semble que le projet CDG express dans ca conception actuelle est profondément absurde : il dévalorise les quartiers Nord est de Paris et les villes attenantes, laissant les riverains avec un Parc Chapelle Charbon coupé en 2, des nuisances jour et nuit Porte de la Chapelle et dans le quartier de l'Evangile, alors même que la ville de Paris investit massivement pour réhabiliter ces quartiers et y améliorer la qualité de vie. Quelle est la vision d'ensemble derrière tout ca ? - Il relègue le RER B à un moyen de transport du pauvre, au lieu d'investir massivement pour le moderniser, laissant entendre que la population locale n'est pas digne d'être mélangée avec les touristes. Où sont nos valeurs d'égalité et de fraternité ? Les rames directes du RER B ne mettent pas plus de 20 minutes pour relier GDN à CDG. Pourquoi vouloir réinventer la roue au lieu de capitaliser sur l'existant. Avec le budget du CDG Express, il y aurait largement de quoi investir dans des rames modernes, dans les gares et accès, et dans la sécurité.	1		1				1	Devalorisation du quartier de la Chapelle – rapports sociaux	
330	<u>Anonyme - pièce jointe n°24</u>		1	1						
331	<u>Serge Van Criekingen, 75010 Paris</u> Bonjour, Je suis contre ce projet car créer une ligne dédiée aux hommes d'affaires et aux touristes va à l'encontre de la cohésion sociale.							1	Cohésion sociale	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Il est au contraire nécessaire que différents types d'usagers partagent les mêmes moyens de transport afin qu'ils ne vivent pas dans l'ignorance l'un de l'autre, ignorance qui ne peut à terme qu'être néfaste à l'ensemble de la société.									
332	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet, car les moyens et les impacts (financiers, de nuisances locales et pour l'environnement lors de la construction...) ne justifient pas les quelques minutes qui seront gagnées par les riches passagers aériens. L'argent public et les efforts pour tendre vers une mobilité durable ne doivent pas s'axer sur l'amélioration des accès aux aéroports, mais plutôt sur une baisse de la part de l'aérien et donc la promotion des modes alternatifs non polluants, dont les transports collectifs existants (entre autres le RER B).		1	1	1					Nuisances chantier - Argent public
333	<u>Anonyme</u> Je suis POUR ce projet car il n'est pas envisageable que la situation actuelle perdure pour la France : notre principale porte d'entrée n'est pas reliée au cœur de Paris par un moyen de transport à haute qualité de service. Il n'est pas possible de demander au RER B à la fois une desserte de qualité pour les travailleurs franciliens ET un haut niveau de service pour les passagers aériens qui veulent rejoindre Paris le plus rapidement possible. Je suis pour un haut niveau de service pour le RER B et le fait de créer un service dédié pour les passagers pourra contribuer à désengorger ce RER.									Pour le projet
334	<u>Celine Lebéque, Mitry Mory - pièce jointe n°25</u> <i>Coût total, coût du billet, Pas d'étude d'impact</i>			1		1		1		Coûts total et billet, étude d'impact
335	<u>Anonyme</u> CDG Express express me semble une formidable opportunité pour renforcer l'attractivité de l'aéroport de Roissy, et par là attirer davantage de touristes étrangers. Paris est une destination touristique phare dans le monde, mais elle souffre d'une image dégradée, notamment du fait de transports en commun saturés (RER B par ex). Or la facilité d'accès au centre-ville est un critère important pour cette clientèle, susceptibles de consommer dans nos boutiques et faire tourner l'économie du pays. Organiser une ligne de transport spécifique est donc une excellente idée qui ne peut que satisfaire les touristes étrangers, en simplifiant pour eux la compréhension de nos infrastructures. C'est aussi une bonne manière de désaturer les transports existants, en retirant une partie des utilisateurs (les touristes) qui privent les navetteurs de places assises (ou non) durant leur parcours domicile-travail.									Opportunité pour activité CDG RER B trop chargé
336	J. Huleux - Inutile, procédure d'extrême urgence imposé par l'état							1		
337	<u>Cécile Dufлот</u> - Voir observation 83 § 8, 6, 7, 4, 3, 2,	1	1	1	1	1	1	1		
338	<u>Anonyme</u> Cessons de faire dans le luxe inutile et sans moyens financiers, à terme c'est le contribuable qui paiera Comme exemple la ligne express Heathrow/Londres non rentable et jamais rentable ! l'addition comme le Val Antony/Orly ! Pensez vous sérieusement que des passagers parisiens et autres vont quitter le RER B ou ses correspondances pour CDG/EXPRES pour un coût supérieur et un même temps de d'acheminement avec la rupture de charge			1	1					Pas de rentabilité possible

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	?Sortez de vous bureau et emprunter le RER ! Pour information beaucoup d'hommes affaire sont attendus dans les aéroports par des sociétés de transport privées....C'est toujours facile de gaspiller l'argent du contribuable ! Descendez de votre nuage, empruntez les chemins.....									
339	<u>Sylvain Kerspern, 77000 Melun - Voir observation 83 § 7, 4, 3,</u>			1		1	1			
340	<u>Anonyme</u> Je travaille sur la plateforme de Roissy CDG, je prends le RER B tous les jours, et tous les jours je me dis qu'on ne donne pas une bonne image de paris et de la France avec ce RER qui est régulièrement en panne, ou saturé. Donc je pense que ce projet de CDG Express est très bien pour les touristes ! J'ai un petit peu voyagé en Europe et, par exemple, lorsque je suis arrivé à Rome (en avion low cost), je me suis dit : "8€ pour m'arrêter dans toutes les gares, 12€ pour un taxi qui va me faire faire un grand tour, ou 15€ (je crois) pour un train direct ?" "je prends le train direct !". Le prix prévu de 24€ est, à mon sens, un peu excessif quand on voit que le RER est à 10€ et les taxis à 50€/55€. Le bon prix serait de 18€. Mais je suis persuadé que les études de marchés permettront d'affiner les tarifs. Quand je suis touriste dans une ville, je cherche : - Cout / Durée du transport - Facilité du transport - Avoir les informations FACILEMENT (affichage des vols, quel terminal, etc...) En tant qu'utilisateur quotidien du RER B, le fait d'avoir moins de touristes permettra de faciliter la montée/descente, les valises au milieu et tous ces petits trucs qui sont devenus des "codes" de parisien (des choses qu'on ne peut pas reprocher aux touristes s'ils ne le font pas : se tenir à droite sur l'escalator, ne pas s'arrêter au milieu juste après être descendu de la rame, se lever au dernier moment, etc...). Bref enfin une bonne nouvelle pour nos amis touristes, malheureusement ça fait 10 ans que c'est dans les tuyaux et ça ne sera effectif que dans 9 ans (au mieux !)... Aahhh la france et sa paperasse !									Pour le projet que l'on attend depuis trop longtemps
341	<u>Thibault Vlachich, Vaujours - Voir observation 83 § 8, 3, 2</u>			1	1					
342	<u>Fabien Jobard, Berlin - Voir observation 83 § 8, 7, 4 3</u>			1	1	1				
343	<u>Karine Furlon - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 3, 2</u>	1		1	1	1				
344	<u>Peric Joffres, Nantes - Voir observation 83 § 1, 3</u>				1					
345	<u>Lydia Labert - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 5, 3, 2</u>	1		1	1	1	1	1		
346	<u>Jacques Huet, Livry Gargan - Voir observation 83 § 4, 3</u>			1		1				
347	<u>Jean Morlais - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 3</u>			1	1	1	1			
348	<u>Anonyme - Voir observation 83 § 3</u>				1					
349	<u>Isabelle Bourrier Gron - Voir observation 83 § 3</u>				1					
350	<u>Anonyme - Prix du billet trop élevé, RER B existe déjà</u>	1		1		1				
351	<u>Norbert Morin, Louvigny 14 - Voir observation 83 § 1, 8, 3</u>			1	1					
352	<u>Stephane Morel, Saint Denis - Voir observation 83 § 8, 6, 4, 3, 2</u>	1		1	1	1	1			
353	<u>Leo Cubas, Besançon - Voir observation 83 § 1, 7, 4, 3, 2</u>	1		1	1	1	1			
354	<u>Grégory Lagrange, Paris 2 - Voir observation 83 § 4, 3, 2</u>			1		1				

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
355	<u>Michel Le Souée, Draveil</u> - Voir observation 83 § 5			1						
356	<u>François Dechipelier, Chambéry</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6			1	1					
357	<u>Agnes Verdurand, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1		1	1	1	1	1		
358	<u>Anne Chasigne, Saint Maure</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 7, 3, 2	1		1	1	1	1	1		
359	<u>Esther Joly, Paris 4</u> - Voir observation 83 § 1, 6, 7, 4, 3, 2	1		1	1	1	1	1		
360	<u>François Couillaud, Riec sur Belon</u> - Voir observation 83 § 8, 6, 7, 4, 3, 2	1		1	1	1	1	1		
361	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1		1	1	1	1	1		
362	<u>Rémy Jules</u> - Voir observation 83 § 8				1					
363	<u>Johanna Bernandot</u> - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 3, 2	1		1	1	1	1	1		
364	<u>Elsa Bouneau, Paris 12</u> - Voir observation 83 § 3 Projet inéquitable, plutôt répondre au problème de populations défavorisées			1	1					Projet inéquitable
365	<u>Luc Guinot, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 6, 4, 5, 2			1		1				
366	<u>Liane Jordan, Paris 15</u> - Voir observation 83 § 7, 4, 5, 2			1		1	1			
367	<u>Essis Zemouni, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 8, 7, 5			1			1	1		
368	<u>Didier Muller, Sevran</u> - Voir observation 83 § 4, 5 faire jonction CDG Epress avec gare de Mitry Mory			1						Jonction avec Mitry Mory
369	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 6, 4, 5			1						
370	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 5, 4			1						
371	<u>Caroline Bernard</u> - Voir observation 83 § 6, 7, 4, 5, 2 - Le quartier Chapelle et les habitants seront perturbés			1		1	1			Perturbation chapelle, habitants
372	<u>Colette Droin, Montereau</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 7, 4, 5, 2	1		1	1	1	1	1		
373	<u>Anne Auguin, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 7, 4, 5, 2	1		1	1	1	1	1		
374	<u>Emile Dupuis Breuillet</u> - Voir observation 83 § 1, 2, 3, 4, 5, §, 7, 8	1		1	1	1	1	1		
375	<u>Patrick Lefort, Paris 15</u> - Voir observation 83 § 8, 7				1		1	1		
376	<u>Raymond Chaussin, Caen</u> - Voir observation 83 § 8				1			1		
377	<u>Anonyme</u> - Bonjour, Alors bien sûr JE SUIS CONTRE le projet CDG EXPRESS. Je voudrais savoir si les personnes qui prennent la décision de faire ce fameux train sont des passagers habituels avant de vouloir investir dans ce train pour faire plaisir à une catégorie de personnes? Je pense que ces mêmes personnes qui prennent le RER B pour se rendre à CDG vous direz qu'il faudrait aussi investir sur la ligne du RER B au niveau qualité du service, confort des voyageurs. En général tous le monde souhaite se rendre rapidement à sa destination alors pourquoi pas nous ? Nous sommes des usagers qui prennent la ligne tous les jours!! J'ai cru comprendre que le financement du projet sera répercuté sur les prix des billets d'avion. Maintenant si ce fameux CDG EXPRESS emprunte la ou les même voies que le RER B et la ligne K, le jour ou il y a un incident(chose qui arrive assez souvent sur la ligne du RER B), quel sera l'impacte sur justement le RER B et la ligne K (temps rallonge de 10mn voir plus)?Comment sera définis la									Beaucoup de points, avantages pour ceux qui ne prennent pas l'avion?

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	priorité entre ces 3 lignes(CDG EXPRESS, RER B et la ligne K)? Le fameux RER B+ a rallonger le temps de trajet de 10 a 15mn. Qu'en sera-t-il avec le CDG EXPRESS une fois sur les rails(heure de pointe...)? En ile-de-france dans 5 ans puis 10 ans il y aura de plus en plus d'usagers, alors dite moi quel projet est en cours pour faire face a cela? Est-ce que le projet du GRAND PARIS répondra a cette futur réalité? Que serait-il passe pour le CDG EXPRESS avec la période de grève que tous les usagers(ligne K et RER B) ont connu? Nous participons grandement à l'économie de l'île-de-france. Meritons nous pas aussi un train de meilleure qualité, plus rapide. Sans compter l'impact écologique sur l'environnement. Le CDG EXPRESS ne desengorgera pas le trafic d'influence du RER B. Pouvez-vous me dire qu'elle est avantage d'avoir ce train pour nous qui ne sommes pas de touristes?,									
378	<u>Estelle Roussette, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 6, 4, 5			1						
379	<u>Jean Michaux, Fay aux Loges 45</u> - Voir observation 83 § 1, 7, 4,			1		1	1			
380	<u>David Shariaty, Paris 11</u> - Voir observation 83 § 1, 4, 5, 2			1		1				
381	<u>Claudine Laye, Nantes</u> - Voir observation 83 § 6, 7, 4, 5			1			1			
382	<u>J J Clément, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 5, 2 retour à la 1ère classe, projet inégalitaire	1		1	1	1	1	1		
383	<u>Romain Ribaldi, Saint Quentin 21</u> - Voir observation 83 § 8, 5			1	1					
384	<u>Ellea Clément, Saint Denis</u> - Voir observation 83 § 1, 7, 5, 2			1		1	1			
385	<u>Antinin Desprairies</u> - Voir observation 83 § 1, 4, 5, 2			1		1				
386	<u>Antoine Legrand, Rouen</u> - Voir observation 83 § 8, 7, 5			1	1		1			
387	<u>Hélène Laouenan, Toulon</u> - Voir observation 83 § 8, 6, 7, 4, 5			1	1		1			
388	<u>Juliette Laurent, Paris 20</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 5, 2	1		1	1	1	1			
389	<u>Anne France Pellerin, Paris 11</u> - Voir observation 83 § 8, 7, 5			1	1		1			
390	<u>Anonyme</u> - Voir observation 83 § 1, 6, 7, 4, 5			1		1	1			
391	<u>Pierre Thiolet, Paris 19</u> - Voir observation 83 § 1, 7, 4			1		1	1			
392	<u>Mario Canatta, Ajaccio</u> - Voir observation 83 § 8				1					
393	<u>Elise Bouard, Paris 10</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 4, 5, 2	1		1	1	1	1			
394	<u>Erwan Lhostis, de Brest</u> - Voir observation 83 §8,2				1	1				
395	<u>Dominique Liabeuf, de Paris 75018</u> – Voir observation 83 § 8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
396	<u>Rose-Marie FRICOTEAUX, de 75009 Paris</u> - Voir observation 83 § 1,8,7,4,5,2			1	1	1	1			
397	<u>Denis ARBEL 94700 Maisons Alfort</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,3,2			1	1	1	1			
398	<u>Sylvia Aubertin 78800 Houilles</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,4,2			1	1	1				
399	<u>JASON SMITHER 82110 Cazes – Mondenard</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,5			1	1		1			
400	<u>Guillaume Vimont 63000 Clermont Ferrand</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
401	<u>Catherine Vivien 94200 Ivry sur seine</u> – Voir observation 83 § 8,7,4,2			1	1	1	1			
402	<u>François Roche 31000 Toulouse</u> – Voir observation 83 § 6,7,4,5			1	1		1			

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
403	Olivier Cabanel 38490 Chimilin – Voir observation 83 § 8,7,5			1	1		1			
404	Olivier Ott 43290 Raucoules – Voir observation 83 § 5,2			1			1			
405	Philippe Chatelain 70000 Noidans les Vesoul – Voir observation 83 § 7,4,5			1			1			
406	Antoine Petitmangin 91160 Saulx les chartreux – Voir observation 83 § 1,6,5,2			1	1	1				
407	Christophe Mouy 89580 Coulanges la Vineuse – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2 A l'avenir, le trafic aérien devra être réduit du fait de la nécessité de laisser dans le sol les énergies fossiles. La ligne ne reliera donc plus rien. c'est un projet du XXème siècle, pas du XXIème.			1	1	1	1			
408	Pierre Schwarz 75004 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6				1					
409	Abdelkrim BOURAKBA 95190 Goussainville – Voir observation 83 §5			1						
410	Anonyme Au lieu de privilégier des transports rapides au profit d'une minorité, investissez dans les lignes transportant tous les jours des milliers de salariés... Évitez nous les "galères «quotidiennes... Les moyens existent :entre 50 et 80 milliards d'euros annuels manquent aux finances publiques de la seule France, du fait des "paradis fiscaux». Il est par ailleurs à remarquer que les très grandes fortunes explosent. Tout est lié...			1	1					Améliorer les lignes existantes
411	Sebastien Bailleul 75010 Paris – Voir observation 83 § 6,7,5,2			1	1	1	1			
412	Anne-Marie XAMBEU 94120 Fontenay-sous-Bois – Voir observation 83 § 8,6,4,5,2			1	1	1				
413	Odile Boutemy 31450 montgiscard – Voir observation 83§ 8				1					
414	Perig Jaffrès 44000 Nantes – Voir observation 83 §1,5			1	1					
415	Lucien Tassera 58700 Nolay – Voir observation 83 § 6,7,4,5,2			1	1	1	1			
416	Agnès Dumont 75012 Paris – Voir observation 83 § 1,8,7,4,5,2			1	1	1	1			
417	Juliette Beaudequin 60580 Coye la forêt – Voir observation 83 § 7						1			
418	Marion Jeune 75012 Paris – Voir observation 83 § 6,7,4,5,2			1	1	1	1			
419	Nelly Cordier 18170 Le Chatelet - Voir observation 83 §7						1			
420	Michel Leroux 35240 Retiers - Voir observation 83 § 1,8,7,4,5			1	1		1			
421	Hugo Touzet 75018 Paris – Voir observation 83 § 8,6,4,5,2			1	1	1				
422	Christian Racine 29270 Plounevezel - Voir observation 83 §1,8,6,4,5,2			1	1	1				
423	Pierrette Borgne 95610 Eragny - Voir observation 83 § 1,8,7,4,5,2			1	1	1	1			
424	Haydée Martin 94300 Vincennes - Voir observation 83 §1,6,4 Le bouclage Mitry-Mory/aéroport serait plus que suffisant pour améliorer la liaison			1	1					
425	Jean-Matthieu Fourt 93200 Saint-Denis - Voir observation 83 § 8,7,4, 5			1	1					
426	Eric Duval 93210 La Plaine ST Denis - Voir observation 83 §1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
427	Simone Levavasseur 70000 Vesoul - Voir observation 83 §8				1					
428	Alain Leblang Ce projet n'est pas utile à partir du moment où il existe déjà des moyens de transports pour relier CDG.			1			1			Inutilité du projet du fait de l'existant –

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Le pire est pourtant le choix qui a été fait de créer la liaison en surface. Au plus grand mépris des habitants dont les logements vont border les voix. Le bruit, la pollution doivent être des priorités pour les citoyens et leurs enfants. NON à ce CDG Express mais OUI au renouvellement du matériel avec le budget ainsi économisé.									Nuisances générées (pollution, bruit)
429	Chantal DHOUKAR 89710 Senan - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
430	Beatrice Pineau 29340 Riec sur Belon – Voir observation 83 § 6,5			1	1					
431	<p><u>Marianne Margate, Mitry Mory</u> Conseillère départementale de Seine et Marne, canton de Mitry-Mory, je suis opposée au projet CDG Express pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cette DUP modificative veut s'affranchir de l'étude d'impact exigée par l'autorité Environnementale, étude pourtant reconnue obligatoire par la jurisprudence à l'occasion du DUP modificative, - l'utilité de ce projet n'est pas prouvée ni pour les voyageurs d'affaires qui prendront un moyen de transports direct pour se rendre à leur lieu de rendez vous ni pour les touristes dont le coût du trajet au minimum de 24 € découragera les familles, - cette nouvelle ligne, qui utilisera les infrastructures existantes, viendra dégrader les transports du quotidien des lignes B, K, E, P, H et du TER. - cette nouvelle ligne générera des nuisances pour les communes traversées par ce train direct toutes les 7 minutes. Le montage financier est incomplet : - quelle est l'évaluation du coût de la perte de points de ponctualité sur les lignes existantes ? - 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. - Des financements publics sont mobilisés : l'endettement de la SNCF , déjà lourd et qui conduit SNCF Réseau à rejeter des projets pour cause de manque supposé de rentabilité comme le barreau de Gonesse, sera aggravé, et il est d'ores et déjà prévu une taxe sur les passagers aériens qui doit être compensée par une baisse de taxe équivalente. A combien est évaluée cette baisse de taxe ? Il s'agit donc d'un crédit d'impôts qui sera financé par les financements publics. <p>Ce projet vient donc desservir les territoires qu'ils traversent alors que les usagers, les associations et les élus avancent des propositions pour améliorer les transports collectifs du quotidien pour tous, et notamment à tous ces salariés qui font la richesse de la France dans tous les secteurs, et notamment ceux du tourisme en vue des JO comme les 90 000 salariés qui travaillent sur la plate forme de Roissy CDG.</p>			1	1	1	1	1		Dossier Enquête publique incomplet : étude d'impact – tarif prohibitif – impact négatif sur réseau ferroviaire existant – nuisances pour la population – montage financier incomplet
432	<p><u>Michel Tirlet - pièce jointe n°26</u> J'étais déjà opposé au premier projet du CDG Express, je le suis toujours, car ce projet ne répond en rien aux préoccupations des usagers. Ce train ne servira qu'à une certaine clientèle, il ne sera pas rentable et sera renfloué avec de l'argent public. Comme d'habitude c'est du copinage entre le BTP et les responsables politiques. <i>Avis de l'Autorité environnementale, critiques du fait du tarif proposé, non arrêt sur le territoire, impacts négatifs sur réseau</i></p>			1	1	1	1	1	1	Projet qui ne servira qu'à certains – nuisances environnement et impacts sur réseau

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<i>ferroviaire déjà existant et environnement, avis négatifs de la Cour des Comptes, Arafer, rapport du 1er juin du STIF - Projet définitivement non acceptable</i>									ferroviaire existant – tarif prohibitif – dossier enquête publique non conforme – avis négatifs Arafer, Cour des Comptes, rapport du STIF
433	Patrice Fauquemberg 94290 Villeneuve le Roi – Voir observation 83 § 1,8,4,5,2			1	1	1				
434	Roseline Amelot-Pigat 44600 Saint-Nazaire - Voir observation 83 § 1,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
435	Didier Bouard, 89400 Ormoy – Voir observation 83 § 8,5			1	1					
436	<p><u>Anonyme</u> Usager du RER B et salarié à l'aéroport de CDG. Ce projet modifié ne respecte pas les engagements financiers du projet initial. Pour sa construction le coût compris entre 1,4 et 2 Milliards qui était prévu sur fond privé le sera sur fond public par le biais d'un emprunt effectué par une filiale d'ADP et SNCF Réseau toutes deux entreprises publiques. Ce projet modifié ne prend pas en compte la création de la ligne 17 qui doit relier en 2023 la station multimodale de St Denis Pleyel à CDG 1 et 2 ce qui aura pour conséquence de minorer le nombre de passagers prévus par l'étude, ce qui rend aléatoire la rentabilité du CDG Express. Le fait d'envisager une taxe de 1 à 1,5 euros par passager aéroportuaire hors transit démontre que les décideurs du projet sont conscients d'un manque à gagner important. Cette taxe serait particulièrement injuste pour les passagers utilisant d'autres moyens de transport car non desservis par les transports en commun et (ou) payant des parkings à ADP. En quelque sorte il s'agit d'une double peine. De plus, augmenter le coût des taxes aéroportuaires est un signe négatif en terme de compétitivité de CDG par rapport aux autres aéroports européens et pour l'emploi alors que le billet d'avion ne cesse de diminuer. Le coût du billet de 24 euros est élevé et ne s'adresse qu'à une faible partie des passagers la grande majorité d'entre-eux étant exclus. L'accès du CDG Express exclue les Franciliens possédant une carte Navigo. Depuis 2009 et avec la modernisation du RER B, aux horaires de pointe, les liaisons directes ont été supprimées entre Gare du Nord et Aulnay ce qui a pour conséquence d'augmenter la durée du trajet de 20 à 30 minutes par jour travaillé pour les salariés de la plateforme. Ce qui s'ajoute aux nombreuses irrégularités et qui a de lourdes conséquences de stress et en terme de qualité de vie. Le tracé du CDG Express empruntant le même faisceau de rail que le RER B et le Transilien subira à l'identique les aléas d'exploitation. Le CDG Express se rajoute à un trafic déjà saturé ce qui aura pour conséquence d'accroître les difficultés des franciliens. Ce projet est dépassé par le temps, il n'est plus d'actualité et son futur peut s'écrire au passé. Le nouveau projet de Metro du Grand Paris Express est plus adapté et permettrait d'avoir un 2^{ème} tracé indépendant du RER B, ce qui est plus sécurisant en terme de régularité. Il faudrait mettre toute les capacités financières pour que la ligne 17 Metro permette des liaisons omnibus et des liaisons directes entre CDG1 et 2 et</p>			1	1	1	1			Non respect des engagements financiers initiaux – non prise en compte de la ligne 17 – projet non rentable (recours à une taxe) – impact négatif sur RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Paris avec des rames adaptées aux besoins des passagers aéroportuaires. L'abandon du CDG Express donnera la possibilité d'améliorer la desserte de l'aéroport par le RER B en insérant aux heures de pointes des trains directs utilisant les rails qui étaient prévus pour le CDG Express.									
437	Mounir Satouri 78130 Les Mureaux – Voir observation 83 § 1,2					1				
438	Martine Deloffre 91200 Athis-Mons - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
439	<u>Anonyme</u> Tous les avis des usagers sont négatifs. Allez vous enfin en tenir compte ? Pourquoi construire un tronçon Mitry-Aéroport et ne pas utiliser ce qui existe déjà ? Pourquoi un terminus gare de l'Est quand en utilisant le rer B, on traverse Paris ? Pourquoi ne pas se servir de l'argent pour améliorer la ligne B ? Pourquoi ressortir ce projet alors que les métros du Grand Paris changent la donne ?			1						Utilité du projet ?
440	<u>Anonyme</u> ce projet ne correspond absolument pas à nos besoins et va même à leur 'encontre et à l'environnement. Je suis totalement opposée à ce projet et souhaite qu'il s'arrête bien vite afin que la ligne B puisse enfin être rénovée et améliorée						1			Projet non adapté aux besoins et à impact négatif sur l'environnement
441	<u>Yann Corivisier</u> Il faut que le trajet soit possible via le pass navigo. Il faut un billet à 5 euros pour les touristes parce que l'arrivée à Paris par le Rer B c'est juste cauchemardesque et cela donne une mauvaise première image de la France aux touristes. Pour le financement il faudrait un PPP mais qui ne coûte pas un centime au contribuable et dans des conditions commerciales décentes (pas comme le balardgone qui s'apparente à la pire des PPP signes depuis des siècles)				1	1				Billet avec combinaison Pass Navigo – montage juridique et financier : PPP
442	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet. Je pense que ce projet va contre le bon sens et l'intérêt général. Il y a déjà le RER B qui dessert l'aéroport Charles de Gaulle. Avant de créer une autre ligne, il faudrait déjà penser à améliorer les lignes existantes!!!!!!			1						Projet qui va contre le bon sens et l'intérêt général – amélioration RER B
443	Syndie Magny 30520 St Martin de Valgalques - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
444	<u>Anonyme</u> Comment et pourquoi cette idée est elle née ? - Imaginer ce CDG express est une véritable aberration, alors que nous avons le RER B ! cette ligne doit être développée et investir afin de permettre aux usagers (900 000 tous les jours) qui l'utilisent déjà, de voyager dans de meilleures conditions. Le RER B est abordable avec le pass Navigo dé-zoné, ce qui ne coûte rien de plus à son utilisateur. De plus il est prévu de prolonger la ligne 14 et une extension est à l'étude jusqu'à Charles De Gaulle. Ce CDG express c'est faire le choix de privilégier une certaine catégorie de population , en l'occurrence, les touristes qui auront le droit eux de faire en direct CDG/Gare de l'Est pour la modique somme de 24 euros !! pas cher!! si on est 2 à voyager il vaut mieux prendre un taxi pour le même prix. Et puis on oublie un peu trop vite ces populations qui habitent sur le trajet qui regarderont passer l'express sans que celui-ci ne s'arrête à leur gare. Il faut dire que l'on parle du nord/est de Paris et ces gens là on s'en fiche, je me			1	1	1				Améliorer les lignes existantes

