



DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET CDG EXPRESS **(liaison ferroviaire Paris gare de l'est** **- aéroport Roissy Charles-de-Gaulle)**

25 AOUT – 15 DECEMBRE 2003

COMPTE RENDU

établi par le président
de la Commission particulière du débat public

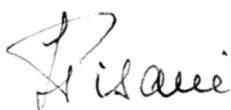
(CPDP CDG Express)

Ce présent compte rendu a été approuvé par tous les membres de la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF
Président



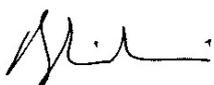
Isabelle PISANI



Alain ALMERAS



Bruno FAIVRE D'ARCIER



Jean-Paul PUYFAUCHER



Marcel RAT



SOMMAIRE

SYNTHESE

page 5

SECTION 1 : L'ORGANISATION DE LA COMMISSION

page 9

1.1- De la saisine à la constitution de la CPDP

- 1.1.1- composition de la Commission
- 1.1.2- code éthique et déontologique

1.2- Mise en place et fonctionnement interne de la Commission particulière

- 1.2.1- installation de la Commission particulière
- 1.2.2- choix de l'agence-conseil et organisation des prestations extérieures
- 1.2.3- moyens financiers et budget du débat
- 1.2.4- méthode de travail entre les membres

SECTION 2 : LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

page 14

2.1- Travail avec le maître d'ouvrage pour l'élaboration de son dossier soumis au débat

- 2.1.1- les « porteurs du projet »
- 2.1.2- élaboration du dossier soumis au débat

2.2- Analyse du bilan de la concertation préalable

- 2.2.1- l'analyse socio-politique
- 2.2.2- les groupes de discussion (focus-groups)

2.3- Rencontres et réunion de concertation avec les acteurs

2.4- Modalités de déroulement du débat public sur le projet CDG Express

- 2.4.1- le champ du débat public identifié par la CPDP
- 2.4.2- les publics concernés
- 2.4.3- les documents d'information proposés
- 2.4.4- les moyens d'information et d'expression proposés
- 2.4.5- les moyens de participation du public
- 2.4.6- le calendrier du débat public

3.1- Les moyens d'information

- 3.1.1- les documents du débat
- 3.1.2- les outils d'information proposés
- 3.1.3- le système de questions / réponses
- 3.1.4- les relations avec les médias

3.2- Les moyens de participation

- 3.2.1- la réunion de lancement du débat
- 3.2.2- les quatre colloques thématiques
- 3.2.3- les deux ateliers pédagogiques
- 3.2.4- les six auditions publiques
- 3.2.5- les neuf réunions de proximité et les permanences d'écoute

3.3- L'expertise complémentaire

- 3.3.1- l'étude du dire d'expert
- 3.3.2- la conclusion du dire d'expert

SECTION 4 : LES POSITIONS A LA FIN DU DEBAT**4.1- Vis-à-vis du projet lui-même****4.2- Sur le débat public lui-même****Annexes papier :**

- ◆ saisine RFF du 12 décembre 2002
- ◆ décision CNDP du 8 janvier 2003 (organisation du débat public et nomination du Président CPDP)
- ◆ décisions CNDP du 5 mars et du 2 avril 2003 (nominations des membres CPDP)
- ◆ décision CNDP du 2 juillet 2003 (dont les modalités du déroulement du débat adoptées)
- ◆ décision CNDP du 8 octobre 2003 (décision d'une expertise complémentaire)
- ◆ calendrier des rencontres acteurs (phase de préparation)
- ◆ synthèse des conclusions du dire d'expert remise lors de la réunion de synthèse

Annexes électroniques du CD ROM :

- ◆ dossier soumis au débat
 - présentation du débat par la CPDP
 - dossier du Maître d'ouvrage et sa synthèse
 - 11 cahiers d'acteurs
 - synthèse du schéma d'amélioration du RER B du STIF
- ◆ 4 journaux du débat
- ◆ synthèses et comptes rendus des 23 réunions publiques
- ◆ questions-réponses
- ◆ contributions écrites :
 - lors de la phase de préparation
 - pendant le débat
- ◆ rapport du dire d'expert sur les solutions alternatives
- ◆ site Internet <http://www.debatpublic-cdgexpress.org>

SYNTHESE DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIAISON CDG EXPRESS

CDG Express est un projet de liaison ferroviaire directe pour les passagers aériens entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, proposé par Réseau Ferré de France (RFF), partenaire d'Aéroport de Paris (ADP) et de la SNCF au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique d'études (GIE CDG Express).

1. LE DEBAT PUBLIC EN SUBSTANCE

◆ **Un premier débat public en Région Ile-de-France**

Le débat public sur le projet CDG Express s'est déroulé sur seize semaines –du 25 août au 15 décembre 2003. Vingt-trois réunions publiques ont été mises en place durant cette période, dont quatre colloques thématiques, deux ateliers pédagogiques, six séances d'auditions et neuf réunions de proximité dans le département de la Seine-Saint-Denis et à Paris. Près de 2.800 personnes ont assisté à ces réunions. C'était le premier débat public en Ile-de-France, organisé sous l'égide de la Loi dite de « démocratie de proximité » du 27 février 2002.

Plus de quarante acteurs ont été rencontrés dans la phase de préparation du débat et onze contributions écrites retenues par la CPDP sont devenues des cahiers d'acteurs.

Quatre-vingt réunions de travail ont été comptabilisées par les membres de la Commission, relatives à l'organisation de ce débat public.

◆ **De nombreux moyens d'information et d'expression mis en place**

Deux courriers de 400.000 exemplaires chacun ont été distribués dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées ; 24.000 courriels ont été envoyés aux entreprises de la région ; le site internet du débat public CDG Express a reçu 13.300 visites et 70.000 documents ont été téléchargés. 2.300 cartes T ont été réceptionnées à la Commission particulière pour demander les documents du débat ou poser des questions. Plus de 1.100 d'entre elles ont fait l'objet d'une réponse écrite du maître d'ouvrage.

Ont été diffusés lors de ce débat : 750.000 présentations du débat ; 3.000 dossiers du maître d'ouvrage ; 23.000 synthèses de ce dossier ; 10.000 exemplaires des 11 cahiers d'acteurs et 10.000 synthèses du schéma directeur du RER B. Les quatre numéros du « Journal du débat » ont été envoyés aux 2.300 abonnés des outils du débat.

◆ **Une bonne couverture du débat par les médias, en Région Ile-de-France**

Un important travail de sensibilisation a été fait auprès des journalistes, dès la préparation du débat. Il en a résulté des retombées médiatiques conséquentes, avec plus de 170 articles (presse écrite principalement, mais aussi reportages télévisuels, radiophoniques et sur internet).

◆ **Un dire d'expert nécessaire au vue des propositions alternatives issues du débat**

Dès l'ouverture du débat, plusieurs acteurs ont présenté des alternatives au projet du maître d'ouvrage. A l'issue de l'atelier du 7 octobre organisé par la CPDP à ce sujet, la Commission nationale du débat public a décidé, le 8 octobre 2003, de commander un dire d'expert complémentaire, portant sur l'intérêt et la faisabilité de deux tracés alternatifs proposés par des acteurs. La pertinence de certains d'entre eux a été validée par les experts et des études doivent par conséquent les approfondir.

2. LES POSITIONS A LA FIN DU DEBAT

◆ Sur l'opportunité du projet :

Un constat partagé par tous : il faut améliorer la desserte ferroviaire de Roissy pour les passagers aériens –mais également la ligne B du RER pour les usagers franciliens au quotidien.

Les problèmes de liaison entre l'aéroport et la capitale sont devenus chroniques avec des autoroutes A1 et A3 encombrées et un trafic de voyageurs aériens sur la ligne B du RER qui stagne. De plus, ces insuffisances qualitatives de la desserte de l'aéroport de Roissy sont de moins en moins bien perçues par les étrangers (investisseurs et touristes). Les taxis parisiens déplorent quant à eux, l'absence d'une voie réservée sur l'autoroute A1.

Plus largement, le nord-est de la région francilienne s'est beaucoup développé ces dix dernières années et les transports publics n'ont pas pleinement accompagné cette évolution. Il en résulte un service de transport qui n'est pas satisfaisant au quotidien, en particulier pour les habitants concernés par la ligne B du RER. Le schéma directeur d'amélioration de cette ligne a été adopté le 1^{er} octobre dernier par le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), mais des moyens plus importants et une réalisation plus rapide de ces améliorations sont demandés par tous. La desserte du Parc International des Expositions de Paris-Nord Villepinte a également été reconnue comme non satisfaisante.

Dans ce contexte, le projet CDG Express, malgré sa qualité de service projeté et son report modal affiché, s'est trouvé placé au cœur de ces préoccupations. Pour certains, il serait nécessaire d'étudier plus avant les questions de l'équité sociale face au transport public en Ile-de-France –avant ou, tout au moins, en parallèle à l'élaboration de ce projet.

◆ Sur l'objectif du projet : création d'une liaison ferroviaire permettant un service dédié aux passagers aériens

Les avis sont toujours partagés sur la nécessité de rames dédiées aux passagers aériens. Le concept de terminal aérien dans Paris intra-muros a, quant à lui, soulevé des questions relatives à l'enregistrement et au transport des bagages (aspects techniques, juridiques et liés à la sécurité). Les comparaisons avec des expériences étrangères n'ont pas permis d'apporter de nouveaux arguments du fait de la particularité de chaque « airport express » et du peu de recul existant sur ces dessertes, d'un point de vue économique et financier. Un accès réservé aux seuls passagers aériens a été souvent critiqué. Le maître d'ouvrage a réaffirmé plus clairement l'élargissement de ce service aux employés de l'aéroport. Plus largement, une inquiétude s'est exprimée tout au long du débat : ce projet CDG Express n'étant pas prévu au contrat de plan Etat-Région, il est important qu'il ne soit pas un frein à la réalisation des projets franciliens inscrits à ce contrat de plan.

◆ Sur les caractéristiques du projet d'infrastructure ferroviaire :

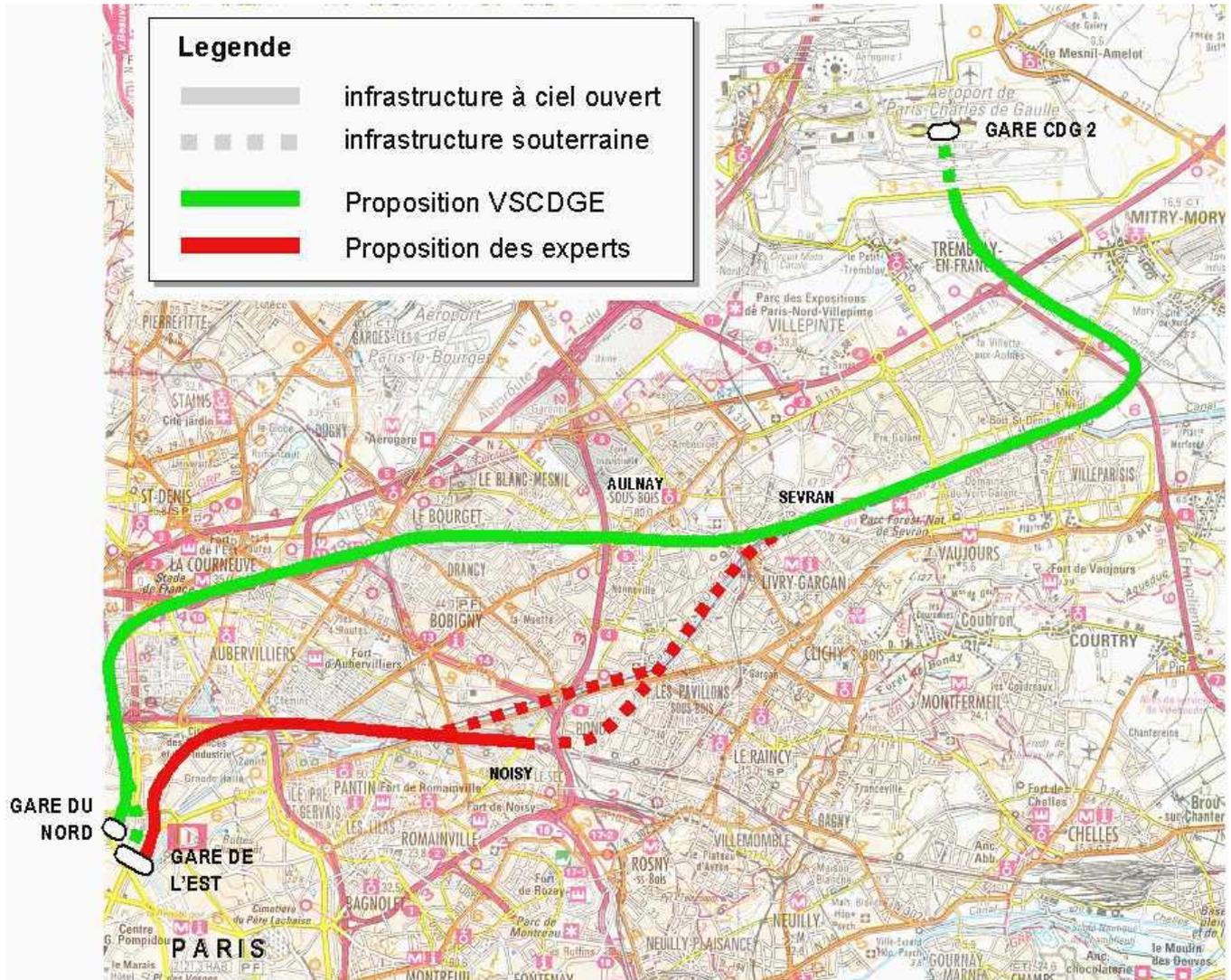
Il y a des oppositions sur le tunnel, avec des questions sur les risques géologiques qui peuvent en découler, ses impacts durant les phases de travaux et d'exploitation (bruits, vibrations) et sur son coût définitif qui dépendra de la géologie précisément rencontrée et des décisions de la commission de sécurité mise en place.

