

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

ENQUETE du 8 juin au 12 juillet 2016

Nomination par le Tribunal Administratif de Paris le 26 avril 2016

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

Partie N°1

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Partie N°2

ANALYSE DES OBSERVATIONS

Partie N°3

AVIS ET CONCLUSIONS

Commission d'enquête

Claude RICHER - Président
Sylvie DENIS DINTILHAC - Membre

Alain CHARLIAC - Membre
Jean-Pierre ZEGANADIN – Suppléant

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	5
1.1. Contexte général	5
1.2. Le projet	6
2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	7
3. LE DOSSIER D'ENQUETE.....	8
4. L'ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	9
Analyse des observations sur les divers thèmes	10
5. L'APPRECIATION DU PROJET	15
5.1. Le CDG Express est-il d'intérêt général ?	15
5.2. Le recours à l'expropriation est-il nécessaire ?	15
5.3. Quelle est l'atteinte à la propriété privée?	16
5.4. Y a-t-il un impact sur l'environnement ?	16
5.5. Quelle est l'évaluation économique et sociale du projet ?	17
6. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	21

1. PREAMBULE

1.1. Contexte général

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

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

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

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

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

La présente enquête publique a donc pour objet de :

- Présenter au public les modifications substantielles apportées au projet ;
- Recueillir les observations, propositions et contre propositions sur ces modifications ;
- Apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte du projet ;
- Se prononcer sur l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées.

1.2. Le projet

Le CDG Express est un train rapide, sans arrêt, permettant de relier la gare de l'Est à l'aéroport Paris Charles de Gaulle en 20 minutes. Il est prévu une navette tous les quarts d'heure, tous les jours de 5 heures à 24 heures. A l'exception d'un ouvrage souterrain de 700 mètres à la sortie de Paris et de 8 km de voies nouvelles pour le raccordement à l'aéroport, le tracé utilise un faisceau de voies existantes.

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

- Offrir une desserte fiable, un service adapté et spécialement dédié aux besoins des passagers aériens.
- Participer à la compétitivité économique de Paris et de sa région par l'amélioration de la desserte de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.
- Conforter le RER B dans sa vocation de transport collectif urbain en réduisant sa saturation. La séparation des flux rendra de l'espace, tant au niveau des quais que des trains, aux usagers quotidiens du RER B.
- Œuvrer pour le développement durable en limitant les nuisances environnementales routières.
- Faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport. En s'insérant dans le système de transport francilien.



2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

- L'enquête a duré 35 jours consécutifs.
- Les membres de la commission ont été désignés le 16 avril 2016 par Madame le Président du tribunal administratif de Paris.
- Les modalités de cette enquête ont été définies par l'arrêté inter préfectoral des préfets de la région Ile de France, préfet de Paris, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne publié le 10 mai 2016.
- Les termes de l'arrêté ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Les membres de la commission d'enquête ont étudié le dossier et visité le site.
- Les publicités par voie d'affichage ont eu lieu dans les communes de Paris (10^{ème} et 18^{ème} arrondissements), Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint-Denis, Sevran, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis et Villepinte et dans les services des préfectures de Paris, Seine-Saint-Denis (Bobigny et sous-préfectures du Raincy et de Saint-Denis) et de Seine-et-Marne (Melun et sous-préfectures de Meaux et de Marne-la-Vallée-Torcy).
- Des brochures d'information ont été mises à la disposition du public et le dossier d'enquête était consultable sur le site Internet dédié à l'enquête à l'adresse : www.enquetepubliquecdgexpress.fr.
- Les publications dans les journaux ont été faites dans 8 journaux dont 2 à diffusion nationale : Le Parisien 75, 77 et 93, Les Echos, Libération, Aujourd'hui en France, La Croix, La Marne, 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de celle-ci.
- Il a été tenu 18 permanences dans les mairies de Paris (10^{ème} et 18^{ème} arrondissements), Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint-Denis, Sevran, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis et Villepinte, des dossiers et registres ont été mis à la disposition du public dans ces mairies.
- Des dossiers et des registres, ont aussi été mis à la disposition du public dans les Préfectures et sous préfectures de Seine Saint Denis et de Seine et Marne ainsi qu'à la préfecture de Paris.
- La commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.