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	demande comment réagiraient les habitants de l'ouest Parisien si une telle aberration leur était proposée ? comme les vaches ils regarderaient passer les trains sous leurs fenêtres , ah au fait il n'est pas prévu d'enfouissement non plus , ça coûterait trop cher sans doute. En tous cas ce projet annonce un coût de 2 milliards d'euros, travaux et matériel compris, c'est vrai que nous avons les moyens !! INVESTISSONS ET CONCENTRONS LES MOYENS FINANCIERS AFIN D'AMERIOLER LES LIGNES DE RER, EN PARTICULIER LA B. LES POPULATIONS EN ONT VRAIMENT BESOIN.									
445	<u>Daniel Bouy, 93410 Vaujours</u> Bonjour. Je suis contre le projet de CDG Express tel qu'il nous est présenté pour deux raisons : - En tant qu'usager quotidien de la ligne B du RER pour mon trajet domicile-travail, je trouverais scandaleux de continuer à être transporté dans les mauvaises conditions que l'on connaît en regardant passer à vive allure les voyageurs privilégiés allant de Paris à Roissy CDG (qui ne sera même pas accessible à ceux qui travaillent à l'aéroport...). Il est temps de changer les critères de choix économiques et adopter des politiques d'investissements qui n'accroissent pas les discriminations sociales. Investissons dans un RER B de qualité pour tous, riverains et voyageurs aériens. - Ce projet ne tient pas compte des projets de développement des transports collectifs plus récents liés au Grand Paris. Il serait aberrant qu'un équipement comme CDG express soit réalisé sans aucune cohérence avec les autres projets de liaison avec l'aéroport Roissy CDG			1					1	
446	<u>Laurent Planche 75019 Paris - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2</u>			1	1	1	1			
447	<u>Manu ANTOINE 31500 Toulouse - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2</u>			1	1	1	1			
448	<u>Manu ANTOINE 31500 Toulouse - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2</u>			1	1	1	1			
449	<u>Gilles Arnould 24470 Milhac - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2</u>			1	1	1	1			
450	<u>Anonyme</u> Avis défavorable, Beau projet sur le papier, mais l'incertitude de la viabilité économique du projet est réelle et donc les risques financiers élevés. Séparation gestion infrastructure et exploitation. Pour entretenir le réseau SNCF va augmenter les péages et comme c'est une ligne à faible débit 4 trains par heure, seul l'exploitant en supportera les coûts, la filiale SNCF Réseau ne pouvant trouver d'autres sources de financement. Sachant que SNCF Réseau supporte la dette de projets similaires décidés par les politiques et jamais financés en intégralité... on en voit le résultat dans l'entretien des infrastructures... limitation de vitesse... incident technique... L'exploitant n'aura d'autre choix que d'augmenter le prix du billet bien au-delà des 24 €. Ou exigera des contreparties de la région ou de l'Etat pour couvrir ses déficits... qui opposeront une fin de non-recevoir en mettant en avant le Grand Paris... Si on ajoute à cela l'augmentation de l'offre du Grand Paris, le CGD express sera soumis à une forte concurrence. Et qui va venir au secours... d'un projet en déficit chronique ? Ce n'est pas pour rien que le privé a jeté l'éponge. Le projet est mort né. Avez vous pris en compte la forte augmentation des dessertes sur la gare de l'Est en heure de pointe et l'arrivée de la gare de Rosa Parks dans la prise en compte des situations perturbées qui sont loin d'être exceptionnelles. A moins que la clientèle d'affaire visée n'arrive à l'aéroport									Coût supporté par l'état, concurrence avec les lignes du Grand Paris

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>qu'à partir de 9h et ne reparte qu'après 20h. Le nombre rame prévu (5+2) semble également sous estimé. Un train toutes les 15 mn pour un trajet de 20 mn cela signifie que 4 trains circulent en permanence. Donc il n'y aura qu'une rame à quai en permanence et non 2. - 2 rames pour assurer le cycle de maintenance et les aléas a-t-on évalué les risques spécifiques des aléas en zone dense comme accident de personne, incivilité... sur la dégradation du service offert ?</p> <p>La configuration des rames prend-t-elle en compte ses risques ? Si l'on prend le dernier matériel Transilien dit rame BOA, un certain nombre d'incident nécessite le retrait de la rame du service commercial, ce même type d'incident était absorbé par l'ancien matériel avec possibilité de condamner une voiture par exemple, ce qui n'est pas le cas sur un rame BOA Un parc sous dimensionné signifie un vieillissement prématuré des organes et des visites de maintenance plus lourdes, un surcoût financier et une durée de vie plus courte des rames. Il est par ailleurs curieux de faire une projection sur 50 000 voyageurs/jour alors que la capacité des 72 aller ne permet d'absorber qu'environ 36 000 voyageurs par sens entre 5h et minuit, page 3 / 8 Observations par Office Spécial de Publicité www.osp.fr à moins qu'il ne s'agisse en réalité que de 25 000 aller et 25 000 retour. Soit un chiffre d'affaire très optimiste de 1 200 000 €/Jour Chiffre qui sera difficile à atteindre avec la présence d'offre de transport alternative. Y a-t-il une étude sur les coûts d'infrastructure qui seraient facturés à l'exploitant dans la nouvelle configuration ? Y a-t-il eu une étude de marché sur la clientèle prenant en compte le développement de l'offre de transport alternative ? Construire c'est bien, mais il faut prévoir les coûts de maintenance en zone dense et les capacités du marché avec une concurrence réelle</p>									
451	<p><u>Anonyme</u> Un investissement qui ne sera pas rentabilisé, c'est évident. Hormis les passagers d'affaires qui de toute façon préféreront le taxi qui les déposent directement à l'endroit voulu! A l'heure où le transport aérien fait face à des réductions de coûts poussé par le modèle lowcost, quel passager acceptera de dépenser 24€ pour gagner 10minutes sur un simple trajet CDG-Paris? Il y aurait tellement plus à gagner de tout miser sur une vraie modernisation du RER B, trains de nouvelle génération à 2 étages, et d'en faire une ligne enfin digne d'un pays développé!</p>									
452	<p><u>Anonyme</u> Je ne suis pas favorable à cette déserte mais il serait très important de relier la ligne TGV Nord à jusqu'à Paris-Nord ou Est afin de libérer des créneaux sur la ligne classique entre Creil et Saint-Denis pour une meilleure régularité de la desserte TER et inter cités des Hauts de France</p>									
453	<u>Valérie DESSAY 41000 Blois</u> - - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2									
454	<p><u>Anonyme</u> J'ai déjà voyagé plusieurs fois à partir de l'aéroport Charles de Gaulles (~20 fois) et je n'ai jamais raté un vol. Je m'y suis rendu près d'une centaine de fois en 2006 dans le cadre de mes activités professionnelles. Habitant à Noisy le Sec, je suis "assez proche" de l'aéroport. J'ai constaté des temps de transport avoisinant: - RER E + RER B -> env 55min - 1h10 - Bus 93 au départ de Bobigny Pablo Picasso -> env 35 - 45 min</p>			1					Le RER B répond à ce que l'on attend du CDG Express	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>- voiture par heures creuses -> 25 min - voiture par heures de pointe -> 40 min - 1h. En ce qui concerne uniquement l'accès à l'aéroport depuis Paris, il existe des trains directs en heures creuses au départ de Paris Gare du Nord -> 30-35 min. Ces indications en termes de temps de parcours sont issues de ma propre expérience personnelle, et non d'une estimation donnée par un quelconque canal d'information.</p> <p>Je considère que les solutions d'accès à l'aéroport depuis Paris sont déjà suffisamment variées et je doute que ce projet ait une réelle valeur ajoutée. Je pense que les personnes qui se déplacent vers l'aéroport sont : - des vacanciers qui cherchent à minimiser les coûts de transport, et la variété des solutions en transport en commun sont déjà suffisantes (gare routière et gare ferroviaire), - des vacanciers suffisamment aisés pour privatiser un taxi, - des voyageurs d'affaires qui n'ont pas de contrainte budgétaire car ils disposent d'un budget transport payé par leur Entreprise. Dans ce cas, ils privilégient souvent la privatisation d'un taxi, - des personnes travaillant dans la zone d'emploi, qui sont déjà rodés concernant l'accès à l'aéroport, et pour lesquels un gain de temps estimé de 20 minutes n'est pas suffisamment significatifs au regard du prix du billet estimé pour le projet CDG Express. Tous les aéroports sont suffisamment alertes pour conseiller à leurs voyageurs de prendre leurs dispositions concernant l'accès aux aéroports. Je pense donc que le ratio besoin réel/nature-coût du projet est très faible. Ce projet ne me semble pas nécessaire, et non prioritaire au regard des solutions déjà existantes et variées. j'aurais plutôt tendance à penser que ce projet a plus une valeur politique, pour lequel l'enjeu serait de montrer aux yeux du monde que Paris est la ville la mieux développée en termes d'infrastructure / accès aux aéroports. c'est déjà le cas...Est-ce vraiment nécessaire d'utiliser l'argent du contribuable pour un projet de maquillage, sous la couverture d'un besoin qui n'est pas vraiment légitime pour faire rayonner une ville qui rayonne déjà? Selon moi, la réponse est non.</p>									
455	<u>Lyasid Mahalaine 93140 Bondy</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
456	<u>Orane Rolland 92110 Clichy</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
457	<u>Patrick PINTO, 93270 Sevran</u> Absolument contre le CDG Express. Notre commune n'en tirera aucun bénéfice									
458	<u>Anonyme</u> Non au CDG Express. Pensons à l'environnement !- Privilégions la rénovation du RER B.			1						
459	<u>REYNALD VILLAUME, 75018 Paris</u> - <i>pièce jointe n°27</i> Je suis le représentant de l'amicale des locataires "impasse du GUE "				1		1			
460	<u>Pierre BASTIDE, 78800 Houilles</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1	1			
461	<u>Anonyme</u> Projet trop onéreux, 1.4 milliards d'euros pour une utilité douteuse et une rentabilité plus qu'incertaine. Une vraie modernisation de la ligne B serait plus judicieuse et profiterait à beaucoup plus de personnes			1	1					Prpjet onéreux pour utilité douteuse
462	<u>Anonyme</u> 1789 ! Cela vous dit quelque chose ? ABOLITION DES PRIVILEGES !!! et oui l'idée a existé. pas pour				1	1			1	Projet pour les riches

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	ce projet semble t'il. Car oui, il s'agit bien de privilégier un petit nombre au détriment d'un grand nombre = 900 000 voyageurs - ça ne compte pas . Il est vrai que c'est 900 000 voyageurs transportés comme du bétail, alors que la ligne que vous souhaitez créer ne sera réservée qu'à une certaine classe de population qui a les moyens (24 € le trajet) de ne pas se mêler au bas peuple. A eux les voitures neuves et propres - la fréquence régulière des rames - l'assurance de ne pas avoir de train supprimé en cas d'avaries. Dépenser autant d'argent public pour un si petit nombre ! quelle honte - mais regardez donc l'état de vos transports en communs - la ligne B nord est digne des trains que l'on trouve dans les pays pauvres. Et cela ne vous interpelle pas ? le seul remède que vous ayez trouvé c'est d'essayer de cacher cette misère en créant des lignes pour les pauvres. En d'autres temps et dans d'autres pays cela avait un nom = l'APARTHEID ! Il y a un mot dans la devise de la république Française que vous oubliez allègrement c'est EGALITE ! alors vos 2 M de travaux, dépensez les pour l'intérêt commun en modernisant et améliorant les lignes déjà existantes et non pas pour certains intérêts particuliers.									
463	Florence Dupont 93210 Saint-Denis - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2			1	1	1				
464	<u>Anonyme</u> Contre , car ce projet se fera au dépens des usagers quotidiens , le principe projet privé , fonds privés n'est pas respecté (1,7 milliard financé par l'état) ce qui n'était pas prévu initialement . De qui se moque-t-on?			1	1					Projet au détriment des usagers, projet privé, fond privés
465	<u>Maurice Lalo, Sevrans</u> Je suis contre, nous avons déjà RER B cela fait des dépenses inutiles.			1						RER B
466	<u>Anonyme</u> Non à ce projet, en doublon avec les lignes actuelles, contrainte pour les usagers, pas d'arrêt, oui pour l'amélioration des lignes existantes pour les passagers du quotidien.			1						Doublon des lignes existantes
467	<u>Yves Boutry-Le Mazel, Banne</u> - pièce jointe n°28 <i>Bien fondé du CDG Express mais projet obsolète l'enquête ne doit pas être limitée mais globale, RER B+ Nord avec connexion CDG 1 et 2 et pass navigo à tarif unique améliorent les choses, future ligne 17 et travaux ferroviaires urbains difficiles. Pourquoi pas de partenaire BTP? La forme juridique est-elle euro compatible? Quid de la taxe sur les voyageurs? Suppression des garages à CDG 2 entrainera perturbations, pas de prise en compte du T4. Projet plus modeste proposé par la RATP en 2010 pour desserte directe avec coût et prix abordable et minimum d'impact: départ gare du nord, ouvrage vers Aulnay pour diriger vers les voies directes(Soissons) permet d'envoyer les trains à CDG 1et 2.</i>				1					L'enquête doit être globale et non pas limitée, la suppression des garages à CDG 2 entrainera l'impossibilité de prise en compte du T4
468	<u>Michel Breisacher, Paris 18</u> - pièce jointe n° 29 - régularité du contrat de gré à gré accordé par l'Etat au regard du Code des marchés publics et du droit européen dito; - le bon usage des investissements publics (avec un avis de la Cour des Comptes) sur - la rénovation des réseaux publics de transports de voyageurs et de fret, - une dépense disproportionnée à l'efficacité en termes de transports (les concurrents ne se sont pas précipités), - un coût ayant considérablement dérivé (C actualisé = 3,5 Coût initial), peu cohérent avec le faible nombre prévu				1					problèmes juridiques et généraux juridiques très développés

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>d'utilisateurs et contradictoire avec la construction d'autres parties du réseau (ligne 17 ou bretelle TGV),</p> <ul style="list-style-type: none"> - une dépense considérable, incohérente avec le faible gain en temps de trajet, - un financement mal assuré (risque d'une taxe aéroportuaire et au-delà), - des contradictions avec la position réglementaire (M.E.E.M.), - la D.U.P. 2007 peut-elle être conservée au regard des transformations de la banlieue en général et particulièrement du nouveau parcours, - des nuisances supplémentaires (bruits, vibrations) pour les riverains citadins et - des atteintes à des emprises de loisir (parc Chapelle-Charbon), - une dépense sans rapport avec le bénéfice escompté (V. plus bas), - une faible incidence de reports de trafics : 20 K/jour sur 850 K/jour pour le RER B, - des prévisions de trafics dopées, ne tenant pas compte de l'arrivée d'autres offres de transport, - un point d'arrivée prêtant à interrogation : des critères de commodité ponctuelle propres à la gare de l'Est, alors que celle-ci est un cul-de-sac de lignes et donc <p>Michel Breisacher Paris 18 - une difficile rupture modale à l'entrée dans Paris, avant d'aller vers la destination finale des voyageurs (et une grande discrétion quant aux aménagements parisiens d'accueil),</p> <ul style="list-style-type: none"> - une desserte incomplète de l'aérogare elle-même, desserte limitée à CDG 2 et réduisant donc les espoirs de trafic, - pas de continuité pour ramasser d'autres trafics, adjacents, des Est, Ouest et Sud parisiens, en totale contradiction avec l'ambition métropolitaine de la région IdF, - l'absence de cabotage et de desserte des zones d'activité serait un handicap pour l'utilisation professionnelle de la ligne, - ceci conduit à une inégalité de traitement entre riverains et voyageurs, - le projet n'aura de sens qu'en fonction des spécificités du matériel roulant, matériel dont les rames pourraient être intégré dans les files de trafic sans aménagements particuliers, - une régression du nombre de rames : - 25 % par rapport à l'enquête initiale.Or, ce point n'est pas retenu dans la nouvelle enquête, - pourquoi ne pas systématiquement mettre en place sur le RER B vers CDG des rames longues, permettant un gain d'espace et donc de confort ? - avant d'engager de grosses dépenses ponctuelles, l'usage de ces mêmes montants pour améliorer l'efficacité de la ligne existante (matériels, signalisation, réfection du ballast, des voies et des ouvrages d'art) a-t-elle fait l'objet d'études ? - des alternatives ont-elles été étudiées : - créer un projet de transport desservant alternativement voyageurs et résidents, - créer un passage en renforçant l'existant le long de l'Ourcq, - utiliser les deux faisceaux LGV Nord et Est, en les combinant dans chaque sens, - doublement du tunnel du RER D entre gare du Nord et Châtelet, <p>amélioration de la gare CDG 2 ?</p>									

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
469	M. le Maire d'Aulnay sous Bois - <i>pièce jointe n° 30</i> CDG Express pas de valeur ajoutée et pas d'arrêts dans le 93, impact environnemental, coût et 50 000 passagers contre 856 000 pour la RER B.			1		1	1			Rien pour le 93
470	<u>Patrick Henry, Bordeaux</u> Points à creuser – Avis favorable , Il est grand temps que Paris se dote d'une liaison directe et rapide comme toutes les capitales que je connais en Europe Aux Usa ou en Asie. Londres , New York , Singapour , Berlin, Washington , mais aussi Rome ou Barcelone . . .Paris est la dernière grande ville à ne pas avoir de liaison directe , nous avons 10 ans de retard. 20mn à partir de la Gare de l'Est je prends ! Évoluons un peu vers le haut , élevons notre pays au lieu de toujours être en grève et contre le progrès !!									Avis favorable
471	<u>Zineb Amrane, La Plaine Saint Denis</u> Ce projet ne permet pas le développement des territoires qu'il traverse. Son trajet est incohérent. La gare de l'Est n'est pas une gare particulièrement bien connectée. La gare du Nord ou la future gare SGP Pleyel seraient nettement plus pertinentes. Le fait que le CDG express ne fasse aucun arrêt est scandaleux par rapport aux territoires traversés qui subiront ses nuisances mais ne bénéficieront d'aucune contrepartie. Sans au moins un arrêt à Pleyel ce projet insulte le territoire traversé et ses habitants.			1			1			Gare du Nord mieux, pas de desserte du 93
472	<u>Anonyme</u> Je suis tout à fait en désaccord avec ce projet									
473	<u>Jean Marie Wisniowicki, Saint Leu</u> - Voir observation 83 § 2, 8, 5			1	1	1				
474	<u>Anonyme</u> Je suis contre le déploiement de cette liaison qui n'apportera aucune plus value aux communes traversées, plutôt des nuisances et je pense que ce projet déjà ancien est dépassé par les futurs projets envisagés dans la région. Je suis déjà riverain et utilisateur de la ligne B du RER et proche de la gare de triage de Drancy, aussi je ne souhaite pas en plus bénéficier des nuisances sonores et autres du CDG Express Je pense qu'il faut mieux améliorer les dessertes existantes voir en repenser certaines plutôt que de vouloir encore investir dans un projet utopique et dépassé.			1			1			améliorer le RER B, nuisances sonores
475	<u>Franck Sureau, Mitry Mory</u> - <i>pièce jointe n°31</i> 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.				1					Problème de légalité

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
476	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet. D'abord, parce qu'il est bien trop cher et parfaitement inutile. L'argument du gain de temps est absurde, le RER B reliant déjà la Gare du Nord à l'aéroport CDG de manière efficace ; et si l'on veut invoquer les risques de retard ou de suppression de train pour défendre ce projet, alors c'est bien la preuve qu'il faut investir dans l'amélioration de cette ligne, qui profiterait à bien plus d'usagers, au quotidien. Mais le gain de temps est un prétexte : disons-le clairement, il s'agit que les riches n'aient pas à se mêler aux pauvres : sinon pourquoi ne pas avoir l'ambition d'améliorer les transports POUR TOUS, et surtout pour ceux qui les utilisent tous les jours ? En outre, comment ne pas prendre en compte la question écologique ? De ce point de vue, le redoublement d'une ligne déjà existante n'a aucun sens et ne peut être défendu.			1						Train pour les riches
477	<u>Anonyme</u> 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 ?				1					Juridique, Y aura-t-il des amendements au parlement ?
478	<u>Anonyme</u> Une ligne directe qui va coûter extrêmement chère alors que les sevransais et les usagers des autres communes du département ne pourront en profiter ! Sommes-nous une fois de plus des laissés-pour-compte, alors que la ligne B du RER est surchargée, vieillissante et peu fiable ! ALORS NON POUR LE CDG EXPRESS. PENSEZ D'ABORD AUX UTILISATEURS QUOTIDIENS DES TRANSPORTS EN COMMUN.			1		1				Coût, non desserte, RER B
479	<u>Anonyme</u> Projet onéreux. Utilité douteuse. Ne profite pas aux territoires traversés. Une réhabilitation de la ligne B du RER est plus urgente, et elle peut se faire au profit des usagers de l'aéroport CDG			1		1				Onéreux, ne profite pas aux usagers, RER B
480	<u>Anonyme</u> Personnellement, j'utilise régulièrement cette ligne, aussi bien en usager quotidien qu'en tant que passager pour CDG. Je n'ai jamais senti de besoin spécial d'être séparé des autres voyageurs ni de gêne. C'est au contraire plutôt plaisant. Il serait largement plus judicieux d'améliorer l'existant que de doubler cette ligne. Un grand projet inutile de plus.									Grand projet inutile
481	<u>Anonyme</u> La ligne imaginée pour le CDG express traverse le futur parc Chapelle Charbon. Il s'agira du seul grand jardin public du 18ème arrondissement de Paris. C'est pourquoi nous ne pouvons pas admettre que cette ligne nuise à l'ambiance d'un jardin public qui doit rester paisible et agréable pour les usagers.	1					1			respect du parc urbain Chapelle Charbon
482	<u>Anonyme</u> perso nous sommes contre le fait d'améliorer la ligne du R E R .B serait plus utile et pourquoi refaire des travaux qui abîmeraient des sites existants tels que parc et jardin! Projet inutile !ne pas oublier qu il y aura le grand paris!									Projet inutile - la ligne B fonctionne bien.

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
483	<u>Anonyme</u> La réalisation du CDG express remet en cause le projet d'aménagement du territoire pour l'amélioration des conditions de vie des habitants, alors que d'autres solutions sont possibles, moins dommageables pour l'environnement. Désormais, dans la ville de Paris, quelle est donc la priorité? un projet destiné à une minorité ou les citoyens qui y vivent?	1								remise en cause du projet urbain – autres solutions plus respectueuses de l'environnement
484	<u>Julie Delamard. 95160 Montmorency</u> Je ne souscris pas à cette initiative ; il faudrait améliorer la desserte, la fréquence et le confort des lignes existantes à destination de tous les usagers, au lieu de créer des lignes qui ne peuvent qu'accroître les phénomènes de ségrégation socio-spatiale dont nos métropoles ne souffrent déjà que trop.			1						Amélioration de l'existant – risque d'augmentation de phénomène de ségrégation socio-spatiale
485	<u>Anonyme</u> Je ne suis pas favorable au cdg express étant donné que de nombreux transports existent sur la catégorie de passager que vous sollicitiez. Mieux vaut améliorer l'état et la fréquence de la ligne du rer b déjà existante.			1						Amélioration de ce qui existe
486	<u>Anonyme</u> Un projet qui ne servira qu'à une minorité pour un coût exorbitant ? Je pense qu'il y a bcp mieux à faire avec le RER B déjà existant et les problèmes de tunnels de Gare du Nord qu'il faut doubler depuis des années et qu'il n'y a pas de moyen pour le faire. Là on trouve des sous pour quelque chose d'inutile... allez comprendre.			1	1					projet inutile – amélioration RER B – coût exorbitant
487	<u>Dominique Launay – SG UIT CGT à l'enquête publique CDG EXPRESS - pièce jointe n° 32</u> <i>Totale opposition au projet pour les raisons suivantes</i> 1. <i>projet relevant du scandale financier : coût financier sous estimé, rentabilité négative (cf. ARAFER, Cour des Comptes, Autorité environnementale), absence de lien avec tarification STIF</i> 2. <i>projet au détriment de l'intérêt général : impact négatif sur les voies déjà utilisées par RER B en situation perturbée (coût évalué à 1,5 milliard euros), utilisation des voies déjà affectées aux lignes K et TER Picardie, impact négatif sur développement FRET à venir alors que la part modale en Ile de France est inférieure à la moyenne nationale</i> 3. <i>CDG Express n'est pas repris dans l'argumentation pour valoriser la candidature de la ville</i> <i>Propositions concrètes pour une autre utilisation des moyens publics existants</i>		1	1	1	1	1			Report modal : impact sur développement FRET – Impacts négatifs sur RER B et ligne K et TER Picardie – Montage financier : sous évaluation du coût, rentabilité négative – Tarif : absence de lien avec STIF
488	<u>Anonyme</u> Je souhaite faire part de mes remarques dans le cadre de la réalisation de la future liaison du CDG Express. En effet, cette liaison reliera sans arrêt les Gare 1 et 2 de Roissy CDG à Paris Gare de l'Est. Je m'étonne que ce type de réseau de transport soit financé en partie par l'Etat et les entreprises SNCF réseau au détriment d'améliorations pourtant tant attendues sur la ligne B. Je pense tout particulièrement aux usagers de la fourche qui dessert mitry-claye qui subissent chaque jour par de nombreux désagréments tels que des retards, suppressions de train, attente			1	1	1				projet au détriment des améliorations RER B – propose que le coût soit intégré dans Pass navigo ou ImaginR – financement en partie

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	de 20 mn environ d'un train à Paris en direction de Mitry). Enfin, je souhaite faire de mon incompréhension de réaliser de type de liaison soit inaccessible aux usagers et étudiants mitryens qui pour rejoindre, par exemple, l'université de Marne la Vallée sont obligés de passer par Paris pour emprunter la ligne A du RER dont le temps le trajet total est estimé à 1H30. Aussi, je trouve absurde qu'une telle liaison ne profite pas aux usagers de la ligne B afin d'améliorer leur quotidien et réduire leur temps de transport... et bénéficier d'un coût inclus dans le pass navigo ou la carte imagin R..									par l'Etat et la SNCF
489	<u>Anonyme</u> Au regard des enjeux, notamment économiques et d'image envers les usagers de l'aéroport (particulièrement étrangers), au regard du besoin des usagers de l'aéroport, et du fait que la mise en place du CDG Express ne devrait pas impacter le trafic du RER B (ligne différente), voir même réduire de façon significative le nombre de voyageurs de cette ligne, la mise en œuvre de ce projet devrait être un atout non négligeable pour la valorisation du territoire du Grand Paris.			1						Projet ayant des impacts positifs sur RER B
490	<u>OLLIVIER DELBOT 95150 TAVERNY</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5,2 Arrêtons de gaspiller le temps qui nous est si précieux pour nous monter les uns contre les autres, utilisons ce temps à bon escient pour construire collectivement pour l'intérêt général !			1	1	1	1		1	
491	<u>Anonyme</u> Je ne suis pas favorable à cette mesure pour deux raisons. La première est de justice sociale: le cdg express ne profitera qu'à une minorité, quand beaucoup d'usagers des RER B et A souffrent chaque jour des conditions de transport parfois très difficiles qu'ils endurent. La seconde est écologique: le projet est un encouragement supplémentaire au développement du transport aérien dont les effets sur l'environnement sont accablants.						1			projet injuste – projet qui favorise le développement des transports aériens
492	<u>Anonyme</u> Avis défavorable - voir arguments joints - <i>pièce jointe n°33 - 1. le rapport coût/avantages qui résulterait de la réalisation de CDG Express mérite d'être analysé de plus près compte tenu de l'offre alternative que constituera la ligne 17... l'argument d'une amélioration du temps de parcours autorisé par la création de CDG Express est certes recevable, mais il ne tient pas au regard de la desserte qu'autorisera la future ligne 17. Il tient encore moins si on considère que l'étude d'impact sur laquelle repose le projet remonte à 2007, c'est-à-dire à une date bien antérieure au projet aujourd'hui portés par la Société du Grand Paris.</i> 2. <i>seul un nombre restreint de voyageurs pourraient être amenés à choisir ce mode de transport, dont la réalisation impacterait pourtant de nombreux riverains (cf . Ségrégation accentuée) du fait de l'obligation de correspondances obligatoires à Gare de l'Est</i> 3. <i>nuisances complémentaires et, dans sa configuration actuelle, remise en cause de façon significative les efforts entrepris depuis de nombreuses années par les villes de Saint-Denis et de Paris pour aménager leurs franges autour de la porte de la Chapelle, notamment à travers les projets développés dans le cadre du projet du GPRU Paris Nord-Est et du périmètre Paris Nord-est élargi. Là encore, on peut soulever le problème majeur que soulève l'obsolescence de l'étude d'impact initiale.</i>	1	1	1	1	1	1	1		Aménagement : impacts négatifs sur projets urbains Paris et St Denis – Report modal faible du fait de la tarification et de l'obligation de correspondances – Ligne 17 : aucun gain significatif sur le temps de parcours par rapport aux projets de transport en cours de réalisation – Montage financier : équilibre économique

