

Enquête publique sur le projet CDG Express

Réunion publique au Radisson Blu Hôtel, Mesnil-Amelot

Le lundi 20 juin 2016

>Durée de la réunion : 3h10
>Nombre de participants : 78
>Nombre de questions-interventions : 19 interventions orales et 6 avis écrits
>Documentation disponible : plaquette et exposition

Déroulement de la réunion

1. Introduction

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

2. Présentation du projet

- Mot d'introduction de **François POUPARD, Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer** du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, pour rappeler les enjeux du projet, ses caractéristiques principales et le partenariat qui s'est noué autour du projet
- Interventions de **Jean FAUSSURIER, Directeur régional Île-de-France** au sein de **SNCF Réseau** et **Franck GOLDNADEL, Directeur Général Adjoint, directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle** du **Groupe ADP**
- Présentation de l'offre de service par **Alexandra LOCQUET, Directrice** du projet CDG Express chez Groupe ADP, du tracé par **Laurent VANELLE, Directeur** du projet CDG Express pour SNCF Réseau, et des modifications apportées au projet par **Thierry DU CREST, Directeur** du projet CDG Express au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

3. Temps d'échanges avec le public

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

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

Gilles-Laurent RAYSSAC remercie les participants de leur présence à la deuxième réunion publique organisée dans le cadre de l'enquête publique. Il présente le déroulé de la soirée : un temps de présentation du projet et un temps d'échanges.

Mot d'introduction par Claude Richer, Président de la Commission d'enquête

Claude RICHER salue l'ensemble des participants et présente les autres membres de la commission d'enquête, Sylvie Denis-DINTILHAC et Alain CHARLIAC, membres de la commission d'enquête, et Jean-Pierre ZEGANADIN, membre suppléant présent dans la salle. Il présente ensuite les intervenants de la maîtrise d'ouvrage François POUPARD et Thierry DU CREST, de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, et des partenaires Jean FAUSSURIER et Laurent VANELLE de SNCF Réseau, Franck GOLDNADEL et Alexandra LOCQUET du Groupe ADP. Il rappelle que deux réunions publiques sont organisées dans le cadre de l'enquête publique, l'une dans le 10^{ème} arrondissement le 16 juin 2016 et la seconde au Mesnil-Amelot ce jour [20 juin 2016]. Il évoque ensuite le rôle de la commission d'enquête qui est de veiller au bon déroulement de l'enquête publique, recueillir l'avis de tous et rédiger à l'issue de l'enquête deux documents : un rapport et ses conclusions motivées. Ce rapport prendra ensuite en compte toutes les remarques des participants et les réponses du maître d'ouvrage.

2. Présentation du projet

Les mots d'introduction

François POUPARD présente le projet que le gouvernement a souhaité relancer. Il rappelle les principales caractéristiques du projet : créer une liaison ferroviaire directe entre Paris, 2^{ème} métropole européenne et 1^{ère} destination touristique mondiale, et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, 2^{ème} d'Europe et 9^{ème} du monde, au service du dynamisme de l'agglomération parisienne. Et rappelle les objectifs : le développement de l'attractivité économique, tournée vers l'international, et touristique et le développement durable. L'aéroport connaît une croissance de trafic de 3% par an, depuis 1995, et les croissances à venir sont du même ordre. Il constate que les accès à l'aéroport, transports en commun et routes, sont de plus en plus saturés avec des temps de parcours supérieurs à 30 minutes allant jusqu'à 1h30. Il estime que la création de cette liaison directe propose une alternative à la voiture et donc un pas de plus vers le report modal de la route vers le rail. Les études confirment l'intérêt de la liaison avec 6 à 7 millions de voyageurs par an et une part modale, de la route vers CDG Express, qui passera de 56% actuellement à 40% en 2025. CDG Express est un service qui répond aux besoins des voyageurs aériens et des touristes. C'est un projet qui s'inscrit dans la complémentarité des autres projets de transports en commun en Île-de-France, notamment le Grand Paris Express et les travaux d'amélioration des lignes existantes, sous pilotage du STIF. Le contexte pour Paris, c'est aussi la perspective des Jeux Olympiques 2024 pour lesquels Paris est candidate. CDG Express est un atout pour cette candidature.

Monsieur POUPARD précise que le projet a été déclaré d'utilité publique en 2008 suite à une enquête publique qui s'est déroulée en 2007. Cependant, son montage n'a pas pu aboutir en raison de l'échec des

négociations avec un partenaire privé. Au moment de la relance, un partenariat avec SNCF Réseau et Groupe ADP a été conclu. C'est dans ce cadre partenarial que le projet est présenté.