3. LE DOSSIER D'ENQUETE

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

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

La commission d'enquête constate ce manque d'information actuel et prend note de l'engagement du maître d'ouvrage de fournir, lors de l'enquête publique liée à la demande d'autorisation environnementale unique, un dossier complet au regard de l'article R414-19 du Code de l'environnement.

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

La commission d'enquête aurait souhaité des précisions quant aux principes et obligations qui conduiront la rédaction des conventions futures. La répartition des charges et obligations à venir concerne « les opérations de surveillance, d'entretien, de réparation ».

En ce qui concerne l'étude d'impact fournie dans le dossier soumis à enquête publique, la commission d'enquête constate son ancienneté et prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à produire une nouvelle étude d'impact environnementale lors de la demande d'autorisation environnementale unique.



4. L'ANALYSE DES OBSERVATIONS

- L'objectif principal du projet comme indiqué précédemment est : de présenter au public les modifications substantielles apportées à celui de 2007 en lui donnant des éléments d'information utiles à son appréciation exacte ; de recueillir ses observations, propositions et contre propositions sur ces modifications ;
- La commission d'enquête a reçu un nombre important d'observations et de courriers. Les registres papier contenaient 318 observations, le registre électronique 705 observations. Le président de la commission a reçu 18 courriers adressés à la préfecture de Région Ile de France, ainsi que 7 courriers hors délai qui n'ont pas été pris en compte par la commission d'enquête.

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

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

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

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

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

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

Ces dispositifs ont généré un nombre important d'observations.

La commission d'enquête a pris note des avis défavorables ainsi émis. Outre leur nombre, elle s'est attachée à prendre en considération les raisons de fond, les arguments, les motivations de cette opposition constatée. Elle a examiné toutes les observations, considérant que l'utilité publique d'un projet s'apprécie dans son ensemble.

Lors du dépouillement des observations et des courriers reçus, la commission a classé les remarques formulées sous 8 thèmes, avec dans certains cas des sous thèmes.

Ces thèmes sont :

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

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

Analyse des observations sur les divers thèmes

Les analyses des observations sur les divers thèmes sont les suivantes :

Thème 1

A – Gare de l'Est

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

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

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

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

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

C – Trajet du CDG Express, matériel roulant

Plusieurs propositions de trajet modifié ou complètement différent par rapport à celui du projet figurent dans les observations.

D – Fonctionnement

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

E – Chantier

Plusieurs observations soulèvent les perturbations que le chantier va entraîner sur CAP 18 ainsi que les problèmes qui risquent d'être créés par les installations de chantier.

THEME 2 : Report modal

Peu d'observations sur ce sujet, certains sont sceptiques sur un report important.

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

Les observations sont très nombreuses : le CDG Express va prendre les crédits prévus pour l'amélioration du RER B. Il va prendre aussi ceux prévus pour la ligne 17. Un gain de 10 minutes vaut-il la peine ?

THEME 4 : Montage juridique et financier

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

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

A – Montage juridique

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

Il est signalé que selon l'article 38 de la Constitution, « ... les ordonnances deviennent caduques si le projet de loi de ratification n'est pas déposé devant le Parlement avant la date fixée par la loi d'habilitation... » et que par ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016, le Gouvernement a défini les modalités juridiques de réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de

Gaulle.

A-2- Montage juridique relatif aux infrastructures

Les observations font état du fait que le montage juridique relatif aux infrastructures du CDG Express découle de l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 : une société « détenue majoritairement par SNCF Réseau et ADP » est créée et un contrat de concession lui est attribué, et que la Notice explicative, pièce C1 du dossier soumis à enquête, développe de manière succincte ces données.

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

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

B – Montage financier

B-1- Coût du projet

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

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

Le coût est un argument mis à la disposition du public par le site internet « stopcdgexpress.org » et souvent repris.

B-2- Financement du projet

La grande majorité des observations affectées à l'occurrence « Montage juridique et financier » abordent le montage financier. Celui-ci apparaît « opaque », « le financement proposé n'est pas clair ».