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
										périlleux, cf Taxe aéroportuaire – Tarif : prix de billet prohibitif – Environnement : nuisances supplémentaires et impacts sur projets urbains
493	<p><u>Anonyme</u> Bonjour, Nous sommes tous d'accord sur le fait que la France est la première destination touristique. De ce fait, les infrastructures doivent permettre à l'ensemble des voyageurs de se déplacer dans de bonnes conditions. C'est pour cela que je suis CONTRE le CDG express! - Améliorons la sécurité du RER B (selon les sondages la majorité des femmes ont subi des agressions dans le métro parisien, alors imaginez en banlieue). - Améliorons les conditions de transport du RER B : il est inadmissible que l'on arrive en retard au travail ou de devoir systématiquement prévoir des problèmes ou des grèves, etc., à cause des transports. NON AU CDG EXPRESS! OUI À L'AMÉLIORATION DU RER B ET AU MÉTRO DU GRAND PARIS!!!</p>			1						Condition de transport - sécurité-
494	<p><u>Anonyme</u> Avec le système de régulation du trafic ferré NExTEO qui sera mis en service sur le RER E entre Nanterre et Rosa Parks, l'espacement des trains peut être abaissé à 108 secondes. Ce système d'exploitation devrait être généralisé au réseau RER. Appliqué à la ligne B, quels seraient les sillons supplémentaires disponibles entre Paris et Roissy 2 ? Avec une connexion à Rosa Parks entre RER B et CDG Express , le trajet La Défense/Roissy ne devrait pas excéder 30 minutes.</p>							1		Système de régulation du trafic NExTEO permettra augmentation de trafic sur la ligne B
495	<p><u>Anonyme</u> Je m'oppose formellement à ce projet qui pour sûr ne ferait que desservir encore et toujours les usagers quotidiens du RER B dont je fais parti. Il est au contraire urgent d'investir massivement dans l'infrastructure du Grand Paris, qui elle serait une petite révolution pour les personnes se rendant quotidiennement dans l'Ouest Parisien pour leur travail (à quand une liaison La plaine stade de France La Défense ?...). Les usagers du RER B sont des personnes qui font d'énormes compromis en terme de conciliation vie professionnelle/vie privée, et ce projet de CDG Express ne ferait que dégrader encore un peu plus cet équilibre.</p>			1						Investissement GPE Dégradation du RER B
496	<p><u>Didier MIGNOT, 93150 LE BLANC-MESNIL</u> conseiller municipal du Blanc-Mesnil et conseiller régional d'île de France - Je fais part de plusieurs observations afin de motiver mon opposition à ce projet: le train ne dessert pas les</p>			1	1					Intérêt du CDG limité - Concurrence Ligne 17 –

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>villes qu'il traverse. avec 20 000 voyageurs estimés, au vu des 8 trains / heure de 5 h à minuit, cela représente 130 passagers par train dans des rames de 400 places. à comparer aux 900 000 voyageurs/jour de la ligne B du RER, on peut considérer que CDG Express est d'un intérêt général limité. les réserves, points de vigilance et autres recommandations faites par des organismes tel que le STIF, l'autorité environnementale, l'ARAFER et la cour des comptes, notamment sur les répercussions sur la ligne B du RER, et la fragilité du financement ainsi que le prix du billet et la fréquentation voyageurs annoncée, ne justifient pas une dépense de près de 2 milliards d'euros. la pertinence du projet est aujourd'hui remise en cause par la ligne 17 du Grand Paris Express à l'horizon 2024 qui permettra une amélioration sensible de la desserte de l'aéroport CDG. le dossier de l'enquête publique précise par ailleurs que la ligne 17 va entraîner une baisse de 15 % de fréquentation de CDG Express l'argument de la candidature de Paris aux J.O. de 2024 est très fragile pour justifier ce projet, notamment en raison de la faible probabilité technique, financière et administrative de tenir les délais de mise en œuvre. alors que le CDG Express va traverser 10 villes du 93, il n'y a eu aucune réunion publique organisée sous l'autorité de la commission d'enquête dans ce département après avoir été la variable d'ajustement des dysfonctionnements de la ligne B du RER pendant des années, les usagers des gares du Blanc-Mesnil et de Drancy risquent fort de nouveau de subir, avec l'ensemble des habitants des villes traversées par CDG Express, le fait d'être les "sacrifiés" des transports en commun en voyant passer des trains quasiment vides du CDG Express alors que les impacts négatifs de ce projet sur la ligne B sont fortement évoqués dans plusieurs études. par delà cet aspect essentiel des répercussions sur la vie quotidienne des habitants, ce n'est sans doute pas la meilleure manière de créer un engouement populaire pour la candidature parisienne aux J.O. 2024...</p>									Financement -
497	<p><u>Anonyme</u> Bonjour, je suis une habitante de la tour LG et je suis de très près l'avenir de mon quartier. Je fais part de mon avis car je suis très inquiète depuis que j'ai su le projet de CDG express. Faut savoir que les habitants de la tour vis de base tous les jours dans la pollution et le bruit du boulevard, encore plus depuis l'arrivée du tram T3 (et oui, les bouchons ont triplé). Les klaxons, tous les gyrophares bruyants et incessants qui durent, qui durent parfois toute une journée peuvent nous rendre fous, sans parler de la pollution très forte que l'on peut observer sur nos fenêtres et la sentir, le soir le bruit continue car oui on entend très bien les voitures qui circulent sur le périphérique ainsi que l'autoroute A1 et N1, il faut savoir que plus on est haut mieux on perçoit le bruit. J'ai vécu dans la façade qui donne sur le boulevard, le bruit incessant des voitures et des klaxons empêche même un enfant de se concentrer et un adulte de se reposer. Je vis actuellement de l'autre coté de la façade, le peu de silence nous repose énormément même si on entend toujours les voitures qui circulent sur le périphérique et le soir les gyrophares peuvent parfois nous réveiller. Alors voilà l'arrivée d'un "poumon vert " ne serait pas du tout de refus sachant que nous n'avons pas de "coin vert", nous manquons cruellement de nature et que nous respirons déjà de base tous les jours depuis tant d'années la pollution des pots d'échappement de tous les véhicules qui passent : voiture, camion, camionnette, bus, scooter, motos, véhicule de fonction, tous les autocars quand il y a des match au Stade de France, bref, en gros un CDG express NE SERA PAS DU TOUT LE BIENVENU ni pour nos oreilles, ni pour nos poumons!!!! Merci de</p>						1		1	Nuisance sonore

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	prendre en compte mon avis et si vous voulez constater par vous même, je serai ravie de vous montrer les dégâts que vous risquez de faire aussi bien sonore que visuel.									
498	<p>Groupe "Blanc-Mesnil au cœur", 93150 LE BLANC-MESNIL</p> <p>ci-après le voeu proposé par le groupe d'opposition "Blanc-Mesnil au coeur" au conseil municipal du Blanc-Mesnil le 08 juillet 2016. ce voeu n'a pas été adopté, la majorité municipale ayant voté contre. les groupes "Blanc-Mesnil au coeur" et "verts et ouverts" ont voté pour : "un projet de desserte directe de l'aéroport CDG appelé CDG Express fait actuellement l'objet d'une enquête publique.</p> <p>dans ces grandes lignes ce projet peut se résumer ainsi: trajet direct gare de l'Est/aéroport CDG 24 € l'aller ; inaccessible avec le Pass Navigo coût envisagé: 1,9 milliard d'€ financé par SNCF réseau et Aéroport de Paris. Montage financier probablement déficitaire à terme et nécessitant des financements publics pour compenser les pertes. 76 trains supplémentaires / jour empruntant les lignes K, le TER Picardie, les lignes de fret et, en cas de perturbations, la ligne B du RER.</p> <p>20 000 "clients" par jour estimés (ligne B du RER = 900 000 usagers/jour) le conseil municipal du Blanc-Mesnil (93) s'oppose à ce projet, principalement pour les raisons suivantes: il met en place un train pour "privilégiés" alors que les 900 000 usagers du RER B, dont de nombreux Blanc-Mesnilois, connaissent régulièrement la "galère" d'un service dégradé. il dégradera encore les conditions de transport car il empruntera les voies aujourd'hui déjà utilisées par les transports en commun ferroviaires publics. il aggravera les nuisances sonores par une circulation de trains rapides de 5 h à minuit 365jours/an. il est inutile car la ligne 17 du futur métro automatique prévue pour 2024 offrira une nouvelle desserte de l'aéroport pour les voyageurs et les salariés de la plateforme aéroportuaire au pris du Pass Navigo. il amputera une plaine agricole de Seine et Marne de 25 hectares. le conseil municipal demande à l'état d'abandonner le projet CDG Express et verse à l'enquête publique en cours le texte de ce voeu adopté en sa séance du 08 juillet 2016"</p>	1		1	1	1			1	
499	<p><u>Anonyme</u></p> <p>J'utilise quotidiennement le RER B depuis 10 ans et je ne puis que constater à quel point la régularité et le confort se sont dégradés. Je comprends que cela ne donne pas une très bonne impression de nos infrastructures ferroviaires aux touristes... je pense que les usagers parisiens n'en ont pas une très bonne impression non plus. Je suis très opposé à ce projet tant il me semble évident que l'urgence est de poursuivre et d'amplifier les efforts pour améliorer le fonctionnement de la ligne B pour le bénéfice de tous, plutôt que de construire une infrastructure qui ne bénéficiera qu'à un petit nombre de privilégiés, pendant que les habitants de l'IDF continueront à subir les effets du manque d'investissement: trains annulés, retardés, avaries matériel etc.</p>			1						Régularité dégradé confort
500	<p><u>Anonyme</u></p> <p>"Client" de la ligne B depuis plusieurs années, je suis CONTRE l'ajout d'une nouvelle ligne sur le tronçon Gare du Nord / Aulnay-Sous-Bois, qui est déjà surchargée. Multiplier les trains sur cette ligne multiplie le nombre "d'incidents matériels" sur la ligne B...</p> <p>Il y aura déjà le Grand Paris Express qui reliera les 2 aéroports (ligne 17 et 14)...</p>			1					1	Fait des propositions d'utilisation du RER B pour la liaison avec CDG

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	A la place de dépenser de l'argent à ne plus savoir quoi en faire, rétablissez les RER directs. Par exemple, pour 3 RERs qui se suivent : - le 1er RER est omnibus entre Aéroport CDG et Aulnay-sous-Bois, puis direct jusqu'à Gare du Nord - le 2nd RER est omnibus entre Mitry-Claye et Aulnay-sous-Bois, puis direct jusqu'à Gare du Nord - le 3eme RER est terminus départ à Aulnay-sous-Bois, puis omnibus jusqu'à Gare du Nord									
501	<u>Anonyme</u> Ce projet est une aberration économique et sociale. Il suffit de se déplacer sur les quais de la ligne B lors des directs Roissy, pour comptabiliser le nombre d'usagers des trains directs (c'est facile, ils sont quasiment vides, entre 20 et 40 personnes) et renoncer à comptabiliser le nombre de personnes dans le train suivant. Pour rentabiliser un projet comme celui-là sur 20 ans, il faut un prix de billet à 1800€ !!! (le calcul est accessible à un élève de 6ème). Le problème vient du nombre d'usagers et toutes les divergences de point de vue peuvent être constatées. Je demande seulement qu'on se déplace Gare du Nord et que l'on compte le nombre de personnes présentes dans les RER directs ROISSY, on approchera la réalité des chiffres. Je suis contre ce projet, mais pour une amélioration des conditions qui touchent cette fois plusieurs centaines de milliers de personnes.				1					Contre le projet qui est une aberration
502	<u>LILIANE BATISTA, 93270 Sevrin</u> Je souhaite que le RER B soit plus performant. En raison du coût de ces travaux et des nuisances environnementales le CDG Express ne me semble pas nécessaire. Il suffit de prévoir un allongement de la ligne Mitry-Claye vers Roissy CDG. Cela répond également aux perturbations dues aux problèmes matériels... Ce qui est de + en + fréquent Alternance 1 rame vers Mitry, 1 rame vers Roissy. Ça me semble plus simple et moins coûteux.			1						Travaux sur le RER B et prévoir allongement de la ligne de Mitry Mory vers Roissy.
503	<u>Anonyme</u> Ce projet est inutile (des lignes existent déjà), contraire à la COP 21 (inciter l'utilisation du transport aérien, particulièrement polluant), anti-social (favoriser les riches contre les pauvres qui devront se contenter de transports dégradés) et dangereux pour les riverains (pollution sonore accrue). Je me demande s'il n'y a pas un conflit d'intérêts : ce sont les utilisateurs habituels qui décident de favoriser leurs propres conditions de transport. En outre, c'est courir le risque de l'ouverture d'une situation du type "Notre-Dame des Landes". Il faudrait poser la question par référendum								1	Les transports aériens sont polluants et anti sociaux
504	<u>Anonyme</u> La construction du cdg express est inutile et scandaleuse. Il faut mettre cet argent dans l'amélioration de la circulation du RER B et dans le développement économique des villes de Seine Saint Denis desservies par ce RER.			1						Mettre l'argent dans le RER B
505	<u>Samuel, 75010 Paris</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
506	<u>Hélène, 78420 Carrières-sur-Seine</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
507	<u>NAWFAL, 93210 LA PLAINE SAINT DENIS</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
508	<u>Gaëlle, 93500 Pantin</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
509	<u>Nicole, 33000 bordeaux</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
510	<u>Vanessa, 94110 Arcueil</u> - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
511	Laura, 75011 Paris - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
512	Henrique, 75018 Paris - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
513	Rudy, 77410 Claye-Souilly - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
514	Kais 77290 Mitry-Mory - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
515	Yacine, 93190 Livry Gargan - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
516	<u>Anonyme</u> Bonjour, je ne comprends pas comment on peut oublier les personnels travaillant sur l'aéroport. Le RER B ne s'améliore pas du tout, c'est plutôt de pire en pire, mon temps de trajet moyen ne fait qu'augmenter....Depuis des années nous perdons des heures dans les transports entre Paris et CDG sans compter les autres problèmes. Si l'Etat se dit respectueux de la planète, qu'une solution correcte de transport en commun soit proposée à tous les personnels de l'aéroport : plus de personnes prendront les transports en commun pour aller travailler ! C'est la priorité... Merci pour l'attention que vous porterez à ce que je pense vraiment être l'avis de nombreux personnels de l'aéroport.			1					1	Le RER B ne s'améliore pas, que fait-on pour le personnel travaillant sur l'aéroport
517	Mareva, 93290 Tremblay-en-France - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
518	Claude, 93130 Noisy-le-Sec - Voir observation 83 § 1,2,3,4, 8, 5			1	1	1				
519	<u>Anonyme</u> 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, CDG Express circule sur des voies déjà utilisées, il y a des RER B direct en heure creuse, Le CDG Express n'est pas écologique et ne suis pas les idées premières de COP 21.	1		1		1	1			Coût 24 €, RER B direct en heures creuses, ne suis pas COP 21
520	Gilles, Paris - Voir observation 83 § 8,7,4,5			1						
521	Frédéric, Paris - Voir observation 83 § 6,,5			1						
522	Nathalie Glaude, Frontignan - Voir observation 83 § 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1		1	1	1	1	1		
523	Lorent, Paris 11 - Voir observation 83 § 6, 7, 4, 5			1	1					
524	<u>Anonyme</u> Tous les grands aéroports dans le monde ont leur ligne express et la France est à la traîne. Obliger les touristes qui viennent en France à prendre le RER pour se rendre à Paris est une honte quand on voit l'état de nos lignes et de nos rames. laissons nos touristes rêver de Paris et accueillons les comme il se doit.									Pour le projet
525	Hélèle, Paris 1 - Voir observation 83 § 8, 4, 5			1	1					
526	Mustapha, Mitry Mory - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 5	1		1	1	1	1			
527	Nicolas, Mitry Mory - Voir observation 83 § 5			1						
528	Patrick, Bordeaux - Voir observation 83 § 8, 6, 4, 5	1		1	1					
529	Muriel, Tremblay en France - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 5			1	1		1			

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
530	<u>Anonyme</u> Je suis contre car la ligne B sera apauvrie, elle dessert CDG, le projet favorise une minorité.			1						Ligne B
531	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet car: il fait doublon par rapport à la desserte de l'aéroport à partir de la Gare du Nord, sur la ligne B qui est déjà fort gênante notamment aux heures de pointe, cette ligne va emprunter les voies du RER B et de facto les voyageurs de la ligne B auront des conditions de transports très dégradées alors que ces conditions de transports infligées à la plus grande masse de voyageurs sont déjà déplorables, - le CDG Express va permettre aux voyageurs de transiter par Gare de l'Est, qui est une impasse en matière de changements de transports, par rapport à Gare de Nord- les travaux de construction de cette ligne ainsi que son fonctionnement sont destructeurs pour l'environnement (la biodiversité, la disparition du peu de terres agricoles subsistant dans la région et le Parc de la Poudrerie un des rares espaces verts dont nous bénéficions encore) au profit d'un plus petit nombre d'usagers, - les nuisances sonores continues que le trafic de cette ligne va engendrer, - les dégâts que les travaux et le fonctionnement de cette nouvelle ligne peut engendrer sur les constructions existantes, - les dégâts que les travaux et le fonctionnement de cette nouvelle ligne peut engendrer sur les constructions existantes - le coût considérable de la construction et de la maintenance de cette nouvelle ligne (alors que les fonds pourraient être affectés à l'amélioration de la ligne B), - ce projet fait aussi doublon avec le projet de ligne 17 du métro dans le cadre du Grand Paris ; alors pourquoi un nouveau projet destructeur et nuisible dont les résidents proches de cette ligne ne pourront pas profiter puisqu'aucun arrêt n'est prévu entre Gare de l'Est et l'aéroport	1		1	1	1	1	1		Doublon avec RER B et ligne 17, pourquoi gare de l'Est (impasse) destruction de l'environnement, et pas gare du Nord, coût très élevé.
532	<u>Manon, Paris 12</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4, 5	1		1	1		1	1		
533	<u>Laure Greuzat, pour la section socialiste de Mitry Mory</u> - pièce jointe n° 34 Déjà opposition il y a 10 ans, aujourd'hui projet ligne 17, pourquoi 3 lignes? Problèmes de rentabilité qui entrainera un financement public, imprécision du montage financier, pas d'étude d'impact et utilisation de voies déjà occupées.	1		1	1		1	1		Ligne 17, rentabilité? Donc finances publiques, montage financier, étude d'impact, voies.
534	<u>Bruno, Paris 12</u> - Voir observation 83 § 8, 6, 4, 5			1	1		1	1		
535	<u>Billie, Montreuil</u> - Voir observation 83 § 8, 5			1	1					
536	<u>Antonin, Paris 11</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 7, 4, 5	1		1	1		1			
537	<u>Jean François Thomas, Rully</u> Ce projet n'est séduisant que pour les utilisateurs de l'aéroport CDG . Il n'apportera ,vu son tracé ,les dessertes, et les coûts qu'un intérêt minime pour la population transilienne . Sur le plan ferroviaire c'est un non sens : de gestion des circulations ferroviaires , de construction et maintenance des infrastructures, voie, caténaires, signalisation, Les coûts pour la collectivité , les budgets de l'Etat de la Snct ,(dans quel état ?) seront prohibitifs ! Je donne un avis très fortement négatif à ce projet et la DUP attenante ;	1		1			1	1	1	Uniquement pour les passagers, rien pour les transiliens, non sens sur la gestion ferroviaire, coût, budget de l'état.
538	<u>Cédric, Paris 11</u> - Voir observation 83 § 1, 5			1			1			
539	<u>Mathieu, Paris 14</u> - Voir observation 83 § 8, 6, 7, 4, 5	1		1	1		1		1	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
540	<u>Christiane, Charmentray 77</u> - Voir observation 83 § 8, 4, 5			1	1		1			
541	<u>Pierre Louis, Paris 14</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 5			1	1		1			
542	<u>Bastien, Thomery 77</u> - Voir observation 83 § 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1		1	1		1	1		
543	<u>Anonyme</u> Je considère que le CDG express va se construire au détriment des usagers de la ligne B du RER. Ce projet avait d'ailleurs été très massivement rejeté en 2003. D'autres moyens existent pour bien desservir les passagers de l'aéroport. L'urgence aujourd'hui est l'amélioration de la mobilité des citoyens de l'Ile de France. Le CDG ne sera utilisé que par une minorité de gens aisés, de façon occasionnelle. C'est un transport dédié au détriment du service public. Il est indispensable de répondre aux besoins des voyageurs de la ligne B du RER qui n'en peuvent plus de vivre des galères. Je suis donc favorable à l'amélioration du RER afin qu'il réponde aux demandes et aux besoins de la population avec un tarif unique revu à la baisse. Je considère que le CDG serait néfaste à notre territoire et augmenterait encore les inégalités.	1		1						Au détriment des passagers de RER B, urgence amélioration des transports des franciliens, CDG Express néfaste car transport dédié.
544	<u>Christine, Noisy le Sec</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 7, 4, 5	1		1	1		1	1		
545	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet car ce sont encore les usagers du RER B qui vont trinquer. Cela est déjà assez compliqué au quotidien de voyager avec ce train. D'autre part, il est hors de question de toucher au Parc de la Poudrerie, véritable poumon vert de notre département.			1				1		Hors de question de toucher au parc de la Poudrerie.
546	<u>Yannick, Aubervilliers</u> - Voir observation 83 § 8, 7, 4, 5	1		1	1			1		
547	<u>Anonyme</u> Je suis contre ce projet inutile, je vous remercie de prendre les arguments et commentaires dans l'annexe ci-joint en compte afin de formuler de nouvelles propositions répondants aux enjeux du développement humain durable, aux intérêts des travailleurs et citoyens... Pas de document joint									Contre
548	<u>Laurent, Paris 13</u> - Voir observation 83 § 5			1						
549	<u>Christophe, Paris 2</u> - Voir observation 83 § 5			1						
550	<u>Giani, Boulogne Billancourt</u> - Voir observation 83 § 5			1						
551	<u>Anthony, Paris 18</u> - Voir observation 83 § 1, 8, 6, 7, 4	1		1	1		1	1		
552	<u>Salima, Sevran</u> - Voir observation 83 § 1, 5			1			1			
553	<u>Mélanie, La Courneuve</u> - Voir observation 83 § 7, 4			1				1		
554	<u>Marion 78380 Bouqival</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1			1		
555	<u>Alain 93110 Rosny sous bois</u> - Voir observation 83 § 7,4,5			1				1		
556	<u>Mélanie 51360 Verzenay</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1			1		
557	<u>Benjamin 75013 Paris</u> - Voir observation 83 § 8,6,7,4,5			1	1			1		
558	<u>Louise 92340 Bourg-la-reine</u> - Voir observation 83 § 8,6,7,4,5			1	1			1		
559	<u>Jérôme Paul-Hazard</u> - Je suis contre le projet CDG Express. Il y a bien plutôt priorité à améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER qui va déjà à Roissy, au prix de nombreuses galères pour les usagers quotidiens			1						Priorité à donner au RER B
560	<u>Sylvie 95590 Nointel</u> - Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1			1		

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
561	<p><u>Adrien Cros</u> Je suis très sceptique par rapport à ce projet car les coûts de construction sont très élevés alors que le bénéfice pour l'usager sera limité. En effet, le RER B permet aujourd'hui de relier sans correspondance l'aéroport avec toute la colonne vertébrale nord sud de Paris et sa banlieue. En conséquence, les 10/15 minutes de trajet gagnées par CDG Express seront pour la majorité des clients reperdues dans les trajets d'approche car la gare de l'est est mal desservie (pas de RER notamment). De plus, le prix plus élevé des billets incitera une grande partie des usagers à continuer à utiliser le RER B, ce qui ne permettra donc pas de désaturer ce dernier comme espéré. Vu les besoins urgents pour l'entretien du réseau existant (RER et Transilien) ainsi que les difficultés à boucler le financement du Grand Paris, il y a mieux à faire de l'argent public que ce projet coûteux et inutile. De plus la rénovation en cours des rames du RER B a déjà permis une amélioration notable de la qualité de service sur cette ligne.</p>			1		1				Coût des travaux très élevés – Tarif prohibitif et non dissuasif – Priorité à donner au RER B
562	<p><u>Anonyme</u> L'investissement est trop coûteux au regard du nombre de personnes qui en bénéficieront. Cet argent peut utilement être mis ailleurs pour profiter au plus grand nombre, c'est l'argent des français.</p>				1				Projet trop onéreux	
563	<p><u>Anonyme</u> Ce projet est trop coûteux, il ne profitera pas à tous nos concitoyens et perturbera la circulation de la ligne B du RER. L'argent prévu pour ce projet devrait plutôt servir à améliorer les lignes existantes</p>				1				Projet trop onéreux	
564	<p><u>Laure 92400 Courbevoie</u> – Voir observation 83 § 6,4,5</p>			1	1					
565	<p><u>Laurent Dané</u> Après une lecture attentive du dossier d'enquête publique, ce projet me semble coûteux, mal financé (puisqu'il faudra une taxe supplémentaire) et dépassé car il n'est pas intégré au futur Grand Paris Express. Il s'agit d'un projet "hors sol" déconnecté du réseau de transport francilien qui abandonnera les passagers à la gare de l'Est. De plus, ce projet viendra impacter les possibilités de résoudre les problèmes d'exploitation du RER B qui ne pourra plus, ou difficilement utiliser les voies de secours. 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</p>	1			1				1	Coût très élevé – Financement incertain – Gare de l'Est : choix non pertinent – Proposition : 2 alternatives