Franck GOLDNADEL présente le rôle d'ADP et son engagement pour le projet. Il explique que le projet CDG Express est un atout majeur pour le développement de Paris et sa région. Il rappelle que la région est au centre d'une compétition internationale et précise que tout est mis en œuvre pour assurer le développement de l'aéroport. Le projet corrigera la principale faiblesse de l'aéroport : la liaison directe avec Paris, aujourd'hui inadaptée à la demande des voyageurs aériens. Le développement des aéroports franciliens profite à l'écosystème de la région parisienne. Les activités des aéroports pèsent pour 6% du PIB de l'Île-de-France. Cette dynamique est génératrice d'emplois puisque 1 millions de passagers supplémentaires génèrent 1 400 nouveaux emplois directs. Il ajoute que la croissance du trafic des voyageurs est principalement due à une croissance de passagers grâce à des avions mieux remplis et plus importants. Il estime que la réalisation du CDG Express est indispensable pour absorber la hausse de trafic dans les années à venir. Les atouts de l'aéroport sont ses capacités de piste et ses capacités aériennes tandis que sa principale difficulté est la liaison entre l'aéroport et Paris. Il affirme que l'objectif du projet, en complémentarité avec la ligne 17, est d'éviter la dégradation des conditions de déplacement des franciliens et d'améliorer les conditions d'accès à l'aéroport. Il rappelle enfin que c'est pour saisir cette opportunité qu'ADP s'est engagé pour le projet avec la création de la société de projet qui devra mener le projet à son terme.

Jean FAUSSURIER, directeur régional de SNCF Réseau, exprime sa conviction que la liaison directe est indispensable à l'attractivité de l'agglomération. Il explique que la première mission de SNCF Réseau est d'apporter l'expertise ferroviaire de l'entreprise à la conception puis à la réalisation du projet. La deuxième est de veiller à ce que l'exploitation de cette liaison reste durablement compatible avec l'exploitation des lignes existantes, en particulier le RER B. Jean FAUSSURIER estime que la performance de CDG Express ne sera permise que par la garantie de la performance du RER B. Il rappelle que, sous l'autorité de Laurent VANELLE, des dizaines de collaborateurs sont engagés dans les études de conception et d'exploitation. Les ouvrages à réaliser appelle un haut niveau de technicité ferroviaire donc SNCF Réseau doublera les effectifs l'année prochaine (environ 120 collaborateurs). Il souhaite rappeler l'engagement de SNCF Réseau à maintenir la sécurité et la performance du réseau existant. La politique de modernisation des infrastructures existantes ne sera pas ralentie au profit de CDG Express. Ainsi en 2018, l'investissement pour la maintenance sera de 800 millions d'euros en Île-de-France. Enfin, SNCF Réseau considère le projet CDG Express indispensable, c'est pourquoi l'entreprise s'est investie aux côtés de l'Etat et Groupe ADP pour sa réalisation.

Présentation du projet par Alexandra LOCQUET, Directrice du projet CDG Express chez Groupe ADP, Laurent VANELLE, Directeur du projet CDG Express pour SNCF Réseau, et Thierry DU CREST, Directeur du projet CDG Express au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer sur la base du **diaporama en annexe de ce présent compte-rendu.**

3. Temps d'échanges avec le public

Interventions du public

Franck SUREAU, habitant de Mitry-Mory et représentant du comité d'usager du RER B et la ligne K du Transilien, souhaite savoir comment la maîtrise d'ouvrage compte faire pour que la société de projet

assume les investissements très lourds de CDG Express alors qu'elle doit aussi mener des projets de modernisation en cours. Il demande s'il ne serait pas plus utile d'investir dans le plan de modernisation du RER comme par exemple le doublement du tunnel de Châtelet et d'intégrer dans ce cadre des rames directes ou semi directes du RER B pour se rendre à l'aéroport. Enfin, il questionne la maîtrise d'ouvrage sur plusieurs points : le financement du projet, les mesures de protection acoustique pendant les travaux et pendant l'exploitation, et les moyens prévus pour améliorer les lignes K et RER B, compte tenu de la croissance du nombre de passagers et de la mise en service du CDG Express.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur l'investissement de SNCF Réseau sur l'amélioration et la modernisation des lignes existantes**

Jean FAUSSURIER affirme que les engagements de SNCF Réseau sur la modernisation des infrastructures existantes ne seront pas pénalisés ni retardés par le projet CDG Express. Il précise l'investissement sur le RER B avec le projet RER B Nord+ pour 250 millions d'euros d'investissement. Pour le programme complet de renouvellement du réseau sur la partie nord du RER B, il est envisagé 150 millions d'euros d'investissement d'ici à 2020. Il poursuit en indiquant que SNCF Réseau travaille avec le STIF et la RATP en continu sur le programme de modernisation du RER B, en particulier avec des recherches d'investissements visant à améliorer la fluidité de circulation soit en situation normale soit en situation perturbée et sur une réflexion pour le déploiement d'un pilotage automatique. S'agissant du doublement du tunnel à Châtelet, il rappelle que ce projet coûte très cher et que le déploiement du Grand Paris Express devrait conduire à une nouvelle organisation des déplacements franciliens, sans nécessaire passage par le centre de Paris.