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

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

B-3- Rentabilité du projet

La rentabilité du projet est aussi mise en cause dans les observations. Celle-ci peut être appréhendée à un double niveau :

- La rentabilité financière, rentabilité intrinsèque du projet pour les acteurs économiques impliqués dans le projet.
- La rentabilité socio-économique, rentabilité appréciée en termes monétaires des différents avantages et inconvénients du projet pour les membres de la collectivité.

THEME 5 : Tarif

De nombreuses observations traitent du tarif de la liaison ferroviaire CDG Express. Il s'agit d'un argument repris tant sur le coupon mis à la disposition du public par la commune de Mitry-Mory que par le site internet « StopCDGexpress.org ».

Le prix du billet apparaît prohibitif, dissuasif au regard du prix des autres moyens de transport disponibles jusque Paris depuis l'aéroport, discriminatoire.

Par ailleurs, beaucoup de personnes s'interrogent sur la possibilité d'une grille tarifaire, dégressive en fonction du nombre de billets achetés, d'une formule d'abonnement, d'une possible combinaison avec le Pass-navigo, d'un tarif préférentiel pour les salariés de la plateforme aéroportuaire.

THEME 6 : Environnement

De nombreuses observations font état de l'ignorance dans le dossier de la zone Natura 2000 du parc de la Poudrerie.

L'une d'elle signale que l'étude d'impact fait état page 254 d'un niveau sonore en bordure de chaussée de 95 dB(A), ce qui ne semble pas admissible.

THEME 7 : Enquête publique

Ce thème « enquête publique » regroupe toutes les observations qui ont trait tant à l'organisation de l'enquête qu'au dossier soumis à consultation du public.

A – Organisation, déroulement

Peu d'observations ont été formulées quant au déroulement de l'enquête. Toutefois, deux points semblent récurrents : la demande d'une réunion publique dans le département de Seine Saint-Denis et, de la part des collectivités territoriales, le regret d'un manque de concertation et d'information.

B – Actualisation du dossier soumis à consultation du public

Les observations relatives au dossier soumis à enquête publique portent, principalement, sur deux points : l'actualisation et la complétude du dossier. Celles-ci trouvent leur fondement dans des changements de circonstances de fait et de droit, c'est-à-dire de réglementation applicable.

Les éléments mis en avant dans les observations sont principalement : l'étude d'impact de 2007 qui n'a pas été réactualisée, les divers documents d'urbanisme, la non prise en compte du site Natura 2000 et le rétablissement des voies interrompues.

THEME 8 : Questions diverses

Dans les observations ce thème est abordé sous plusieurs aspects dont les acquisitions foncières et expropriations susceptibles d'être réalisées, d'une part, et le recours à la procédure d'extrême urgence, d'autre part.

A – Emprises nécessaires à la réalisation du projet

Dans le dossier d'enquête (pièce A p.31), il est précisé que des acquisitions foncières et expropriations seront susceptibles d'être réalisées pour la tranchée couverte sous la zone d'activité de CAP18, pour la ligne nouvelle et pour les sous-stations d'alimentation électrique à Drancy et à Mitry-Mory.

Plusieurs observations de locataires de CAP 18 demandent s'ils risquent une expropriation et quelle seront les perturbations qu'ils vont subir lors des travaux pour les accès aux bâtiments et aux parkings.

Pour le secteur de Mitry-Mory les propriétaires des parcelles expropriables, pour assurer le dernier tronçon de liaison, posent des questions de superficie et soulèvent le problème des indemnisations pour leurs terres agricoles.

B - Le recours à la procédure d'extrême urgence

Le recours à cette procédure est contesté dans de nombreuses observations. En effet, cet argument est évoqué sur le site internet « StopCDGexpress.org » et il a été repris de manière quasi-systématique. Il faut aussi noter que la commune de Mitry-Mory, principalement concernée, se préoccupe de ce mode d'acquisition.

C – Fret

Les voies ferrées existantes qui seraient empruntées par le CDG Express sont utilisées aujourd'hui par différentes circulations : des trains de passagers mais aussi des trains de FRET qui entrent ou sortent de l'Île de France depuis et vers les territoires situés à son nord-est. Pour un petit nombre, ils empruntent les viaducs de la Porte de la Chapelle pour desservir le Port de Gennevilliers ou les docks de St Ouen, depuis le faisceau ferroviaire de Paris Est. Des observations soulèvent le risque de perturbations à ces trafics qui pourrait être généré par le CDG Express.