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	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 coté 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.									
566	<u>David 92140 Clamart</u> – Voir observation 83 § 1,4,5			1	1					
567	<u>Marylly 47500 Montayral</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
568	<u>Carole 91370 Verrières le buisson</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
569	<u>Anonyme</u> Si j'admets que l'amélioration de la desserte de l'aéroport CDG est un enjeu pour l'image de Paris et de la Métropole, la solution proposée interroge par son coût (prix du billet et coût de l'opération) et sa fiabilité. Elle met d'une part en péril la desserte actuelle du RER B et de la ligne K qui ne bénéficieront plus d'une desserte de repli en cas de problème. D'autre part, cette ligne sera impactée de la même manière qu'aujourd'hui en cas de personnes sur les voies ou d'incidents voyageurs intervenant sur le parcours. Le bénéfice sera donc nul pour les voyageurs, sachant que ces incidents sont quand même réguliers. Sur le plan social, penser l'aéroport sans ses territoires proches et ses travailleurs interroge sur l'intérêt public de cette opération. Elle n'a d'ailleurs pas été retenue par le projet du Grand Paris Express. Une amélioration réelle des dessertes existantes serait plus bénéfique tant pour les voyageurs que pour les travailleurs, le bouclage du RER B pourrait par exemple apporter plus de fluidité et de simplicité d'usage pour les étrangers, ou encore le doublement toujours non prévu du tunnel entre Chatelet et Gare du Nord. Ces projets seraient véritablement des projets d'intérêt public.			1	1	1				Coût et Tarif du billet rendent peu fiable le projet – Projet qui met en péril le RER B et ligne K
570	<u>Julien 93190 Livry Gargan</u> – Voir observation 83 § 4			1						
571	<u>Martine Hamzaoui</u> En juillet 1789, le peuple français disait NON aux privilèges. En juillet 2016, vous décidez de façon très arbitraire de restaurer ces privilèges, en créant une nouvelle ligne de transport réservée à une poignée de gens qui ont les moyens de payer. Cette ligne, non accessible à tous via nos forfaits de transport, se fera au détriment de 900 000 voyageurs journaliers. Au détriment et surtout au mépris de ces voyageurs qui empruntent chaque jour une ligne déjà existante et qui dessert également l'aéroport de Roissy. Plutôt que de renforcer la cadence, la propreté de cette ligne déjà existante et ainsi satisfaire 900 000 voyageurs, vous préférez créer une ligne inutile et coûteuse. Ces travailleurs sont ils infréquentables qu'il faille les isoler et les cacher ? en d'autres temps, dans d'autres pays			1	1					Projet inutile et coûteux – Priorité à donner au RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>cela s'appelait l'APARTHEID. Ici il ne s'agit pas de couleur de peau, mais de riches et de "pauvres". De personnes qui occasionnellement utilisent les transports en communs et de travailleurs qui les utilisent au quotidien. De personnes qui ont le pouvoir de l'argent et de ceux qui n'ont que leur sueur.</p> <p>Non seulement votre projet est discriminatoire, mais il est non rentable. Vous mettez à disposition d'un petit nombre l'argent pris à la collectivité et vous le dilapidez.</p> <p>Vous faites passer l'intérêt particulier au dessus de l'intérêt général.</p> <p>Les transports pour aller à l'aéroport existent déjà, ils seront renforcés avec le projet Grand Paris.</p> <p>Ce projet CDG Express, est INUTILE, COUTEUX, INJUSTE et tout simplement SCANDALEUX.</p> <p>Si vraiment vous souhaitez dépenser 2 M d'argent public, vous pouvez :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réviser le parc des rames de transport - augmenter la cadence des passages - améliorer la desserte notamment en permettant le passage de trains à étages - entretenir voies et rames - mettre les moyens pour respecter les horaires et fréquences annoncés - etc <p>Ce serait simplement judicieux mais surtout équitable.</p> <p>De la devise de le République Française vous n'appliquez que le mot LIBERTE de faire ce que vous souhaitez, pensez aux deux autres, EGALITE et FRATERNITE et faites y honneur.</p> <p>L'argent public est sensé servir à ça !</p>									
572	<p><u>Anonyme</u></p> <p>Je suis contre le projet de CDG Express qui ne profiterait qu'à une petite minorité. .A la place de cette ligne dédiée coûteuse, il serait beaucoup plus utile d'investir massivement pour augmenter la capacité de transport et la régularité de la ligne B (doublement du tunnel entre gare du Nord et Chatelet, mise en place de procédures efficaces ainsi que de personnel en gare pour gérer très rapidement les situations dégradées (par exemple, les "malaises voyageurs"), modernisation du réseau d'alimentation électrique de la gare du Nord, ...etc. Ces mesures profiteraient à l'ensemble des usagers de la ligne B tout en permettant d'avoir une desserte de l'aéroport CDG efficace.</p>			1						Priorité à donner au RER B
573	Romain 75020 Paris – Voir observation 83 §1,8,4,5			1	1					
574	Jean Penicaud 92270 Bois Colombes – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
575	Elodie 77290 Mitry Mory – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
576	<p><u>Didier Legrand</u></p> <p>Je suis contre ce projet coûteux, qui à terme sera déficitaire, puisque limité à une minorité de privilégiés, et sera donc renfloué par l'argent public, nos impôts. Il faudrait mieux investir dans la ligne B actuelle. Cela aurait un double effet ; améliorer, les conditions de transport des voyageurs de l'aéroport et des usagers, banlieusards . Les directs aéroport devraient être composés d'une seule rame pour éviter de rouler à vide. Il pourrait y avoir des trains terminus gare du nord en voie de surface, notamment des rames à étage. Evidemment le doublement du tunnel</p>			1	1					Projet coûteux ; non rentable et financé avec de l'argent public Priorité à donner au RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	entre gare du nord et Les Halles serait une bonne chose									
577	<u>Roland Bourgin</u> Enfin une ligne directe dont on parle depuis de très nombreuses années et qui permettra à Paris de se mettre au niveau des grandes métropole internationales.									Projet qui permet à Paris de se mettre à niveau des grandes métropoles
578	<u>Antoine Margerin</u> Je suis contre ce projet. Une liaison ferroviaire existe déjà entre l'aéroport Roissy CDG et Paris : le RER B. Le projet de CDG EXPRESS laisse cette ligne et ses milliers d'usagers dans l'oubli et se consacre uniquement à apporter une solution aux usagers de l'aéroport Roissy CDG (je ne parle pas du personnel qui habite en grande majorité aux alentours de l'aéroport (notamment le long de la ligne B du RER) et non à Paris). En lieu et place, je propose d'investir massivement dans la réhabilitation et le renforcement de cette ligne B du RER, ce qui permettrait à tous les usagers, banlieusard, parisiens, passagers et personnel de l'aéroport Roissy CDG de bénéficier d'un meilleur service. Ainsi le projet irait dans le sens du plus grand bien et non dans le sens du bien de certains.			1						Priorité à donner au RER B
579	<u>Anne-Marie 75019 Paris</u> – Voir observation 83 §8,7,5			1	1		1			
580	<u>Claude Chauvet – Sevrans Ecologie – pièce jointe n°35</u> Compte tenu de certains arguments avancés par les opposants à ce projet, ne faudrait-il pas réexaminer le projet qui avait été initialement présenté au débat public en 2003 ? <i>Avis défavorable en raison</i> 1. l'existence des lignes 16 et 17, à l'horizon 2023-2024, couplées avec la ligne 14 à Saint-Denis-Pleyel qui assureront la desserte de Paris en métro automatique et pourront absorber la totalité du potentiel de clientèle du CDG Express 2. le public visé est limité 3. le CDG Express aura pour conséquence le développement de VTC, concurrents des taxis 4. la dégradation des conditions de voyage RER B, particulièrement entre 21h30 et 22h30 5. des nuisances environnementales : bruits, Parc de la Poudrerie et Bois de la Tussion 6. recours à une taxe aéroportuaire acquitté par tous les passagers, même non usagers du CDG Express			1	1		1	1		Projet redondant avec Lignes 14,16,17 – Impacts négatifs sur RER B – Nuisances environnementales : bruits – Non prise en compte des Incidences Natura 2000 : Parc de la Poudrerie et Bois de la Tussion – Recours à Taxe aéroportuaire
581	<u>Gaëlle 75011 Paris</u> – Voir observation 83 § 6,7,4,5			1			1			
582	<u>Anonyme</u> Ce projet n'est qu'une pure extravagance. Je m'y oppose fermement. On a supprimé des trains directs Aulnay-Paris sur notre ligne RER B et voilà qu'on veut offrir à un petit contingent de privilégiés notre ancien service direct.			1						Priorité à donner au RER B
583	<u>Fédération C.G.T. Des Cheminots – pièce jointe n°36</u> <i>Totale opposition au projet pour les raisons suivantes</i> 1. projet relevant du scandale financier : coût financier sous estimé, rentabilité négative (cf. ARAFER, Cour des Comptes, Autorité environnementale), absence de lien avec tarification STIF		1	1	1	1	1			Report modal : impact sur développement FRET – Impacts négatifs sur RER B et

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>2. projet au détriment de l'intérêt général : impact négatif sur les voies déjà utilisées par RER B en situation perturbée (coût évalué à 1,5milliard euros), utilisation des voies déjà affectées aux lignes K et TER Picardie, impact négatif sur développement FRET à venir alors que la part modale en Ile de France est inférieure à la moyenne nationale</p> <p>3. CDG Express n'est pas repris dans l'argumentation pour valoriser la candidature de la ville</p> <p>Propositions concrètes pour une autre utilisation des moyens publics existants</p>									ligne K et TER Picardie – Montage financier : sous évaluation du coût, rentabilité négative – Tarif : absence de lien avec STIF
584	<u>Matthieu 93260 Les Lilas</u> – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
585	<u>Anonyme</u> Pour moi agent sncf et Habitant de Mitry-Mory il serait plus judicieux de laisser la ligne des directs sur les voies 1 et 2 aux trains TER et Grande lignes Paris -Laon ainsi qu'au FRET. Il serait plus judicieux de faire partir de Paris Nord des directs Mitry-Claye et de créer une ligne Mitry-Claye Roissy TGV.			1						Plus judicieux de créer des directs Paris-Mitry Claye- Roissy
586	<u>Anonyme</u> - En temps qu'usager quotidien du RER B, j'espère que ce nouveau tronçon se fera sans aucun impact négatif sur la qualité de service (qui n'est déjà pas très fameuse), que ce soit en terme de desserte (nombre de train et ponctualité) ou de prix pour le RER B et le RER K. Au vue du coût, cela parait difficile qu'une telle ligne soit rentable et ce n'est pas aux travailleurs de Roissy de payer, ni à nos impôts, mais éventuellement à l'Aéroport et aux passagers, si ils le veulent bien.			1						Priorité à donner au RER B Pas d'impact financier sur RER B
587	<u>Association R'Pro'Mobilité</u> – pièce jointe n°37 - Avis favorable pour deux raisons majeures - 1. facteur déterminant pour l'attractivité touristique de l'agglomération, en facilitant les relations entre le principal aéroport et le cœur de la capitale - 2. facteur de développement de report modal en offrant une alternative aux déplacements automobiles générateurs de CO2		1							Facteur d'attractivité et de développement économique- facteur de développement du report modal
588	<u>Bruno Lacroix</u> - Usager régulier des lignes B et D du RER, je ne peux cautionner qu'un projet servant l'intérêt de peu d'usagers (22000/ jours en 2025) soit réalisé au détriment du plus grand nombre (plusieurs centaines de milliers d'usagers sur les lignes B, D, K et TER) ainsi que sur le trafic fret ferroviaire. Ce projet, qui est présenté comme un projet privé, est porté par 2 entreprises liées à l'Etat (ADP et SNCF Réseau) et empruntera majoritairement le Réseau ferré National... Comment affirmer alors que le financement ne sera pas en partie public? Sans compter que les financements sont loin d'être trouvés et que dans ces conditions, c'est toujours la puissance publique qui finance d'une manière ou d'une autre à terme! Par ailleurs, les circulations de ces " trains de luxe " (24€, tarification hors stif) se feront forcément, dans un contexte de saturation des infrastructures existantes (Tunnel Chatelet, Ligne B, gare de l'est...), au détriment des lignes existantes pourtant financées par le contribuable et l'usager. C'est l'intérêt privé de quelques uns qui prime sur l'intérêt général du plus grand nombre! Au risque de ne plus pouvoir gérer un réseau RER au bord de l'implosion, Il est urgent, au contraire, de mobiliser les financements pour améliorer et développer les dessertes actuelles. Oui à un service public performant et accessible à tous! Non à un train couteux réservé à une élite!			1	1	1				Priorité à donner au RER B - Pas d'impact financier sur RER B - Tarif prohibitif – Financement privé ?

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
589	<u>Anonyme</u> - Un projet plus que bienvenu qui va offrir une solution aux voyageurs aériens pour relier facilement Paris et qui va soulager le RER B.									Projet bienvenu
590	<u>Conseil départemental du Val d'Oise - pièce jointe n°38</u> <i>Avis favorable sous conditions - 1.aucun impact sur lignes RER B, RER E, K, H en situation normale et perturbée- 2.pour la ligne H, sa bonne performance ne doit être obérée - 3. en situation perturbée, la priorité doit être donnée aux lignes RER et Transilien</i>			1						Aucun impact sur lignes RER et Transilien, tant en situation normale que perturbée –
591	<u>I.A.T.A. - pièce jointe n°39</u> <i>Contre une nouvelle taxe ou redevance sur les billets d'avion pour financer le CDG Express :</i> <i>1. la taxe obérerait la possibilité de développer les bienfaits économiques dans les secteurs aériens et du tourisme - 2. l'établissement de cette taxe est contraire aux dispositions des conventions internationales (Convention de Chicago et OACI)</i>				1					Taxe :impact négatif sur développement économique ,contraire aux dispositions de conventions internationales
592	<u>Anonyme</u> NON à CDG express Respectez les usagers Rénovez la ligne B			1						Priorité à donner au RER B
593	<u>Anonyme</u> Difficile lorsque l'on arrive à Roissy et que l'on doit se rendre à Notre Dame de Paris ou au palais de justice d'opter pour le CDE car le RER B nous dépose en 25 minutes en ces lieux. Optons pour une modernisation des wagons du RER et un accueil et un accompagnement des voyageurs dans les trains desservant Roissy et les gares principales de la lignes par du personnel ADP ce qui renforcerait la sécurité et le confort d'utilisation. Arrêtons de gâcher l'argent d'ADP et de la SNCF les voyageurs en on assez de financer les fantasmes de certains technocrates. (il est déjà démontré que le CDC express ne sera pas rentable et que chaque voyageur du hub de Roissy sera facturé de 1 € ou plus pour le financement)			1	1					Priorité à donner au RER B plus pratique pour rejoindre le centre de Paris – Montage non rentable
594	<u>Rémi Bastien</u> Je suis absolument pour cette liaison rapide, confortable et ponctuelle avec CDG mais il ne faut pas que cette dernière perturbe les autres liaisons utilisées par les locaux pour se déplacer. Le montant des investissements prévus pour ce projet ne va-il pas encore doubler comme l'indique le dossier entre le projet de 2006 et celui d'aujourd'hui le montage financier paraissant de plus assez aléatoire et imprécis qui supportera les surcoûts? le trésor public. L'idéal serait une ligne dédiée avec trains automatiques arrivant au centre de Paris.			1	1					Favorable mais en respectant une étanchéité avec le RER B et les finances publiques
595	<u>Julia 75011 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5</u>			1	1		1			
596	<u>Bernard LUANGPHINITH</u> Je suis contre le projet CDG express. Le coût 1.7M€ voir +++ . En plus du bruit inacceptable. Trop cher pour toute la région. Rénover plutôt RER B. avec projet embauches, et renforcer l'existant RER B en gestion de ligne. sécurité.confort. Merci d'avoir sollicité le public.			1	1	1	1			Projet trop cher, créant des nuisances supplémentaires – Priorité à donner au RERB

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
597	<p><u>Eric MALHERE</u></p> <p>Avis défavorable pour la réalisation de ce projet. Ce projet sera couteux et ne bénéficiera qu'à une clientèle de passage tout en engorgeant d'avantage les voies entre La Plaine et Aulnay. La rentabilité reste même à démontrer compte tenu du prix du billet : la clientèle aisée continuera à préférer le taxi, la clientèle modeste utilisera le RER B et la future ligne 17. De plus, une arrivée à Paris-Est n'est pas judicieuse vis à vis des correspondances : l'offre de Paris-Nord étant bien plus attractive. Je souhaiterais que l'investissement soit réaffecté en faveur des populations locales et des personnes qui utilisent les lignes B ou K pour leurs trajets domicile travail. Au niveau infrastructure, la première priorité me semble être le doublement du tunnel entre Paris-Nord et Chatelet Les halles afin d'améliorer la disponibilité des lignes B et D. Une virgule Mitry-Roissy serait également la bienvenue compte tenu qu'un nombre conséquent de la population active du sud de l'oise travaille à Roissy. L'offre actuelle (autocar Crépy-Nanteuil-Roissy) n'est pas suffisante comme substitut à la voiture individuelle.</p>	1		1	1	1	1			Projet coûteux, tarif prohibitif pour la population et inutile car la clientèle aisée prendra toujours le taxi
598	<p><u>Anonyme</u></p> <p>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 prix du billet Roissy-Paris passerait alors de 10€ (source RATP) à 25€, soit une augmentation de 2.5 fois, et qui de plus ne serait pas accessible avec un Pass Navigo, ce qui s'oppose à la stratégie "tout inclus" menée par le STIF.</p> <p>De plus, les arguments visant à mettre en avant le report modal de la route vers le CDG Express sont à considérer avec précaution. En effet, bien qu'un taxi soit plus onéreux que le tarif du CDG Express, ce dernier est terminus à Gare de l'Est et le ticket ne permet aucune correspondance, alors le taxi vous amène directement à la destination souhaitée. La différence de prix devient alors négligeable pour les personnes ciblées par ce mode de transport, à savoir la "clientèle d'affaires et les touristes". Cette différence se réduit (voire s'inverse) encore lorsque le nombre de personnes à transporter en simultané atteint le nombre de deux. On remarque aussi que la plage horaire (de 5h à minuit) n'apporte aucune amélioration par rapport au RER B, qui circule déjà dans ces horaires.</p> <p>Ensuite, 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.</p> <p>Alors que le plan d'amélioration "RER B Nord +" avait coûté 250 millions d'€ (source STIF), le coût du CDG Express</p>		1	1	1		1			CDG Express n'apporte aucun gain pour les usagers – Tarif prohibitif – Report modal faible – Priorité donnée au CDG Express selon les règles définies dans l'Etude d'Impact – coût

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	de 1,4 milliards d'€ (dossier d'évaluation socio-économique) pourrait être utilisé de manière plus efficace en améliorant l'existant de manière significative.									
599	<p>Christophe Piercy pour l'A.U.T. De Plaine Commune – pièce jointe n° 40 <i>pas opposée au projet sous réserve du respect de certaines exigences :</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'assurance d'absences d'effets négatifs de CDG Express sur les autres circulations tel que détaillé dans l'avis du STIF du 1er juin 2016 2. L'assurance d'une possibilité d'usage maintenue et d'une priorité au passage du RER B sur les voies « directes » en cas de situation perturbée sur les voies « bis » 3. Des garanties sur le maintien de la neutralité financière pour le STIF en cas de dérapage des coûts 4. La modernisation du Pont de Soissons, point majeur de bruit du territoire, afin de réduire fortement le bruit à la source et la pose de protections phoniques complémentaire aux endroits les plus adaptés 5. Des chantiers conçus pour minimiser la gêne pour les usagers et riverains 6. Un RER B encore plus centré vers les besoins des usagers du quotidien avec moins de trains sans arrêt vers CDG 7. Un tarif dédié sur CDG Express pour les salariés de la zone aéroportuaire 	1		1		1				Exigence d'absence de tout impact sur RER B et STIF : financier, circulation – Priorité donnée au RER B en situation perturbée – Information en phase chantier – Tarif : grille tarifaire pour salariés
600	<p>Anonyme Assez de ruptures au niveau des portes de Paris. Il est indispensable de transformer les portes de Paris en places urbaines connectées et accessibles aux modes de transport doux (stations velib, autolib, tramways, zones piétonnes....) et d'enfourer la liaison du CDG Express. Les investissements d'impact public doivent être conçus pour être durables et non pas comptables. Merci de prendre le bon sens en considération dans ce projet. Et bravo pour le développement des infrastructures de transport de l'île de France.</p>	1								Portes de Paris à aménager et enfouissement de la liaison CDG Express
601	<p>Claude Birenbaum au nom de La Plateforme des associations parisiennes d'habitants – pièce jointe n°41 1. Constat : terminus Gare de l'Est serait un échec commercial (gare non centrale mais cul de sac, lien piétonnier avec Gare Magenta hypothétique, trafic Gares du Nord et Magenta saturé, émergence en aérien Porte de la Chapelle) 2. Proposition : Gare RER Les Halles (gare centrale, liaisons RER nombreuses, quai aménageable, tunnel existant Gare du Nord Les Halles ne répondant plus aux besoins, occasion d'en percer un autre plus large)</p>	1								Choix Gare de l'Est non pertinent – Proposition Gare RER Les Halles
602	<p>Bernard Crumeyrolle 95320 saint leu la foret Non ce projet n'est pas inutile, car il éviterait de nombreux trajets en voiture vers le centre de Paris (actuellement un tiers des véhicules sur l'A1) et soulagerait le RER B qui est saturé de voyageurs une grande partie de la journée. (les trains sont pleins, et c'est le temps de montée et de descente des voyageurs qui contraint le nombre de train maximum). Il minimise les coûts en utilisant sur la plus grande partie du parcours des infrastructures existantes et totalement distinctes du RER B (car il y a quatre voies entre Paris et Mitry Claye qui sont utilisées pour du trafic TER et ponctuellement Fret) puis en utilisant sur quelques kilomètres la bande du TGV reliant Roissy à Marne la Vallée.</p>			1	1	1				Favorable au CDG Express pour augmenter la capacité de transport des voyageurs – vraie question est le tarif du billet et la taxe sur les

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	Plusieurs arguments faux sur le site "recommandé": - CDG Express empruntera les voies du RER B: complètement faux (voir ci dessus). - consommation de terres agricoles, elle sera très limitée et bien moindre que la ligne 17 qui desservira le pôle europacity: http://www.europacity.com/ . - l'objectif principal n'est pas seulement de gagner dix minutes, mais aussi d'augmenter la capacité de transport en ajoutant des liaisons supplémentaires. - les investissements sur le RER B se font également, et ils sont même déjà en cours de réalisation - En déchargeant le RER B de certains voyageurs accompagnés de bagages encombrants, il permettrait de libérer de l'espace pour les utilisateurs quotidiens et permettrait de rendre rendre omnibus certains RER B qui sont actuellement sans arrêts intermédiaires. Il permet de décharger la branche du RER B vers Roissy d'une partie du trafic direct entre Roissy et le centre de Paris, ce que ne vise pas la ligne 17 qui sera terminus à Saint Denis Pleyel. CDG Express sera en correspondance avec la ligne E et D à Magenta, gare toute proche de la gare de l'est. Après l'achèvement du prolongement en cours de travaux du RER E entre Hausmann Saint Lazare - La Défense et Poissy, qui doublera la ligne A, cela permettra de décharger également les correspondances en gare du Nord et à Châtelet. Quant à la ligne 17, elle a une fonction de desserte plus fine de la Seine Saint Denis et ne permettra pas d'accéder directement au centre de Paris . Que feront les voyageurs arrivés à Saint Denis pleyel? Il faudra qu'ils reprennent un autre transport pour accéder au métro intra muros ou au réseau RER; la ligne 17 est aussi très chère puisqu'elle est estimée à 2,758 milliards d'euros pour une longueur de trajet moindre (Le Bourget RER- Roissy). Mais elle est aussi nécessaire? Mais pour d'autres objectifs. Une seule vraie question à débattre: le tarif du billet et la taxe sur les billets d'avion. Mais sur ce dernier point, tout le monde accepte de payer une taxe d'aéroport qui est payé par tous, même si chacun n'utilise qu'une faible partie des services aéroportuaires. En France on est bien sûr plus intelligent que tous les autres, mais on observe que de très nombreuses capitales ont des liaisons directes vers le centre ville (Londres Rome Stockholm Oslo Tokyo, etc..). Evidemment le lobby des taxis et autres VTC et Uber sont contre ces projets.									billets d'avion
603	<p>Yann Arhuis pour le Restaurant L'Esplanade – pièce jointe n° 42</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 ? 	1							1	Incidences des travaux sur les entreprises de CAP 18 – Information en phase de travaux

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>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 ?</p> <p>10. Avez-vous prévu une indemnisation pour perte de chiffre d'affaires ? Je subis 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.</p> <p>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.</p>									
604	Guy 77410 Claye-Souilly – Voir observation 83 § 1,8,4,5			1	1					
605	<p>Anonyme</p> <p>Contre le CDG Express inutile et nuisible pour les riverains de Sevrans au profit de la rénovation et l'amélioration du RER B principalement.</p>			1						Priorité à donner au RER B
606	<p>Gérard Lacan</p> <p>Je suis contre ce projet et pour une très forte amélioration de la ligne du RER B Nord, qui devrait, soi-dit en passant être prolongée de Mitry-Claye vers l'aéroport de Roissy et une accélération du projet de prolongation de la ligne 17 de St-Denis Pleyel à l'aéroport de Roissy et de la réalisation de la gare du Mesnil Amelot.</p> <p>En effet concernant :</p> <p>Financement du projet du CDG Express. Il est indiqué qu'il n'y aurait pas de financement public, alors que SNCF Réseau (ex RFF), va injecter 50 % de fonds pour les investissements, qui certes vont être remboursés par le prix des billets, voire d'une taxe sur les sociétés de transports aériens. Or le prix exorbitant du billet : 24 € l'unité, ne va t'il pas être un frein à l'utilisation de ce transport, qui n'amènera les passagers de l'aéroport de Roissy à la seule gare de l'Est, si peu desservie ? En effet, l'utilisation du RER B Nord allongé de Mitry-Claye à L'aéroport amènerait les passagers à la gare du Nord et/ou au Châtelet, très bien desservis et cela dans une temps bien peu supérieur et pour une tarification bien moindre et surtout accessible au pass Navigo. de plus, la ligne 17 du Grand Paris qui desservira, en même temps qu'il est prévu pour le CDG Express, l'aéroport en pas beaucoup plus de temps et qui sera reliée au grands centres parisiens via la ligne 14 et tout cela en desservant au passage les communes intermédiaires dont le Bourget, pour un tarif bien moindre et de surcroît accessible au pass Navigo. Quel sera l'intérêt de prendre le CDG Express pour un passager des lignes aériennes arrivant à l'aéroport de Roissy, de surcroît sur des vols de plus en plus low-coast, à un tel tarif pour gagner quelques minutes, mais en arrivant dans un presque cul-de-sac qu'est la gare de l'Est, alors qu'il aura à sa disposition la ligne 17 ou le RER B, s'il était prolongé, voire les taxis à tarifs fixes qui l'amèneront à leur destination finale pour un prix qui sera inférieur alors qu'ils seront au moins deux. Et que choisira l'homme d'affaires, autre passager ciblé par CDG Express, qui, soi dit en passant arrivera aussi et surtout par l'aéroport du Bourget, qui pour quelques euros de plus ira à destination en taxi ? Alors pourquoi endetter encore plus (déjà 30 milliards d'euros) SNCF réseau, sans garanti qu'il rentre dans ses fonds et</p>			1	1	1	1	1		Priorité à donner au RER B – Financement critique – financement complémentaire par une taxe critiquable – Etude d'impact insuffisante

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>d'ailleurs quand ? personne ne le dit, à ma connaissance. Et comment SNCF Réseau avec un tel surendettement, pourrait-il s'endetter encore plus, ce qui est d'ailleurs plus que nécessaire pour renforcer et rénover le transport francilien tout au moins et notamment le RER B, dont l'état lamentable, s'il vous avait échappé, l'est constaté tout les jours par les usagers habituels de la cette ligne RER B Nord. Ainsi, pouvez-vous garantir l'économie du projet, dont on peut prévoir à l'avance un déficit qui pourrait être abyssal.</p> <p>Quant à un financement complémentaire par le prix des billets d'avions en taxant les compagnies aériennes, pouvez vous garantir l'acceptation de ces compagnies aériennes, qui si elles sont pour le CDG Express, sont contre son financement.</p> <p>Dans les études réalisées dernièrement il est fait mention de possibilités de crédit d'impôt pour la société qui gèrera et celle qui exploitera la ligne. Qu'en est-il ? En effet, les contradictions entre ses dires dans les études préalables et les derniers propos du Ministère , maître d'ouvrage du projet, rendent in crédible ce qui pourrait être dit et promis maintenant. Il faut clarifier et informer sur ce sujet.</p> <p>On peut penser fortement à, à terme, un déficit qui pourrait être important. Qui le financera si ce n'est les contribuables que nous sommes et cela pour un service qui ne nous apportera rien ? Rappelons-nous la ligne Orly, Antony (RER B Sud) ... 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 ?</p> <p>Bruits. qu'en est-il des études des impacts des bruits émis par ce CDG Express tout au long de la ligne. A noter que diverses études d'impacts de bruits (piste aéroportuaire, ...), n'avaient pas repéré que le quartier du Bois parisis à Villeparisis qui jouxte la ligne du RER B et qui comprend plus de 2 000 habitants, existait. Il est alors facile de dire que le projet n'impacte pas l'environnement urbain... Le RER B et ligne K. Comment pouvez-vous garantir que ces lignes ne seraient pas impactées par le projet de CDG Express, tant sur les aspects financiers, que sur le trafic de ces lignes, qui ne manquera pas d'être dégradé en cas de dégradation du trafic du CDG Express notamment ? gare du Mesnil-Amelot. Pourquoi ne pas accélérer plutôt la réalisation de cette gare qui pourrait être tant utile pour le désenclavement de l'aéroport de Roissy.</p> <p>Francilienne et autoroute A1. Comment peut-on croire que la circulation sur ces axes routiers sera améliorée, par l'arrivée du CDG Express ? Et enfin, si tant est qu'il puisse y avoir une fin, comment croyez-vous que les usagers de la ligne RER B Nord vont-ils réagir au passage tous les quart d'heures devant leurs yeux et sans arrêts de cette nouvelle ligne ferroviaire, alors qu'ils souffrent, et le mot est loin d'être à la hauteur de ce qu'ils ressentent, des conditions déplorables de transports actuels(ponctualité et temps de parcours, notamment) ?</p> <p>dans l'espoir d'une réponse à mes interrogations et surtout d'un arrêt de ce projet au profit d'un projet plus ambitieux et surtout plus rapide de rénovation-extension de la ligne RER B Nord et de la ligne K.</p>									

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
607	<u>Daniel Junker</u> Je considère que le projet Cdg express est nocif au plan environnemental, économique et social. Il ne répond pas aux besoins des voyageurs. La future ligne 17 constitue une bien meilleure réponse. c'est ce projet qu'il faut accélérer. Les près de 2 milliards d argent public , véritable hold-up, prévus pour financer Cdg seraient mieux utiliser au doublement du tunnel entre Chatelet et Gare du Nord.			1	1		1			Projet nocif pour l'environnement, l'économie et différents aspects social - priorité à donner à la ligne 17
608	<u>Ida 93300 Aubervilliers – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5</u>			1	1		1			
609	<u>Anonyme</u> Ce projet est loi, d'être prioritaire quand on voit l'état des RER et du métro : mieux vaut améliorer le RER que construire cet accès mono-usage et très cher réservé à quelques personnes !			1						Priorité à donner au RER B
610	<u>Patrice NOISY LE SEC</u> Ce projet est une véritable honte. Un train express pour les plus fortunés, qui traverse les banlieues les villes les plus pauvres d'ile de France sans jamais les desservir.... et sans aucune compensation alors que le département est l'un des moins doté de France/population... QUEL MEPRIS! ON SE FOUT DE NOUS !									Train pour les fortunés
611	<u>Anonyme</u> Quand je suis arrivé dans la région, on parlait déjà depuis longtemps de prolonger le RER B jusqu'à St-Mard/Dammartin. Cela a contribué à ma décision d'acheter une maison à Thieux. Depuis, que vois-je? La dégradation continue du RER B. On ne parle plus de la prolongation. Et désormais, ce projet d'un autre temps. J'ai regardé positivement ce projet lorsqu'il a été lancé. Aujourd'hui, je suis farouchement contre. En effet, depuis, la donne a changé, avec le métro GRAND PARIS EXPRESS, dont le circuit est plus adapté aux clients aériens. CDG express va couter très cher, utiliser des sillons du RER B, donc contribuer à accroître sa dégradation, et ne va concerner qu'un public limité. Et je ne parle même pas du cout!			1						Priorité à donner au RER B
612	<u>France Nature Environnement Ile-de-France – pièce jointe n° 43</u> <i>Avis défavorable - 1. surabondance de projets (ligne 17, RER B, CDG Express) - 2. études incomplètes (RER directs Gare du Nord-Roissy, non actualisation de l'étude d'impact au regard des nouvelles dispositions législatives, possibilité d'intégrer les voies du RER B au delà d'Aulnay sous Bois, émergence du T4) - 3. passage sous CAP18 va générer des gravats et aucune autre solution n'a été étudiée - 4. non intégration du CDG Express dans le réseau francilien : projet qui ne répond pas au critère d'un service public accessible à tous et tarif prohibitif 5. incidence financière à l'égard de la SNCF : rappel du Rapport de la Cour des Comptes (Février 2016), Rapport du Cercle des Transports (Août 2015)</i>			1	1	1	1	1		Dossier incomplet : études partielles, ne prenant pas en compte les dispositions législatives – Tarif prohibitif, contraire à un service public – Incidences sur endettement SNCF
613	<u>Anonyme</u> je suis contre ce projet inutile, je vous remercie de prendre les arguments et commentaires dans l'annexe ci-joint en compte afin de formuler de nouvelles propositions répondants aux enjeux du développement humain durable, aux intérêts des travailleurs et citoyens... Pas de document joint			1	1		1			Contre