- **Sur le financement du projet**

François POUPARD précise que les financements des différents projets évoqués [*CDG Express, modernisation du RER B, Grand Paris Express, dédoublement du tunnel à Châtelet*] sont de nature différente. Le CDG Express s'autofinance, par la billettique et la taxe aéroportuaire éventuelle, à la différence des autres projets qui sont financés avec des crédits publics. Il précise que les montants investis dans la société de projet par SNCF Réseau seront récupérés par l'entreprise dès lors que le projet sera rentable. A l'inverse, les fonds que SNCF Réseau dédie à la modernisation des lignes existantes sont des fonds propres consommés par les travaux.

- **Sur les crédits d'impôt**

Thierry DU CREST confirme qu'il n'y aura pas de crédits d'impôt dans le projet. La taxe sera créée si son besoin est confirmé et directement applicable sur les billets d'avion. Il rappelle par ailleurs que, selon la loi de programmation budgétaire votée par le Parlement en 2014, toute création de taxe ou d'impôt sera compensée par la suppression d'une taxe ou d'un impôt d'un montant équivalent.

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

Laurent VANELLE précise qu'une étude acoustique a été produite en 2007 et sera actualisée pour des résultats courant 2017. Concernant la phase d'exploitation, actuellement 550 trains circulent chaque jour sur les voies à proximité du futur tracé. A la mise en service du CDG Express, environ 150 trains circuleront en plus. L'étude, menée en 2007, a montré que le contexte de bruit existant n'allait que très peu évoluer. Néanmoins, 15 millions d'euros supplémentaires seront investis pour la protection acoustique le long du tracé. Concernant les nuisances du chantier, la phase actuelle du projet ne permet pas au maître d'ouvrage de présenter des mesures précises puisqu'elles dépendent des méthodes constructives. Le maître

d'ouvrage s'engage à réduire au maximum les nuisances liées au chantier conformément à la réglementation.

Interventions du public

Philippe MISRAHI, habitant de Mitry-Mory, remet en cause l'utilité publique du projet puisque 12 000 à 20 000 voyageurs sont attendus par jour sur le CDG Express alors que 350 000 voyageurs empruntent quotidiennement le RER B, sur sa branche Nord. Il évoque également Orlyval qui, selon lui, est un échec économique obligeant la RATP à rembourser la dette privée générée. Il estime que la quantification du gain économique liée à une liaison ferroviaire n'a jamais été évaluée, que cela soit en France ou dans le monde. Il souhaite également savoir à partir de combien de voyageurs/jour une ligne devient rentable pour l'exploitant. Dans le contexte régional actuel, il s'étonne de l'investissement mis dans le CDG Express, ligne radiale en concurrence avec la ligne 17, alors que l'objectif est depuis quelques années de créer des transports en commun de rocade. Enfin, il doute qu'avec un billet à 24€ les voyageurs y voient un intérêt estimant qu'une famille préférera prendre un taxi tout comme les hommes d'affaires qui ne se rendent pas dans le quartier de la Gare de l'Est où peu de sièges sociaux d'entreprises sont implantés.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur la rentabilité économique du projet**

Thierry DU CREST rappelle que le dossier d'enquête publique présenté aujourd'hui a été précédé de nombreuses études socio-économiques. Elles ont été présentées aux experts du Commissariat Général à l'Investissement qui a conclu à un avis favorable sans réserve sur la rentabilité du projet. Les études socio-économiques ont montré la rentabilité économique du projet. Concrètement, il n'y aura pas de garantie apportée à l'exploitant sur la rentabilité du projet. Cependant le trafic envisagé de 6 millions de voyageurs par an suffit à lui-seul à couvrir les coûts de l'exploitation et permettra de rembourser l'infrastructure. Enfin c'est la billettique, et donc les voyageurs aériens qui rembourseront le projet, avec la possibilité en complément d'une taxe aéroportuaire payée par les voyageurs aériens et non les Franciliens.

François POUPARD précise que c'est la société de projet qui prendra le risque de construction et d'investissement, puis l'exploitant qui prendra le risque de l'exploitation. Il confirme que la puissance publique ne porte pas ce risque.

- **Sur le terminus à la Gare de l'Est**

François POUPARD indique que CDG Express est prévu concomitamment avec le projet EOLE et permet donc une accessibilité garantie pour les voyageurs d'affaires via le lien entre la gare de l'Est et la gare Magenta. La Gare de l'Est est également bien desservie par les transports en commun actuels.

- **Sur la complémentarité avec les projets de transport**

François POUPARD insiste sur le fait que le projet Ligne 17 du Grand Paris Express et CDG Express sont complémentaires et non en concurrence.

Thierry DU CREST complète en précisant que les projets de modernisation des lignes existantes et le Grand Paris Express sont des projets qui entendent répondre aux besoins de déplacements quotidiens des Franciliens alors que le CDG Express répond aux déplacements des voyageurs aériens.

- **Sur la tarification**

Thierry DU CREST indique que les 24€ prévus à ce stade du projet, à un horizon 2023, correspond à une valeur utilisée pour les études de trafic. Il précise qu'il ne s'agit donc pas de la grille tarifaire à la mise en

service du CDG Express, celle-ci étant établie par le futur exploitant ferroviaire. Il ajoute qu'il sera sans doute possible d'avoir des tarifs de groupe, de famille pour que CDG Express reste compétitif.