Des questions demeurent sur le financement du projet, avec ce nouveau partenariat public-privé (PPP) et surtout, sur les risques encourus par les porteurs du projet, qui sont trois entreprises publiques.

Des interrogations subsistent sur la pertinence du choix de la gare de l'Est comme point de départ d'un terminal aérien, avec des propositions complémentaires comme la gare Haussmann – Saint-Lazare ou Montparnasse.

Des solutions alternatives ont été proposées au cours du débat public. Certaines, dont la pertinence a été validée par le dire d'expert commandé par la CNDP, restent à étudier :

- Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry puis des voies rapides entre Mitry, Aulnay et Paris Nord puis raccordement à la gare de l'Est (proposition Vivre Sans CDG Express).
- Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry puis des voies rapides entre Mitry et Sevrans-Livry, construction d'un tunnel sous le canal de l'Ourcq jusqu'à Pantin ou Noisy le Sec et raccordement au faisceau est pour accéder à la gare de l'Est (proposition des experts de SMA).



3. LES PREMIERES ANALYSES DES ACTEURS ET DU MAITRE D'OUVRAGE

◆ Les acteurs du débat

Même si le calendrier a été serré (23 réunions en trois mois et demi !), les acteurs présents lors de la réunion de synthèse finale du 12 décembre ont jugé le débat bien organisé, équilibré et transparent –permettant à tous de s'exprimer. Certains acteurs l'ont même trouvé exemplaire dans les domaines des contenus et des moyens de communication.

Le débat a permis en outre de mettre en évidence une prise en compte insuffisante dans ce projet CDG Express, des différents problèmes de transports publics en Ile-de-France. Il a fait apparaître de nombreuses interrogations de la population, notamment sur le tunnel de ce projet et les risques financiers encourus par les porteurs du projet.

Concernant la poursuite éventuelle du projet, une majorité d'acteurs a évoqué la nécessité de présenter une proposition mieux adaptée, prenant en compte les objections techniques et financières émises lors du débat et notamment les solutions alternatives.

Les acteurs souhaitent continuer à bénéficier d'une information transparente, complète et continue. Ils souhaitent également qu'un dialogue constructif se noue entre les pouvoirs publics, les élus, les associations et les citoyens. Enfin, ils demandent que la Commission du débat public s'implique dans la concertation qui va suivre, si le projet se poursuit.

◆ Les réactions du maître d'ouvrage

À l'origine du projet CDG Express, les porteurs du projet ont également fait part le 12 décembre de leurs premières réactions :

Lors de la réunion de clôture du Débat Public sur le projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Jean-Pierre Duport, président de Réseau Ferré de France s'est exprimé tant au nom de RFF que de celui de la SNCF et d'ADP.

Après s'être félicité de la qualité constructive du débat, Jean-Pierre Duport a tout d'abord constaté l'adhésion au principe de la création d'une navette ferroviaire dédiée entre Paris et Roissy.

Il a précisé qu'aucune des variantes proposées au cours du débat public ne pouvaient, en l'état, constituer une solution alternative au projet CDG Express mais il a considéré que certains éléments nouveaux pouvaient permettre d'améliorer le projet.

Jean-Pierre Duport s'est engagé à ce que les études complémentaires soient menées dans le même esprit de transparence et de concertation qui a prévalu au débat et à ce que l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Paris et Roissy soit intégrée dans un plan global de développement des dessertes du Nord-Est Francilien au bénéfice des populations concernées par le projet.

◆ Globalement, et du point de vue de la **CPDP**, ce débat public a permis :

- d'apporter au grand public un éclairage nouveau sur le processus d'élaboration d'un projet d'infrastructure (démocratie participative) ;
- de faire évoluer la position des uns et des autres, face à l'obligation d'argumenter une position avancée publiquement ;
- de mettre en place des mécanismes d'écoute afin de permettre pour le maître d'ouvrage, de construire un début « d'acceptabilité sociale » pour son projet ...

SECTION 1 : L'ORGANISATION DE LA COMMISSION

1.1- De la saisine à la constitution de la CPDP

Le 8 janvier 2003, la Commission nationale du débat public (CNDP), saisie par Réseau Ferré de France (RFF) le 12 décembre 2002, a décidé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public sur le projet « CDG Express », liaison ferroviaire reliant Paris gare de l'Est à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle sans arrêt intermédiaire.

La CNDP a tenu compte de la concertation qui avait déjà eu lieu sur ce sujet, de septembre 2001 à février 2002 dans les communes concernées ; mais elle a considéré également que cette concertation avait fait apparaître la nécessité de poursuivre les études concernant d'une part, la maîtrise des impacts sur l'environnement de ce projet durant sa phase de travaux comme durant sa période d'exploitation et d'autre part, les améliorations à apporter à la ligne du RER B. La CNDP avait également jugé souhaitable que les résultats de ces études soient portés à la connaissance du public et que celui-ci puisse continuer à s'exprimer sur l'évolution du projet. Elle a enfin pris en considération l'importance du projet présenté par RFF.

Elle a donc décidé, ce 8 janvier 2003, d'organiser elle-même ce débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière. Elle a enfin désigné **Philippe Marzolf, Vice-président de la CNDP**, pour présider cette Commission particulière du débat public (CPDP).

1.1.1- Composition de la Commission

La composition de la Commission a été constituée dans un souci de réunir une équipe pluridisciplinaire ayant des compétences en concertation, en débat public, en communication, en pédagogie et également sur des questions techniques comme la géotechnique et l'évaluation économique des politiques de transport. Elle devait en outre être d'une totale indépendance vis-à-vis des acteurs et des enjeux de ce débat public. Car les membres de la Commission devaient être les garants des informations diffusées afin qu'elles soient complètes, compréhensibles et objectives. Expérience et qualité d'écoute étaient également requises. Outre la nomination du Président de la CPDP et sur proposition de ce dernier, la CNDP a ainsi nommé :

Le 5 mars 2003

Alain Almeras : commissaire enquêteur, méthode et relations presse - retraité -
Expériences antérieures : Directeur général et Vice-président de l'Union des Annonceurs, PDG de Centre Presse, Directeur de Chambre de commerce, Chargé de mission au Commissariat Général du Plan.

Isabelle Pisani : communication, pédagogie et concertation - consultante en concertation et en communication – Expériences antérieures : Directrice de la communication des filiales françaises d'un grand groupe industriel international, Responsable relations publiques du Progrès de Lyon, Chargée d'études à la Communauté urbaine de Lyon.

Jean-Paul Puyfaucher : concertation locale - retraité EDF - Expériences antérieures : scrutateur lors du débat local du CEDRA Cadarache, Membre de l'équipe du maître d'ouvrage lors du débat public relatif à la ligne très haute tension Boutre Carros (Gorges du Verdon), ancien Chargé de mission auprès du médiateur EDF.

Marcel Rat : géotechnique - Directeur technique délégué du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

Le 2 avril 2003

Bruno Faivre d'Arcier : évaluation des politiques de transport, calcul économique appliqué aux investissements et analyse des comportements individuels de déplacements. Laboratoire d'économie des transports de Lyon, co-responsable et professeur du DESS transports urbains et régionaux de personnes à l'université Lumière Lyon 2.

1.1.2- Code éthique et déontologique

Pour témoigner de cet engagement et de cette indépendance, les membres de la CPDP ont souhaité élaborer –pour la première fois au sein d'une Commission particulière, un code éthique et déontologique. Celui-ci a été présenté officiellement lors de la première réunion de concertation avec les acteurs en juin 2003 :

Code éthique et déontologique

Chaque membre veille à ce que toutes les informations existantes sur le projet soient mises à la disposition du public de façon claire, compréhensible, avec la plus grande objectivité possible.

Il s'engage à favoriser l'expression de tous les publics concernés qui désirent poser des questions, obtenir des réponses ou donner leurs points de vue lors du débat.

Il s'engage à remplir son rôle avec équité, intégrité et impartialité. Il se veut au service du public. Il veille au respect de chacun et refuse les incivilités.

Il assure son rôle en toute indépendance. Il ne doit avoir aucun intérêt personnel dans le projet soumis au débat. Il informe, au cours du débat, le président de la commission particulière de tout changement de sa situation qui pourrait lui être reproché.

La commission particulière n'a ni avis ni position à émettre au cours ou à l'issue du débat. Chaque membre est soumis à une stricte neutralité. Il doit observer un droit de réserve sur le projet. Il évite toute position ou tout propos qui pourrait être considéré comme contraire à celui-ci.

S'il a connaissance au cours du débat d'informations confidentielles, son devoir de confidentialité s'exerce pendant et au-delà du débat.

Il s'assure de la saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre pour le déroulement du débat public.

1.2- Mise en place et fonctionnement interne de la Commission particulière

1.2.1- Installation de la CPDP

Parallèlement à la constitution de la CPDP décrite ci-dessus et aux premiers contacts initiés avec les « porteurs du projet » CDG Express et les premiers acteurs institutionnels identifiés (Cf. section 2, page 14), il fallait également constituer le secrétariat général et lui trouver un lieu pour se mettre au travail.

Ce secrétariat général a été assuré par Christophe Karlin, assisté de Félicie Hassika, tous deux recrutés en contrat à durée déterminée pour une période de 9 mois. Le siège de la Commission fut établi au 32, rue d'Hauteville à Paris 10^{ème}. Proche de la gare de l'Est et donc du projet, cet emplacement permettait un bon accès à la fois du public parisien comme de celui du département de la Seine-Saint-Denis. Relativement centrale dans Paris intra-muros, cette localisation permettait également aux membres de se déplacer facilement en transport en commun vers les lieux des réunions publiques lors de la phase de débat.

Ces locaux ont été pris à bail précaire pour la durée de vie de la CPDP et aménagés convenablement par le « GIE CDG Express », chargé notamment par les trois entreprises publiques (RFF, SNCF et ADP) de prendre en charge la totalité des frais d'organisation du débat public sur ce projet (hormis les indemnités des membres de la Commission particulière pris en charge par la CNDP, leur garantissant ainsi une totale indépendance). Hormis la tenue de toutes les réunions de travail dans ce lieu dès le début de cette installation, l'accueil du public y fut assuré physiquement et téléphoniquement tous les jours ouvrables de 09h00 à 18h00.

1.2.2- Choix de l'agence conseil et organisation des prestations extérieures

La Commission particulière (CPDP) devait se doter d'une agence extérieure pour lui apporter conseils et assistance dans l'organisation du débat public. Cette prestation comportait différentes missions pendant les phases de préparation, de déroulement et de suivi du débat, jusqu'à la remise du bilan par le président de la CNDP :

- ◆ un rôle de conseil : le prestataire devait participer aux réflexions des membres de la CPDP et les conseiller dans toute action à entreprendre pour réaliser dans les meilleures conditions l'information puis l'expression des différents acteurs concernés par le débat public.
- ◆ assistance et suivi du débat public : pilotage de la réalisation des outils d'information et de participation du public adoptés par la Commission, notamment les réunions publiques.
- ◆ assistance au fonctionnement de la CPDP : le prestataire assistait le secrétaire général de la CPDP dans le fonctionnement de celle-ci.

Après consultation de cinq agences, **i&e Consultants** a été retenue pour sa bonne compréhension de la procédure du débat public, la cohérence de ses notes méthodologiques qui répondaient à la demande, la nature et le niveau des compétences professionnelles ainsi que les références de l'équipe désignée qui correspondaient au souhait de la CPDP. Enfin, le prix de la prestation a été jugé conforme à la proposition ainsi que l'indépendance de ce prestataire vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Concernant maintenant l'**organisation du travail avec les prestataires extérieurs**, les textes en vigueur stipulent qu'il appartient au maître d'ouvrage de financer l'ensemble du débat.