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
614	Didier 93250 Villemomble – Voir observation 83 § 5									
615	Julien 93400 Saint Ouen – Voir observation 83 § 1,7,4,5			1	1		1			
616	Lydie 75018 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
617	Gilles 59650 VILLENEUVE D'ASCQ – Voir observation 83 § 1,4,5			1	1					
618	Geneviève 75014 PARIS – Voir observation 83 § 5			1						
619	Monique 75019 Paris – Voir observation 83 § 1,8,6,7,4,5			1	1		1			
620	Krys 97400 Saint Denis – Voir observation 83 § 4,5			1						
621	Jean-claude 75018 Paris – Voir observation 83 § 5			1						
622	Guillaume 93110 Rosny-Sous-Bois – Voir observation 83 § 6,4,5			1			1			
623	Annick 47360 Montpezat d'agenais – Voir observation 83 § 8,6,7,4,5			1	1		1			
624	Jules 75012 Paris – Voir observation 83 § 8,6,7,4,5			1	1		1			
625	Marion 75018 Paris Voici les arguments que je souhaite présenter. 24 euros le billet ? A/R ? Exorbitant ! Est ce un tarif dissuasif pour que le lobby des taxis adhère au Projet ? Il faut que les voies soient entièrement recouvertes vers la porte de la chapelle Pourquoi ne pas utiliser les voies existantes et faire des trains directsest ce que le RER continuera de desservir l'aéroport CDG ?	1		1			1			Tarif prohibitif – Porte de la Chapelle : voies couvertes – Compatibilité avec RER B
626	Anonyme - Globalement contre le projet proposé : A l'heure du Grand Paris, de son Grand-Paris-Express et du projet de JO en Seine-Saint-Denis, une liaison directe entre CDG et la Gare de l'Est éloignée des centres d'affaire n'apparaît pas comme le plus pertinent, puisque ne prenant pas en compte les multipolarités qui se développent en île-de-France et ne profitant ni au développement économique des territoires traversés. > Le coût probable du ticket (sans correspondance) empêche d'imaginer un usage populaire de cette ligne, qui sera réservé aux voyageurs aisés. La non automatiser de la ligne (à l'inverse de la 17) apparaît comme anachronique. Le refus de revoir l'arrivée de la Porte de la Chapelle comme demandé par les élus parisiens est un déni démocratique en plus d'une aberration urbaine du fait des projets du secteur traversé (Chapelle-Charbon, Eole-Evangile, Gare des Mines-Fillettes, Campus Condorcet...) ; La mise en place d'une voie dédiée (bus/ taxi) permet un temps de trajet CDG / périph sensiblement équivalent que celui proposé par le CDG express, les hommes d'affaires préférant a priori le transport individuel et direct (ce que n'offre pas l'arrivée à Paris-Est). Dès lors les travaux de la Porte de la Chapelle pourrait être plus profitable pour désengorger qu'une nouvelle ligne ferroviaire ; Le recours potentiel (dès lors pourquoi s'en priver ?) à une taxe sur les compagnies aériennes pour faire payer à tous un transport sélectif par son prix est à l'inverse de l'objectif redistributif de l'impôt. Quant à l'avantage économique, Paris est le 1er hub sans cela, et rare sont les aéroports européens à avoir ce type d'infrastructures				1	1			CAP 18 - Coût du ticket – Taxe	
627	Laetitia 75010 Paris – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
628	Anonyme - le RER B est une catastrophe pour les milliers de personnes qui l'empruntent quotidiennement. Une semaine sans une perturbation relève du miracle. Depuis la mise en place RER B+, le temps de trajet vers Paris a augmenté de 50% depuis Sevran. La ligne CDG express aggravera encore plus les soucis permanents de cette			1	1					RER B - Coût trop important

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	ligne Nous considérons que ce projet est une insulte aux usagers quotidiens du RER B. Nous demandons que l'investissement de 1,7 € milliard soit destiné pour rendre cette ligne RER B digne d'une qualité de ligne internationale Ainsi il bénéficiera à la fois aux touristes internationaux/nationaux et encore plus aux usagers quotidiens. Habitant de Sevran									
629	Jm 75018 Paris – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
630	Rémi 69004 LYON – Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
631	Nicolas 75012 Paris – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
632	Diana 93270 Sevran – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
633	Myriam 59100 Roubaix – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
634	MLC - Contre									
635	Jacques-Yves 60140 Bailleva – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
636	Christine Moebs – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
637	Philippe 94100 Saint Maur des Fossés – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
638	Anonyme - <i>pièce jointe n°44 Carte du projet</i> La carte du dépliant comporte une erreur: la gare d'Aulnay-sous-Bois n'est pas située avant celle du Blanc-Mesnil mais après. Sur le tracé du RER E ne figure pas la gare Rosa Parks qui pourrait être desservie par les navettes avant leur terminus à la gare de Paris-Est -									erreur cartographique
639	Association Environnement 93 - <i>pièce jointe n°45</i> Dossier incomplet - oubli de la zone Natura 2000 - Nuisances sonores mal définies - impact des travaux sur les lignes RER B et K - Echanges multimodaux en gare de l'est moins intéressant que sur la gare du nord – concurrence avec la ligne 17 - suppression importante de surfaces agricoles - Arrivée à CDG 2 discutable - Dégradation des transports du quotidien des lignes RER B, K - augmentation des risques en gare de Drancy - Mépris des populations de Seine Saint Denis.- Remise en cause de l'utilité publique du projet de CDG Express.						1	1		Dossier incomplet - N2000- Nuisances chantier - Concurrence avec 17 - consommation des terres agricoles - RER B -
640	Caroline 75018 Paris – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
641	Francois Cellier, 59000 Lille Je soutiens à 100% pour le projet du CDG express. Les moyens d'accès à l'aéroport depuis Paris ou l'inverse ne sont actuellement absolument pas à la hauteur pour accueillir les touristes et les hommes d'affaires! De surcroît, inutile de rappeler la dangerosité du RER et de l'autoroute pour les touristes. J'espère que le CDG express sera à la hauteur concernant la sécurité et que les délinquants et autres roumains pick pocket ne pourront avoir accès au train									D'accord avec le CDG
642	Anonyme - Mon avis est celui des tracts distribués devant ma gare et dont les arguments me semblent plus que recevables. Il s'agirait en réalité d'argent public de part les participations de l'Etat dans les entreprises censées financer ce projet. De plus, étant donné l'ampleur et l'intérêt qui serait également plus que limité et qui ne concernerait pas les			1	1					RER B et K - Financement

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	usagers quotidiens du RER B et de la ligne K, et vu même les répercussions négatives qu'il pourrait y avoir pour ces lignes, il semble que ce nouvel endettement qu'auront à subir finalement les citoyens ne soit aucunement justifié. D'après ce même tract, l'argent pourrait servir à des choses bien plus utiles. J'ajouterai que je n'attends pas plus de cet avis d'enquête publique que je n'en attends d'une élection présidentielle ou de tout faux semblant de démocratie									
643	<u>Frédéric Bonnot 77290 Mitry Mory</u> Bonjour, Il s'agit d'un projet élitiste, qui ne sera utile qu'à une minorité qui pourra payer. Le coût d'un trajet pour une famille sera de plus de 100€. De plus ce projet se fait envers les utilisateurs et riverains du rer B. Une pollution sonore énorme. Comme cet express ne ralentira pas, cela sera au détriment des rer qui eux devront le laisser passer. En tant que riverain et utilisateur du rer, ce projet me fera perdre non seulement du confort de vie chez moi, mais également du confort dans mes transports pour travailler. Au prix du billet, et avec la redondance du métro, j'ai bien peur de subir cela pour un projet qui fera vite faillite, et que l'argent public devra rembourser			1		1				RER B et K - coût du ticket
644	<u>Anonyme</u> Je suis tout à fait favorable à la réalisation de ce projet de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy.									
645	<u>(c.durr@parisnord2.fr)</u> - Les 20 membres d'Aerotropolis EuropeTM-Paris s'expriment d'une seule voix au nom de l'association pour exprimer leur satisfaction face au projet du CDG Express. En effet, le territoire du Grand Roissy-Le Bourget se positionne aujourd'hui comme un secteur d'Ile-de-France extrêmement dynamique et qui possède un potentiel fort de développement. Les projets de ce territoire représentent 130 000 créations d'emplois dans les deux prochaines décennies et plus de 6,5 milliards d'euros d'investissement. Ces projets et ces emplois s'appuient sur l'amélioration de notre réseau de transport. Par là, l'arrivée du CDG Express prend tout son sens. Ce nouveau mode est un atout indéniable et indispensable pour les entreprises ayant choisi (ou pour projet) de s'implanter sur le territoire et pour qui l'accès à leur siège/filiale, à l'aéroport et à Paris sera optimisé. Le CDG Express est un projet qui complètera l'offre de transport du territoire, qui contribuera au dynamisme, à la notoriété et au rayonnement du Grand Roissy-Le Bourget et bien évidemment de façon plus globale à Paris et à l'Ile-de-France, qui bénéficiera aux entreprises, aux touristes et à la population locale. Un atout également dans les projets d'événements à venir, tel que les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle. Le CDG Express est un projet cohérent qui a tout son sens dans la desserte du Grand Roissy, pôle majeur de la Métropole parisienne, en complément de la ligne 17 du Grand Paris Express, du Barreau Ferroviaire de Gonesse reliant les RER B et D et de la mise en service de l'avenue du Parisis. Ainsi, le maillage de transports proposé permettra une meilleure accessibilité et une desserte performante dont le Grand Roissy a besoin, tant pour les usagers de l'aéroport Roissy Charles-De-Gaulle, que pour les entreprises et les habitants de ce territoire. Cette ligne permettra ainsi d'offrir aux voyageurs une liaison aéroport-Paris spécifique, directe et rapide car rappelons-le Paris est l'une des rare capitales à ne pas proposer ce service. Un vrai plus pour l'attractivité territoriale de façon générale. Nous espérons donc vivement que le calendrier des travaux du CDG Express sera tenu et respecté. Les membres d'Aerotropolis EuropeTM-Paris représentent des secteurs d'activités et intérêts complémentaires : - Transports : Air France KLM, FedEx, WFS, Roissy Carex. - Immobilier : Paris Nord 2, Parc Mail, Aérolians Paris, Triangle de Gonesse, PSA, A Park. - Business et tourisme :			1						

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	VIPARIS Parc des Expositions de Villepinte, Association des Hôteliers du Grand Roissy, International Trade Center Paris, Aéroville, EuropaCity, Aire de loisirs et de détente. - Acteurs locaux pour le développement économique : Roissy Développement, EPT Paris Terres d'Envol, Hubstart Paris Région, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France.									
646	<u>Dominique, 75018 paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
647	<u>Agnes, 75010 paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
648	<u>Elie JOUSSELLIN , 75010 Paris</u> Le projet CDG express, visant à relier à l'horizon 2024 la gare de l'est à l'aéroport Charles de Gaulle, illustre l'intérêt que le gouvernement porte à la parole du peuple. Alors qu'une enquête publique est en cours jusqu'au 12 juillet, le gouvernement a déposé le 6 juillet son projet de loi à l'Assemblée nationale. A l'aberration sociale, économique et environnementale, le gouvernement a donc ajouté l'aberration économique. Ce projet est en effet inadmissible. Il met en place un train pour riches, 24 euros le ticket sans possibilité d'utiliser son pass navigo, alors que les 900 000 passagers du RER B connaissent des galères quotidiennes. Il dégradera également les conditions de transports en empruntant tous les quarts d'heure les voies aujourd'hui déjà utilisées par les transports en communs quotidiens, ce qui est confirmé par différents avis officiels (ARAFER, STIF, autorité environnementale). Il aggravera aussi les nuisances des riverains par une circulation de train rapide de 5 heures à minuit, 365 jours par an. Le but affiché par les promoteurs du projet : offrir à une clientèle d'affaire et de touristes aisés un train de luxe pour rejoindre Paris sans avoir à se mêler aux 900 000 usagers quotidien du RER B. Pourtant ce projet a un coût, et non des moindres : 1,9 milliard d'euros. On nous promet que pas un sous d'argent public ne sera versé. En y regardant de plus près, nous pouvons nous interroger. En effet, l'Etat possède 51% d'ADP, 100% de SNCF Réseau. Ce dernier est un établissement public, portant une dette, publique elle-aussi, de près de 37 milliards d'euros. Pire, le projet, même avec un ticket à 24 euros, n'est pas rentable. Le gouvernement prévoit donc d'instaurer une taxe sur les compagnies aériennes pour combler le déficit... taxe qui sera compensée par une réduction des impôts pour les compagnies aériennes. La question est plutôt de savoir, dans ce montage financier, quel argent n'est pas public ? Pourtant des propositions alternatives existent : doubler les tunnels entre les gares de Chatelet et de gare du nord, ce qui permettrait d'absorber deux fois plus de trafic pour les RER B et D ; réaliser des travaux d'infrastructures au sud de la ligne B pour permettre la circulation de rames à deux étages ; rénover les voies de chemin de fer et leurs abords, aujourd'hui dans un état vétuste ; investir dans du matériel roulant neuf ou encore réaliser le bouclage du RER B entre Mitry-Claye et l'aéroport... Non au CDG express.			1	1	1		1	ARAFER, STIF, AE... Financement, coût du ticket	
649	<u>Anonyme</u> Bonjour, Allez-vous lire mon message ? En tiendrez-vous compte ?? Comptabiliserez-vous les avis négatifs et trouverez-vous une autre solution ?? Je vous le souhaite, sinon cela aggraverait la mauvaise foi ambiante.... Personnellement, je ne serai pas autant loquace que d'autres personnes, mais ce projet est redondant, cher et ne tient pas compte du respect des lignes récupérées : marchandises, ligne K et dépannage de la ligne B et de la future ligne 17 !! Oui, je suis d'accord : relier Mitry-Claye à Roissy, ça c'est intelligent, cela fera 2 voies d'accès si l'actuelle			1					Circulation des RER	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	est bloquée pour une raison ou pour une autre ! Mais rénovez la ligne qui va à Roissy ! Ravivez les rames qui y vont DEJA directement (pour le "standing" des VIP...) ; Mettez des rames à étages qui s'arrêteront à Gare du Nord et qui desserviront Roissy, tant que le problème du Sud de Paris pour leur passage ne sera pas résolu... Réfléchissez bien avant de gaspiller l'argent en récupérant des lignes du bien commun !! Merci !!									
650	<u>Pierre Michel ROGOZYK, 75018 PARIS</u> 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 ? Bien cordialement								1	CAP 18
651	<u>Jean-Luc 75019 Paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
652	<u>Pierre Stoeber, 93260 Les Lilas</u> Le CDG Express est un projet de liaison directe par train, entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy, qui traversera la Seine Saint-Denis sans s'arrêter. Le RER B, et bientôt la ligne 17, font déjà le même trajet. C'est le même projet qu'en 2003, rejeté à 95% par les séquanais-dyonisiens consultés alors. Un projet à 1,7 milliard d'euros, qui accaparera des fonds privés et des subventions publiques au détriment de l'amélioration du RER B et de la déserte déjà prévue par la ligne 17.			1	1					RER et 17
653	<u>Hervé, 93130 Noisy le Sec</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
654	<u>Fabrice MICHAUD pour la CGT Aéroports de Paris - pièce jointe n°46</u> CDG Express : STOP ! L'argent public doit servir l'intérêt général et le service public ! Dans le cadre de l'enquête publique, l'opposition au projet "CDG Express" prend de l'ampleur avec les associations de riverains et les élus locaux. Pourtant, le gouvernement et le PDG d'Aéroports de Paris s'obstinent à imposer cette liaison ferroviaire entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle. Alors que la saturation routière et ferroviaire se précise pour la prochaine décennie, cette liaison serait à une catégorie de voyageurs (passagers, hommes d'affaires) en utilisant le réseau public. Cette occupation du réseau public impacterait principalement la ligne K ; le réseau du fret, le TER Picardie et, en cas de perturbation, le RER B qui sont déjà au bord de la saturation au vu de la progression constante des usagers. De fait, l'AFP n'hésite pas à résumer la situation ainsi : "RER B contre CDG Express : vers une offre de transport à deux vitesses ?". Ce projet "coûteux", "inutile" et "néfaste pour les usagers du RER B et de ce secteur nord francilien". Le Quotidien du Tourisme va plus loin en précisant : "Le CDG Express, nouveau symbole de la lutte des classes (affaires) ?". Ainsi, l'investissement pour CDG Express est estimé à 1,41 milliards d'euros hors taxes, auquel il faut ajouter 160 millions d'euros pour le matériel et 125 millions d'euros pour l'atelier dépôt. L'objectif de ce projet est de transporter en 2025 8 millions de passagers privés, alors que le RER B c'est 165,5 millions d'usagers par an. Avec un prix du billet annoncé à 24€, cette desserte ne relèverait pas de la tarification du STIF (usagers publics actuels) qui démontre le "détournement" de l'argent public au profit d'un exploitant privé qui sera choisi par le gouvernement. Tous les acteurs de ce projet s'accordent tous sur sa prévisible non rentabilité. De surcroît, la Cour des Comptes de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières s'interroge sur la capacité d'investissement de SNCF Réseau, déjà très endettée. Selon les derniers éléments issus			1	1	1		1		Argent public servant au privé

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	du Ministère, il est prévu que ce soit l'Etat (les contribuables) qui assume les dettes, pour le seul bonheur de passagers privilégiés ?... Est-ce là la cause qui motive le gouvernement dans cette voie suicidaire pour les usagers et les finances publiques ? Par ailleurs, l'Autorité Environnementale (AE) précise que la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express, qui desservirait aussi l'aéroport CDG, diminuerait le nombre de passagers empruntant le CDG Express de 15 environ qui pose ainsi sa pertinence et son utilité dans l'offre globale de transport en Ile de France. De plus, lors de son avis sur le projet CDG Express, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) a alerté sur ses craintes "d'une dégradation de la qualité de service sur les lignes B, K, H E et P du réseau francilien" tout en se soumettant aux pressions gouvernementales. Ce projet est une aberration qui n'est pas à la hauteur des besoins de transports pour la Région Ile de France ! C'est pourquoi, la CGT Aéroports de Paris est mobilisée contre ce projet et formule des propositions concrètes en accord avec toutes les structures de la CGT concernées (fédérations, Union interprofessionnelles, Unions régionales et départementales), avec d'autres organisations, associations et les élus locaux, pour une autre utilisation des moyens publics afin d'améliorer durablement pour les usagers la desserte du RER B, y compris ceux de l'aéroport : - le bouclage de la ligne B du RER entre Roissy et Mitry-Mory ; - la création d'un véritable atelier d'entretien du matériel à Mitry ; - l'engagement des travaux sous les tunnels de la partie Sud de la ligne afin de permettre la circulation de rames à 2 étages et la ré-humanisation des gares et trains ; - le doublement du tunnel entre Châtelet et Paris-Nord qui est une infrastructure indispensable permettant de répondre durablement à l'évolution des trafics sur deux lignes RER empruntant ce tunnel : la B et la D. L'utilisation de l'argent public doit répondre à l'intérêt général en modernisant le réseau ferroviaire francilien tant au niveau des infrastructures que du matériel roulant. Fabrice MICHAUD, Secrétaire Général la CGT Aéroports de Paris - Communiqué de presse du 7 juillet 2016									
655	<u>Anonyme</u> Usager régulier et quotidien de la ligne B pour le trajet DRANCY - CHÂTELET LES HALLES, je constate l'incompatibilité des comportements des touristes débarquant de l'aéroport de Roissy ou s'y rendant. Lorsque je me rend à Châtelet en partant de la gare de Drancy il est pénible de voir les sièges occupés par de nombreuses valises. Ces personnes ayant pris le train au terminus est donc vide au départ et les touristes pensent qu'il est normal d'occuper les sièges avec des valises. Lorsque vous demandez de libérer les sièges pour vous asseoir ceux-ci rechignent à le faire. Le RER n'a pas vocation à faire transiter les voyageurs avec des valises qui sont prennent énormément de place y compris au sol et sont source de chutes pour les usagers du RER. Je suis donc très favorable à la création de cette ligne qui sera plus adaptée aux touristes qui n'ont pas vocation à voyager en banlieue mais de rejoindre directement Paris			1						
656	<u>Hassan 77270 Villeparisis</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
657	<u>Fred 29200 Brest</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
658	<u>Anonyme</u> Le projet risque de capter la majeure partie des financements publics et privés alors que le réseau mériterait d'être				1					captage de l'argent public au profit du privé

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	amélioré et mieux entretenu. Ce sont les usagers quotidien du réseau de transport qui vont être pénalisés pour l'amélioration du service aux touristes et aux hommes d'affaires qui fréquentent l'aéroport Charles de Gaulle									
659	<u>Anonyme</u> Cette liaison fait partie d'investissement terriblement coûteux faits au détriment d'améliorations de l'existant. Cela va profiter à des touristes mais les locaux n'en profiteront pas. Au contraire, il n'y a pas ou peu d'investissement dans la réhabilitation de l'existant, l'amélioration des rames, la rapidité des liaisons. Il y a déjà une liaison RER, il y a des bus, des acteurs privés (navettes, taxis...). Bref, il n'y a aucun souci d'engorgement des flux ce qui en soi ne pourrait être que le seul argument valable. Je me prononce contre cette liaison rapide car c'est un investissement sinon inutile, du moins totalement superflu à un moment où on devrait couvrir les dpts 92, 93, 94 de lignes de métro et de tramways pour desservir 8 millions d'habitants !			1						Amélioration du B
660	<u>Armande 93270 Sevrans</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
661	<u>Anonyme</u> L'installation de cette ligne me semble totalement inutile, le RER B propose déjà une liaison directe à partir de gare du nord (soit à 5 minutes à pied de la gare de l'est) qui n'est ni rare ni encombrée. En outre, les lignes utilisées pour le cdg express seraient les lignes de secours du RER B, encore une fois, en cas de problème les mêmes seraient pénalisés. En conséquence, il serait plus judicieux, plus juste et plus économique (pour nous autres contribuables) d'utiliser cet argent public pour la rénovation du réseau et en particulier les RER B et D, notamment en doublant le tunnel menant à la gare du nord.			1	1					captage de l'argent public au profit du privé
662	<u>Frederic Fouchet pour la FNAM</u> - pièce jointe n°47 La FNAM, principale organisation professionnelle du transport aérien, vous prie de bien vouloir trouver ci-joint sa contribution sur le projet de CDG Express dans le cadre de l'enquête publique modificative en cours - Vous en souhaitant bonne réception - <i>Association favorable au CDG Express mais ne devra pas peser sur les intérêts économiques des compagnies ni sur celui des passagers - demande que les opérateurs aériens et notamment Air France soient associés au cahier des charges du CDG Express, de garantir l'équilibre économique du projet en recherchant des sources de financement qui ne pénalisent pas les usagers - Projet à construire en complément des autres accès à CDG - garantir le cheminement entre les gares nord, est et Magenta - demande une garantie de l'Etat de l'intégralité du financement du CDG Express - taxe compensatoire si établissement d'une taxe passager -</i>		1		1		1			Répond à un besoin - complémentaire aux autres modes de transport - mais ne devra pas peser sur les compagnies aériennes - demande une garantie de l'Etat pour le financement - si taxe il y, prévoir un transfert de taxe.
663	<u>Claude CHAUVET, 93270 SEVRAN</u> - pièce jointe n°48 Voir document joint, demandant au Commissaire enquêteur de rendre un avis défavorable sur l'utilité publique du projet. Observations déposées au nom de Sevrans-Ecologie. <i>Prolongation artificielle de la DUP de 2007 - Concurrence avec les lignes 16, 17 - Le Grand Paris sera capable d'absorber la totalité du trafic potentiel du CDG Express - Réserve aux voyageurs aisés - recours à une taxe supplémentaire - dégradation du RER B - Perturbation des lignes B K et TER - impact important des nuisances</i>									Concurrence avec 17 - Tarif - Taxe supplémentaire - RER B - nuisances sonores

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<i>sonores</i>									
664	<u>Laura 75012 Paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
665	<u>Emmanuel 75011 Paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
666	<u>Anonyme</u> Ce projet n'a aucun intérêt: le RER B permet aujourd'hui un accès tout à fait satisfaisant à l'aéroport CDG. Aussi, un accès direct entre Paris et CDG apparaît superflu pour les franciliens dès lors que ce train ne s'arrêtera dans aucune gare de banlieue. Hormis l'intérêt pour les plus aisés d'un train de gamme supérieure au RER et pour les hommes d'affaires d'accès à un train business, ce projet présente de nombreux désavantages: un coût exorbitant de 1,7 milliards d'€, somme qui pourrait être investie dans l'amélioration et la rénovation des voies du RER B et du réseau de transport public francilien plus largement, un billet à 24€ participant à la création d'un accès à deux vitesses aux transports en commun, une sur saturation du réseau avec la création de cette ligne supplémentaire, et des expropriations injustes dès lors que le projet n'est absolument pas nécessaire et ne répond pas aux besoins des habitants des lieux traversés. Pour toutes ces raisons, je dis non au CDG Express!			1	1	1				Projet inutile et coûteux - prix du ticket
667	<u>Thibault 94120 Fontenay-sous-Bois</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
668	<u>Anne Sefidari, 75013 Paris</u> Avec le collectif je m'oppose au CDG Express et demande de réaliser le bouclage du RER B entre Mitry et l'aéroport, de doubler le tunnel entre Chatelet et Gare du Nord, d'investir en urgence dans du matériel neuf, de répondre aux besoins de 2 millions de voyageurs au quotidien!			1						amélioration de l'existant
669	<u>Jean-Noël Aqua, 75013 Paris</u> Je suis usager fréquent du RER B afin de me rendre à l'aéroport CDG pour des déplacements professionnels. Cette ligne fonctionne relativement bien et assure le service demandé. Par rapport à d'autres destinations, le temps d'arrivée entre l'aéroport et le centre de Paris est largement dans la moyenne. Je ne vois donc pas l'intérêt d'investir autant d'argent sur une ligne qui va faire doublon avec l'existant, alors que le développement des transports en commun est une réelle nécessité tout autour de Paris. Notamment afin de réduire la pollution par la diminution de la voiture au profit des transports en commun. Je suis donc tout à fait opposé à ce projet et souhaite que les montants envisagés soient réinvestis dans d'autres transports.			1	1					accord
670	<u>Anonyme</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
671	<u>Anonyme</u> Je suis pour la liaison									Pour le projet
672	<u>Anonyme</u> bonjour. Je suis absolument contre ce projet, celui ci va coûter très cher et servir à des personnes déjà privilégiées. L'argent devrait servir à améliorer les lignes déjà existantes du rer B, ainsi que la vie des populations de la banlieue nord. Sans compter qu'écologiquement ce sera encore une catastrophe, mais il est vrai que l'écologie a été à la mode pendant 15 jours fin 2015 et qu'elle est désormais passée bien loin derrière les préoccupations financières, comme elle l'a toujours été			1						amélioration de l'existant