Interventions du public

Éric MANFREDI, porte-parole EELV de la Seine-Saint-Denis, remet en cause l'utilité publique du projet puisque d'après les chiffres présentés, il est possible de déduire que CDG Express est un investissement de 227€ par voyageur alors que le métro du Grand Paris Express est un investissement de 41€ par voyageur et le RER B+ un investissement que de 2€ par voyageur. Il rejoint le précédent intervenant sur le prix du billet à 24€, plus cher que le taxi pour une famille de 4 personnes. Il souligne que dans des documents du Groupe ADP il est indiqué que le projet ne serait pas rentable, d'où la création d'une taxe qui serait payée par les Franciliens. Il évoque les nuisances sonores pour les riverains et les impacts sur les zones Natura 2000 traversées, à Sevrans et Villepinte. Il rappelle le retard pour financer les travaux de rénovation de la gare de Sevrans-Beaudottes, alors que le financement est trouvé pour CDG Express. Il reproche au maître d'ouvrage et aux partenaires de ne pas avoir actualisé l'étude d'impact écologique. Enfin, il demande une estimation du coût des travaux de modernisation du RER B.

Bernard CORNEILLE, Conseiller départemental de Seine-et-Marne et Maire d'Othis, comprend la nécessité d'une meilleure desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Or, il estime que cela ne doit pas être fait au détriment des habitants qui doivent se déplacer en voiture et en transports en commun. Il souhaite donc que des choses soient faites dans ce sens, en particulier pour les automobilistes. Il déplore le fait que ce projet, fait pour les voyageurs aériens, porte atteinte à la qualité de vie de ceux qui doivent se déplacer tous les jours. Il trouve dommage que la gare du Mesnil-Amelot et le contournement Est de la francilienne, attendus, soient mis en service après le CDG Express. Il estime donc que ce projet ne doit pas être la priorité.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur le financement du CDG Express et des projets de modernisation des lignes existantes**

Thierry POUPARD insiste sur les financements distincts des projets : pour l'amélioration du RER B et la Francilienne, il s'agit de crédits publics, financés par les impôts nationaux et régionaux dans le cadre des contrats de plan Etat-Région ; pour la rénovation des infrastructures ferroviaires, il s'agit de financements à fonds perdus de SNCF Réseau ; et pour CDG Express, le projet fait l'objet d'un financement exclusivement par les voyageurs aériens et non par les impôts des franciliens.

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

Thierry DU CREST précise que l'Autorité environnementale est une autorité indépendante. Elle est saisie dans ce type de projet et, concernant le CDG Express, a émis un avis critique sur le fait que l'étude impact n'a pas été actualisée. Projet déclaré d'utilité publique et n'ayant pas évolué, le maître d'ouvrage considère que l'étude d'impact n'a pas à être actualisée car les évolutions ne portent pas sur le tracé, les emprises ou la fonctionnalité du projet.

- **Sur l'amélioration des conditions de circulations routières**

François POUPARD rappelle que les circulations automobiles relèvent de projets inscrits dans le contrat de plan ou de projets concédés. Cependant, le projet CDG Express a vocation à soulager les usagers de l'A1 par un effet de report modal.

Franck GOLNADEL partage les difficultés de se déplacer en voiture autour de l'aéroport, les circulations n'étant plus adaptées aux besoins actuels de déplacement. Au-delà de CDG Express, le Groupe ADP soutient et continue à travailler sur la finalisation du projet de bouclage de la Francilienne.

Interventions du public

Miguel FORTEA, habitant de Mitry-Mory et salarié de la plateforme, se demande si les compagnies aériennes sont favorables à la taxe sur les passagers aériens pour le financement du projet, évoquant le rapport Leroux de 2014. Selon lui, les compagnies aériennes ne voudront pas financer le CDG Express et estime qu'il est préférable d'améliorer les lignes de transport existantes. En effet, en tant qu'utilisateur et citoyen, il n'accepte pas de voir passer un train direct vers l'aéroport en attendant le RER B. Il souhaite avoir des détails sur les aménagements prévus à la gare de CDG 2.

Jean-Michel METAYER, membre de l'association ASA Paris Nord-Est, demande tout d'abord s'il est prévu une réunion en Seine-Saint-Denis. Il souhaite connaître les prochaines étapes d'information et d'expression du public, avoir des détails sur le calendrier de l'étude acoustique à Porte de la Chapelle et la nature des mesures compensatoires. Il évoque les projets urbains de la Ville de Paris sur ce secteur, notamment Chapelle-Charbon et le campus Condorcet, et la coordination avec CDG Express. Il finalise son propos par l'enfouissement du CDG Express à la Porte de la Chapelle, rappelant le vœu de la Ville de Paris.