D'un point de vue pratique, les besoins étaient exprimés par la CPDP et l'agence conseil élaborait ensuite un cahier des charges pour préparer et lancer les très nombreuses consultations de prestataires. Les recommandations sur ces consultations étaient également effectuées par l'agence puis validées par la Commission. Les commandes étaient enfin passées avec le GIE CDG Express, agissant en tant que mandataire de RFF, maître d'ouvrage. Dans ce cadre, toute prestation était soumise aux conditions de passation des contrats auxquelles est assujéti le GIE CDG Express. Cependant, c'est la CPDP qui devait être considérée comme l'organisme bénéficiaire de la prestation, avec tous les problèmes juridiques et pratiques afférents à ce schéma particulier de fonctionnement.

Ce fonctionnement en cascade générait une véritable lourdeur dans l'organisation du travail avec les prestataires, difficilement compatible avec un calendrier du débat public serré et un secrétariat général qui a par conséquent besoin d'une réactivité maximale dans son travail.

1.2.3- Moyens financiers/ budget

La situation financière dressée au 15 décembre 2003, dernier jour du débat, fait apparaître un engagement de dépenses à l'initiative de la CPDP de moins de 1,2 million d'euros HT.

Ce budget peut se répartir de la façon suivante :

	Budget au 15 décembre
Documents du débat	132 000
Outils d'information et participation	149 000
Réunions publiques	370 000
Relations presse	5 000
Honoraires et frais de l'agence conseil	341 000
Installation et fonctionnement CPDP	199 000
Total	1 196 000

A ce budget de 1,2 million d'euros, il convient de rajouter -pour avoir une vue d'ensemble du coût du débat public sur le projet CDG Express :

- ◆ les dépenses engagées par le porteur du projet : assistance de deux agences conseil pour la conception et l'impression de son dossier (et des deux synthèses en français et en anglais) d'une part et le conseil en matière de positionnement stratégique sur la concertation d'autre part (coût pour le maître d'ouvrage : 250.000 euros HT)
- ◆ le coût du dire d'expert commandité par la décision de la CNDP du 8 octobre 2003 –et donc pris en charge par celle-ci, sur l'intérêt et la faisabilité de deux solutions alternatives proposées par des acteurs (25.000 euros) et pour être tout à fait exhaustif, les indemnités et les frais de déplacement des membres de la CPDP (19.000 euros) pris en charge par la Commission nationale du débat public.

Au final, les dépenses engagées pour ce débat public n'excèdent pas 1,5 million d'euros HT.

1.2.4- Méthode de travail entre membres

Le travail entre les membres de la Commission particulière du débat public a été collégial, depuis les premières réunions de travail portant sur les réflexions liées à l'organisation du débat jusqu'à l'élaboration du présent compte rendu final. La conduite du débat public CDG Express peut donc être considérée comme une œuvre collective, unissant les compétences et l'expérience de tous, chacun dans son domaine. La bonne humeur et la convivialité étaient de mise tout au long de ces mois passés ensemble.

Compte tenu de l'éloignement géographique de quelques membres d'une part, et de l'activité professionnelle de certains d'entre eux d'autre part, tous les moyens électroniques de communication ont été sollicités (courriel, extranet) pour assurer la bonne circulation de l'information. Des réunions hebdomadaires entre membres de la CPDP pouvaient précéder les réunions de travail avec l'agence conseil et le maître d'ouvrage, afin de « prendre du recul » face à la multitude d'actions à enclencher ou d'outils à valider. A ce sujet d'ailleurs, l'ensemble des membres a souvent réitéré ce besoin de réflexion collectif et interne à la Commission, pour réfléchir à l'organisation des réunions et au déroulement même du débat.

Il est nécessaire ici de souligner combien l'engagement personnel des membres d'une CPDP est intense -au regard notamment des indemnités versées et prévues par la loi, notamment pour un membre ayant par ailleurs une activité professionnelle. A raison d'une séance de travail minimum par semaine (mobilisant dans les faits une journée entière), les membres de la Commission se sont en effet réunis près de quatre-vingt fois entre mars et décembre 2003. Le rythme de une, voire de deux réunions publiques chaque semaine (suivies le lendemain de chaque réunion de proximité de « permanences d'écoute » dans les mairies) s'ajoute pendant la phase de débat à cette charge de travail déjà importante.

SECTION 2 : LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

Pour préparer le débat public, la CPDP a travaillé simultanément sur plusieurs axes :

- ◆ Elle a tout d'abord analysé les études réalisées par le GIE, afin de préparer au mieux le dossier du maître d'ouvrage soumis ultérieurement au débat.
- ◆ La Commission s'est également livrée à un examen approfondi des résultats de la concertation préalable de 2001-2002. Cet examen avait pour objectif d'appréhender les évolutions éventuelles des opinions du public sur ce projet. Nous y reviendrons plus en détail ci-après.
- ◆ Parallèlement à ce travail d'analyse, elle a menée une quarantaine d'entretiens bilatéraux avec la plupart des acteurs concernés par le projet. Ces rencontres d'acteurs ont été initiées dès la constitution de la Commission particulière et avaient pour but affiché de leur demander leur point de vue sur ce projet et surtout par écrit leur avis sur les modalités de déroulement du débat à venir.
- ◆ Une réunion de concertation, le 11 juin 2003 avec l'ensemble des acteurs concernés, a parachevé cette phase de préparation, afin de présenter la synthèse de leur contribution et recueillir leur avis sur la manière dont la CPDP souhaitait mener le débat.

2.1- Travail avec le maître d'ouvrage pour l'élaboration de son dossier soumis au débat

2.1.1- Le maître d'ouvrage et les « porteurs du projet »

Le projet est porté par un Groupement d'Intérêt Économique, institué en juin 2000, et constitué de Réseau ferré de France (RFF), des Aéroports de Paris (ADP) et de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF).

RFF

Créé en 1997, RFF est un EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial). Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il a pour mission l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ainsi que la répartition des capacités sur ce même réseau.

Il est celui qui a saisi la CNDP le 12 décembre 2002 car il est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires du projet CDG Express (répondant ainsi au décret N°2002-1275 du 22 octobre 2002, en application de la Loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité).

ADP

Aéroports de Paris est un établissement public créé en 1945 pour gérer l'ensemble des aéroports et aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 km autour de Paris. Il a ainsi en charge les aéroports d'Orly, de Roissy CDG et du Bourget.

Dans le cadre du projet CDG Express, ADP est maître d'ouvrage du système d'enregistrement des passagers et des bagages implanté à Paris en gare de l'Est et chargé de fournir les informations aéroportuaires diffusées dans les gares et à bord des trains.

SNCF

La SNCF est devenue un EPIC en 1983. Elle a pour mission d'organiser et d'exploiter les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national.

Conformément à son rôle d'exploitant, la SNCF est dans le cadre du projet CDG Express, chargée de la conduite et de l'entretien des trains. Elle est également le maître d'ouvrage des aménagements de ses infrastructures (installations en gares, atelier de maintenance).

Le GIE CDG Express

Le GIE CDG Express pilote depuis plus de trois ans l'ensemble des études relatives au projet. Il est en outre chargé par les trois entreprises publiques précitées, de prendre en charge la totalité des frais d'organisation du débat public décidé par la CNDP -à l'exception notable des indemnités des membres de la Commission- garantissant ainsi leur indépendance. Il est enfin devenu l'interlocuteur et « le » porteur du projet, pour tous les acteurs concernés. Au demeurant, la grande majorité des acteurs rencontrés durant la phase de préparation du débat identifiait bien le rôle de portage de l'instance, sans toutefois bien comprendre la différence entre maîtrise d'ouvrage et portage du projet. Cette observation est à relier avec un certain nombre de questions sur : "*qui est le Maître d'ouvrage ? Qui construit ? Qui décide ? Qui paye ?*" qui ont perduré tout au long des réunions publiques ultérieures.

Dès le début janvier 2003, des contacts furent établis avec l'ensemble des porteurs du projet, le ministère des transports et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

2.1.2- Elaboration du dossier soumis au débat

Méthodologie

Le dossier soumis à débat public est constitué par le maître d'ouvrage suivant les indications de la CNDP. L'article 7 du décret du 22 octobre 2002 prévoit en effet que : « *le maître d'ouvrage, ou à défaut la personne publique responsable du projet propose au président de la commission particulière un dossier en vue du débat dans un délai de six mois à compter de la publication de la décision. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications de la Commission nationale du débat public. La Commission nationale du débat public accuse réception du dossier dès qu'elle l'estime complet* ». Ce même article 7 stipule enfin que le dossier du maître d'ouvrage « *peut être complété par des documents nécessaires au débat à la demande du président de la CPDP* ». Ces derniers, proposés par la Commission particulière, seront décrits ultérieurement (Cf. section 3.1.1 –mise à disposition de l'information).

L'élément essentiel qui détermine le contenu et le style du dossier du débat est le fait qu'il soit destiné au grand public : il doit donc être rédigé dans une langue accessible pour les lecteurs non initiés. Être simple ne signifie pas pour autant être sommaire : il doit comporter des informations précises et détaillées. Il a pour but enfin de présenter le projet –et non d'en faire la promotion. Il doit donc contenir des informations factuelles et objectives. Quand la CNDP a « accusé réception » le 2 juillet 2003 du dossier support du maître d'ouvrage, elle s'est assurée du caractère « suffisamment complet » et compréhensible des informations diffusées sur trois grandes catégories de questions :

- ◆ pourquoi améliorer la desserte de Paris à Roissy pour les passagers aériens ? Description de la situation de départ et du cadre général qui détermine le problème posé ; présentation approfondie des différents éléments de la problématique ; raisons qui fondent le projet.
- ◆ comment peut-on faire pour améliorer cette desserte ? Les différentes solutions avec leurs avantages, inconvénients et contraintes.
- ◆ quel projet et où est-il prévu ? Les principales caractéristiques physiques et techniques du projet et ses conséquences, notamment ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Constat

L'élaboration du dossier support des porteurs du projet fut quelque peu difficile : c'était à la fois un projet de service mais aussi d'infrastructure ; il n'y avait pas une et une seule entité qui portait ce projet (et qui donc préparait ce dossier), mais quatre (RFF, SNCF, ADP et le GIE CDG Express décrits ci-dessus). L'existence notamment de ces quatre entités induisait un manque de réactivité dans le processus de validation de chaque étape intermédiaire, ce qui posait un problème compte-tenu des délais très courts.

Durant les nombreuses réunions de travail (treize) consacrées à relire et à « indiquer » aux porteurs du projet ce que nous pensions des différentes parties de ce dossier qui nous étaient présentées, une difficulté était récurrente : le caractère complet de l'information. Il ne nous a jamais été possible d'avoir toutes les solutions alternatives étudiées pour ce projet. Nous retrouverons ultérieurement cette difficulté à accéder à l'information par les réticences des porteurs du projet à accepter de diffuser largement les trente-cinq études annexes de ce dossier, soumis au débat.

Autre difficulté rencontrée -probablement plus courante, sur laquelle les membres de la Commission ont du revenir souvent : la nécessaire vulgarisation du langage adopté de façon à ce que tous, ou presque, puissent comprendre les informations contenues dans le dossier. La CPDP se devait en outre, et régulièrement, de demander au maître d'ouvrage d'argumenter les informations avancées sur telle ou telle partie du dossier. Plus faciles enfin étaient les rectifications de forme qui consistaient à ne pas confondre information et promotion - communication ...

Dernier point que la Commission particulière peut évoquer : le plaisir intellectuel, voire la nécessité de plonger au cœur d'une problématique complexe, en découvrant ce que sont des « sillons ferroviaires » et leur exploitation, un « tunnelier » doté d'une « roue de coupe » et prolongée par une « jupe » ou un passager en « provenance/destination » sur le premier « hub » européen !

Un document de synthèse (6 pages) du dossier du maître d'ouvrage a également été élaboré pour une diffusion plus large auprès du public. A la demande du maître d'ouvrage, une version anglaise de cette synthèse a été réalisée.

2.2- Analyse du bilan de la concertation préalable

L'analyse du bilan de la concertation préalable répondait à plusieurs objectifs :

- ◆ identifier les attentes des publics riverains des communes concernées ;
- ◆ mesurer les évolutions éventuelles dans les perceptions et représentations liées au projet CDG-Express, s'appuyant sur les observations issues de cette concertation préalable (septembre 2001 - février 2002) ;
- ◆ et recenser de nouveaux arguments et thèmes de discussion.