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
673	<p><u>Pierre Helwig, 75016 Paris</u> Bonjour, Le projet de CDG Express soumis à Enquête publique coûtera fort cher sans pour autant améliorer les conditions d'accès à la plate-forme aéroportuaire de Paris CDG, ce qui devrait pourtant être sa vocation première. Sa desserte sans arrêt intermédiaire entre la seule gare de CDG 2 et la seule gare de Paris Est rendra le service fort peu attractif, tandis que le prix annoncé du ticket en fera un service de niche difficilement soutenable. Les comparaisons internationales, utilisées comme justification de ce projet ("il faut une desserte entre Paris et son aéroport") esquivent les nombreux exemples de dessertes véritablement attractives, où les gares d'aéroports donnent accès à une grande diversité de trains desservant tout l'hinterland de l'aéroport. Je formule par conséquent quelques propositions d'alternatives, également illustrées en PJ : 1- La desserte actuelle par RER B pose des problèmes de fiabilité et d'engorgement évidents. Il s'agit de la seule ligne de transport lourd du département de Seine-Saint-Denis (1,5 Mhab). De plus, elle impose à tous les flux de converger vers la Gare du Nord, étant donné qu'aucune correspondance avec d'autres lignes (RER Métro) n'existe au nord. La seule solution pour décharger le RER B et offrir des alternatives aux habitants/usagers consisterait à prolonger tout ou partie des lignes de métro 4, 12, 7, 5 et/ou 11 jusqu'aux différentes gares du RER B. 2- 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. 3- En complément ou en substitution à l'actuel RER B, une nouvelle ligne de RER tangentielle à Paris pourrait être proposée entre CDG, La Défense et Versailles. Il suffirait pour cela de moderniser la ligne des Docks (utilisée par quelques trains de fret) puis de la prolonger par un "maillon manquant" entre St Ouen et Asnière/Clichy (environ 2 km) afin de rejoindre la ligne L/U entre Asnières, La Défense, St Cloud et Versailles. Un tel aménagement constituerait une solution de long terme pour éviter notamment la saturation du tunnel Gare du Nord/Châtelet (aujourd'hui commun aux RER B et D) et de la gare Saint Lazare (Transilien L). Meilleures salutations, Pierre Helwig - (Pièce Jointe N°49 Plan du projet)</p>		1	1		1				RER B - coût trop important -ticket
674	<u>Sarah 77000 La Rochette</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
675	<u>Philippe Caro, 93210 La Plaine-Saint-Denis</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
676	<u>Laurence 75018 Paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
677	<u>Péter 75018 Paris</u> – Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1		1			
678	<p><u>MESSIAEN Sylvain - pièce jointe n°50 -</u> <i>Tarif trop important en comparaison avec les autres modes de transports - Financement pas suffisant puisque l'établissement d'une taxe est prévue sur les billets d'avion - Interrogation sur le mode de financement de la ligne CDG express - Impact important sur la circulation des lignes B et K.</i></p>				1	1				dette de SNCF Réseau - RER B,K

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
679	<p><u>CCI Paris Ile-de-France 75008 Paris - pièce jointe n°51</u> CDG Express a pour objectif d'améliorer la liaison entre le centre de Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, 2e aéroport d'Europe en termes de passagers. Ce projet soutiendra le développement et l'attractivité du pôle de Roissy, au service de l'économie francilienne dans sont ensemble. Il sera complémentaire des lignes existantes ou en projet telles que le RER B et la ligne 17, qui répondront conjointement aux attentes des voyageurs du quotidien et desserviront efficacement les territoires situés entre Paris et l'aéroport. La CCI Paris IDF formule donc un avis favorable à ce projet très attendu. Elle assortit par ailleurs son avis de plusieurs demandes, détaillées dans le document ci-joint, qui visent à : - garantir le calendrier de réalisation de CDG Express, - répondre à l'exigence de qualité de service, - assurer la complémentarité avec les autres modes de transports, - maîtriser les impacts de CDG Express sur les territoires et les entreprises. -</p> <p><i>Rappel les grandes lignes du dossier soumis à l'enquête - Un projet qui soutient la dynamique de projet du pôle de Roissy en croissance permanente, le CCI a approuvé le Contrat de gestion 2016/2020 qui prévoit un plan d'investissement de 3,1 Milliard d'€ qui seront injectés dans les plateformes franciliennes, les CDG express étant un élément qui jouera son rôle d'accélérateur des projets. Projet essentiel pour l'essor du tourisme, secteur clé de l'économie francilienne - Projet en cohérence avec le Grand Paris des Transports - Un projet qui contribue à un report modal vers le ferré au profit de l'ensemble des infrastructures de transport du nord francilien - Projet doté d'un modèle économique adapté - Le CCI demande : que soit respecté le calendrier de réalisation du CDG Express - de répondre à l'exigence de qualité de service sur cette ligne - d'assurer la complémentarité avec les autres modes de transports - de maitriser les impacts du CDG Express sur les territoires et les entreprises.</i></p>		1				1			Projet positif - garantir le calendrier de réalisation de CDG Express, - répondre à l'exigence de qualité de service, - assurer la complémentarité avec les autres modes de transports, - maîtriser les impacts de CDG Express sur les territoires et les entreprises.
680	<p><u>Catherine Laussucq pour le comité des usagers du Rer B nord , 93270 Sevran - pièce jointe n°52 - Met en cause l'entretien et la maintenance du RERB nord au profit des TGV et dresse un constat alarmant sur les incidents de cette ligne - demande des investissements supplémentaires pour la rénovation des infrastructures du RER B Nord, pour plus de confort, diminution des nuisances sonores etc..Conteste le CDG Exp au détriment des voyageurs du 93 - le grand Paris qui va imposer une densification supplémentaire des villes du 93 et demande que les promesses faites d'amélioration du RER B soient tenues, demande que l'offre de semi direct de Mitry et direct d'Aulnay à Paris soit mis en place - Demande l'arrêt du projet du CDG Express.</u></p>	1		1					Disfonctionnements du RER B	
681	<p><u>Madeleine DANÉ, 75018 Paris</u> Je suis contre le projet du CDG express, qui est un projet hors-sol, déconnecté du réseau de transport actuel et de celui du futur Grand Paris, et qui ne correspond pas aux attentes des voyageurs. L'argument premier invoqué pour la construction du CDG est celui du confort des voyageurs : ponctualité, propreté, sécurité. C'est en effet le minimum. Mais au lieu de bénéficier à une minorité aisée, cela pourrait être offert à tous en améliorant simplement le service du RER B qui est actuellement déplorable. Pourquoi refuser à la majorité, aux 900 000 franciliens qui empruntent le RER B ce que l'on propose à grand frais à une petite minorité ? Même économiquement parlant, emmener rapidement au travail les passagers du RER B est plus créateur de richesse que de permettre à quelques un d'atteindre Paris dans une ligne dédiée. Concernant la place prise par les bagages, on pourrait prévoir dans</p>								Contre - Amélioration du RER B - pris du ticket	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	<p>chaque rame un espace bagage, comme c'est actuellement le cas dans certains RER pour les vélos. Concernant le temps de transport, le CDG express ne mettra que 10minutes de moins que le RER B : l'argument du temps ne tient donc pas. Il est prévu que le CDG express utilise en partie les voies du RER B. Celui-ci, qui a quotidiennement des problèmes, peut si c'est le cas utiliser une voie de secours, mais le trafic est alors ralenti. Dans le cas où il partagera ces voies avec le CDG express, que ce passera t'il en cas de soucis, à qui donnera t'on la priorité ? Le bon sens voudrait que ce soit au RER B, pour éviter encore plus de retards. Mais dans ce cas, le CDG express ne servira à rien, puisque lui non plus ne pourra pas tenir ses engagements de ponctualité. Le CDG express générera donc encore plus de perturbation qu'il n'y en a déjà. Concernant le prix du CDG express, il est beaucoup trop important. Avec la démocratisation du transport aérien, de plus en plus de passagers aériens voyagent avec de très petits budgets : il est donc possible que 24€ soit la moitié du prix de leur billet d'avion. Si on y ajoute les 10€ qu'il leur sera nécessaire de déboursier pour arriver par exemple de banlieue à Paris, on arrive à 30€. Pour ce prix, il vaut mieux pour une famille ou un groupe de personne payer directement un taxi, qui reviendra moins cher ! On doute alors que le trafic automobile sera significativement réduit autours de l'aéroport comme c'est le but. Pour les passagers qui arriveraient eux de l'aéroport pour se rendre à Paris, comme une alternative plus intéressante à 10€ existe (le RER B, qui leur permet en plus d'utiliser des correspondances metro ou rer), je doute qu'ils utilisent le CDG express. On pourrait donc craindre que le CDG express soit à moitié vide. Le pire scénario serait la suppression du RER B jusqu'à l'aéroport, pour encourager à prendre cette ligne déficitaire : tout le monde serait alors perdant. Toujours du point de vue des passagers aérien, une grande partie arrive à l'aéroport sans passer par Paris : c'est le cas de ceux qui arrivent directement par la gare TGV, ou en voiture depuis le nord et l'est. Ceux-ci devront malgré tout payer pour le CDG qu'ils n'utiliseront pas à cause des taxes plus élevées sur leur billet d'avion. Enfin, un peu de mixité sociale ne fait pas de mal. Comment expliquer aux habitants du nord de Paris et de Seine Saint Denis, qui se sentent déjà exclus, qu'ils vont devoir supporter les travaux d'aménagement d'une ligne qui traversera leur territoire sans s'y arrêter, et qu'il ne pourront pas emprunter puisque le pass Navigo n'y est pas accepté ? Alors que dans le même temps, on pourrait changer leur quotidien en utilisant l'argent du CDG express pour offrir à tous (passagers aériens et franciliens) ce qui ne doit pas être l'exclusivité d'une minorité déconnectée : ponctualité, propreté, sécurité. Plutôt que le CDG express, concentrons les investissements dans l'existant et dans le futur réseau du Grand Paris. Et si c'est bien fait, on se rendra compte qu'il n'y avait pas besoin de cette ligne.</p>									
682	<p><u>Anonyme</u> Bonjour, Le projet RER B+ Nord a fortement amélioré la régularité du RER qui devient un mode de transport fiable pour accéder à CDG. L'amélioration prévue au sud de la ligne B devrait contribuer à améliorer la régularité. Le CDG Express a pour vocation d'être sur les mêmes voies que le transilien (K) et le fret et risque donc de subir de l'irrégularité ou des incidents (comme les anciens directs du RER B dans une moindre mesure). Encore pire, en cas de problème sur le RER B, le CDG Express sera impacté (partageant ses voies) et impactera le RER B. En bref ce n'est pas une solution pour l'amélioration de la régularité pour l'accès à cet aéroport. La ligne du Grand Paris traite ce point. Quant au gain de temps, il faut vraiment avoir un accès facile à gare de l'est (beaucoup moins bien</p>								concurrence avec le GPE	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	desservi que le RER B qui quadrille tous les RER et une grande partie des métros) pour que cela soit intéressant et payer 10 euros de plus que le RER B (dans le cas le plus défavorable car hors navigo) ne semble pas un excellent choix. Il faut également prendre en compte l'impact sur les différents transports en commun (ferré / routier) des travaux, le tout ne me paraît pas positif. Vous l'avez compris, je ne pense pas que ce projet soit d'un intérêt public!									
683	<u>EasyJet Airline Company Ltd - pièce jointe n°53</u> En tant que deuxième compagnie aérienne française et acteur principal de la croissance et de la compétitivité du transport aérien français, easyJet souhaite partager sa position sur l'aspect économique du projet de liaison ferroviaire dit « CDG Express », dont vous trouverez le détail dans le document ci-joint. Plus spécifiquement, nous voulons alerter la commission d'enquête sur les effets néfastes d'une éventuelle taxe sur les passagers aériens hors correspondance (c'est-à-dire les passagers point-à-point) affectée au financement du projet. Le transport aérien, déjà en crise, contribue pourtant à hauteur de 12 milliards d'euros au PIB français. Il génère, de plus, des effets multiplicateurs très importants – une augmentation d'un million de passagers aux aéroports parisiens permettrait la création de 1 000 emplois supplémentaires et 3 000 emplois indirects – qui pourraient être menacés par une pression fiscale supplémentaire sur le passager, au détriment de la croissance et du trafic.				1					Taxe sur les passagers hors correspondance.
684	<u>Eric EHLERS, 75018 Paris - pièce jointe n°54</u> Si je partage l'objectif du projet, je suis opposé à la solution soumise à l'enquête publique pour les différentes raisons exprimées dans le document joint. Bien cordialement, <i>Favorable à une liaison Paris - CDG mais opposé au projet mise à l'enquête.- Satisfait que le projet ne fasse l'objet d'aucun financement public ni de garantie de la part des pouvoirs publics - Opposé à la levée d'une taxe spéciale - Il convient de préserver la possibilité d'une liaison entre le CDG et le RER E - Pas d'impact positif sur les conditions de transport des voyageurs pendulaires - Qui prendra les risques de dépollution de CAP 18 à sa charge pendant les travaux - Etudier une tarification plus juste - Avec la poursuite de l'amélioration du RER B, le CDG Express n'apporterait pas plus de services aux voyageurs - Manque d'études sérieuses sur les terminaux nord ou est et matière d'échanges multimodaux. Doublement du tunnel de Chatelet -Gare du nord conduirait à un terminus en Gare du nord et économiserait les travaux de la "virgule".</i>	1		1						Projet inadapté. Tarification plus juste - terminus gare du nord - doublement tunnel chatelet
685	<u>Anonyme</u> Bonjour, Je trouve ce projet inutile et très coûteux. en tant qu'habitant de la Seine Saint Denis à proximité de deux gare du RER B, je trouve bien utile d'accéder à l'aéroport par cette ligne et préférerais son amélioration. Le CDG traversera des territoires déjà défigurés par de nombreuses voies de chemins de fer et d'autoroutes, sans bénéficier à ses habitants. Enfin, le coût du billet est exorbitant. Il me sera impossible de le prendre, qui plus est en famille. Je souhaite que ce projet ne voit pas le jour.					1	1			inutile et coûteux - ticket
686	<u>Yves Egal, 92800 Puteaux - pièce jointe n°55 Conclusions Motivées de la Commission d'enquête de décembre 2007</u> Ayant été président de la commission d'enquête de 2008, je joins les conclusions de notre enquête, tout en observant que les arguments n'ont pas changé. L'air du temps étant à l'opposition systématique à tout projet d'envergure au nom de l'économie (tout est trop cher) et de l'environnement (tout pollue, consomme des terres									Enquête de 2007

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	agricoles et provoque de l'effet de serre) sans jamais mettre en balance les retombées positives (emplois, moindre effet de serre...), j'ai l'impression que les observations "contre" sont plus nombreuses et plus virulentes qu'en 2008. Mais les arguments que nous leur opposons en 2008 me semblent toujours d'actualité, même si aujourd'hui je transformerais les deux réserves à l'avis favorable en simples recommandations : étant donné l'opposition forte au nom du coût, il ne faut pas en rajouter, ni par une tranchée à la place du pont de la Porte de La Chapelle, ni par une liaison souterraine avec le RER E ! Ces souterrains pourront être réalisés plus tard, si la Porte de La Chapelle est effectivement urbanisée et si l'exploitation du RER E permet d'y ajouter un jour des trains directs La Défense-CDG. Au contraire de nombreuses observations, il me semble que ce n'est pas CDG Express qui vient en doublon de la ligne du Grand Paris Express, mais cette dernière qui s'avère peu pertinente. CDG Express pourrait bien être une manière moins coûteuse de joindre CDG que le Grand Paris Express ! Il ressort de beaucoup d'observations une position idéologique et antiéconomique : dépenser de l'argent pour les riches qui prennent l'avion serait immoral. Au contraire, si ces "riches" font gagner de l'argent à la région Ile de France et y suscitent des emplois, alors il est très "moral" et "éthique" de les y aider. Et si ceux-ci se déplacent en train plutôt qu'en taxi, c'est bon pour la planète ! Depuis l'origine, CDG Express est un bon projet.									
687	<u>Bernard Gobitz, pour l' Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France - pièce jointe n°56</u> Nous vous prions de trouver ci-joint l'avis de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France. Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations sincères, Bernard Gobitz, vice-président. <i>Avis favorable assorti de réserves. - Prend acte que le financement ne pèsera pas sur les capacités de la région à investir en faveur des transports du quotidien - Le tarif élevé du CDG et la taxe sur les billets d'avions ne suffiront pas à couvrir les coûts de construction et les coûts d'exploitation. concurrence entre le CDG Exp et la ligne 17 financée elle par les fonds public - mettre fin à ce doublon qui devient un triplon si on y adjoint le RER B toutes ces lignes desservant l'aéroport CDG - demande l'établissement d'un tarif préférentiel sur le CDG Express pour le personnel travaillant sur la plateforme - Le CDG Express devrait avoir un impact positif sur le RER B en terme de qualité du fait du report de voyageurs mais ne devra pas empêcher la poursuite des investissements prévus sur le RER B - la perte des tiroirs en gare de CDG2 devra être compensée - en matière de" bruit ferroviaire le pont de Soisson à St Denis devra lui aussi bénéficier lui aussi des avancées technologique nécessaires. - Rappel la nécessité 'une liaison piétonne entre les gares du nord, Magenta, et Est. et de préserver la possibilité d'une station possible à "Plaine Stade de France".</i>	1	1	1	1	1	1			l'AUT est globalement pour sous réserves
688	<u>Anonyme - pièce jointe n°57</u> Projet nécessaire à l'image de Paris - Interrogation sur la pertinence d'un terminus en gare de l'est et pourquoi pas à Opéra ou Chatelet - Interrogation sur le financement - Continuation de l'amélioration du RER B tant des infrastructures que de son fonctionnement - Inclure une nouvelle gare à Aéroville sur la ligne RER B - ces infrastructures ne doivent pas être concurrentes mais complémentaires	1		1	1					Prolongation du terminus à Opéra ou Chatelet - ne pas délaissier le RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
689	<p><u>Bernard CORNEILLE, Conseiller départemental du canton de Mitry-Mory (Seine-et-Marne) et Maire d'Othis, 77280 Othis</u></p> <p>Le projet du Charles de Gaulle Express doit permettre de relier par un train direct l'aéroport de Roissy à la gare de l'Est en 20 minutes, avec une fréquence d'un train toutes les 15 minutes, de 5h à minuit, 365 jours par an. La réalisation de cette infrastructure ferroviaire est attribuée par l'État à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris. D'un coût de trajet prohibitif fixé à 24€, sans la possibilité de recourir à l'utilisation du Pass Navigo, le CDG Express est avant tout destiné aux hommes d'affaire et aux touristes. A l'heure où les déplacements des habitants du Nord-Ouest Seine-et-Marne sont toujours plus problématiques, que ce soit sur la route ou par voie ferrée, difficile de comprendre que ce projet devienne la priorité de l'État. Surtout que ce train, qui empruntera les voies de la ligne K et du RER B, aura inmanquablement des répercussions négatives sur la qualité de mobilité et de déplacement des Franciliens et de tous ceux qui vont travailler à Paris. S'agissant du financement du projet, qui est au cœur de l'enquête publique, l'estimation et le montage budgétaires restent obscures, et ce à plus d'un titre: - Tout d'abord, l'estimation est passée de 600 millions d'euros en 2006 à 1,41 milliard d'euros en 2014, hors taxes, auxquels doivent s'ajouter des coûts supplémentaires annexes. - Puis, d'après les déclarations du gouvernement, le financement ne doit pas être effectué avec un subventionnement public. Or, SNCF Réseau est un établissement public qui perçoit chaque année près de 4 milliards d'euros d'aide publique, et le Groupe ADP est détenu à 51% par l'État. - D'autres points financiers nécessitent un approfondissement ou un éclaircissement : les emprunts nécessaires à l'investissement; les pertes de recettes fiscales pour l'État liées aux reports modaux des clients parking et taxis, ainsi que les pertes de recette billetterie du STIF; la garantie de rentabilité économique et financière minimale pour l'exploitant évoquée dans l'étude; la possibilité d'une taxe sur les compagnies aériennes, tout en la compensant par la réduction ou la suppression d'une autre taxe; l'impact financier des travaux, sur le fonctionnement des lignes ferroviaires, une éventuelle interruption de circulation des rames et la dégradation des routes et voiries empruntées. Ces différents points montrent que le montage financier du CDG Express est abstrait et inconséquent. Abstraite, tout comme l'est l'économie du tourisme présentée dans cette étude. Une économie analysée en simples termes de compétitivité aéroportuaire, omettant les atouts majeurs artistiques, culturels et économiques du secteur. Rappelons que dans d'autres capitales européennes, le tourisme s'est considérablement développé sans pour autant que la ville se soit dotée d'une liaison express, comme à Berlin, Lisbonne ou Madrid. Rappelons également que les échecs des précédentes candidatures de Paris aux Jeux Olympiques n'ont jamais été liés de près ou de loin à la supposée inadaptation de la desserte de l'aéroport. S'agissant de la candidature pour les JO 2024, de nombreux sites seront localisés en banlieue. Par conséquent, le CDG Express ne saurait être un atout pour en faciliter les déplacements. De nombreux avis sur ce projet de CDG Express ont été émis, et beaucoup font apparaître des réserves, notamment celui de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), du Conseil départemental de Seine-et-Marne, de l'Autorité Environnementale, de la Cour des Comptes et du Commissaire général à l'investissement. Il est également important de noter que l'étude d'impact produite au dossier est celle qui avait été soumise à l'enquête publique de</p>			1	1	1		1		endettement de la SNCF- ADP (51% détenu par l'Etat

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	2007. Or le contenu des études d'impact a été réformé profondément par les lois Grenelle. Il est donc nécessaire d'actualiser cette 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, etc. Aussi, ces différents éléments mettent en lumière les limites du CDG Express, qui apparaît comme un projet incohérent, élitiste et inconséquent financièrement. Un projet réalisé contre l'intérêt des habitants du territoire et éloigné de leurs attentes. Pourtant, les priorités pour les habitants du secteur, nous les connaissons. Ce sont l'amélioration des conditions de transport sur les lignes ferrées existantes, la gare du Grand Paris Express (ligne 17) au Mesnil-Amelot, le bouclage de la Francilienne et l'amélioration de la sécurité sur la Nationale 2.									
690	<u>Anonyme</u> Que d'argent bradé pour une future ligne dont on prévoit déjà qu'elle ne sera pas rentable . Il vaudrait mieux consacrer cet argent à la ligne B qui ressemble plus à du transport de bestiaux que de personnes. De plus, que de dégradations environnementales en prévision. Je demande l'annulation de ce projet.			1	1					
691	<u>Anonyme</u> Cette liaison est inutile : - le public visé (population aisée) prend déjà le taxi comme moyen de transport - elle diminue la fréquence du RER B - elle fait doublon avec les RER B dont certaines rames sont directes entre Gare du nord et CDG - elle utilise des fonds pour créer de nouvelles voies alors que des voies existent déjà pour se rendre à CDG (impacts écologique et économique ??) et de l'argent serait utile pour rénover l'existant - elle divise la population en différentes classes : ceux qui peuvent payer pour avoir le luxe et les autres qui doivent se contenter de moyens vieillissants - elle est au profit de personnes utilisant peu ce moyen de transport au détriment des usagers qui l'utilisent fréquemment			1		1				Le RER B va à CDG, mettre l'argent pour renouveler l'existant
692	<u>Gisela Chauvet, 93270 SEVRAN</u> En tant qu'élue locale de Sevrans, commune de Seine Saint Denis, j'ai été surprise et choquée d'entendre le commissaire enquêteur, Monsieur Claude Richer, prétendre en réunion publique à Paris, que les élus de la Seine Saint Denis ne s'intéressaient pas au projet, quand on l'a interrogé sur l'absence de réunion publique à Sevrans. Effectivement, on peut nous reprocher de ne pas adhérer à ce projet: mais les sevransais et d'autres habitants du département sont laissés de côté et n'en tireront aucun profit. En tant qu'élue , on ne peut que difficilement soutenir un tel projet. De plus, le CDG Express traversera le parc de la Poudrerie site Natura 2000, à plus de 140 km toutes les 10 minutes. Alors, nous priver de réunion publique n'est pas du tout démocratique ni équitable vis à vis des parisiens. Oui, je suis contre ce projet qui n'est pas d'utilité publique puisqu'il ne prend pas en compte les besoins des habitants du territoire qu'il traverse et qui sont déjà quotidiennement en galère. Le CDG Express, aura t il, en plus, la priorité par rapport aux trains des lignes B, K et Paris-Laon? C'est vraiment se moquer des usagers de ces lignes et qui les empruntent tous les jours! Gisela Chauvet - Conseillère Municipale déléguée à la Petite Enfance et PMI, Sevrans			1				1		Pas de réunion publique dans le 93, le CDG Express sera-t-il prioritaire par rapport aux autres trains

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
693	<p>STEPHANE TROUSSEL, pour le Département de Seine-Saint-Denis - pièce jointe n°58</p> <p>Offre complémentaire aux lignes existantes - toutes les mesures doivent être entreprises et poursuivies pour l'amélioration des conditions de transport des lignes existantes sans qu'une gêne supplémentaire soit imposée par le CDG Express.- Le département souhaite que le transport ferroviaire soit privilégié pour le transport des matériaux et déblais - Souhaite également que toutes les garanties soient prises pour que les éventuels déficits ne soient à la charge du STIF - Sur l'étude et le dossier le département regrette qu'il ne soit pas fait état de nombreux obstacles tel que les réseaux d'assainissement - Ou le site Natura 2000 du Parc de la Poudrière traversé par le CDG Express - Suite aux évolutions des sites depuis l'approbation de la DUP de 2008 il aurait été préférable d'intégrer dans le dossier les modifications que l'environnement du projet a connu au cours des années antérieures. Suit l'avis technique du département -</p>			1	1		1			Continuer l'amélioration du RER B - Détail sur les travaux d'assainissement pas suffisants - Correction d'erreurs matérielles dans le dossier
694	<p>Géry Deffontaines, 75010 Paris - pièce jointe n°59</p> <p>Je redépose avec un paragraphe de présentation l'idée développée en PJ: une solution technique alternative au départ d'une "zone internationale" restructurée en Gare du nord (côté rue de Maubeuge), exploitant les infrastructures LGV existantes, Garde du nord --> Garges-les-Gonnesse --> interconnexion LGV qui rabat sur CDG2). Ceci permettrait d'engager les travaux indispensables pour mettre à niveau le terminal Eurostar, qui serait communalisé avec CDG E. Financée par ses usagers directs, cette solution déchargerait le RER B dont le confort des usagers du quotidiens bénéficierait du report des usagers de l'aérien vers CDG E..-</p>			1		1		1	Liaison nécessaire mais pas à n'importe quel prix - Concurrence avec les autres modes de transport - Tarif dissuasif - D'autres solutions techniques auraient été étudiées -	
695	<p>Anonyme</p> <p>Le coût de ticket de cette ligne expresse est trop cher, le prix à 24 euros risque de n'être servi que par peu du monde, sachant que le Roissybus et le RER B ne coûte le plus cher que 11 euros par ticket. Le prix de cette ligne devrait donc baisser, si l'on le fixe au même prix que le Roissybus ou un peu plus, me semble plus raisonnable.</p>					1				
696	<p>François Charritat</p> <p>Bonjour, Il est très étonnant de voir s'exprimer certains points de vue alors que le bon sens devrait s'imposer ; en effet, les choses sont simples : - la desserte actuelle de notre aéroport CDG est indigne de Paris - ignorer qu'un moyen de transport ne peut remplir toutes les missions à la fois est une négation de la réalité : l'accusation de ségrégation sociale qui porte sur CDG express est aussi éloignée de la réalité que celle qui consisterait à imposer aux français un modèle unique de véhicule - le prix du billet ne devrait pas être utilisé comme argument contre CDG express puisque c'est justement la garantie que son financement sera moins agressif pour les finances publiques - opposer RER B à CDG Express aurait du sens si les financeurs étaient les mêmes : STIF et SNCF voyageurs, d'un côté, ADP et SNCF Réseau de l'autre ; d'ailleurs il faudra m'expliquer comment le fait de ne pas faire CDG express profitera au RERB - il est d'ailleurs vraisemblable que l'usage du RERB par des touristes avec bagages est un facteur générateur d'un important nombre d'incidents voyageurs, ou de retards à l'embarquement qui dégradent la ponctualité - je ne me souviens pas que l'on ait traité Orlyval de "train fantôme " ... - je suis également étonné de lire</p>								Pour le projet	