Réponses des porteurs de projet

- **Sur les compagnies aériennes**

Franck GOLDNADEL rappelle que les compagnies aériennes sont toutes favorables au CDG Express mais ne sont pas en effet favorables à une taxe sur les passagers aériens. Sur l'ensemble des taxes appliquées aux compagnies aériennes, il précise qu'il y a eu un travail avec elles pour comparer les taxes des différents aéroports européens. Une modification de la grille de tarification a été faite pour assurer une concurrence acceptable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle par rapport aux autres aéroports européens. Roissy a été adaptée pour être compétitif.

- **Sur le terminus à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle**

Thierry DU CREST confirme que le terminus de la ligne sera CDG2 au niveau du pôle avec le TGV, CDGVAL et le RER B. Il précise que CDG Express aura ses propres voies et ses propres quais, à proximité des quais du RER B.

- **Sur l'information après l'enquête publique**

Thierry DU CREST explique qu'une concertation avec la Ville de Paris sera faite pour le secteur de la Porte de la Chapelle pour coordonner les différents projets. Des réunions de travail sont déjà organisées et continueront au-delà de l'enquête publique. Une information aux riverains sera donnée à cette occasion.

François POUPARD complète en précisant que les prochaines études feront l'objet de consultation du public.

- **Sur les projets urbains de la Ville de Paris et la coordination avec CDG Express**

Laurent VANELLE précise que le CDG Express passe à proximité du parc Chapelle-Charbon. Il présente le tracé sur le secteur : en souterrain sous la zone d'activités de CAP 18 prolongé ensuite sur 50 mètres, ce qui permet au parc de passer au-dessus des voies et de relier la rue d'Aubervilliers à la rue de la Chapelle. En ce qui concerne la faculté de Condorcet, des contacts ont bien été pris avec le maître d'ouvrage du campus. Enfin, sur les ouvrages à Porte de la Chapelle, CDG Express emprunte les ponts métalliques existants. Ceux-ci seront remplacés, la voie du CDG Express sera posée sur du ballast et des écrans acoustiques seront installés pour réduire les nuisances sonores, les trains circuleront à 70 km/h.

Interventions du public

Daniel HAQUIN, maire de Juilly, regrette que la majorité des gens qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire n'empruntera pas le CDG Express et souhaite que soient améliorés l'accès et le transport vers l'aéroport pour ces employés, avant de penser aux passagers aériens. Il évoque le doublon avec la ligne 17 du Grand Paris Express qui sera mise en service au même moment que CDG Express, il espère que la gare du Mesnil-Amelot sera bien créée.

Jean-Marie BATY, habitant de Tremblay-en-France et président du Mouvement National de lutte pour l'Environnement, souhaite que les passagers aériens puissent relier Paris et l'aéroport mais il estime que la liaison engendre une remise en cause de l'égalité républicaine de l'accès aux transports car le CDG Express ne sera pas accessible pour les salariés de la plateforme aéroportuaire. Il considère que ni le STIF, ni l'Autorité environnementale ne sont convaincus du projet. Il préférerait que le RER B soit d'abord amélioré avant de réaliser le CDG Express.

Marianne MARGATÉ, conseillère départementale de Seine-et-Marne et adjointe à la maire de Mitry-Mory, précise qu'elle souhaite revenir sur plusieurs sujets. Tout d'abord, elle souligne que l'Autorité environnementale, ne disposant pas de tous les éléments pour émettre un avis concret sur le projet, l'enquête publique n'a donc pas tout son sens. Elle souhaite savoir quand aura lieu l'enquête publique loi sur l'eau et avoir la confirmation qu'il n'y aura pas de nouvelle étude d'impact pour lever l'avis non conforme de l'Autorité environnementale. Elle précise qu'elle ne partage pas les propos de Monsieur POUPARD sur le financement du projet. Elle pense que le CDG Express emprunte des voies publiques dont la dégradation sera imputable au financement public comme pour la dette de SNCF Réseau. Elle souhaite avoir des informations sur ce qui est prévu pour l'amélioration de ligne K et si cela est compatible avec le CDG Express. Sur la question du RER B, elle rappelle que des travaux sur la partie sud de la ligne permettraient de faire circuler des rames à deux étages. En tant qu'élue de Mitry-Mory, elle informe que SNCF et la RATP ont présenté un centre de maintenance pour le RER B, à cet effet elle veut avoir la garantie que ce centre servira uniquement au RER B et non au CDG Express. Enfin, elle rappelle que le Département de Seine-et-Marne s'apprête à donner un avis très réservé sur le CDG Express.

Réponses des porteurs de projet

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

Thierry DU CREST rappelle que l'ensemble des études de trafic du CDG Express sont réalisées avec l'hypothèse que la ligne 17 est faite. Il insiste sur le fait que les deux lignes sont complémentaires et répondent à des objectifs différents. Les financements sont également différents.

- **Sur les circulations des trains sur les voies existants**

Thierry DU CREST précise qu'actuellement, en heures de pointe, circulent environ 4 trains/heure sur les voies du TER Paris-Laon et 20 RER B sur ses voies dédiées. Les études ont donc montré la possibilité de faire passer 4 CDG Express/heure. Les trains de fret circulent en heures creuses.