Cette analyse a été effectuée de deux manières différentes :

- ◆ établissement d'une carte sociopolitique des acteurs parties prenantes du débat ;
- ◆ étude qualitative au moyen de deux groupes de discussion mis en place.

2.2.1- L'analyse socio-politique

Rappel des objectifs

- ◆ Maîtriser la configuration sociopolitique du débat public en : identifiant les parties prenantes à ce débat, en évaluant leurs intérêts et en anticipant leurs attentes ;
- ◆ Comprendre les représentations qui structurent leurs discours ;
- ◆ Délimiter la « géographie » du débat pour poser les conditions d'une participation constructive au débat public ;
- ◆ Identifier en temps réel l'émergence de nouveaux acteurs, l'évolution de leurs intérêts ; la migration de leurs attentes, le glissement de leurs représentations et de leurs discours.

Méthodologie

- ◆ Recherche documentaire, étude de la presse (nationale et locale) ;
- ◆ Analyse des supports de communication des acteurs ;
- ◆ Documentation institutionnelle (rapport d'enquête, compte rendu de conseils municipaux...) ;
- ◆ Analyse de contenu et constitution d'outils (description et panorama des acteurs) évolutifs permettant un suivi des acteurs impliqués dans le débat.

Principaux constats

- ◆ Une dynamique de contestation au niveau local :
On relève une certaine structuration de la contestation locale : le Collectif 93 contre CDG Express regroupe des associations très locales opposées au projet dans sa forme actuelle. De plus, une association a été créée spécifiquement sur ce thème : Vivre sans CDG Express. Les élus locaux, au niveau des mairies, relaient les prises de position des opposants, comme le montre le vote de vœux contre le projet en 2001 et 2002. Les principaux arguments utilisés concernent l'amélioration du RER B et les nuisances potentielles du projet pour les riverains -durant les travaux comme lors de l'exploitation future du CDG Express.

L'augmentation potentielle du trafic aérien de Roissy Charles-de-Gaulle a généré des inquiétudes dans la sphère sociétale, notamment de la part des associations nationales ou locales d'élus et de protection de l'environnement autour de l'aéroport, mobilisées contre les nuisances sonores.

- ◆ Des soutiens au projet à un niveau plus global
Ils interviennent essentiellement dans les sphères économiques, notamment le Conseil économique et social régional (CESR) et « Paris Ile-de-France capitale économique » (association créée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris pour la promotion de l'Ile de France auprès des investisseurs étrangers) et institutionnelle (ministère de l'équipement et des transports).
Ces acteurs sont pour l'opportunité d'une amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport vers la capitale mais demeurent neutres sur les caractéristiques intrinsèques du projet CDG Express –hormis le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte (Piex), qui souhaiterait bénéficier de cette nouvelle desserte.

2.2.2- Les groupes de discussion

La démarche

Le recrutement a été réalisé par l'agence-conseil, dotée d'une structure spécialisée dans la veille et l'étude des systèmes d'opinion, à partir de la liste des personnes ayant fait valoir leurs opinions en mairie, sur les registres d'expression, ou sur Internet lors de la concertation préalable sur le projet.

- ◆ Le premier groupe de discussion était constitué de résidents. Il a réuni 25 personnes, le 17 avril 2003. Les participants étaient des habitants des communes d'Aulnay-sous-Bois, Pavillons-sous-Bois, Sevran et Villepinte. Lors de la concertation préalable, tous les participants avaient émis des opinions défavorables au projet.
- ◆ Le second groupe de discussion a réuni 6 personnes, le 24 avril 2003. Les participants sont des usagers réguliers du RER B et/ou de l'aéroport de Roissy et 2 résidents du 10ème arrondissement. Lors de la concertation préalable, 3 personnes s'étaient prononcées pour le projet (avec conditions pour certains) et 3 personnes s'étaient prononcées contre.

Points à retenir et axes de réflexion

Groupe 1

1. Il y a peu de nouveaux arguments mais on perçoit une forte politisation des opinions
Comme en 2001, les arguments des riverains tournent autour de 2 axes :
Un axe personnel : le projet est rejeté car il va nuire à la qualité de vie des riverains à court et long terme. Une donnée nouvelle : les participants estiment que les caractéristiques socio-démographiques de leur zone d'habitation rendent le projet encore plus préoccupant. Le problème des remboursements en cas de dommages sur les habitations est lui aussi émergent.
Un axe politique : le projet est porteur de valeurs que les participants rejettent en bloc. Il est initié par des technocrates qui ne connaissent pas la réalité du terrain, qui sont prêts à trahir les populations peu aisées de la région, et surtout le projet engendrera une réelle ségrégation sociale.
Ces participants sont prêts à militer pour des valeurs de société qui correspondent à leurs idéaux. Ils souhaitent donc être considérés comme de véritables acteurs politiques du débat et que leur parole soit prise en compte par les initiateurs du projet.
2. Le manque d'information est devenu la préoccupation majeure des participants, car il empêche leur réelle participation au débat. Pour tous les participants, l'accès à l'information s'est fortement dégradé depuis la concertation préalable.
La demande d'information porte majoritairement sur les aspects techniques et géologiques du projet ; les motivations réelles des membres du GIE. La nouveauté est que les participants insistent sur les conséquences désastreuses de ce manque d'information sur le débat public. A ce titre, deux citations clé sont à retenir :
 - La participation des riverains au débat est empêchée : « *Il y a aussi le manque d'information. On ne peut pas s'exprimer vraiment sur le sujet car on ne sait rien ! J'ai dit au GIE qu'ils ont de la chance de s'adresser à nous, car, pour la plupart, les banlieusards sont retraités, ils ne se révoltent pas trop. Or, il n'y a aucun document sur la finalité globale et définitive du projet* ».
 - De l'avis même des participants, le développement de l'irrationalité est favorisé par le manque d'information : « *L'absence d'information fait que les idées les plus extravagantes se répandent.* »

Il existe une demande d'information sur le rôle de la CPDP. Une démarche pédagogique doit donc être prévue afin de sensibiliser les populations concernées au rôle de la Commission. Après explication, la Commission est perçue comme une opportunité pour être informé sur les évolutions du projet et être mis en relation avec toutes les parties prenantes.

Groupe 2

Trois points sont à retenir à l'issue du groupe de discussion 2 dans l'optique des nouvelles démarches d'information.

1. Un glissement apparent des opinions positives :

Si, au cours de la concertation préalable, trois des participants s'étaient prononcés en faveur du projet CDG Express, on note ici qu'un glissement s'est opéré et ce notamment, par un manque d'information qui amplifie les doutes quant à la pertinence du projet.

2. Une forte demande d'information et d'animation du débat :

Comme pour le groupe 1, la demande d'information et d'animation du débat est très forte mais elle a surtout pour objectif de vérifier la viabilité économique du projet : les usagers demandent plus d'informations sur les données économiques liées au projet. Ils désirent avoir les détails de ces études de marché faites au préalable, afin de pouvoir réellement débattre de l'utilité ou de l'inutilité du projet.

3. Un projet qui n'est ni adapté à leurs besoins, ni à la situation actuelle :

Les membres de ce groupe 2 n'utiliseront pas CDG Express, car il ne correspond pas à leurs besoins : le tarif du billet est prohibitif, le choix de la gare de l'Est n'est pas approprié et il n'y aura pas de gain de temps en comparaison du RER B.

De manière plus générale, il n'est pas perçu comme viable : le financement n'est pas clair et met de côté des projets dont l'urgence est supérieure.

2.3- Rencontres et réunion de concertation avec les acteurs

Parallèlement à ce travail d'analyse et d'élaboration du dossier soumis au débat pendant la phase de préparation, une quarantaine d'entretiens bilatéraux ont été menés, avec la plupart des acteurs concernés par le projet. L'objectif de ces consultations était de recueillir la position de tous les acteurs sur ce projet et de leur exposer la méthodologie relative à un débat public décidé par la CNDP -et organisé par le président nommé de la Commission particulière.

Il a ainsi semblé nécessaire de rencontrer :

◆ les élus

Les maires de communes concernées par le tracé, dont certains membres de l'association des maires pour la défense du RER, mais aussi les élus du département 93 et la Ville de Paris.

◆ les milieux associatifs

Les associations environnementales du département 93 et de la Région Ile-de-France, mais également certaines associations de riverains, de « Vivre sans CDG Express » et des usagers des transports.

◆ les organismes économiques et consulaires

La Chambre de commerce de Paris et le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, mais aussi les représentants du tourisme d'affaires et de loisirs. Certaines spécialités du tourisme comme les « réceptifs » n'ont pas été négligées. La Commission n'a pu s'entretenir que tardivement avec la compagnie aérienne Air France, principal opérateur de la plateforme de l'aéroport de Roissy.

◆ les syndicats professionnels

Les représentants des taxis et le syndicat des agences de voyages ont pu être rencontrés assez aisément. Leurs positions sur ce projet étaient d'ailleurs assez contrastées.

◆ les experts et les organismes techniques

Il a semblé nécessaire à la Commission, compte tenu des analyses qui précèdent et des caractéristiques du projet -notamment dans sa partie tunnel, de consulter le plus en amont possible, des experts indépendants quant aux risques géologiques. La concertation préalable et les contacts avec les élus des communes concernées par le tracé montraient en effet que cette dimension du débat était sensible. Le BRGM et le LREP furent ainsi rencontrés.

Il n'y avait pas de compte rendu de ces entretiens, mais une contribution écrite était demandée à l'interlocuteur rencontré (cf le calendrier précis de ces rencontres en annexe).

Cette contribution écrite posait 5 questions et sollicitait leur réponse sur :

- ◆ Les problématiques à débattre ;
- ◆ Le contenu du dossier soumis au débat ;
- ◆ Des propositions d'organisation de la phase d'information ;
- ◆ Des propositions d'organisation de la phase de débat ;
- ◆ Les besoins en information, études, outils de communication de proximité.

Réunion de concertation avec les acteurs

Une réunion de concertation **le 11 juin 2003** (au lieu dit « l'Usine » – Plaine Saint-Denis) avec une cinquantaine d'acteurs concernés a parachevé cette phase de préparation.

Il s'agissait alors de présenter la synthèse des contributions écrites reçues et recueillir l'avis des acteurs présents sur la manière dont la CPDP souhaitait mener le débat sur le projet CDG Express.

Ce sont toutes ces suggestions qui ont été analysées par la CPDP pour être ensuite restituées, avec des modifications mineures (horaires du début des réunions de proximités), lors de la présentation des modalités du déroulement du débat à la CNDP le 2 juillet 2003, présentées ci-après.

2.4 - Modalités de déroulement du débat public sur le projet CDG Express

C'est tout ce travail de préparation décrit en amont qui a permis, sur l'ensemble de ces bases, de proposer le déroulement du débat public suivant :

2.4.1- Le champ du débat public identifié par la CPDP

Objet du débat : l'amélioration de la desserte Paris / aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Opportunité du projet : l'amélioration de la desserte de Roissy pour les passagers aériens
Questions soulevées : l'attractivité économique et touristique de Paris, le développement de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, le transfert modal des déplacements entre Paris et la plateforme aéroportuaire ...

Objectif du projet : la création d'une liaison ferroviaire permettant un service dédié aux passagers aériens. Questions soulevées : la nécessité d'un service spécifique, la création d'une nouvelle liaison ferroviaire, l'amélioration du RER B et de la desserte routière ...

Questions soulevées sur les caractéristiques du projet :

Phases	Conception	Réalisation	Exploitation
Problématiques			
Environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> • Solution du tunnel ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion du chantier 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuisances (bruit, vibrations...)
Sécurité / sûreté	<ul style="list-style-type: none"> • Conditions de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques pour les riverains • Accès secours 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact pour les riverains • Evacuation des passagers
Sociales et techniques	<ul style="list-style-type: none"> • Service dédié aux passagers aériens • Choix de la Gare de l'Est • Gares intermédiaires 		<ul style="list-style-type: none"> • Offre de service associé • Fiabilité et régularité • Usagers concernés • Nouvelle pénétrante ferroviaire
Financiers et socio-économiques	<ul style="list-style-type: none"> • Montage financier (partenariat public privé...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Indemnités compensations 	<ul style="list-style-type: none"> • Scénarii et résultats d'exploitation et leurs conséquences

2.4.2- Les publics concernés

- ◆ les usagers potentiels : les passagers aériens, les salariés de Roissy, les acteurs des régions normandes pour LRNVS (liaison rapide Normandie – Val de Seine) et Champagne Ardennes
- ◆ les usagers des autres moyens de transport : les habitants du nord-est de la région parisienne utilisateurs des RER B, E et D et des autoroutes A1 et A3 ...
- ◆ les riverains : les habitants des communes concernées par le tracé du projet et ceux autour de la Gare de l'Est ...
- ◆ le public intéressé par les aspects économiques, sociaux, environnementaux du projet ou le débat public : les compagnies aériennes, les représentants des intérêts économiques et touristiques de Paris et de l'Ile-de-France, les riverains de l'aéroport, les taxis parisiens et le grand public ...