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	qu'on s'appuie sur un argument environnemental pour empêcher la réalisation d'un moyen de transport collectif qui va permettre de réduire notablement le nombre de taxis sur l'autoroute A1 En conclusion, il faut savoir faire de choix ambitieux qui sont seuls garants de l'avenir ; il est clair que la qualité actuelle du RERB est très en dessous du standard de sécurité et de qualité attendu par les franciliens. Il faut donc impérativement l'améliorer, mais ce n'est pas l'abandon d'un projet comme CDG express qui le permettra. A l'inverse, ne pas faire CDG express serait laisser notre Région dans une situation d'abandon insupportable.									
697	<u>Géry Deffontaines, 75010 Paris - Pièce jointe n°60</u> Parce que le précédent doc était peu lisible... Je redépose l'idée développée en PJ: une solution technique alternative au départ d'une "zone internationale" restructurée en Gare du Nord (côté rue de Maubeuge), exploitant les infrastructures LGV existantes (Gare du nord --> Garges les Gonesse --> interconnexion JGV qui rabat sur CDG2). Ceci permettrait d'engager les travaux indispensables pour mettre à niveau le terminal Eurostar, qui serait communalisé avec CDG E. Financée par ses usagers directs et soutenue par la Ville de Paris (première bénéficiaire), cette solution déchargerait le RER B: le confort des passagers du quotidien bénéficiera du report des usagers de l'aérien vers CDG E.									Voir l'Obs N° 694
698	<u>Karima GACEM, 94260 FRESNES</u> - Voir observation 83 § 1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1			1	
699	<u>Angélique, 75017</u> - Voir observation 83 §1,2, 4, 3, 5,6,7,8			1	1	1			1	
700	<u>BAR France - pièce jointe n°61</u> <i>Demande qu'un accès à la capitale soit dans les standards internationaux - ce que le projet n'apporte pas "La desserte n'est pas en site propre - trafic aéroportuaire mélangé au trafic local - fréquences insuffisantes "</i> <i>L'établissement d'une taxe sur tous les passagers est contraire aux règles de l'OACI, et augmenterait le prix des billets pour tous les passagers y compris ceux qui n'utiliseraient pas ce transport.</i>		1		1					La desserte n'est pas en site propre
701	<u>Fabrice SCAGNI, 93420 Villepinte</u> Depuis le début des années 2000 on nous parle du CDG EXPRESS . le CDG EXPRESS ne doit pas se faire au détriment des usagers du RER B, dépenser 2 milliard d'euros pour en moyenne 20000 voyageurs par jour est inadmissible et de plus en partie sur une voie dédiée au RER B !!! Le RER B c'est environ 900000 usagers par jour !!! Je suis usager du RER B depuis 25 ans j'ai vu se dégrader d'année en année cette ligne (pannes diverses, retards, grèves et vétusté des équipements, caténaires, rames etc....). Je pense que nous devons trouver un compromis, cette ligne directe ne doit pas être réservée à une minorité de personnes, mais plutôt créer cette nouvelle ligne sur le tracé de la ligne K, la moderniser et la sécuriser... Elle servira aux habitants du 93 et 77 ainsi qu'aux voyageurs !!! Cette ligne supplémentaire accessible à tous permettra plus de fluidité dans le Trafic en complément du RER B !!! Le compromis pourra venir du nombre de gares à desservir sur ce tracé !!!!			1						Trouver un compromis, le RER B c'est 900 000 personnes, la ligne doit servir aux habitants du 93 et 77

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
702	<p><u>Anonyme</u> Bonjour, Je suis opposé au CDG Express, le RER B ne nécessitant que des améliorations pour être au niveau. De plus, des nouvelles rames arriveront vers 2025, et le pilotage automatique sera installé d'ici là. La ligne 17 desservira CDG efficacement. Le CDG Express est, du coup, redondant...Ce ne sont pas les "riches" qu'il faut aider, il faut améliorer l'égalité dans les transports ...</p>			1						RER B en automatique avec des nouvelles rames vers 2025 et la ligne 17
703	<p><u>Anonyme</u> Les compagnies aériennes veulent nous faire croire qu'elles défendent l'intérêt des passagers qui risqueraient une nouvelle fois de devoir s'acquitter d'une taxe pour financer le CDG Express. Or, il faut quand même rappeler que ce sont les compagnies aériennes qui sont redevables des différentes « taxes aéroport ». Qu'elles répercutent ces taxes sur les billets vendus n'est en aucun cas une fatalité, cela résulte d'un choix financier qui leur est propre. En effet, elles ne sont pas des organismes collecteurs, et elles pourraient très bien absorber tout ou partie de ces taxes dans leur budget. Le II de l'article 1609 quatervicies du CGI, bien que volontairement mal formulé (cf avis n°44 de la commission des finances session 98-99) ne donne néanmoins aucune injonction de faire supporter le coût de la taxe par le passager. Ainsi, le discours unanime des compagnies aériennes relatif au CDG Express ne doit pas faire oublier : - 1/ Que ce sont elles qui font le choix de faire peser ou non les taxes sur leurs clients - 2/ Que ces taxes ont été créées dans le but d'assurer la sécurité des aéroports (défense incendie, sauvetage, sûreté, prévention du péril animalier, environnement...), et donc soit qu'elles en bénéficient directement, soit qu'elles servent à compenser les nuisances que leurs activités occasionnent. - 3/ Que ces taxes sont perçues au profit de l'exploitant, ici ADP, et donc que l'éventuelle compensation de la taxe CDG Express par la réduction d'une autre taxe aurait pour effet de réduire les moyens mis à disposition d'ADP pour assurer ses missions de sécurité et de sûreté aéroportuaire pourtant exigées par la loi, alors même que le législateur a sagement voulu que la taxe soit fonction des besoins de financement en la matière. Compte tenu de l'augmentation prévue et voulue du trafic aérien, induisant de fait une augmentation des nuisances sonores et de la pollution, mais aussi corolairement à cette augmentation compte tenu des besoins croissants en personnel et moyens, et compte tenu du renforcement nécessaire de la sûreté aéroportuaire notamment en matière anti-terroriste, il serait incroyable que l'exploitant puisse se prévaloir d'une baisse des besoins de financement pour assurer ces missions.- Il résulterait donc trois scénarios possibles :- Ou la taxe CDG Express est compensée par la réduction d'une autre taxe directe sur les compagnies aériennes, auquel cas l'exploitant se mettrait en irrégularité au regard de la loi et ne serait plus à même d'assurer ses missions de sécurité pourtant indispensables, y compris sur le plan économique en terme de réputation pour l'aéroport - Ou la taxe CDG Express est compensée sur le budget général de l'Etat via une réduction d'impôt aux compagnies aériennes, ce qui va à l'encontre du principe énoncé garantissant l'absence de financement public, - Ou la taxe CDG Express n'est pas compensée du tout, ce qui impliquerait une prise en charge du déficit de construction et d'exploitation par l'Etat (via ADP, via SNCF Réseaux ou en direct) et donc une irrecevabilité du projet. En outre, pour la création de la nouvelle taxe, l'Etat devra faire la preuve qu'elle sert l'intérêt général. Au regard des</p>				1	1				Contre le montage du projet

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
	irrégularités procédurale de l'enquête publique, de l'indigence des analyses économiques, de la quantité phénoménales de nuisances à prévoir envers les transports publics, et de l'impopularité du projet, le gouvernement aura fort à faire pour justifier de la compatibilité de son projet économiquement et socialement ségréatif avec l'article 13 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen									
704	<u>Pierre DEBANO, 51200 EPERNAY - pièce jointe n°62</u> <i>Le dossier manque d'exactitude et est incomplet Etude d'impact non actualisée - gaspillage d'un projet mal étudié - Projet très cher mais criticable - Echanges multimodaux incertains - Gare de l'est en terminus n'est pas un des quartiers les plus touristiques - La différence de temps de trajet entre les différents modes de transport reliant CDG à Paris ne semble pas faire une importance capitale - Demande la prononciation d'un avis défavorable sur ce projet.</i>		1		1				1	
705	<u>Anonyme</u> Que la desserte actuelle de l'aéroport soit indigne de Paris et de la France, c'est une évidence. Moi-même usager quotidien du RER B, je ne peux que constater et subir le désagrément des retards divers, missions supprimées ou modifiées, sans parler de l'état déplorable du matériel, y compris le matériel rénové à grand frais. L'utilisation des voies actuellement dédiées à la ligne K du transilien, aux TER Picardie, aux trains de marchandise et parfois à la ligne B en mode dégradé pour la desserte de l'aéroport est tout simplement ahurissant. Oui à une liaison de qualité si elle entièrement en site propre et financée in fine par les usagers du transport aérien, et définitivement non à l'absurde CDG Express. Ce projet ne doit pas se faire.			1						D'accord pour une liaison rapide mais pas en utilisant les voies prévues
REGISTRE PARIS 10eme										
1	<u>Anne Marie JOUEO, de Paris 10ème</u> Merci pour l'accueil chaleureux et les explications							1		
2	<u>Bernard JOUEO, des Ulis</u> Merci pour votre gentillesse et votre écoute							1		
3	<u>Rémi Féraud, maire du 10ème arrondissement</u> <i>Après avoir souligné les atouts du CDG Express (attractivité de Paris, réduction des flux routiers et consolidation de la candidature JO 2024) et rappelé la situation actuelle (réseau ferré peu attractif et lien routier saturé), formule 3 commentaires</i> <i>1. le choix judicieux de la Gare de l'Est, du fait de l'inter modalité forte de ce pôle de transport et de la restructuration urbaine de ce site exige une démarche de cohérence</i> <i>2. à l'égard des tarifs annoncés, il est nécessaire d'envisager des tarifs préférentiels et d'abonnement pour élargir le champ de usagers</i> <i>3. l'acceptabilité du projet est soumise à une double contrainte: amélioration RER B et compatibilité avec projet urbain de la Porte de la Chapelle</i>	1		1		1				Compatibilité du projet avec projets urbains Ville de Paris – Grille tarifaire à mettre en place – respect de la contrainte d'amélioration du RER B

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
4	<p><u>Jean Pierre Leroux, ancien adjoint au maire du 10ème arrondissement</u> <i>Projet qui est un non sens à plusieurs niveaux :</i> 1. social : coût disproportionné pour le nb de voyageurs attendus, impact sur le RER B, prix du billet prohibitif non combiné avec Pass Navigo 2. économique : rentabilité attendue faible voire négative, prévision d'une taxe aéroportuaire 3. environnemental : nuisances accrues Porte de la Chapelle du fait de l'aérien et des horaires étendus 7j/7 4. politique : dans le projet de loi sur le statut de Paris présenté au Conseil d'Etat le 24 juin 2016 des articles concernant le CDG Express ont été rajoutés alors que l'enquête publique n'est pas terminée.</p>	1		1	1	1	1	1		Impact RER B – Rentabilité financière – Nuisances accrues – Enquête publique : projet de loi Statut de Paris
5	<p><u>Bruno Kahn</u> <i>Projet ayant un intérêt potentiel mais avec de nombreux défauts et risques :</i> 1. rentabilité affirmée mais incertaine : contradictions dans le dossier, gain de temps faible avec rupture de charge, ligne extrêmement hybride, prix du billet élevé, concurrence des modes émergents de transport, taxe envisagée 2. intérêt pour les usagers d'Ile de France : est d'intérêt public seulement l'aspect système de transport de la Région</p>		1	1	1					Report modal faible – Rentabilité faible et fragile – Intérêt seul valable comme système de transport de la Région
6	<p><u>Didier Le Reste, élu P.C.F. Du 10ème arrondissement, conseiller de Paris</u> <i>Projet qui constitue une aberration sociale, économique, environnementale et démocratique</i> 1. projet qui ne relève pas de l'intérêt général : cf. Autorité environnementale, S.T.I.F. Mettant en exergue des incohérences, des impacts négatifs sur réseau ferroviaire existant - 2. projet non financé, prix du billet discriminatoire, pas de combinaison avec Pass navigo - 3. projet inutile du fait ligne 17 - 4. argument JO 2024 non valable - 5. proposition : affecter les montants à la rénovation de l'existant</p>			1	1	1	1			Projet inutile – Impacts négatifs sur réseaux existants - Projet non financé – Tarif discriminant et non combiné avec Pass navigo
REGISTRE PARIS 18eme										
1	<p><u>Mme Baquet, rue de la Chapelle</u> Tour le long de la ligne. Nuisances sonores supérieures à celles actuelles.</p>	1					1			Nuisances sonores
2	<p><u>Marc Lamour, Tour 100 rue de la Chapelle</u> Nuisances sonores, demande soit tunnel souterrain soit tunnel aérien, les murs anti-bruit seront totalement insuffisant pour les habitants situés en hauteur. Porte de la Chapelle déjà très bruyante.</p>	1					1			Nuisances sonores en hauteur, faire tunnel souterrain ou aérien.
3	<p><u>Florence Meyer, rue Jean Cottin</u> Vœux pieux pour les perturbations pendant les travaux. Sol très pollué au niveau de CAP 18 donc coût des travaux très élevé. Niveau sonore important, Risque de mise à mal de la requalification prévue Porte de la Chapelle. La diminution du trafic routier risque d'être amoindrie par le coût de 24 €. La gare de l'Est est trop loin des utilisateurs potentiels. Coût du projet pharaonique, rentabilité aléatoire. Nuisance pour les riverains</p>	1	1		1	1	1		1	Perturbations chantier. Pollution CAP 18. Niveau sonore. Problème pour la requalification de la Porte de la Chapelle.

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
										Report modal à cause des 24 €? Coût élevé. Gare de l'Est? Nuisances pour les riverains.
4	<u>Ester Garbujo Impasse du Gué</u> Niveau sonore déjà très élevé. L'avantage pour qui? Pas pour le quartier.	1								Niveau sonore
5	<u>Marquerite Buquellou Tour 100 rue de la Chapelle</u> Le CDG augmentera toutes les nuisances existantes déjà dans le quartier.	1								Augmentation des nuisances
6	<u>Michel Breisacher</u> Voir Registre électronique – observation 468 Remise d'un document agrafé au registre. Remise à niveau des réseaux existants. Coût énorme et rentabilité hypothétique. Doublonnage des équipements publics avec ligne 17. Pertinence de la dépense avec les JO. Pourquoi ne pas partager la ligne LGV? Insécurité du financement dépendant d'une taxe. Non conformité de l'étude d'impact. Natura 200? Fortes nuisances dues au non enfouissement à Charbon, la Chapelle et les ponts. Les transformations de la banlieue permettent-elles de conserver la DUP de 2007? Incohérence de l'arrivée gare de l'Est en cul de sac. A Charles de Gaulle pas desserte de CDG 1. Sur le parcours pas de cabotage et déviation de trains de fret. Discretion de la ville de Paris. Consultation mal préparée et manque de publicité.	1		1	1	1	1	1	1	Remise à niveau de l'existant. Coût. Ligne 17. Etude d'impact. Nuisances. DUP de 2007? Incohérence gare de l'Est et Charles de Gaulle
7	<u>ASA Paris Nord Est</u> Long historique du projet. Il eut été plus pertinent d'un départ gare du Nord avec suppression de la virgule. Plus de requalification de la Porte de la Chapelle. Nuisances sonores. Rapports de la Cour des Comptes, de l'ARAFER, de l'Autorité Environnementale ne militent pas en faveur du projet. Rentabilité aléatoire car concurrence avec les lignes 14 et 17 le projet sera donc financé par les contribuables. Priorité rénovation du RER B.	1		1	1	1	1	1	1	Départ gare du Nord. Nuisances sonores. Plus de requalification Porte de la Chapelle. Rapports contre le projet. Rentabilité? Rénover RER B
8	<u>Eveline Gendreau, rue de la Chapelle</u> <i>Demande d'un tunnel aérien hermétique, avec une enveloppe totale au niveau de la Porte de la Chapelle</i>	1								Porte de la Chapelle : tunnel aérien totalement couvert
9	<u>Michel Neyreneuf, adjoint au maire du 18ème arrondissement en charge de l'urbanisme, grands projets urbains</u> <i>Demande que l'ouvrage aérien soit un tunnel urbain avec qualités acoustiques, esthétiques et végétales remarquables au niveau de la Porte de la Chapelle et de Chapelle Charbon</i>	1								Porte de la Chapelle, Chapelle Charbon : demande tunnel urbain
10	<u>M. Picciotto, rue Marcadet</u> <i>Demande de remises en service de différentes lignes SNCF, redéfinition du maillage des réseaux de transport existants en Ile de France</i>									-

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
REGISTRE SAINT DENIS										
1	Ville de Saint Denis Voir Registre électronique – observation 226									
REGISTRE AUBERVILLIERS										
1	<u>Yann Arhuis, Paris 18ème</u> J'ai obtenu toutes les informations afin de pouvoir déposer une observation sur le projet CDG Express. Une permanence pour expliquer le projet est vraiment nécessaire, je n'aurai pas trouvé ces informations sur Internet							1		Nécessité des permanences
REGISTRE LA COURNEUVE										
	Sans observation									
REGISTRE LE BOURGET										
1	<u>N. Darcel, Le Bourget</u> - Je suis venue m'informer									
2	<u>Anonyme</u> -Projet intéressant, utile et viable : accès plus rapide à Paris, allègement du RER B, moins de trafic routier		1	1						Projet utile – Accès plus rapide – Trafic routier
REGISTRE DRANCY										
1	<u>Juliette Brocque, Drancy</u> Je suis d'accord pour ce projet. J'ai 89 ans et j'ai du mal à me déplacer mais je pense aux jeunes et mes enfants et petits enfants.Un métro à Drancy pourra permettre plus d'accès aux commerces et pour aller à Paris et ses environs. Pour moi, hélas qui prends des VSL pour aller à mes rendez vous, cela ne me servira pas mais je pense surtout aux générations suivantes. Une vieille dame qui pense à sa ville où elle y a vécu tant de bons moments.									Observation qui ne concerne pas le projet CDG Express
2	<u>Anonyme</u> Je suis intéressée pour avoir le métro en centre ville de Drancy.Ce sera plus facile d'aller sur Paris.									Idem
3	<u>Anonyme</u> Ce projet concernant le métro à Drancy centre serait bénéfique à tout le monde pour se rendre à Paris sans la voiture et plus rapide d'accès. Car on ne peut utiliser la zone bleue et tout le monde y gagnerait.									Idem
4	<u>Michel et Dominique Brocque, Drancy</u> Pour une ville de 70 000 habitants, il est absolument nécessaire d'obtenir le métro à Drancy. Nous sommes, mon épouse et moi même, favorables à ce projet qui espérons verra le jour très prochainement en sachant que l'enjeu									Idem

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs	
		1	2	3	4	5	6	7	8		
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses		
	est si important pour les Drancéens.										
5	<u>Patricia Couriat</u> - Le métro sur Drancy, une très bonne initiative de la part de nos élus qui ont compris l'importance d'un tel projet sur notre ville. Que ce projet aboutisse au plus vite à Drancy									Idem	
6	<u>Wilmet Tiffany</u> Le métro à Drancy serait une plus value pour l'avenir de nos enfants, notamment pour l'accès à l'emploi.									Idem	
7	<u>Philippe Courtois, de Drancy</u> - Etant drancéen, il me paraît primordiale que ce projet du métro à Drancy voit le jour									Idem	
REGISTRE LE BLANC MESNIL											
1	<u>Madame</u> Je suis venue me renseigner.										
2	<u>Didier Migot</u> ancien maire, conseiller municipal et régional. Le train ne dessert pas les villes traversées. Réserves faites par le STIF, l'Autorité environnementale, la cour des Comptes et l'ARAFER sur les répercussions sur le RER B. Remise en cause par la ligne 17. Justification par les JO est fragile. Pas de réunion publique en Seine Saint Denis.			1					1	1	Diverses réserves faites sur le projet. Ligne 17
3	<u>Thierry Meignen, maire du Blanc Mesnil, conseiller régional</u> Partage l'ambition du projet CDG Express sous réserves : 1. Priorisation du RER B - 2. Maintien de la protection policière existante sur le RER B - 3. Réduction des nuisances, surtout en phase travaux – Selon Etude d'impact, Avenue d'Aulnay, augmentation ponctuelle sonore de 2db : demande d'un suivi de ces nuisances et mesures compensatoires			1				1			Priorisation RER B – Maintien protection policière – Nuisances sonores
REGISTRE AUNAY SOUS BOIS											
1	<u>Madame Sauret</u> - J'ai été bien informée sur le tracé du CDG										
2	<u>M. le Maire d'Aulnay sous Bois</u> - Voir Registre électronique – observation 469										
3	<u>Josette Tenaud, Aulnay sous Bois</u> - Contre le projet pour 4 raisons : 1. rénover prioritairement le RER B - 2. nuisances sonores générées par 76 trains journaliers supplémentaires - 3. garder la ligne K avec un arrêt à Aulnay sous Bois - 4. utilisation de fonds publics pour le CDG Express			1	1			1			Priorité à donner au RER B,K – Nuisances sonores . Fonds publics
REGISTRE SEVRAN											
1	<u>B. Bornox, de Sevrans</u> - <i>Projet nocif et inutile -1. transport pour des passagers privilégiés - 2. projet nocif du fait de l'utilisation des voies utiles au RER B - 3. projet nuisible du fait du bruit des passages à grande vitesse, du danger (passage à proximité des quais) - 4. projet inutile du fait de la ligne 17</i>			1				1			Projet nocif et inutile – Impact RER B, K,17 – Nuisances sonores – Sécurité sur quais

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
2	<u>Anonyme</u> 1. transports réservés : aux hommes d'affaires (gare de l'Est:non opérant), aux touristes (RER B plus opérant) - 2. impacts quant au bruit, à la gêne pour réseau existant (RER B, ligne Crépy – Laon – Soisson et Fret), à la dévaluation des logements, pour la recherche d'emploi - 3. quel tarif prévoir en 2025 ou 2028 ?			1		1	1			Impact réseau existant – Bruit – Ligne pour clientèle spécifique
3	<u>Anonyme</u> Projet coûteux et sans utilité pour la commune									Projet coûteux et inutile
4	<u>Anonyme</u> - Contre ce projet coûteux et sans réels supports ni études de faisabilité. Priorité à donner à la rénovation du RER B			1						Priorité à donner au RER B
5	<u>Michel Rondeau</u> - Contre ce projet nocif									Projet nocif
6	<u>Front de Gauche</u> - dépôt de 11 avis pétitionnés - Oui à un RER B répondant aux besoins des usagers - Oui à un Pass Navigo moins cher - Non à un CDG pour H d'affaires au détriment du RER B			1						Projet au détriment du RERB
7	<u>Michel Rondeau pour la section du P.C. De Sevrans</u> Oui à un RER B répondant aux besoins des usagers - Oui à un Pass Navigo moins cher - Non à un CDG pour H d'affaires au détriment du RER B			1						Projet au détriment du RERB
8	<u>Michel Jounen, de Sevrans</u> Non au projet actuel du CDG Express ! Il existe déjà le RER B			1						Projet inutile
9	<u>M. et Mme Pages, de Sevrans</u> Nous sommes opposés à ce projet - 1. la liaison Aéroport – Paris est déjà desservie par le RER B - 2. la Gare de l'Est est un cul de sac. Quel bénéfice ? - 3. Prix du billet est élevé et dissuasif. Peu de report des taxis à prévoir - 4. Prix de la réalisation exorbitant et rentabilité non assurée. Financement public ? - 5. Nuisances environnementales (Parc de la Poudrerie)		1	1	1	1	1			Redondant avec RER B – Gare de l'Est – Report modal – Coût et rentabilité – Nuisances
10	<u>Anonyme</u> Contre ce projet et demande l'amélioration du RER B			1						Projet au détriment du RERB
11	<u>M. et Mme Alexanian, de Sevrans</u> Contre ce projet - 1. projet non rentable qui va devenir un gouffre financier - 2. il existe déjà des trains - 3. nuisances supplémentaires			1	1		1			Redondant avec RER B – Coût et rentabilité – Nuisances
12	<u>Simone Pardi, de Sevrans</u> Contre le projet qui fait double emploi avec d'autres lignes			1						Redondant avec d'autres lignes existantes
13	<u>Maria et Jacques Carlesso, de Sevrans</u> Non à ce projet coûteux et inutile, en supplément du RER B – Nuisances supplémentaires			1			1			
14	<u>Bernard Wentzel pour le Comité des Usagers de la ligne B du RER, de Sevrans</u> Projet économiquement inacceptable, abscons et inutile									Projet abscons
15	<u>Illisible</u> - C'est un refus catégorique à ce projet qui lèse les usagers au quotidien et ruineux. Nous n'acceptons pas d'être les dindons de la farce.									

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
16	Illisible - La Seine St Denis aux habitants. Non ! Non ! À CDG Express									
17	<u>M et Mme Mendez, de Sevrans</u> 1. opposés au projet CDG Express du fait de la perte de valeur des biens immobiliers (cf. nuisances) 2. nécessaire d'envisager des moyens supplémentaires au niveau de la ligne RER B			1						Priorité à donner au RER B
18	<u>Claire et Eric Dinats, de Sevrans</u> 1. opposés au projet CDG Express du fait de la perte de valeur des biens immobiliers (cf. nuisances) 2. nécessaire d'envisager des moyens supplémentaires au niveau de la ligne RER B			1						Priorité à donner au RER B
19	<u>Philippe Zwianwzcy, de Sevrans</u> Améliorer et moderniser le réseau SNCF et la ligne B, en particulier. Voilà le vrai chantier ! Le CDG Express c'est du gaspillage !									Gaspillage
20	<u>Patricia Dubruncquez et Liliane Dubruncquez, de Sevrans</u> 1. projet coûteux, il serait préférable d'améliorer le RERB (fréquences, clim, 1ère classe pour les bagages, sécurité) - 2. nuisances pour les riverains - 3. rentabilité douteuse, SNCF déficitaire			1	1		1			Priorité à donner au RER B – nuisances – rentabilité douteuse
21	<u>Ville de Sevrans</u> Avis défavorable approuvé à l'unanimité - 1. Faiblesse de l'information au public, tout particulièrement en Seine St Denis : absence de concertation, étude d'impact à actualiser (demande études Incidence Natura 2000 Parc de la Poudrerie, analyse fine et actualisée des bruits pollutions sonores) - 2. Investissement colossal au bénéfice des voyageurs du transport aérien les plus aisés (disproportion des voyageurs RERB et CDG Express, CE 2016 LGV Poitiers Limoges, prix du billet tel que le report est faible, concurrence avec existant directs RER B) - 3. Impacts négatifs attendus sur le fonctionnement des lignes existantes : opposition à tout projet qui dégraderait davantage la mobilité quotidienne des habitants de Seine St Denis, non affectation des équipes du RER B au CDG Express, fonctionnement et report du RER B en cas de situation perturbée, amélioration des réseaux existants - 4. Craintes pour la réalisation de la ligne 17 si maintien du projet RER B - 5. Comparaisons internationales trompeuses - 6. Projet rejeté depuis sa naissance par la Ville de Sevrans - 7. Demandes : suivi et information pendant la phase travaux, affirmation de la priorité pour le RER B		1	1	1		1	1		Report faible du fait du prix du billet – Etanchéité obligatoire entre RER B et CDG Express – Absence d'impact sur fonctionnement RER B – Priorité à donner au RER B – Phase travaux : – Environnement : Incidence Natura 2000 et analyse fine et actualisée pour le bruit
22	<u>Carole Prandi, de Sevrans</u> Merci de prendre en compte notre mécontentement sur la forme et notre refus sur le fond.									
23	<u>Mme Charpentier</u> Je suis opposée à ce projet qui lèse les usagers au quotidien et ruineux, qui n'apportera rien au contraire. Les Sevransais vont encore subir beaucoup de nuisances.						1			Nuisances
24	Illisible Je suis opposé à ce projet 1,7 milliard au départ le double à l'arrivée, trop cher et des trains à répétition, des nuisances en vue				1		1			Projet trop cher – coût trop élevé

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
25	<u>M. Bouhoud</u> Le projet est trop grandiose, avec des trous en perspective. Ça suffit. Les trains sont déjà très nombreux.									Projet trop grandiose
REGISTRE VILLEPINTE										
	Sans observation									
REGISTRE VILLEPARISIS										
1	<u>Deliberation du CM de Villeparisis du 22-06-16</u> - Le CM partage l'objectif de développement de l'attractivité touristique et économique de l'agglomération parisienne en dotant l'aéroport CDG d'une liaison directe avec la capitale, elle émet néanmoins un avis réservé et demande à l'état d'accorder une priorité au projet de la ligne 17, de renforcer et d'améliorer les lignes existantes des RER B, K et TER, de protéger les riverains contre les nuisances de bruit, et d'assurer l'absence de financement public dans cette opération.			1	1			1		
2	<u>Anonyme</u> - Je regrette que cela ne nous concerne que très peu. Ce projet consiste à améliorer le trajet entre l'aéroport et Paris : il n'améliore en aucun cas les liaisons entre Villeparisis et Paris alors que des milliers de personnes sont concernées Villeparisiens et autres communes avoisinantes.			1						
3	<u>Association ADEQUA</u> - Avec le mode d'exploitation actuel, la capacité des voies à quai en gare de l'est semble insuffisante. Cependant en cas d'incident majeur dans le tunnel du RER E (fermeture) l'ensemble du trafic de cette ligne est reporté en gare de l'est, et qui pourrait ne plus être en capacité de l'absorber. La capacité des voies à quai de la gare de l'est doit être interrogée en cas de report des trains des lignes TN K et TER Paris-Laon et du prolongement du RER E à l'est. Dans ce cas, l'association ADEQUA de la CA "Paris-Vallée de la Marne milite en effet pour le maintien des trains de la ligne P, ou leur équivalent, avec départ et arrivée à gare de l'est. Le projet de liaison piétonne entre la gare de l'est Magenta dont l'association se félicite, ne saurait remplacer le départ et l'arrivée des trains en gare de l'est.			1					1	
4	<u>Anonyme</u> - Ce tracé ne convient pas aux personnes qui prennent le RER B tous les jours pour travailler donc aux déplacements quotidiens emprunte les voies du RER B . Nous aurons encore + de problèmes. Cet argent pourrait servir à améliorer le trajet des gens qui empruntent le RER B.			1						
5	<u>TERRIEN Christian</u> - C'est de l'argent gaspillé, pour un trajet encore mal ficelé. Il y a le cas d'Orly Val qui doit alerter sur ces financements mal conduits. Faire payer un surplus aux voyageurs en cas de manque de financement envisagé. Il faut revoir ce financement et le rendre politique.				1					
6	<u>LAITHIER Alain</u> - Une véritable ineptie. Les vois sont déjà surchargés entre Aulnay s/ bois et Villeparisis-Mitry-Mory. Il y a 3 ans il était expliqué que l'on devait se résoudre à des liaisons RER omnibus au lieu de direct soit 20 minutes par jour de transport. Aujourd'hui des vois seraient libres?. Je ne comprends pas qu'un maire puisse soutenir ce projet ce projet en total inconvenient vis à vis de ses administrés ! Sauf à faire plaisir à son député.				1					