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

Thierry DU CREST confirme que le besoin d'un atelier-garage pour le moment n'est pas identifié. Le besoin dépendra du projet de l'exploitant qui n'est pas encore désigné. Dans tous les cas, l'éventuel atelier-garage sera situé sur les emprises ferroviaires, le long des voies du CDG Express. Le site de Mitry-Clay ne correspond donc pas à ce cahier des charges.

- **Sur le matériel roulant et circulation du RER B**

Thierry POUPARD précise que ce sujet relève de la compétence du STIF.

Jean FAUSSURIER complète en confirmant que le STIF réfléchit à un schéma directeur du matériel roulant qui concernera toutes les lignes. Il rappelle que seuls 2% des RER B empruntent les voies du TER Paris-Laon en cas de perturbation.

- **Sur la mise à jour de l'étude d'impact et les prochaines enquêtes publiques**

Laurent VANELLE confirme qu'une étude d'impact, qui comportera notamment une étude acoustique, sera réalisée dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale, avec les enquêtes publiques loi sur l'eau et espèces protégées. Les études acoustiques vont être lancées en 2017, le bilan faune et flore est en cours, les résultats seront livrés fin 2016. L'autorisation de procédure unique aura lieu fin 2017-début 2018. Les travaux ne pourront pas avoir lieu avant. Monsieur VANELLE précise que la date de début des travaux à 2018 correspond au démarrage des travaux préparatoires (déviations de réseaux, etc.).

François POUPARD tient à préciser que lors de l'enquête publique précédente de 2007, une étude d'impact a bien été réalisée. Aujourd'hui, il s'agit d'une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique modificative. S'agissant de la procédure d'autorisation environnementale, il y aura bien une nouvelle étude d'impact.

Thierry DU CREST complète en ajoutant que l'Autorité environnementale portera un avis sur cette étude d'impact.

Interventions du public

Alain AUBRY, Maire du Mesnil-Amelot, exprime son inquiétude sur l'offre de service de transport pour les habitants puisqu'il a bien compris que le CDG Express s'adressait aux voyageurs aériens. La temporalité du projet lui fait craindre un abandon de la gare du Mesnil-Amelot de la ligne 17 du Grand Paris Express qui est prévue pour 2030. Il demande à monsieur GOLDNADEL de prendre une position sur la gare T4 et la gare terminus de la ligne 17 en 2025 au plus tard.

Denis PIGNON, habitant d'Othis, souligne que les lignes RER B et K du Transilien sont perturbées avec une fréquentation de plus en plus importante. Avec le projet du RER B+, les gens prennent plus la ligne K. Il demande ce qui va être fait pour améliorer l'existant. Il évoque également le dédoublement du tunnel et des rames à 2 étages pour le RER B. Enfin il remet en cause l'utilité du projet puisqu'avec le développement des lignes low-cost, les gens ne payeront pas 24€ pour se rendre à l'aéroport.

Une habitante d'Othis et membre du collectif N2S8. Elle s'inquiète des conditions de déplacements en transports en commun sur le territoire et souhaite une accélération des projets d'amélioration des lignes existantes pour les usagers. En tant que contribuable, elle n'est pas convaincue du financement et de la rentabilité du projet. Elle estime également que les routes ne sont plus adaptées, notamment la N2, et qu'il n'est pas normal de donner la priorité à des projets qui ne concernent pas les habitants.

Sylvain MESSIAEN, délégué aux transports à Dammartin-en-Goële, évoque les difficultés de fonctionnement de la ligne K du transilien et semble perplexe à l'idée de rajouter 4 trains par heure sur ces mêmes voies. Il doute de la pertinence du terminus à Gare de l'Est. Enfin, il souhaite avoir le détail du chiffre de 125 millions d'euros d'investissements pour l'amélioration des lignes existantes.

Charlotte BLANDIOT-FARIDE, maire de Mitry-Mory, considère que l'information sur l'enquête publique du CDG Express a été mal diffusée. Elle rappelle qu'il n'y a pas eu de réponse sur l'endettement de SNCF Réseau comme source de financement indirect du projet. Sur la question des crédits d'impôt, elle précise que c'est écrit sur la page 70 de la pièce F et sur la page 18 de la pièce C1 du dossier d'enquête publique. Sur les points de vigilance exprimés par le STIF, elle considère que c'est un rapport à charge contre le projet CDG Express et estime qu'il n'y a pas eu de réponse du maître d'ouvrage sur ces points qui portent notamment sur la régularité et l'amélioration du RER B et de la ligne K. Elle s'indigne contre l'utilité du projet CDG Express que les habitants ne pourront pas emprunter alors même que les axes routiers et les transports du territoire sont saturés et rendent difficiles l'accès à la plateforme aéroportuaire. Elle demande la finalisation des projets comme le bouclage du RER B, attendu depuis longtemps. Elle évoque aussi l'impact du projet sur les terres agricoles à Mitry-Mory. Enfin, elle estime que la ligne 17 dessert déjà les plus grands hubs d'activité du territoire ce qui pourrait être attractif pour les passagers d'affaire alors qu'à la gare de l'Est, il n'y a aucune attractivité économique. Sur la commune de Mitry-Mory, elle estime que la question des nuisances doit être approfondie durant les travaux, notamment sur la circulation des camions, la circulation des lignes de transport existantes et la gestion des déchets, et l'exploitation de la ligne. Elle demande des précisions sur les travaux préparatoires. Enfin, elle demande au maître d'ouvrage de faire attention aux termes employés pour les réponses aux questions, en particulier l'emploi de certains mots « fonds propres / financement à perte ».