D - Emprise travaux

Les principales questions posées portent sur :

- Quels sont les endroits prévus pour les emprises ?
- Quelles sont les précautions imposées aux entreprises pour limiter au maximum les nuisances : bruits, poussières, circulation des camions ?
- Que deviendront les déblais provenant des excavations, déblais propres et déblais pollués ?

E - Demande du maire de Drancy

Prévoir le stockage de réserves de rames du RER B dans la gare de triage de Drancy pour remédier à toutes défaillances sur le RER B et sur le CDG Express.



5. L'APPRECIATION DU PROJET

Pour apprécier l'utilité publique d'un projet, il convient de vérifier, selon la théorie dite « du bilan », successivement que :

- 1 – Le CDG Express est-il d'intérêt général ?
- 2 – Le recours à l'expropriation est-il nécessaire ?
- 3 – Les avantages de l'opération l'emportent-ils sur les inconvénients en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés dont :
 - Les atteintes à la propriété privée.
 - Le coût financier.
 - La mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement.
 - L'évaluation économique et sociale du projet.

La commission examine l'ensemble de ces points.

5.1. Le CDG Express est-il d'intérêt général ?

La commission constate, à travers les observations qu'il y a polémique sur le sujet. Celles-ci, pour beaucoup, proviennent du fait que cette liaison ferroviaire utilise des voies servant déjà au trafic de trains franciliens et pour d'autres des problèmes que rencontre régulièrement le RER B.

L'intérêt général du projet de liaison ferroviaire entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris Charles de Gaulle n'est pas douteux : il s'agit d'une opération d'infrastructure ferroviaire structurante, répondant à une multiplicité de besoins de mobilité et elle contribue à la création d'un ensemble cohérent et complémentaire de moyens de transport.

D'autre part, ce projet répond à un programme fonctionnel précis : une période de circulation de 5h à minuit environ, 365 jours par an, une fréquence de la desserte : un départ toutes les 15 minutes dans chaque gare, un temps de parcours : 20 minutes maximum.

La commission note que ce projet CDG Express permettra d'assurer un transport plus rapide, plus fiable des passagers, ainsi que des gains en termes de sécurité et de réduction de la pollution.

5.2. Le recours à l'expropriation est-il nécessaire ?

Le recours à l'expropriation est nécessaire pour permettre la sortie de Paris et pour assurer le raccordement depuis Mitry-Mory jusqu'à l'aéroport.

Pour CAP18, le périmètre des acquisitions foncières est déterminé par les emplacements réservés inscrits au PLU de Paris. Seule une partie du bâtiment 5 est

concernée, à l'exclusion de tout autre bâtiment.

Pour les terres agricoles, le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, fait état d'acquisitions à hauteur de 33ha (soit une augmentation de plus de 30% par rapport à la surface mentionnée par l'Autorité environnementale) et d'une emprise temporaire supplémentaire de 18ha. Une surface totale de 41ha est ainsi concernée.

La commission note ces précisions mais regrette une localisation peu précise et le développement succinct des activités agricoles présentes.

5.3. Quelle est l'atteinte à la propriété privée?

L'atteinte à la propriété privée est assez limitée dans sa surface : pour la tranchée couverte au niveau de CAP 18, dans le futur parc Chapelle Charbon ainsi que pour le raccordement avec l'aéroport mais il faut cependant noter l'adoption de la procédure d'extrême urgence.

Le maître d'ouvrage ne présente, dans le dossier ou dans son mémoire en réponse, aucune justification à l'appui du recours éventuel à cette procédure et se contente de reprendre les éléments qui figurent dans le dossier d'enquête.

Aucune des conditions d'engagement de la procédure d'extrême urgence, rappelées par le Conseil Constitutionnel (DC 89-256 du 25 juillet 1989) (prise de possession de terrains non bâtis, réalisation d'ouvrages publics d'intérêt national, existence de difficultés bien localisées susceptibles de retarder les travaux et l'engagement de la procédure normale) n'est mentionnée.