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
7	Dépôt par Madame le Maire de MITRY-MORY d'un mémoire de 9 pages - sur : 1 - Les modifications apportées au projet de 2008 et sa position quant au caractère néanmoins limité de l'enquête publique à mener aujourd'hui. - 2 - Le rappel sur les critères d'appréciation de l'utilité publique d'un projet. - 3 - Le rappel sur la finalité de l'enquête publique préalable à la DUP. - 4 - L'incidence des modifications apportées par le MO au projet de la DUP de 2008, à l'examen de l'utilité publique à mener et donc au contenu de l'enquête publique. - 5 - L'incidence des changements dans les circonstances de fait ou de droit quant à la DUP de 2008 à l'examen de l'utilité publique à mener et au contenu de l'enquête publique. - 6 - Les inévitables incohérences liées à la position du MO. - 7 - Les autres aspects procéduraux qui auraient également dû être appréhendés dans le dossier d'enquête publique.							1		
8	Dépôt par Madame le Maire de MITRY-MORY d'une pétition de 234 avis sur le CDG Express									
9	ESCOT Laurent - Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête • J'estime que le projet CDG Express est un projet inutile car il va venir dégrader les conditions de transport déjà délicates sur le RER B, le prix sera prohibitif, exclura la plupart des touristes comme des travailleurs, et la ligne 17 proposera déjà un trajet alternatif. • J'estime que c'est un projet qui va coûter cher au contribuable, et qui sera porteur de véritables nuisances sonores pour les riverains. • J'estime que ce projet va contre le bon sens et l'intérêt général. Par conséquent, ne pouvant pas me rendre aux permanences de la commission d'enquête, je charge madame le maire de Mitry-Mory de déposer cet avis en mon nom			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
10	<u>BULIWENGU Cheupe</u> - Il y a déjà une ligne qui dessert CDG pourquoi ne pas ré-emprunter la même ligne pour éviter de frais supplémentaires aux habitants				1					RER B - Cout - nuisances
11	<u>GONZALES Maria</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
12	<u>SONZINI Aurelien</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
13	<u>KAWI M'haured</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
14	<u>CLEMENT Hervé</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
15	<u>Colin Mallory</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
16	<u>ZEDE Lucien</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
17	<u>PITTANA Daniela</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
18	<u>AFEISSA Brahim</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
19	<u>LE MEUR Clara</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
20	<u>GUILLAUME Yvette</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
21	<u>GIACOMEL Pascal</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
22	<u>BADDI Yourham</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
23	<u>FARES Hadj</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
24	<u>ACUDUCHE Aziza</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
25	<u>BENAHRED Leila</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances
26	<u>BENAHRED Soraya</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1			1		RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
27	LETAILLEUR Sylvie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
28	DOS SANTOS Filipe - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
29	TROUILLET Gilbert - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
30	BONTOUX Françoise - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
31	COWACHE Sophie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
32	COWACHE Pierre - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
33	DARET Henriette - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
34	SUREAU Franck - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
35	HERBER André - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
36	DE COSTER Danielle - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
37	FRABOULET Lucie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
38	HUCHET Marie Hélène - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
39	BONNICHOU Melrunnissa - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
40	MORAUX Frédéric - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
41	HOOCK Evelyne - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
42	AOUCHICHE Dellie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
43	BENAHRED Aziz - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
44	BENAHRED Sania - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
45	DARAGON Guy - Les décideurs de ce projet prennent-ils souvent les RER en particulier le B Ce projet devait être financé par le privé, n'est ce pas assez juteux pour avoir changé la donne,			1						
46	CRETON Fabienne - Le tourisme oui mais bien accueillir les touristes mérite un traitement correct des salariés et en particulier les transports, améliorons le RER un deuxième tunnel entre Gare du Nord et Chatelet,		1							
47	GAUDET Patrick - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
48	GAUDET Djamilla - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
49	GAUDET Henri - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
50	MOUSSA Aziz - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
51	TONNA Vincent - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
52	JEGU Karinne - Voir observation N° 9 § 1-2-3 - l'élagage d'arbre va augmenter les nuisance sonores - nuisance des camions de chantier - les impôts ne doivent pas servir un transport à deux vitesses - un RER à 2 étages pour faciliter le trafic			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
53	CARRIE Gilbert - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
54	AURAY Yvette - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
55	BOUMRAR Nathalie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
56	CARRIE Laurence - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
57	ABELA Guylaine - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
58	HENNEGRAVE Sabine - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
59	BERAUD Catherine - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
60	MAHI Yasmine - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
61	MAHI Abdel - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
62	MUIRESSE Vitvnel - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
63	ANIZI Karina - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
64	ANIZI Said - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
65	YAGEUB Ahmed - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
66	YAGEUB Fatima - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
67	AMIME Abdel - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
68	GIRARD Benjamin - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
69	AOUCHICHE Karim - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
70	BONNICHON Stéve - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
71	PLE Denise - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
72	LEVIEUX Nicole - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
73	AOUCHICHE Yaris - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
74	LE MEUR Cyril - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
75	HAMIDI Karina - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
76	DUIGOU Laurence - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
77	BOULENGER Cindy - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
78	REINETTE Didier - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
79	BENAINI Youssef - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
80	AIGLE Evelyne - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
81	LOUMI Sabrina - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
82	DUIGOU Dominique - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
83	LAMRI Vannessa - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
84	RAY Valerie - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
85	RAY THIERRY - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
86	BLANDIOT Florian - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
87	DEZABY Louise - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
88	CHARDONT M, José - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
89	ABELLA Cherif - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
90	CHICARD Frédéric - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
91	<u>VALENTIN Philippe</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
92	<u>MARTIN Denis</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
93	<u>MOREL Julie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
94	<u>MASSON</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
95	<u>ABELLA Hayet</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
96	<u>Dhete Patricia</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
97	<u>KACHOUAL Michel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
98	<u>CHIBOUNI Kais</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
99	<u>CRONNER Michel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
100	<u>BEN SALFA Mona</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
101	<u>GAUTHERON Eliane</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
102	<u>TRUVEL Isabelle</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
103	<u>ADAM Lilla</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
104	<u>HAULTCOEUR Béatrice</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
105	<u>MERET Audrey</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
106	<u>BLOCH Anna</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
107	<u>MERCIER Martine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
108	<u>LULET Isabelle</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
109	<u>TOUPET Stephanie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
110	<u>BONTOUX Jean Pierre</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
111	<u>GUILLANA Eloise</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
112	<u>BONVENUTI Filour</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
113	<u>BAUDRIT Kevin</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
114	<u>ALIZE Freka</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
115	<u>RENAUD Chantal</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
116	<u>ALFARD Régine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
117	<u>ALLARO Georges</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
118	<u>OUBELLA Aymur</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
119	<u>ERDOGAN Sakire</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
120	<u>HALLA Marie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
121	<u>TELLIER Christelle</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
122	<u>FRAPIER Virginie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
123	<u>LOUIS MONOSIE Yalomi</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
124	<u>BOZKURT Zuleya</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
125	<u>RANDANE Yousef</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
126	<u>SHOBEZ Schama</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
127	<u>LAUNEZ Valérie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
128	<u>ROCHANAN Curlis</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
129	<u>Comble Philippe</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
130	<u>REYAUT Arnaud</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
131	<u>FORTEA Ruben</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
132	<u>GUENAND Christine</u> - Non au projet									RER B - Cout - nuisances
133	<u>TELLIER Sébastien</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
134	<u>MIGNOT Dominique</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
135	<u>MIGNOT Alice</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
136	<u>GUENARD Mélanie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
137	<u>BULTHANEAU Nadia</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
138	<u>BERTHONEAU Bernard</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
139	<u>OUANICHE Mohamed</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
140	<u>GARCIA Coscoufa</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
141	<u>CORNALY Céline</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
142	<u>ALIBERT Muriel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
143	<u>MICHEL Foulyne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
144	<u>HEREZ Youzes</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
145	<u>ILLISIBLE</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
146	<u>MEUNIER Thierry</u> - Non aux lignes SNCF actuelles et au train payant privé, non au tracé				1					RER B - Cout - nuisances
147	<u>GREUZAT Laure</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
148	<u>BEAUSSART Thérèse</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
149	<u>BEAUSSART Alfred</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
150	<u>AMARI Sarah</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
151	<u>AMARI Cathy</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
152	<u>BROYARD Semira</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
153	<u>CHEBOURIN</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
154	<u>MOUMADI Fatima</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
155	<u>BOUDIANI Leila</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
156	<u>PINAUT Lacrani</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
157	<u>CARRIE Lucie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
158	<u>RINGROM Noemie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
159	<u>RINGROSSI Loick</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
160	<u>RINGROSSI Dominique</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
161	<u>AUBOIS Nadege</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
162	<u>ANDRES Michel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
163	<u>ANDRES Michèle</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
164	<u>CHEBAROU Lakhdar</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
165	<u>CHEBAROU Lafika</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
166	<u>CRETON Fabienne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
167	<u>LENAFITA CAnna Taria</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
168	<u>CRETON Jacqueline</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
169	<u>LONCLE Christine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
170	<u>DANCRE Evelyne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
171	<u>PINGLAUT Nathalie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
172	<u>BRAHIMI Mohamed</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
173	<u>SOURMAIL Vincent</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
174	<u>JANSSENS Hélène</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
175	<u>ROGER Edwige</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
176	<u>ALBERT Jeanine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
177	<u>MULLER Alexandra</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
178	<u>COUSSEGAL Catherine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
179	<u>HERVY Sébastien</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
180	<u>HERVY Marina</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
181	<u>HADJENE Sonia</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
182	<u>TURBAN Julien</u> - Projet honteux au profit des grands groupes, CDG Epress= insulte aux usagers du RER B			1						RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
183	<u>KALOM Malika</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
184	<u>DELABY Christian</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
185	<u>FORTEA Miguel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
186	<u>LETRILLAU</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
187	<u>DOSANTOS Laure</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
188	<u>ZEDES Relanne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
189	<u>FERRIER Amélie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
190	<u>RACHID Cadioni</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
191	<u>TARFON Inés</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
192	<u>ZEDE Lucien</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
193	<u>ZEDE Martine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
194	<u>TAHAR Smeta</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
195	<u>DEHOT Laurent</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
196	<u>ALLOT Marc</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
197	<u>RICATTE David</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
198	<u>RENAUD Jacky</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
199	<u>BELHADI Maklouf</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
200	<u>MULLER Alexandre</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
201	<u>GOURG Brigitte</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
202	<u>GONCALNES Teresa</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
203	<u>MONLOUIS Valérie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
204	<u>DJENADOMI Yousef</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
205	<u>NATANER Abdelkir</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
206	<u>PACHOT Jean Marie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
207	<u>BONASLA Naida</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
208	<u>ERDOGAN Nazli</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
209	<u>ERDOGAN Sarap</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
210	<u>RUCHE Laurent</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
211	<u>DELABY Nadège</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
212	<u>ERDOGAN Emis</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
213	<u>ROCHE Gilles</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
214	<u>BELDASTER Polla</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
215	<u>ERDOGAN Zeyney</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
216	<u>NEOSARJ Kamo</u> a- Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
217	<u>NEOSARJ KAMO</u> A Améliorer d'abord le RER B			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
218	<u>ERDOGAN Céline</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
219	<u>BENOIT</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
220	<u>GULLAVY</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
221	<u>OGE Loic</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
222	<u>BARNEAU Estelle</u> RER B surpeuplé et arrivée à la gare du nord difficile			1						RER B - Cout - nuisances
223	<u>GREFF Jeanne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
224	<u>GREFF Joelle</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
225	<u>RECORDA Martine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
226	<u>LOUSSET Delphine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
227	<u>PRUNIER Sandrine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
228	<u>NOMMICHE Wylan</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
229	<u>IDRIS</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
230	<u>SYLLA Samoa</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
231	<u>NONSEGU Nadine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
232	<u>LAMRI Pamela</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
233	<u>BENAMI Irène</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
234	<u>ROCUS Valérie</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
235	<u>STADLOVICI Alain</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
236	<u>AIGLE Daniel</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
237	<u>YOUBI Norreline</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
238	<u>STIPVLOVICE Jocelyne</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
239	<u>MARTIN Claudine</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
240	<u>Illisible</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
241	<u>LABORIANY Jacques</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances
242	<u>LABORIAUX Benedicte</u> - Voir observation N° 9 § 1-2-3			1	1		1			RER B - Cout - nuisances

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
REGISTRE LE TREMBLAY EN FRANCE										
1	LAGOUTTE Henri Pt du MNLE – Tremblay - C'est reparti pour la 2eme fois on nous refait le coup d'une enquête publique sur le CDG express, pourtant unanimement rejeté la première fois. Seul avantage elle avait permis d'obtenir quelques améliorations sur la ligne B.- Aujourd'hui encore la priorité n'est pas le CDG Express mais l'amélioration du trafic sur la ligne B avec du personnel dans les gares. – Les incidents de signalisation se multiplient comme celui du Dimanche de Pentecôte à Drancy ou dans le froid pendant plus de 2h30 sans information- absence de personnel dans la gare – des étrangers partant pour Roissy ont loupé leur avion !. – Ce projet est inutile, car il fait doublon avec la nouvelle ligne 17 du Grand Paris. – Ce projet coûterait 1 milliard 6 : c'est ce dont le RER B à besoin pour sa rénovation - doublement du tunnel gare du nord – Et de nouvelles rames ayant la climatisation, car aujourd'hui avec les rames rénovées, on se gèle l'hiver et on étouffe l'été. – Vraiment il est temps que les décideurs gouvernement, STIF etc... prennent en compte les besoins de la population qui sont 800000 à prendre le RER B chaque jour – NON AU CDG EXPRESS	1		1	1					
2	DUBIEL Christiane 9 rue Victor Hugo 93410 Vaujours – Contre Trop couteux				1					
3	VENNILEP Solange 7 allée des Prévignes – 93290 Tremblay en France Une opération de prestige inutile et couteuse – Quel mépris envers les usagers du RER B – c'est un scandale !!!			1	1					
4	Mme GOMEZ Violette – Vert Gallant - Le prix exorbitant du billet ne pourra pas être suffisant pour financer cette ligne, réservée à ceux qui pourront payer le billet. C'est la population qui paiera le déficit annoncé. Le RER B est une calamité ! Je suis contre ce projet onéreux. D'autres solutions sont à étudier				1	1				
5	M. et Mme » RIBARDIERE Encore de l'argent public au service des plus riches au détriment du plus grand nombre de salariés. Le CDG Express est une aberration. On veut construire une ligne directe Paris Roissy ou les salariés travaillant sur la plateforme de Roissy ne pouvant accéder avec leur carte de transport. Le prix demandé étant exorbitant de 25€. C'est une fois de plus du gaspillage de l'argent public qui pourrait servir à l'amélioration de la ligne RER B pour le bien être de tous. Pour ces raisons je suis contre la construction du CDG Express –.			1		1				
6	VASSEUR Irène - Pour une large part de la population ce projet est une érése, Coût exorbitant, exclusivement réservé aux passagers de l'aéroport, nuisances, utilisation des voies RER B, doublon avec la ligne 17, mépris des engagements de la COP21, rénovation du RER B , avis défavorable,			1	1	1				
7	BATYN Jean-Marie - inégalité de traitement - utilisation des voies du RER B - Qualité du service du RER B - Nuisances sonores - Coût trop élevé - doublement du tunnel Gare du Nord Chatelet - dégradation des lignes RER B et D - avis défavorable ,			1	1	1				

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
REGISTRE MITRY-MORY										
1	<u>M. MISRAHI Philippe</u> Ce document ne met pas en évidence la nature et l'origine des données qui permettrait d'estimer le nombre de voyages-jours. Or ces chiffres sont nécessaires pour : - Analyser la viabilité du projet compte tenu des attendus en retour d'investissements publics. - Analyser le coût économique pour l'état et/ou la région. Donc comment en est on arrivé au calcul de 20000voyageurs/jours ? . Quelle estimation du nombre de voyages garantis dans le contrat Etat ou région avec l'exploitant désigné ? . Un document plus précis.....							1	1	Mode de calcul des prévisions du nombre de voyageurs sur CDG Express
2	Laure Greuzet Présidente du groupe socialiste de la ville de Mitry-Mory envera sa participation par internet									
3	M. Mme BARDIN utilisateurs journaliers du RER B Avons exprimé nos doléances et les retranscriptions sur le site internet dédié									
4	Lucas HENRIAT – Utilisateur quotidien du RER B et de la ligne K du transilien . Favorable à la réalisation du CDG Express avec néanmoins plusieurs réserves : Maintenance et garantie quant à l'exploitation des lignes K et TER , Est-il raisonnable de faire coexister trois projets pour l'on connaît actuellement, Amélioration de la régularité du RER B Ne pas accroître la dette des entreprises publiques qui le financent Accessibilité du CDG au personnel de la plateforme aéroportuaire			1	1					Favorable au CDG mais déplore la coexistence de trois projets semblables - ne pas accroître la dette des entreprises
5	DELATTRE Laeticia – utilisatrice de la ligne R ER B est très défavorable à ce projet car il va venir dégrader les conditions de transport déjà délicates sur le RER B. Ce projet est une perte d'argent d'avance avec ses travaux exorbitant.			1						Travaux trop onéreux - RER B
6	Bernard PIOT - Nous voyons notre Ville s 'opposer avec un NON; les arguments, souvent farfelus et tendancieux nous éloignent de l' avenir et du progrès .et d'ajouter de ma part : « celui qui ne fait rien se trompe ! «Nous pensons que la réalisation de cette voie ferrée EXPRESS Paris - AEROPORT C D G demandée par des professionnels, de l' amont et de l' aval, pour garantir une hausse du trafic 3% / an , la sécurité des touristes , l'accueil des voyageurs , la vitesse et la capacité de ce transport vers Paris PROFITERA pour la grandeur de la France, nous expose fermement à un OUI FAVORABLE. Nous pensons qu'une étude et une réalisation AUTOMATIQUE DE CE TRANSPORT DOIT ÊTRE CONCEVABLE POUR 2024(on en a peut débattu !) 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 CONSI DERATION , C'est un projet où nous ne sommes pas demandeur , 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. MERCI DE NOUS ENTENDRE	1						1		Préservation des terres agricole - apporter la plus grande attention aux indemnités

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1 Aménagement	2 Report modal	3 RER B, 17, K, TER	4 Montage juridique et financier	5 Tarif	6 Environnement	7 Enquête publique	8 Questions diverses	
7	Délibération CM de Mitry-Mory traité observation traitée avec les observations reçues sur le registre dématérialisé									
8	<u>GAUTHERON</u> - Trajet totalement incongru. La ligne Paris CDG existe déjà elle sera doublée par la prolongement de la ligne 17 dans le cadre du Grand Paris, Une troisième ligne est elle vraiment nécessaire pour 20000 hypothétiques voyageurs au regard de 900000 usagers du quotidien, Coûts trop élevés, endettement de la SNCF, création d'une taxe pour combler les déficits, intérêts général contre intérêts privés, investir dans le RER B			1	1					RER B - Coût - nuisances
9	<u>LANGLAIS Frédéric</u> - Doublet avec la 17, coût trop élevé, procédure d'urgence injustifiée, impact dur le RER B, report du fret la nuit nuisances sonores, étude d'impact périmée, doutes sur les travaux envisagés, impact pendant les travaux sur le voisinage et les circulations Avis défavorable,			1	1			1		RER B - Coût - nuisances
REGISTRE LE MESNIL-AMELOT										
	Sans observation									
REGISTRE PREFECTURE DE LA REGION D'ILE DE FRANCE- PREFECTURE DE PARIS										
1	<u>M. Picciotto</u> L'amélioration de la desserte aéroportuaire s'avère impérative mais la solution retenue relève de l'aberration. - 1. aucun bilan : revoir le panorama des alternatives disponibles - 2. le tracé sur l'Est aurait pu reprendre la ligne Bondy – Aulnay - 3. faire aboutir le CDG Express en gare du Nord			1						Etudier des alternatives
REGISTRE PREFECTURE DE SEINE SAINT DENIS - BOBIGNY										
	Sans observation									
REGISTRE SOUS PREFECTURE DU RAINCY										
	Sans observation									
REGISTRE SOUS PREFECTURE DE SAINT DENIS										
	Sans observation									
REGISTRE PREFECTURE DE SEINE ET MARNE - MELUN										
1	Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la commune de Villeparisis du 22/06/16 - Cette observation a été traitée dans les observations reçues sur le registre (Observation N°1) de cette commune									

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
2	Extrait des délibérations du Conseil Départemental de Seine et Marne du 24/09/2016 - Cette observation a été traitée dans les observations reçues sur le registre dématérialisé									
REGISTRE SOUS PREFECTURE DE MEAUX										
	Sans observation									
REGISTRE SOUS PREFECTURE DE TORCY										
	Sans observation									
COURRIERS RECUS AU SIEGE DE L'ENQUÊTE										
1	<u>Ville de Sevrans</u> courrier du 1er adjoint au maire de Sevrans demandant une réunion publique dans sa ville							1		Demande réunion publique
2	<u>Ville de Sevrans</u> - courrier du 1er adjoint de Sevrans demandant au président de la commission d'enquête de participer à une réunion d'information organisée par la mairie le 29 juin.								1	
3	<u>Ville de Drancy</u> lettre du maire de Drancy donnant l'avis favorable de la commune sur le projet sous réserve du renforcement des aménagements, maintenance et protections phoniques des voies dédiées et affectées au RER B, des protections phoniques rue Marconi et rue Turgot, des rames de RER B en réserve dans la gare de triage de Drancy pour limiter les retards de trafic, une modification du système de freinage des trains de marchandises en zone triage en utilisant le matériel ELPA que SNCF connaît.			1				1		protection bruits rues Marconie et TURGOT, rames RER B en réserve, et modification des freins trains marchandises en manœuvre.
4	<u>Marcel Marette</u> Quelles sont les garanties, en terme de statut de la ligne, afin que l'exploitation soit assurée sans discontinuité en cas de conflit social? La ligne peut-elle fonctionner en automatique? Cette ligne internationale ne pourrait-elle relever d'une société par actions avec la participation de compagnies étrangères utilisant CDG, les redevances et taxes payées pourraient être transférées sous forme d'actions de la nouvelle SA avec le pouvoir de gouvernance qui en découlerait.				1				1	Garantie d'un fonctionnement sans risque de grève? Ligne automatique? Société par actions avec participation des compagnies aériennes?
5	<u>Ville de Saint Denis</u> - Voir Registre électronique – observation 226	1		1	1	1			1	
6	<u>Didier Mignot, conseiller régional Ile de France</u> - Courrier demandant une réunion publique en Seine Saint Denis								1	Demande réunion publique en Seine Saint Denis

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
7	<u>Maître Claudine Coutadeur, avocat de Mme Piot</u> Réitère les observations formulées lors de la précédente enquête: Exploitant d'une cinquantaine d'hectares sur Mitry Mory que le CDG Express va impacter d'une dizaine d'hectares, déjà impactés par A 104, TGV, RER, ligne haute tension et gazoduc. Problèmes posés: étude d'impact succincte ne permettant pas d'obtenir les renseignements localisables, réseau de drainage, accessibilité aux parcelles, prolifération des lapins. Joint une copie d'une lettre de la Chambre d'agriculture de 2007.							1	1	Réseau de drainage, accessibilité aux parcelles et prolifération de lapins – Etude d'impact trop succincte
8	<u>Commune de Compans</u> Motion adoptée par le conseil municipal : Avis défavorable pour les raisons suivantes (impact négatif sur réseaux existants, montage financier défaillant, manque de concertation, insuffisance environnementale du fait du non respect des obligations liées aux enquêtes environnementales, utilisation de la procédure d'urgence) La Ville exige : nouvelle étude d'impact, amélioration RER B, affectation exclusive du Technicentre de Mitry Mory au RER B, rétablissement des chemins ruraux, isolation phonique et suivi phase travaux	1		1	1		1			Montage financier, procédure d'urgence, étude d'impact, concertation, nuisances sonores, impact réseaux existants
9	<u>Ville d'Aulnay sous Bois - Voir Registre électronique - observation 469</u>									-
10	<u>Ville de Juilly - Délibération du conseil municipal adoptée à l'unanimité émettant un avis défavorable au projet CDG Express et demandant la priorisation de la réalisation de la ligne 17</u>									-
11	<u>Monsieur Dujardin, Paris 18 - Se demande comment le CDG Express va rejoindre le pont de la porte de la Chapelle, sous CAP 18 du coté de la rue de l'Evangile ?</u>	1								-
12	<u>Philippe Sueur, président du Comité d'expansion économique du Val d'oise</u> - Soutient le projet qui favorise le développement économique du département. Il espère que les délais seront tenus									Pour le projet, espère la tenue des délais.
13	<u>Michel Jonquieres, président du Mouvement des entreprises du Val d'Oise</u> Soutient le projet qui est complémentaire de la ligne 17			1						Soutient le projet
14	<u>Olivier Estève, président de la Foncière Europe Logistique (propriétaire d'un ensemble immobilier sur site CAP 18)</u> - N'a pas été consulté pour le projet. Donne une liste de tous les locataires. La réalisation de la tranchée couverte peut amener des problèmes d'affaissement de terrain, de vibrations, de nuisances sonores, et de très gros problèmes d'exploitation avec des préjudices commerciaux. Demande la rédaction d'un cahier des charges précis pour la remise en état du site (gestion des déblais pollués) et ceci en accord avec la ville de Paris qui deviendra propriétaire du site en 2051. Souhaite avant la DUP une concertation Etat, ville de Paris, entreprises, FEL, locataires avec poursuite de la concertation pendant la phase chantier.	1						1	1	Risques pendant les travaux, d'accès, préjudices commerciaux, demande concertation avant signature de la DUP et pendant les travaux –

N° d'Observation	OBSERVATIONS	THEMES								Mots clefs
		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Aménagement	Report modal	RER B, 17, K, TER	Montage juridique et financier	Tarif	Environnement	Enquête publique	Questions diverses	
15	<u>Valérie Péresse, présidente du Conseil Régional d'Ile de France</u> Investissement indispensable pour la région et pour le pays. La région partage l'avis du conseil du STIF (1er juin 2016): il faut aussi améliorer les lignes B, K, H, E, et P du réseau francilien et prendre les mesures conservatoires nécessaires. Vigilance sur la correspondance à la gare de l'Est avec les autres réseaux. Projet qui ne doit pas avoir d'effets sur les financements publics alloués aux transports franciliens	1		1	1					Pour le projet mais pas au détriment des autres transports franciliens. Pas d'argent public
16	<u>Jean Yves Le Gall</u> Avis défavorable : impact négatif sur réseau existant, nuisances accrues du fait du passage aérien de la Porte de la Chapelle, projet ne respectant pas les projets urbains de la Ville de Paris, choix non pertinent de la gare de l'Est	1		1			1			Impacts sur réseau existant – nuisances accrues
17	<u>Jean Louis Girodot pour CESER Ile de France</u> Soutien le projet et prend acte du tracé, déplore l'absence d'un enregistrement des bagages à la gare de l'Est.									
18	<u>Patrick Braouzec pour E.P.T. Plaine commune</u> Soutien au projet Métro du Grand Paris, soulève de nombreuses questions (points noirs Bruits, compatibilité des chantiers S.G.P. Et C.D.G. Express, demande qu'il n'y ait pas de perturbations du RER B, propose la liaison en métro automatique entre Paris et Pleyel pour rejoindre la ligne 17, montant des fonds publics nécessaires à l'investissement et au fonctionnement			1	1	1	1			Etanchéité RER B et CDG Express, liaison automatique Paris Pleyel, montage financier à préciser

TOTAL OCCURRENCES	148	38	804	615	303	553	64	141
-------------------	-----	----	-----	-----	-----	-----	----	-----