Réponse des porteurs

- **Sur la gare du T4 et la gare du Mesnil-Amelot de la ligne 17 du Grand Paris Express**

Franck GOLDNADEL affirme que le Groupe ADP se positionnera sur les questions de la gare T4 de la ligne 17.

- **Sur les investissements prévus à l'amélioration des lignes existantes, dans le cadre du projet CDG Express**

Laurent VANELLE rappelle que les investissements prévus pour améliorer l'insertion du CDG Express avec les lignes existantes sans pénaliser le RER B sont de deux ordres. En premier lieu, des investissements sont prévus pour le renouvellement d'appareils de voies et modifications de postes d'aiguillage pour permettre au RER B de continuer à emprunter les voies actuelles de la ligne K et TER en cas de situation perturbée, à la mise en service du CDG Express. Autres investissements, aux gares d'Aulnay et La Plaine-Stade de France, des travaux vont avoir lieu pour créer des terminus du RER B (du même type que les investissements du STIF prévus à la gare du Bourget), ce qui permettra aux RER B de faire demi-tour en cas de situation perturbée, soit au nord soit au sud. Il est aussi prévu d'améliorer les garages du RER B.

- **Sur l'avis du STIF rendu le 1^{er} juin**

Thierry DU CREST précise que le STIF est très favorable au projet. Les études vont se poursuivre pour traiter les points de vigilance émis par le STIF.

- **Sur les terminologies utilisées par le maître d'ouvrage**

François POUPARD revient sur la terminologie utilisée, il s'agit de fonds perdus et non de fonds à perte. Les financements de SNCF Réseau dédiés au projet sont des financements en fonds propres qui constitueront une créance de la société de projet envers SNCF Réseau. C'est une dette que la société de projet aura envers SNCF Réseau. En revanche, les financements dédiés par SNCF Réseau au contrat de plan ou aux projets de rénovation des voies ferroviaires sont des financements à fonds perdus puisque cela n'est pas une dette mais des financements utilisés de manière directe.

- **Sur l'endettement indirect de SNCF Réseau**

François POUPARD rappelle que quand SNCF Réseau va prêter de l'argent à la société de projet, il y aura une créance et les deux opérations en capital s'annulent. La dette de SNCF Réseau est compensée par la dette qu'aura la société de projet envers SNCF Réseau.

- **Sur l'amélioration de la ligne K**

Laurent VANELLE souhaite préciser que les études d'exploitation menées dans le cadre du CDG Express prennent en compte le projet de desserte de la ligne K couplé avec le TER Paris-Laon. Il est donc prévu un renforcement de la desserte avec un train toutes les 15 minutes le matin de la banlieue vers Paris et inversement le soir. Il indique que c'est à partir de ces hypothèses de circulation que le maître d'ouvrage et les partenaires ont étudié la faisabilité d'insertion des trains du CDG Express.

- **Sur les nuisances liées au chantier**

Laurent VANELLE indique qu'à ce stade du projet, les méthodes constructives ne sont pas encore totalement définies ; elles le seront lors des études d'avant-projet et de projet. A Paris, la complexité de certains ouvrages nécessite une durée assez longue d'études. Sur Mitry-Mory, l'ouvrage le plus compliqué est celui qui passe sous l'A104 et ensuite il y a quatre ouvrages entre Mitry et l'aéroport, dont trois à créer. Il précise que les marchés publics pour la réalisation des travaux impliquent de nombreuses mesures que les entreprises doivent appliquer pour le respect de l'environnement et des normes. Enfin, une concertation avec les communes sera menée pour définir les mesures envisageables.

- **Sur les travaux préparatoires**

Laurent VANELLE confirme que pour un projet de cette ampleur, il est obligatoire de réaliser un diagnostic des réseaux de concessionnaires. Un travail avec les concessionnaires est en cours. Le financement de la déviation des réseaux est à la charge soit des entreprises concessionnaires soit du projet CDG Express.

Interventions du public

Laurent PRUGNEAU, conseiller municipal à Mitry-Mory, signale qu'il n'est pas contre le développement économique de la région mais précise que si le projet doit se faire, cela ne doit pas être au détriment des déplacements en transport en commun des Franciliens, notamment le RER B. Il estime que l'étude d'impact aurait dû être mise à jour puisqu'elle ne répond pas aux normes de l'article R-122.5 du Code de l'environnement. Il note enfin certaines incohérences dans le dossier d'enquête publique : concernant le pont Soudé à Porte de la Chapelle, pièce D pages 7 et 11, il est indiqué que le pont fera

l'objet d'une rénovation sommaire et d'un renouvellement des voies puis, pièce C page 34, que le pont sera remplacé. Il se pose des questions sur la conception du projet.