L'ensemble des acquisitions foncières visées ci-dessus peut être concerné par cette procédure et la rapidité de celle-ci peut générer des préjudices spécifiques, d'autant plus marqués que ces emprises font partie intégrante d'activités économiques.

La commission recommande, ainsi, de privilégier la procédure de cession amiable et l'amorce, sans délai, de discussions tripartites en ce qui concerne la zone CAP18.

5.4. Y a-t-il un impact sur l'environnement ?

Il y a un impact sur l'environnement :

- Impact visuel au niveau de Chapelle Charbon et de la porte de la Chapelle lié au passage de trains.
- Impact sonore au niveau de la porte de la Chapelle lié à l'augmentation du nombre de trains qui vont circuler sur les ponts bien que des travaux importants de limitation des émissions sonores soient prévus.

La commission estime que les aménagements présentés dans le dossier pourront permettre de limiter les impacts visuels et sonores du projet.

5.5. Quelle est l'évaluation économique et sociale du projet ?

o Le montage juridique

Le montage juridique relatif aux infrastructures

La commission d'enquête souhaitait obtenir des éléments lui permettant de clarifier ou « décomplexifier » le montage juridique tel que présenté dans le dossier soumis à enquête publique.

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

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

Le montage juridique relatif à l'exploitation du service de transport

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

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

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

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

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

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

○ **Le montage financier**

Le coût

Le projet tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique porte tant sur les infrastructures (réalisation, financement, gestion) que sur l'exploitation. Le coût global du projet est, selon l'appréciation sommaire des dépenses incluse dans le dossier d'enquête publique, de

- 1 410 millions d'euros en investissement d'infrastructure
- 284,3 millions d'euros en investissement pour l'exploitation

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

La commission d'enquête considère qu'il est, pour elle, difficile d'apprécier le bien fondé des dépenses.

Le financement du projet

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

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

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

La rentabilité du projet

En ce qui concerne la rentabilité financière du projet, la commission d'enquête note que l'hypothèse retenue est de 8%.

En ce qui concerne la rentabilité socio-économique, le maître d'ouvrage met en exergue l'avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement et une Valeur Actualisée Nette socio-économique positive, même après prise en compte d'hypothèses quant à la concurrence avec le RER B et la ligne 17 Nord.

Une analyse plus fine des incidences du CDG Express sur le réseau existant montre qu'il s'agit d'une réelle préoccupation tant des usagers que de différentes instances :

- Le Commissariat Général à l'Investissement note que *« la contre-expertise a mis en évidence la nécessité, avec ou sans CDG Express, d'une*

amélioration aussi rapide que possible du RER B ,qui serait très utile aux voyageurs quotidiens mais aussi à ceux des passagers aériens qui lui resteront fidèles, soit en raison du temps gagné, soit pour son prix moindre en utilisant leur Pass-navigo »

- L'ARAFER précise, dans son Avis du 2 février 2016, « *A l'exception des voies dédiées entre Mitry-Mory et la gare de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le projet prévoit d'assurer la liaison en utilisant, sur la section existante, deux voies partagées avec d'autres services ferroviaires (TER Paris-Laon, ligne K Paris-Crépy en Valois du Transilien et circulations Fret) dans une zone particulièrement dense en trafic. Selon le document de présentation générale du projet fourni par le Gouvernement, les infrastructures qui seront partagées avec les services de transport de voyageurs et de fret existants doivent permettre l'insertion de quatre trains par heure pour la liaison Paris Charles de Gaulle Express. Cependant, les études d'exploitation sont encore en cours. ..Dans la mesure où la visibilité sur la disponibilité des sillons s'avère structurante pour la réussite de ce projet, et alors qu'il n'est pas possible de garantir la réservation de capacités en dehors d'un accord-cadre, l'Autorité souligne l'importance de clarifier préalablement ces questions. Elle rappelle qu'à la demande des parties, elle pourra émettre un avis sur un projet d'accord-cadre en application de l'article L. 2133-3 du code des transports. »*