2.4.3- Les documents d'information proposés (cf. détails dans le chapitre suivant)

Le dossier du débat, évolutif, comprendra en définitive :

- ◆ le dossier du maître d'ouvrage (80 pages) présentant les objectifs et les caractéristiques du projet ainsi que les solutions alternatives étudiées. Un document de synthèse (6 pages) du dossier du maître d'ouvrage pour une diffusion plus large ;
- ◆ la présentation du débat public (6 pages) : le rôle et l'organisation de la CPDP, l'objet et les modalités de déroulement du débat public, les outils d'information et les moyens de participation du public mis à disposition ;
- ◆ les cahiers d'acteurs (4 pages en général) publiés par la CPDP à partir des contributions sélectionnées, présentant leurs avis, positions et propositions, notamment de solutions alternatives ;
- ◆ la synthèse du schéma directeur d'amélioration du RER B validée par le STIF ;
- ◆ le « Journal du débat » permettant d'annoncer et d'accompagner son déroulement et de présenter ses différentes phases, les synthèses des réunions publiques et l'avancée des débats (4 numéros étaient planifiés).

2.4.4- Les moyens d'information et d'expression proposés (idem)

Tous ces moyens seront détaillés dans la section 3 (information et participation du public). Une présentation succincte de cette vaste palette d'outils s'impose néanmoins, afin de comprendre la cohérence de l'ensemble des modalités du débat proposées.

- ◆ un accueil dans les locaux de la CPDP ;
- ◆ un accueil personnalisé par le Maître d'Ouvrage ;
- ◆ un site Internet (www.debatpublic-cdgexpress.org) ;
- ◆ un numéro vert ;
- ◆ deux courriers d'information distribués dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées (400.000 particuliers) incluant des cartes T ;
- ◆ une diffusion par courriel (entreprises puis abonnés grand public)
- ◆ des stands d'information sur les lieux de vie ;
- ◆ des présentoirs de diffusion indépendants
- ◆ la distribution de tracts (au sein des 8 terminaux de Roissy CDG, dans les gares et les communes concernées) ;
- ◆ des affichettes ;
- ◆ des relations presse.

2.4.5- Les moyens de participation du public

En plus du système de questions/réponses sur Internet (idem –Cf section 3), d'autres moyens ont été mis en œuvre pour la participation et l'expression du public :

- ◆ deux réunions générales sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, au début et pour la synthèse ;
- ◆ quatre colloques thématiques pour rassembler un maximum d'informations sur les thèmes clés du débat :
 - le transport aérien et le projet,
 - les effets du projet sur les autres infrastructures de transport,
 - les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie,
 - la dimension socio-économique et financière du projet.
- ◆ des ateliers pédagogiques (en fonction de la demande) pour approfondir les connaissances des participants dans certains domaines techniques ;

- ◆ des auditions publiques pour entendre les avis et propositions des différents acteurs (élus, associations, organisations socioprofessionnelles, organismes techniques et experts) et du grand public ;
- ◆ neuf réunions de proximité dans les principales collectivités concernées pour l'information et l'expression du public (Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay-en-France, Sevran, Pavillons-sous-Bois, Bondy, Noisy-le-Sec, Paris et Mitry-Mory –groupée avec le Mesnil-Amelot et Roissy).

Le choix des jours et des heures de réunion a été soigneusement étudié pour favoriser une participation maximale.

- ◆ des registres d'expression et des permanences de la CPDP pour l'écoute du public dans les principales communes concernées en complément des réunions de proximité.

2.4.6- Le calendrier du débat public

- ◆ **2 juillet** : la CNDP, l'ayant considéré comme suffisamment complet, a accusé réception du dossier support du maître d'ouvrage. La CNDP a fixé également les dates (25 août au 15 décembre 2003) et les modalités de déroulement du débat public sur proposition de la CPDP.
- ◆ Conférence de presse le **3 juillet** sur l'objet, les dates, les modalités de déroulement du débat public, en présence du Président de la CNDP.
- ◆ **Début juillet au 24 août** : phase de mise à disposition de l'information
La CPDP, dans un souci de pédagogie sur cette notion récente qu'est le débat public, a souhaité distinguer une première phase de diffusion de l'information avant de faire participer pleinement le public lors des réunions organisées à cet effet (à partir du 25 août, date de début officiel du débat public) :
 - envoi du dossier du débat aux acteurs concernés,
 - courrier d'information de la présentation du débat public avec carte T diffusé en boîte aux lettres et par courriel,
 - mise en ligne du site internet,
 - accueil du public dans les locaux de la CPDP pour la consultation des études réalisées par le maître d'ouvrage.
- ◆ **25 août à mi-octobre** : première phase du débat public pour la diffusion de l'information : diffusion active du dossier du débat avec :
 - mise en place des stands et présentoirs,
 - tractage pour l'annonce des réunions publiques,
 - deuxième courrier d'information avec carte T diffusé en boîte aux lettres et par courriel,
 - mise en place du système de questions / réponses, du forum sur Internet et du dialogue en ligne.

Pour cette phase la CPDP a organisé : une réunion publique générale de lancement (13 septembre), 4 colloques thématiques, des ateliers pédagogiques en fonction de la demande sur les thèmes proposés.

- fin septembre : conférence de presse pour l'annonce de la phase de débat.

- ◆ **Mi-octobre au 15 décembre** : deuxième phase pour la participation au débat sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet comprenant :
 - 6 séances d'auditions publiques des acteurs (élus, associations, organisations professionnelles, experts) et des auditions publiques du « grand public » sur inscription,
 - 9 réunions de proximité pour l'information et l'expression du public,
 - 9 permanences d'écoute du public de la CPDP, pendant une demi-journée dans les jours suivant les réunions de proximité.
- ◆ **12 décembre** : réunion publique générale de synthèse du débat public
- ◆ **Mi-février 2004** : publication du compte rendu du président de la CPDP et du bilan du président de la CNDP.
- ◆ **Mi-mai 2004** : publication par le maître d'ouvrage des principes et des conditions de poursuite du projet.

C'est donc le 2 juillet 2003 que prenait fin la préparation du débat public CDG Express pour laisser la place à la première phase de mise à disposition de l'information.

SECTION 3 : LE DEBAT PUBLIC

La CNDP, en accusant réception le 2 juillet 2003 d'un dossier support du maître d'ouvrage « suffisamment complet », a également fixé les dates (25 août au 15 décembre 2003) et les modalités de déroulement du débat public proposées par la CPDP.

En attendant le début officiel du débat décidé par la CNDP (25 août), les mois de juillet et août ont été mis à profit pour mettre à disposition du public, l'information relative au débat qui débiterait à la fin de la période estivale.

3.1- Les moyens d'information

Une large palette d'outils d'information et de moyens d'expression a ainsi été élaborée afin de pouvoir toucher tous les publics : riverains, usagers potentiels, organisations ou personnes intéressées par les aspects économiques, sociaux et environnementaux du projet. Il sera tout d'abord exposé ici les documents proposés (faisant partie du « dossier du débat », évolutif et enrichi au fur et à mesure des échanges) ; puis la façon dont la Commission les a médiatisés.

3.1.1- Les documents du débat :

Un des principaux objectifs de cette phase de mise à disposition de l'information était de mettre à la disposition de tous, le dossier du maître d'ouvrage. Ceci devait permettre l'information de toute personne physique ou morale, souhaitant intervenir dans le débat avec la possibilité d'élaborer des avis, positions ou alternatives à ce projet.

Pour ce faire, et outre le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse (présentés dans la section 2) diffusés à tous les acteurs potentiellement concernés, la CPDP a en effet décidé de proposer plusieurs autres documents qu'elle a jugé pertinents d'intégrer au dossier soumis au débat (*article 7 du décret du 22 octobre 2002*).

- ◆ **la présentation du débat et de la Commission particulière** (document de synthèse de 6 pages) : le rôle et l'organisation de la CPDP, l'objet et les modalités de déroulement du débat public, les outils d'information et les moyens de participation du public proposés. Ce document comprenait une carte T à découper (Cf. plus bas), permettant à toutes les personnes intéressées de demander gratuitement les documents du débat et de s'abonner aux journaux du débat. Cette présentation du débat et de la Commission particulière intégrait une synthèse d'une page du projet du maître d'ouvrage.
Ce premier document a été diffusé par un envoi postal en nombre (mailing) dans les boîtes aux lettres (400.000 destinataires) des communes concernées, à la mi-juillet –Cf. plus bas.
- ◆ **les cahiers d'acteurs publiés par la CPDP** (4 pages en général) : à partir des contributions sélectionnées, ils présentaient leurs avis, leurs positions et propositions, notamment de solutions alternatives.

Les critères de sélection et les règles de diffusion des contributions pouvant devenir des cahiers d'acteurs ont été notamment expliqués dans le document de présentation du débat, distribué dans les boîtes aux lettres.

Les contributions sélectionnées ayant fait l'objet d'un « cahier d'acteur » étaient progressivement incluses dans le dossier du débat, mises en ligne sur le site internet de la CPDP, diffusées lors des réunions publiques et envoyées à tous ceux qui en faisaient la demande -dans les mêmes conditions de diffusion que le dossier du maître d'ouvrage. Les contributions étaient sélectionnées en fonction de la pertinence de leur argumentation et de leur intérêt à l'enrichissement du débat (Cf. annexe).

La date ultime de rendu des dernières contributions pouvant faire l'objet d'un cahier d'acteur a été fixée au 15 novembre 2003. 11 cahiers ont ainsi été publiés par la Commission particulière et diffusés au plus grand nombre :

- Vivre sans CDG Express (le 13 septembre)
 - Environnement 93 (le 13 septembre)
 - Ile-de-France Environnement (le 13 septembre)
 - Paris Ile-de-France Capitale Economique (le 13 septembre)
 - Les associations des riverains SNCF de Noisy-le-Sec (le 13 septembre)
 - Les Verts (le 25 septembre)
 - Association Pavillons Ourcq Environnement (le 24 octobre)
 - Christian Gérondeau, expert indépendant, spécialiste du RER (le 19 novembre)
 - Parc d'Expositions de Paris-Nord Villepinte/CCIP (le 19 novembre)
 - Conseil économique et social de la région Ile-de-France (le 8 décembre)
 - Fédération Nationale des Usagers des Transports (le 8 décembre)
- ◆ **La synthèse du schéma directeur d'amélioration du RER B** rédigée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France : le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et réunit l'Etat, la Région et les huit départements de l'Ile-de-France, sous la présidence du préfet de Région.
- Ce schéma directeur de la ligne RER B, approuvé par son Conseil d'administration le 1er octobre 2003, résulte d'une réflexion commune de l'ensemble des partenaires (RATP, RFF, SNCF et STIF) sur cette ligne du RER B. Il vise à rappeler les actions en cours pour améliorer le fonctionnement de la ligne et à présenter des propositions concrètes à moyen terme et des orientations à plus long terme qui nécessiteront des études complémentaires. Compte tenu des interrogations de la population sur ce sujet, il a semblé important à la Commission particulière de pouvoir inclure ce document dans le dossier soumis au débat.

La Commission particulière souhaitait en effet pouvoir diffuser dès le mois de juillet :

- ◆ le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ;
- ◆ La présentation du débat public et de la Commission ;
- ◆ Le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER.

Ce dernier n'a pu être diffusé comme prévu en juillet, le Conseil d'administration du STIF n'ayant pu le valider qu'au 1^{er} octobre 2003.

3.1.2- Les outils d'information proposés :

La Commission particulière a souhaité mettre en place les outils décrits ci-après pour informer un large public de l'existence du débat à venir et se préparer à y intervenir.

Ensuite, un courrier a été envoyé à tous les acteurs rencontrés ou potentiellement concernés à la même période pour le faire savoir. Enfin, une conférence de presse s'est tenue le premier jour de cette période de mise à disposition de l'information (au lendemain de la décision de la CNDP du 2 juillet). Les journalistes pouvaient ainsi relayer l'information sur cette première phase.

- ◆ **La lettre d'information « le Journal du débat »** : il permettait d'annoncer et d'accompagner le déroulement du débat en exposant ses différentes phases (4 numéros ont été réalisés et diffusés à partir des 23 octobre, 6 novembre, 27 novembre et 13 janvier).