Hervé TOUGUET, maire de Villeparisis, revient à un des objectifs du projet qui est le développement économique et de l'attractivité de la région. Les premières études ont été lancées en 2004 à une époque où la ligne 17 n'existait pas encore. Il s'interroge sur la capacité de la ligne 17 à répondre à l'objectif cité du CDG Express. Il souhaite également souligner les points faibles du projet, à savoir les problématiques de nuisances pour les usagers et pour les riverains.

Geneviève HUOT, habitante de Dammartin-en-Goële, se demande, dans le cas où le projet continue, à quoi sert la réunion publique de ce soir où la majorité des personnes s'est exprimée contre le projet. Elle partage les avis exprimés sur les problèmes de transport du territoire.

Réponse des porteurs du projet

- **Sur l'étude d'impact et l'évolution de la réglementation environnementale**

Thierry DU CREST complète des propos précédents au sujet de l'avis de l'Autorité environnementale et précise que le projet respectera la réglementation et ses évolutions.

- **Sur le pont Soudé à Porte de la Chapelle**

Thierry DU CREST précise que la pièce D, concernant les travaux, date de 2007 et n'a pas été actualisée dans le cadre de l'enquête publique modificative. Lors de l'enquête publique de 2007, de nombreuses personnes avaient exprimé une inquiétude quant aux nuisances sonores à Porte de la Chapelle. C'est pourquoi le sujet a été étudié et il a été décidé d'inclure dans les coûts du projet la rénovation complète des ponts. Il confirme que le projet prévoit bien deux nouveaux ponts [*Pont Soudé et Pont National*].

- **Sur la ligne 17 du Grand Paris Express**

Thierry DU CREST rappelle l'objectif de la Ligne 17 qui est de transporter les voyageurs du quotidien, et en particulier les salariés sur l'axe Pleyel-Charles de Gaulle. Elle ne répond pas à la demande des voyageurs aériens d'une ligne directe vers Paris puisqu'elle comporte de nombreuses stations sur son tracé.

- **Sur le rôle de la réunion publique**

Claude RICHER précise que la réunion publique sert à apporter des réponses de la maîtrise d'ouvrage aux questions du public. La commission d'enquête identifie les questions que se pose le public, prépare le cas échéant des questions complémentaires à la maîtrise d'ouvrage pour en obtenir les réponses, qui seront jointes au rapport et les conclusions motivées.

Interventions du public

Karine DOMINGUEZ, habitante de Villeparisis, rappelle que l'avis du Commissariat général à l'investissement stipule que la ligne 17 n'avait pas été intégrée initialement dans les études car prévue pour 2027-2030, depuis les travaux sont prévus pour 2024 pour la première partie. Concernant l'Autorité Régulatrice des Activités Ferroviaires et Routières [ARAFER], elle a émis un avis défavorable car elle juge que le projet n'est pas rentable puisqu'il ne prend pas en compte la desserte du T4 (au contraire de la

ligne 17). Concernant la desserte du RER B, on arrive à un taux de 90% de régularité or le STIF demande un objectif de 94%.

Benjamin GIRARD revient sur la question du crédit d'impôt et évoque un passage du dossier d'enquête publique « *afin de respecter le plafond annuel des dépenses fiscales liées à l'article (...), l'éventuelle taxe sera compensée par la suppression ou la réduction d'un impôt ou d'une taxe d'un montant équivalent* ». Il s'étonne de la tenue de l'enquête publique sur le montage financier alors qu'il n'est pas connu. Il évoque ensuite la pièce F où il est fait état d'une perte de revenus liée à l'exploitation de CDG Express pour les taxis, les gestionnaires de parkings et pour le STIF.

Réponse des porteurs du projet

- **Sur la « perte » pour le STIF**

François POUPARD indique qu'incontestablement le fait que des voyageurs emprunteront le CDG Express à la place du RER B entraînera des recettes en moins pour le STIF. Cependant ce n'est pas une perte nette. Les voyageurs du CDG Express laisseront des places supplémentaires aux voyageurs du quotidien, ce qui constitue un vrai gain pour le RER B.

Avant de conclure la réunion, **Claude RICHER** indique les questions transmises par écrit :

- Une question sur la déclaration du préfet sur la nationale 2.
- Une question sur le fonctionnement concomitant de l'ensemble des projets de transport en cours.
- Une question sur les mesures permettant de réduire le temps de transport pour les usagers du nord de la Seine-et-Marne ? Les mesures doivent être en rapport avec les évolutions démographiques de la zone ? Le tracé impactera une réduction de 15% du réseau routier mais sur quelles zones ?
- Une question sur le tracé du CDG Express : pourquoi ne tourne-t-il pas après Villeparisis pour desservir les villes au nord (Le Mesnil-Amelot, Dammartin-en-Goële, etc) ?

4. Clôture de la réunion

Claude RICHER conclut la réunion en remerciant les participants et les invite à continuer à s'exprimer sur les registres en mairie ou sur le registre électronique.