- La Cour des Comptes, quant à elle, précise, dans son Rapport annuel 2016, que « *si des progrès sensibles ont été accomplis depuis 2010 dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires d'Île-de-France, la situation, en 2015, laisse persister des insuffisances d'autant plus préoccupantes que les perspectives d'amélioration demeurent aléatoires ».*

- « **En matière de ponctualité**, aucune des deux lignes n'a atteint depuis 2010 l'objectif contractuel de 94 % de voyageurs arrivés avec moins de cinq minutes de retard à destination, le RER A oscillant entre 81,4 % et 85,6 %, et le RER B passant de 80,1 % en 2010 à 88 % en 2014. Dans la pratique, pour un usager fréquentant quotidiennement une de ces deux lignes aux heures de pointe, il ne se passe guère de semaine sans qu'il n'ait à subir un retard ou une suppression de train... »

- **En matière de maintenance de matériel**, « *Le désintérêt ainsi manifesté à l'égard de l'entretien du réseau francilien explique le retard considérable qui a été accumulé. Ce n'est qu'à partir de 2011 que les dépenses consacrées à l'investissement et à la maintenance de ce réseau ont commencé à augmenter de façon significative, passant de 538 M€ en 2010 à 810 M€ en 2014. Si une poursuite de l'augmentation est attendue dans les années à venir, il est malheureusement établi qu'on ne peut pas rattraper en quelques années les carences accumulées pendant plus de trois décennies »*

- « *La maintenance du réseau Transilien est, en outre, rendue plus*

difficile du fait que la plupart des voies qu'il emprunte supportent également un trafic national de voyageurs (TGV, Inter cités) et de fret. »

Ainsi, au regard de tous ces éléments et compte tenu du nombre important de voyageurs quotidiens transportés par les lignes existantes, la commission d'enquête estime qu'il est nécessaire de consolider la rentabilité socio-économique en garantissant une étanchéité de fonctionnement entre les lignes existantes et le CDG Express et en s'engageant à ce que les circulations du CDG Express ne génèrent aucune perturbation, quelque soient les circonstances, sur les lignes existantes.

Suite à cette analyse la commission d'enquête émet les recommandations suivantes :

➤ **Recommandation N° 1 :**

Pendant la phase travaux la commission d'enquête demande :

- 1 – Qu'il y ait un responsable, sur chacun des chantiers, auquel pourra s'adresser le public pour tout problème qui pourrait se présenter quelle que soit l'entreprise impliquée.
- 2 - Une gestion environnementale exemplaire, la société en charge de l'infrastructure doit l'imposer à ses cocontractants par un cahier des charges strict.
- 3 – Que le pétitionnaire s'engage à vérifier continuellement les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les nuisances qui pourraient être occasionnées.

➤ **Recommandation N° 2 :**

Pour conforter l'acceptabilité du projet :

La commission d'enquête note les propositions du maître d'ouvrage, dialogue et information des élus et de la population, et demande leur concrétisation pour assurer une information continue et de qualité sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne.

➤ **Recommandation N° 3 :**

Pour favoriser les interconnexions :

Pour la commission d'enquête la liaison piétonne souterraine est indispensable entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta pour assurer l'efficacité de la liaison CDG Express avec les diverses connexions possibles des transports franciliens et des TGV. L'installation d'un tapis roulant est inéluctable pour la mise en service du CDG Express et ceci quel qu'en soit le financeur consortium ou STIF.



6. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

En conséquence, **la commission d 'enquête, à l'unanimité de ces membres donne un AVIS FAVORABLE** à la « déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de liaison ferroviaire directe entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris Charles de Gaulle » sous les 2 réserves suivantes :

(Sachant que si les réserves ne sont pas levées par le maître d'ouvrage l'avis de la commission d'enquête est réputée défavorable).

Réserve N° 1 :

Etablir un plan de financement avec répartition chiffrée selon les modalités prévues (acteurs, nature et montants).

Réserve N° 2 :

Etablir une grille de circulation confirmant l'absence d'impact sur le fonctionnement des lignes existantes, RER B et lignes K et H du Transilien.



Paris le 29 septembre 2016

Sylvie Denis Dintilhac

Claude RICHER

Alain Charliac