Les objectifs de ce Journal du débat

Contribuer à l'information des publics pour favoriser un débat efficace en :

- expliquant le débat public et la mission de la CPDP ;
- précisant comment intervenir dans le débat et comment poser des questions
- appelant à participer au débat ;
- informant sur les échéances à venir (dates de réunions, thèmes des conférences, ateliers...)
- restituant les déclarations, prises de position, débats marquants des réunions passées (synthèse) ;
- listant les nouvelles contributions d'acteurs ;
- répondant aux questions les plus couramment posées ;
- donnant des éléments d'évaluation sur la participation au débat.

Les publics concernés par cette lettre d'information

Le grand public touché par le tracé ; les habitants des communes traversées par CDG Express ; le grand public concerné par l'utilité du projet ; les passagers aériens ; les utilisateurs du RER B ; les organismes socio-économiques ; les associations ; les élus nationaux et locaux et les journalistes.

Près de 2.300 personnes se sont inscrites à cet outil, afin de suivre l'actualité du débat.

La ligne éditoriale

Les acteurs du débat étaient à la une avec des interviews et des témoignages. Les informations pratiques étaient privilégiées incluant les dates et thèmes des réunions ; la possibilité de dialoguer en ligne sur le site de la Commission particulière. Des articles courts et bien structurés, pour une lecture rapide, avec un style accessible à tous, précis mais « vivant » ont été rédigés. Une maquette sobre dans les couleurs du logo CPDP a été élaborée, avec des rubriques récurrentes pour faciliter la lisibilité. Quatre pages A4 en quadrichromie et un processus de fabrication (rédaction et impression) qui privilégie la rapidité sur la sophistication ont ainsi été définies.

- ◆ Un **accueil dans les locaux de la CPDP**, sur rendez-vous, avec mise à disposition du dossier du débat, des journaux du débat et de toutes les études réalisées par le GIE, a été mis en place. Tous les publics étaient potentiellement concernés.

19 visites ont été effectuées durant l'été, la plupart sans prise de rendez-vous. L'étude n°19 (audits sur les prévisions de trafic, en annexe du dossier du maître d'ouvrage) a été la plus consultée. Trois autres visiteurs ont été accueillis ultérieurement dans les locaux de la Commission particulière.

- ◆ Un **accueil personnalisé par le Maître d'Ouvrage**, sur rendez-vous, dans les locaux de la CPDP, était également possible. La demande devait être adressée, par écrit, à la CPDP et était retenue pour sa pertinence.

Dès le mois de juin, une rencontre a été organisée entre le maître d'ouvrage et l'association Vivre sans CDG Express.

Durant la période estivale (le 17 juillet), une association a sollicité un rendez-vous avec le maître d'ouvrage dans les locaux de la CPDP. Il s'agissait de l'association « noisienne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées ».

Durant le débat proprement dit, un autre rendez-vous a été organisé avec l'association du 10^{ème} arrondissement « Gare aux pollutions ».

- ◆ Un **site Internet** (www.debatpublic-cdgexpress.org) a été développé pour mettre à disposition du public les documents soumis au débat (en ligne avec téléchargement ou demande d'une version papier par courriel), le calendrier des réunions et toutes leurs synthèses et comptes rendus mis en ligne (dans les cinq jours ouvrables après une réunion). 6 rubriques principales étaient proposées :

- Le débat public (ce qu'il est, ses règles) ;
- Le dossier du débat (tous les documents précités) ;
- Comment s'informer (outils, abonnement, liens...) ;
- Comment participer (réunions publiques, questions/réponses...) ;
- Actualité du débat (calendrier, journal du débat, derniers comptes rendus...) ;
- Espace presse (communiqués, dossiers de presse, espace photos, contacts).

Ce site internet permettait également aux internautes de participer au débat par un système de questions / réponses et un forum de discussion. Ces deux derniers outils n'ont été rendus opérationnels qu'au début effectif du débat (25 août 2003).

Destiné au grand public et à la presse, ce site internet devait être attractif, doté d'une ergonomie fluide et d'une navigation aisée pour séduire et fidéliser les visiteurs. Ce média se devait d'être en outre réactif, compte tenu du calendrier imposé : outils d'administration du site et logiciels ad hoc ont été requis pour une actualisation du contenu et des mises en ligne de documents par la CPDP elle-même. Un moteur de recherche a été mis en place pour accéder plus facilement aux différentes informations. Il était important enfin, pour une notoriété efficiente du site, qu'un référencement qualitatif soit établi dès le lancement du site, auprès des principaux outils de classification et moteurs de recherche sur le réseau internet.

Du 3 juillet, date de sa mise en ligne au 15 décembre, date de clôture du débat, 13.300 visites ont été constatées sur ce site et 70.000 fichiers ont été téléchargés. Malgré ces chiffres encourageants pour les débats publics à venir, le taux de pénétration de ce média reste relativement faible au niveau du grand public, surtout si l'on ne retient que les internautes connectés en haut débit (type ADSL), configuration nécessaire pour télécharger des documents parfois très lourds.

En complément de ce site Internet, la CPDP a souhaité la création d'un extranet, afin d'avoir une interface collaborative permettant un partage de l'information entre la CPDP (bureaux du Président de la Commission et du secrétariat général situés dans le 10^{ème} arrondissement de Paris), l'agence-conseil (localisée dans le 9^{ème} arrondissement) et les cinq membres extérieurs de la CPDP (localisés en province et à Paris/région parisienne).

Cet extranet avait notamment pour vocation de permettre l'indexation et l'archivage de l'ensemble des questions posées (en ligne et par courrier), et des réponses apportées par la CPDP et le maître d'ouvrage avant leur mise en ligne.

- ◆ Un **numéro vert** (0800 800 949) sur répondeur téléphonique a été installé. Relevé quotidiennement, il permettait d'annoncer les réunions publiques à venir et de demander l'envoi des documents du débat et de la lettre d'information de la CPDP.

Les avantages de cet outil étaient a priori une facilité d'installation, un lien interactif avec le grand public et un coût faible. Les seuls inconvénients étaient la nécessité d'une médiatisation importante du numéro d'appel sur tous les supports de communication et le recours éventuel à un prestataire extérieur pour traiter des flux d'appels plus importants que prévus.

Quarante messages ont été reçus à la fin août et 185 appels ont été totalisés le 15 décembre par ce système. On peut noter ici -et contrairement à d'autres débats, que cet outil mis en place a été peu sollicité. Son installation a été d'autre part problématique, les fournisseurs n'ayant plus beaucoup de modèles de répondeur à proposer pour ce type d'utilisation.

Par ailleurs, une centaine d'appels, soit deux à trois par jour, ont été reçus au standard de la Commission particulière durant l'été. Hormis quelques critiques, en particulier sur le coût de ce projet par rapport au RER B qui nécessiterait des financements supplémentaires, la majorité des appels était des demandes d'information et des questions sur le rôle exact de la CPDP et sa position par rapport au maître d'ouvrage. Ce rythme d'appels s'est poursuivi durant le débat, ce qui montre le besoin de contact direct et personnel du grand public.

- ◆ Un **système de carte T**, inclus dans le document de présentation du débat et de la Commission particulière, qui permettait de demander dès la mi-juillet le dossier du débat, les futures lettres d'information et cahiers d'acteurs. A partir du début officiel du débat (25 août 2003), une seconde carte T a été mise au point pour permettre de poser une question, donner son avis ou faire des propositions lors du débat public.

Ces deux cartes T ont été diffusées :

- dans les deux courriers distribués dans les boîtes aux lettres pour les riverains directement touchés par l'ouvrage (mi-juillet et fin août 2003) ;
- à Roissy CDG, par tractage dans les zones d'embarquement et à la sortie des zones de récupération des bagages pour les passagers aériens ;
- dans les gares de l'Est et du Nord de la SNCF et dans les gares RER où il a été possible de le faire ;
- sur les marchés et dans les mairies des communes concernées par le tracé, en particulier lors de la phase de débat (tous les jours de la semaine qui précédaient chaque réunion de proximité) ;
- sur le site internet de la CPDP (par téléchargement) ;

Toutes les entreprises et le grand public des communes concernées par le tracé étaient visés par ces cartes T. Ce système d'information permettait en outre d'alimenter un fichier d'abonnés aux outils du débat qui étaient alors envoyés périodiquement.

971 cartes T ont été reçues au 26 août (pour un courrier envoyé à la mi-juillet).

Comparativement aux précédents débats publics, ce taux de retour peut être considéré comme très bon (2,5 pour 1.000).

Les habitants de Paris puis d'Aulnay-sous-Bois ont été les plus « motivés » à ce propos. Hormis une cinquantaine de cartes renvoyée par des associations et des conseils de quartier, la très grande majorité des cartes T provenait de particuliers.

Une vingtaine seulement a été téléchargée à partir du site internet de la Commission.

A cette même date, 939 synthèses du dossier du maître d'ouvrage et 679 dossiers complets ont été envoyés à partir de cet outil.

La répartition territoriale des cartes T reçues sur cette période était la suivante : Paris (10, 18 et 19^{ème}) 44% ; Aulnay-sous-Bois 13,3% ; villes non destinataires du mailing 8 % ; Sevran 6,8% ; Bondy 6,3% ; Villepinte 5,4% ; Tremblay-en-France 4,9% ; Pavillons-sous-Bois 4,4% ; Noisy-le-Sec 3,9% ; Mitry-Mory 2,2% et Roissy-en-France 0,7%.

A la fin du débat, près de 2.300 cartes T étaient parvenues à la Commission particulière.

- ◆ **Deux courriers d'information distribués dans toutes les boîtes aux lettres** des communes concernées (400.000 particuliers et entreprises, sur les communes de Paris 10^{ème}, Noisy-le-Sec, Bondy, Les Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France, Mitry-Mory, Le Mesnil-Amelot et Roissy-en-France).
 - Le premier courrier comportait le 6 pages de présentation du débat public et ses outils, ainsi que la carte T de demande d'information mentionnée ci-dessus.
 - Le second courrier a été envoyé en tout début de la phase de débat, fin août-début septembre, pour annoncer le calendrier des réunions et recueillir les avis, positions et propositions du public. La formule « courrier non adressé » a été privilégiée pour toucher le plus grand nombre, en raison notamment de son coût, comparativement à un envoi personnalisé beaucoup plus onéreux (dû à la location de fichiers).
- ◆ **Une diffusion par courriel** à toutes les entreprises et administrations d'Ile-de-France, avec lien électronique vers le site internet de la CPDP, a été mise en place pour une diffusion de l'information vers les salariés (24.000 contacts -chacun susceptible d'être démultiplié à volonté, par simple transfert du courriel à d'autres destinataires). Les destinataires de ces courriels étaient les usagers potentiels de CDG Express, les usagers des autres moyens de transport (RER B, A1 et A3) et les publics intéressés par les aspects économiques, sociaux ou environnementaux du projet.

La majorité des 24.000 entreprises (via les Directions des ressources humaines et les Comités d'entreprise) a reçu le courriel envoyé durant l'été.

250 connexions sur le site internet de la CPDP ont été constatées et 74 demandes d'information ont été recensées grâce à cet outil. Ces résultats peuvent être considérés comme un faible retour, compensé heureusement par le coût modique de cet outil.

Courriels reçus spontanément à la CPDP

La plupart des questions ou avis reçus par informatique durant la phase d'information portait sur une demande de tracé précis, sur les gares intermédiaires éventuelles ou exprimait des remarques négatives sur le choix de la gare de l'Est. Les questions ou avis reçus ultérieurement rejoignaient pour l'essentiel les thèmes abordés que l'on retrouvera dans l'ensemble du système de questions/réponses (traité ci-après).

3.1.3- le système de questions/réponses

Outre l'obligation d'informer le plus grand nombre sur le débat public en cours, la mission de la Commission particulière est de permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'exprimer et de poser une question sur le projet proposé, afin d'obtenir une réponse complète et argumentée. Pour la CPDP CDG Express, le système des questions /réponses était complémentaire des réunions publiques décrites plus avant, car il permettait au public d'obtenir des réponses écrites sans avoir à se déplacer. Cela illustre la démarche d'ouverture adoptée par la Commission particulière. Et, pour la première fois dans le cadre d'un débat public, toutes les questions et toutes les réponses formulées étaient mises « sur la place publique », via le site Internet. Le maître d'ouvrage et le public intéressé pouvaient alors se forger une opinion, en toute transparence, sur l'évolution des arguments avancés. Les questions-réponses participaient donc, comme toutes les autres formes d'échanges, à constituer « le cœur puis la mémoire du débat ».

Pour ce faire, la CPDP a mis en place un système informatisé. Ce système était alimenté de plusieurs manières :

- ◆ par les questions posées via les cartes T issues du courrier envoyé au début du débat (fin août),
- ◆ par les questions posées via le site internet de la Commission particulière,
- ◆ par les questions posées lors des réunions publiques –qu'elles aient obtenu une réponse orale ou non,
- ◆ par les courriers reçus à la CPDP tout au long du débat.

Toutes ces questions étaient intégrées dans le système informatique et thématiques par la CPDP. Le maître d'ouvrage y accédait pour répondre aux questions concernant le projet. La CPDP relisait ensuite chaque réponse pour vérifier qu'elles étaient claires, précises et détaillées. A cette condition seulement, la Commission particulière les validait en les mettant en ligne. Sinon, elle demandait un complément d'information au maître d'ouvrage. La CPDP a répondu directement aux 34 questions concernant le débat public lui-même.

Quelque soit l'origine de ces questions posées par le public (courrier postal, courriel ou réunions publiques), toutes les réponses étaient indexées sur le site internet de la CPDP, après avoir été envoyées à leur destinataire (par courrier ou par courriel). Une copie papier était systématiquement archivée pour la « mémoire du débat ».

Quels sont les résultats de ce système mis en place ?

Tout d'abord, le système a bien fonctionné puisque la CPDP a reçu près de 1100 questions, auxquelles le maître d'ouvrage a répondu par écrit, avant la clôture du débat ou dans les jours qui ont suivi.

Il faut noter que les « questions » reçues par la Commission s'apparentaient souvent à des prises de positions (plus de 30% du total).

Au delà d'un simple avis argumenté, certains auteurs apportaient une réflexion parfois très détaillée sur le projet. Cette libre expression, rendue possible par le système mis en place, a été donc plus loin que le simple questionnement et a permis d'enrichir le débat d'éclairages libres et complémentaires.

Ces questions posées provenaient pour les 2/3 des systèmes mis en place (carte T, site internet) et pour le 1/3 restant, des questions émises lors des réunions.

Pour 60% leurs auteurs étaient de la Seine-St-Denis et pour 30%, parisiens.

Les principales thématiques portaient sur :

- ◆ des précisions ou suggestions relatives au projet (149 questions),
- ◆ les risques et nuisances liés au tunnel (117 questions),
- ◆ le tracé du projet (99 questions),
- ◆ l'amélioration de la ligne B du RER (96 questions),
- ◆ l'utilité du projet (91 questions),
- ◆ le financement et la rentabilité du projet (75 questions).

Il est enfin important de noter que ce système, de par les thèmes abordés, était en lien étroit avec d'autres éléments du débat comme les réunions de proximité et les auditions.

3.1.4- Les relations avec les médias

Les médias participent à l'information du public et seront donc traités dans cette partie. Il n'en demeure pas moins qu'ils ont été présents tout au long du débat –y compris pendant la phase de participation du public proprement dite, voire au-delà, jusqu'au moment de la remise du compte rendu et du bilan du débat public sur le projet CDG Express.

L'une des principales missions de la CPDP étant d'informer, dans les meilleures conditions possibles, les différents acteurs concernés par le débat public, les relations médias étaient un élément important du dispositif mis en place.

Il était alors nécessaire de penser soigneusement une stratégie de relations avec les médias, afin notamment de s'assurer de son concours et ainsi contribuer à faire connaître au public l'évolution du débat. Cette stratégie était d'autant plus importante que les médias présents en Ile-de-France sont nombreux (à l'inverse de la PQR en Province) et que pour des raisons de coût, la possibilité de publi-reportages (encart du Journal du débat par ex.) a été écartée dès les premières réflexions à ce sujet par la CPDP.

a- Objectifs et partis pris par la CPDP sur ces relations presse

Les objectifs de la Commission étaient relativement simples :

- ◆ informer l'ensemble des publics sur l'objet et les étapes du débat ;
- ◆ inciter les publics concernés à participer ;
- ◆ faire vivre le débat sur le projet dans la presse ;
- ◆ relayer et analyser les positions des différents acteurs ;
- ◆ valoriser la contribution de la CPDP au débat ;

In fine, la CPDP souhaitait faire en sorte que les médias deviennent un « terrain » d'expression du débat.

Les partis pris par la CPDP sur ces rapports avec les médias étaient de s'engager à :

- ◆ Faire preuve de pédagogie
 - en expliquant la vocation et les règles du débat public ;
 - en mettant à la disposition des journalistes l'information la plus adaptée à leurs besoins et à leurs centres d'intérêt.
- ◆ Jouer la transparence
 - sur le déroulement du débat ;
 - sur la position et les arguments des différents acteurs.
- ◆ Délivrer une information objective sans prendre parti
- ◆ Faciliter le travail des journalistes
 - en mettant tout en œuvre pour répondre à leurs besoins ;
 - en rapprochant les médias des acteurs du débat.

D'autre part, la CPDP a fait le pari de s'appuyer sur la notion de débat public (thématique citoyenne) pour susciter l'intérêt des journalistes ; tout en s'interrogeant à de nombreuses reprises sur le rôle des médias : partenaires ou relais du débat public sur le projet CDG Express ?

b- Une stratégie de relations presse en trois temps

- ◆ Phase I (mai/août) : En amont du démarrage du débat public
 - sensibiliser et informer sur la notion de débat public ;
 - annoncer les grandes phases du débat ;
 - identifier avec les médias le type d'information dont ils avaient besoin.
- ◆ Phase II (septembre/mi-décembre) : Pendant le débat
 - relayer les temps forts du débat dans les médias ;
 - mettre en place un dispositif au service des journalistes.
- ◆ Phase III (février 2004) : Après le débat
Communiquer sur les résultats du débat (compte rendu et bilan).

c- Résultat de ces relations avec les médias

- ◆ Concernant les propositions de partenariat, et après de nombreuses interrogations entre les membres de la Commission particulière sur le rôle des médias (acteurs ou médiateurs ?), ces derniers ont tranché sans hésitation : unanimité pour suivre et relayer l'actualité du débat, mais en restant à ce qu'ils considèrent comme leur place –des relais d'information et non des acteurs ou partenaires du débat.
- ◆ La conférence de presse du 3 juillet a rempli son objectif de sensibilisation au débat public qui allait se dérouler.
- ◆ Le communiqué de presse envoyé le 23 juillet signalant les premiers documents mis à la disposition du public, n'a pas fait l'objet de nombreuses coupures de presse. Néanmoins, les relances téléphoniques effectuées à cette période ont très vite démontré que les journalistes préféraient s'imprégner des documents du débat reçus, avant de s'investir davantage à la rentrée de septembre.
- ◆ Le troisième communiqué de presse envoyé le 28 août annonçait la première réunion de lancement du 13 septembre, sans négliger la présentation d'une cohérence de l'ensemble des réunions d'information et de participation proposé au public.

Finalement, et en tenant compte de la particularité du « brouhaha médiatique » propre à l'Ile-de-France (cohabitation de tous les types de presse et concentration de tous les pouvoirs), on peut considérer les résultats des relations avec les médias comme très satisfaisants.

L'attention que les médias ont portée au débat s'est en effet traduite par des retombées importantes avec au total plus de 170 articles (presse écrite principalement, mais aussi reportages télévisuels, radiophoniques et sur internet).

Une analyse plus fine permet de relever les occurrences par :

- ◆ Citations :
25 articles citaient différents acteurs du débat, 30 les porteurs du projet, 15 la CPDP et 24 la CNDP.
- ◆ Thèmes abordés :
 - Divers (STIF, référendums...) : 50 articles
 - Solutions alternatives/dire d'expert : 36 articles
 - Tracé du projet : 20 articles
 - Amélioration du RER B : 16 articles
 - Coût financier du projet : 15 articles
 - Conception du projet : 11 articles
 - Analyse du débat public : 7 articles
 - Problématique du tunnel : 3 articles

D'autre part, l'annonce des réunions publiques à venir a été très bien relayée par la presse au niveau de l'actualité.

Une anecdote pour finir ce constat sur ces relations presse : alors que nos interlocuteurs parisiens non-initiés ignoraient tout de ce projet avant le débat, un taxi nous a dit au mois d'octobre : « ah oui, le fameux train CDG Express... » !. La presse avait de toute évidence bien fait son travail. Qu'elle en soit ici vivement remerciée.

3.2 – Les moyens de participation

Les périodes de préparation et de mise à disposition de l'information mentionnées précédemment avaient pour principal objectif de bien cerner les enjeux du débat à venir en permettant à tous de s'informer et de s'exprimer sur ce projet. La CPDP a programmé pour ce faire toute une série de réunions publiques qui apportait chacune une valeur ajoutée à un ensemble cohérent.

Une première phase de diffusion de l'information (25 août à mi-octobre) proposait :

- ◆ Une réunion publique de lancement du débat ;
- ◆ Quatre colloques thématiques ;
- ◆ Deux ateliers pédagogiques, en fonction de la demande sur des thèmes proposés.

Une deuxième phase de participation proprement dite comprenait :

- ◆ Six séances d'auditions publiques ;
- ◆ Neuf réunions de proximité et des permanences d'écoute pour les communes directement concernées ;
- ◆ Une réunion publique générale de synthèse du débat public (cf. section 4 : les positions à la fin du débat).

3.2.1- la réunion de lancement du débat du 13 septembre 2003

Cette réunion de lancement s'est déroulée le samedi 13 septembre 2003, de 9h30 à 13h00 au Gymnase Japy (Paris 11^{ème} arrondissement). Les objectifs de cette réunion de lancement étaient de présenter l'ensemble du dispositif du débat public et d'en fixer sa tonalité ; de faciliter une bonne visibilité au débat en externe ; de permettre un exposé du projet et des enjeux et de commencer à approfondir et/ou élargir les problématiques identifiées par la Commission particulière.

- ◆ La réunion a été ouverte par Bertrand Landrieu, Préfet de la Région Ile-de-France. Formulant des vœux de réussite pour que ce premier débat public en région parisienne se déroule de façon exemplaire, celui-ci a précisé qu'à l'issue de cette discussion – et avec l'apport des différents points de vue, l'Etat prendra la décision de continuer ou non le projet.
- ◆ Le Président de la CPDP CDG Express a ensuite présenté le rôle de la Commission et ses membres, les règles du débat public et les moyens d'information et d'expression mis au service du public.
- ◆ La présentation du projet a été faite par :
 - Jean Pierre Duport, Président de Réseau Ferré de France ;
 - Bernard Sulpis, Délégué régional RFF Ile-de-France et Champagne-Ardennes.
- ◆ Après l'exposé du projet par le GIE CDG Express, 6 « interpellateurs » représentant les élus, les associatifs et les organismes socio-économiques se sont exprimés.
Il s'agissait :
 - du Conseil régional d'Ile-de-France : Serge Mery, Vice-Président Transport
 - de l'association des Maires pour la défense du RER B : Stéphane Gatignon, Président
 - de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT) : Eric Ehlers, membre du bureau AUT IDF
 - de l'association Vivre sans CDG Express : Jean-Louis Briand, Président
 - de l'Office du Tourisme de Paris : Paul Roll, Directeur général
 - de Paris Ile-de-France Capitale économique : André Broto, Président du groupe de travail « déplacements et circulation » consacré à CDG Express

Dans la seconde partie de la réunion, la parole a été donnée pleinement aux questions du public - celui-ci ayant déjà pu intervenir pour demander des précisions après chaque binôme d'interpellateurs.

Sur le projet lui-même, quels enseignements tirer de cette première réunion ?

La solution présentée par le Maître d'Ouvrage, avec notamment la création d'un tunnel de plus de 10 kilomètres, a soulevé de nombreuses questions en matière de sécurité, de risques géologiques et d'impacts pendant les travaux et durant la phase d'exploitation. Le risque financier encouru par les trois entreprises publiques a été également abordé. Face à la question de l'attractivité économique de l'Ile-de-France (tourisme d'agrément et d'affaire), la nécessité d'améliorer la desserte entre l'aéroport et la capitale a été un constat partagé par tous. Mais, la mise en place d'un service dédié pour les passagers aériens fait l'objet d'une controverse : pour certains, un RER B fiable et sécurisé pourrait suffire ; pour d'autres, il faut un service spécifique, doté d'un véritable terminal aérien dans la capitale.

Pour tous, il était impératif d'améliorer le RER B pour les trajets quotidiens des franciliens – même si les deux dossiers ne sont pas liés techniquement. Enfin, des alternatives au projet CDG Express ont été proposées, notamment par l'utilisation des voies du RER B. Jean-Pierre Duport, Président de RFF a précisé que « le maître d'ouvrage serait attentif aux attentes, aux observations et aux craintes qui s'exprimeront. L'examen des points de vue permettra d'affiner ces propositions (...), en vue de la meilleure intégration possible du projet dans son environnement ».

Quels enseignements tirer, du point de vue du débat organisé par la CPCP ?

La qualité des échanges était satisfaisante, puisque les acteurs concernés connaissaient très bien le dossier et que des solutions alternatives ont déjà été proposées. En revanche, il y avait assez peu de particuliers parmi les 130 personnes présentes ce samedi 13 septembre. C'est le premier débat public en Ile-de-France et la participation des franciliens semble s'exprimer plus aisément par les moyens de communication et d'informations à distance (consultation des documents sur le site Internet, envoi de questions par carte T, appels sur le numéro vert...) ou dans le cadre de réunions plus restreintes.

3.2.2 - les quatre colloques thématiques

Les objectifs de ces quatre colloques étaient de rassembler le maximum d'informations pour éclairer les participants et alimenter le débat, en allant au fond d'une problématique donnée. Les colloques débutaient par une mise en perspective des thèmes abordés au regard du débat public en cours. A chaque fois, deux tables rondes composées d'experts choisis par la CPDP et animées par un journaliste professionnel formaient le cœur du colloque avec les questions du public qui pouvait intervenir. Tous ces colloques étaient présidés par un membre de la Commission particulière. Il a semblé nécessaire à la Commission particulière d'aborder les thèmes suivants :

- ◆ le transport aérien et le projet (18 septembre 9h30, hôtel Hilton à Roissy),
- ◆ les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie (26 septembre 9h30, Salon du Relais à la gare de l'Est),
- ◆ les effets du projet sur les autres infrastructures de transport (4 octobre 9h30, salle Chanteloup à Aulnay-sous-Bois),
- ◆ la dimension socio-économique et financière du projet (9 octobre 9h30, Espace Saint Martin à Paris 10^{ème} arrondissement).

1^{er} colloque : le transport aérien et le projet

Ce colloque a eu lieu le 18 septembre à Roissy en présence d'experts (14 intervenants) et d'une cinquantaine de participants. Il a permis d'aborder de nombreux sujets concernant l'avenir de la plate-forme de Roissy et de sa desserte :

- ◆ la croissance du trafic aérien pose de plus en plus de problèmes avec les riverains. Le déplacement vers la province de certains types de trafic aérien ne résoudrait pas tout et les avis étaient partagés sur la perspective de la création d'une nouvelle piste à Roissy.
- ◆ il y avait débat également sur les normes relatives au bruit : elles ne reflètent pas le vécu des riverains ; et ces derniers souhaitent limiter le nombre de mouvements, par une décision législative ou réglementaire.
- ◆ même si les impacts environnementaux du transport aérien sont inférieurs à ceux du transport terrestre, la question des nuisances aériennes s'imposera progressivement aux décideurs. Dans ce contexte, le projet CDG Express, malgré sa qualité de service projeté et son report modal affiché, se trouve placé au cœur de ces préoccupations. Les taxis parisiens déploraient quant à eux, l'absence d'une voie réservée sur l'A1.

2^{ème} colloque : les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie

Ce colloque du 26 septembre a réuni plus de 100 personnes avec 10 intervenants.

- ◆ Le projet de chantier en milieu urbain a permis de souligner les points suivants : la construction d'un tunnel en milieu urbain est moins perturbant qu'un ouvrage de surface. Pour les spécialistes, la technique est maîtrisée et les risques qui y sont liés sont parfaitement connus. Les difficultés liées à la géologie ont été évoquées et des études complémentaires permettront d'affiner les connaissances du sous-sol. Le chantier de la zone de la Poudrette serait réhabilité à l'issue des travaux. Le maître d'ouvrage a souligné que toutes les garanties seraient apportées sur ces aspects.
- ◆ Quant aux aspects environnementaux durant la phase d'exploitation, ils mettaient à jour le caractère inacceptable de certains "points noirs" ferroviaires pour les riverains.

La question des normes de sécurité du tunnel a soulevé des inquiétudes, tout comme la prise en compte des nappes phréatiques pendant l'exploitation du tunnel. Les problèmes acoustiques et la complexité de la réglementation ont été également évoqués, pendant la phase de travaux comme durant l'exploitation de la ligne. Enfin, la déclaration d'utilité publique permettra à l'Etat d'imposer des contraintes au maître d'ouvrage, notamment en matière environnementale.

3^{ème} colloque : les effets du projet sur les autres infrastructures de transport

153 personnes étaient présentes et 13 intervenants avaient été invités à ce colloque organisé le 4 octobre à Aulnay-sous-Bois.

Sur la question du comportement des usagers abordée ce jour-là, quatre critères déterminent le choix d'une desserte : accessibilité, correspondances éventuelles, vitesse et fréquence. Fiabilité et continuité du service renforcent la confiance des usagers. Pour certains et en relation avec le projet CDG Express, il serait nécessaire d'étudier plus avant les questions de l'équité sociale face au transport en région Ile-de-France. D'autre part, la question de la réelle nécessité d'un terminal aérien à Paris intra-muros a été posée. Par contre, les comparaisons avec les *Airport Express* étrangers ne devaient pas confondre les prévisions de trafic avec les chiffres de fréquentation lorsqu'une nouvelle ligne débute son exploitation.

Le constat d'une réelle dégradation du service de la ligne du RER B a été partagé par tous. Le STIF a précisé les difficultés auxquelles est soumise cette ligne : augmentation importante du trafic et « points bloquants » en raison de problèmes d'infrastructures. Il a exposé ensuite le schéma d'amélioration du RER B récemment adopté (le 1er octobre, soit trois jours avant la tenue de ce colloque), avec les actions prévues à court, moyen et long terme (Cf. ci-dessus). Le public a constaté la faiblesse des moyens alloués jusqu'en 2006 pour y remédier ; l'absence de garanties de financement après cette date et surtout un délai trop long de mise en œuvre de ces actions.

Certains ont souligné d'autre part qu'une amélioration notable de la ligne RER B pourrait satisfaire les deux types d'usagers (usagers quotidiens et passagers aériens). Le maître d'ouvrage a expliqué que la création de la ligne CDG Express permettrait de rendre à sa vocation première – desservir uniquement la banlieue, la ligne du RER B. Il a enfin précisé que les réserves de capacités du sillon ferroviaire arrivant à la gare de l'Est seraient suffisantes pour recevoir le projet.

4^{ème} colloque : la dimension socio-économique et financière du projet

Le 9 octobre à Paris, en présence de 67 personnes et de 10 intervenants, de nombreux points ont été mis en lumière :

- ◆ La nécessité d'améliorer la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle : en effet, selon les intervenants de ce colloque, l'offre de transports publics d'Ile-de-France est de moins en moins bien perçue par les investisseurs étrangers. Les opérateurs touristiques ont souligné le fait que l'image de la France est entachée par les insuffisances qualitatives de la desserte de l'aéroport de Roissy.
- ◆ Le projet CDG Express, en sa forme actuelle, ne répondrait pas aux besoins identifiés : le choix de la gare de l'Est ne semble pas adapté, le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte et le futur pôle multimodal de Noisy-le-Sec ne font pas partie des arrêts prévus de CDG Express et les besoins des habitants de Seine-Saint-Denis ne sont pas pris en compte.

Lors de la seconde table ronde, Alain Lécrivain (Crédit Lyonnais, principale banque à avoir travaillé sur ce montage) a expliqué que le montage financier du CDG Express constituerait le premier « vrai » partenariat public-privé (P.P.P.) en France. La société projet, composée des ADP et de la SNCF, apporterait 20 % des fonds propres et aurait pour mission d'assurer l'exploitation du service. Elle paierait d'abord ses propres charges d'exploitation, puis elle paierait les charges liées au transport à la SNCF et les charges liées à l'exploitation aéroportuaire à ADP et les redevances ferroviaires à RFF. Dans ce cadre, le véhicule de financement prendrait le risque de revenus insuffisants : il accepterait que la société projet ne paye que lorsqu'elle disposerait des revenus suffisants.

Monsieur Lécrivain a souligné la prudence des trois hypothèses de trafic et a précisé qu'à l'heure actuelle, 80 % des financements seraient apportés par le secteur privé, les 20 % restants – le capital social – étant à la charge des établissements publics. En outre, RFF s'engagerait sur un prix et des délais fermes pour la construction du tunnel.

Alain Lécrivain a conclu en précisant que le projet CDG Express permettrait d'adopter une approche inversant la parité entre les parts publiques et privées des financements. Cette approche pourrait également être utilisée par le STIF dans le cadre des développements envisagés sur la ligne B du RER.

Une note du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) de janvier 2001 souligne les risques afférents au projet CDG Express sur : le risque de construction, assuré par RFF ; le risque d'exploitation, pris en charge par la SNCF et le risque de revenus, assumé par le véhicule de financement. Cette note précise également qu'il est nécessaire d'approfondir ce montage financier et elle indique que les prévisions de trafic sont peut-être marquées par un certain optimisme.

Le GIE CDG Express a indiqué qu'un document plus récent émanant du CGPC et de l'Inspection générale des Finances tempère les premières conclusions et émet un avis positif sur l'intérêt d'un tel montage financier. Le GIE CDG Express a expliqué enfin que la question de l'équilibre économique constituerait la première préoccupation des partenaires : si les banques refusent de s'engager, le montage financier ne verra pas le jour.

A l'issue de cette table ronde, et après de nombreux échanges entre les intervenants et le public, de nombreuses interrogations subsistaient néanmoins sur la rentabilité réelle du projet et donc sur les risques financiers encourus par les entreprises publiques.

3.2.3 - les deux ateliers pédagogiques

Les objectifs des ateliers étaient d'approfondir les connaissances des participants au débat, dans certains domaines techniques. Deux ateliers ont été organisés suite à la demande du public. Le déroulement d'un atelier débutait par les interventions des experts invités et le public posait ensuite des questions, afin qu'un dialogue argumenté s'engage entre tous.

Atelier n°1 du 7 octobre : Les solutions alternatives au projet CDG Express

Au cours de cet atelier qui a réuni 61 participants (Salon du Relais - gare de l'Est), cinq acteurs du débat public ont présenté dans le détail leurs solutions alternatives au projet CDG Express, en présence du maître d'ouvrage qui répondait à chaque solution exposée. Le public présent pouvait participer aux échanges en posant des questions aux intervenants.

Les propositions de modification du tracé :

- ◆ Passage du tunnel le long du canal de l'Ourq de Noisy-Le-Sec aux Pavillons-sous-Bois
L'Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec s'est déclarée opposée au projet, mais demande, si ce dernier était maintenu, la modification du parcours prévu entre Noisy-le-Sec et la Poudrette à Pavillons-sous-Bois pour éviter les zones urbaines de Bondy et de Noisy-le-Sec.
Le maître d'ouvrage s'est engagé à élaborer un cahier des charges pour une étude complémentaire.
- ◆ Desserte Paris-Charles-de-Gaulle via le parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte
La Société d'Exploitation de Paris-Nord-Villepinte demande une desserte du Parc des Expositions de Villepinte par le CDG Express. L'importance économique du Parc des Expositions et le profil similaire des visiteurs du Parc et des passagers aériens sont, pour la Société, deux raisons propices à cette desserte.
Le maître d'ouvrage s'est engagé à examiner l'étude SETEC déjà réalisée sur ce sujet.
- ◆ Prolongement vers la gare du RER E d'Hausmann-Saint-Lazare
Christian Gérondeau, expert indépendant, préconise le passage des trains CDG Express par la ligne E du RER permettant ainsi aux passagers d'arriver dans deux endroits à Paris (et non un seul). Une hypothèse ultérieure consisterait à relier la ligne E à la Gare Montparnasse, gare qui, avec Saint-Lazare, ne bénéficie pas encore de connexion avec le RER.
Pour le maître d'ouvrage, ces propositions pourraient constituer une deuxième étape du projet.

Propositions de nouveaux tracés :

L'Association des usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France et l'Association Vivre sans CDG Express ont exposé deux alternatives :

- ◆ Utilisation des voies LGV Est et interconnexion TGV.
Le tracé emprunterait le faisceau ferroviaire Est existant au-delà de Noisy-le-Sec, sans recourir au percement d'un tunnel et rejoindrait par le biais des infrastructures existantes la LGV Est qui sera en service en 2007. Il emprunterait ensuite la ligne LGV Lyon-Lille jusqu'à la gare Roissy TGV.
Le maître d'ouvrage souligne qu'il y aura risque de saturation de ces lignes entre Noisy-le-Sec et Chelles-Vaire.
- ◆ Utilisation des infrastructures Paris-Roissy-Mitry
Cette proposition consiste à utiliser les voies directes de Paris-Roissy-Mitry, pour la circulation d'une navette dédiée entre la gare du Nord ou la gare de l'Est et l'aéroport Roissy CDG.
Le maître d'ouvrage trouve cela pertinent, en particulier depuis l'adoption du schéma directeur qui prévoit de mettre le RER B sur des voies dédiées.

A la suite de cet atelier consacré aux solutions alternatives au projet et la demande de la Commission particulière, la CNDP (Commission nationale du débat public) a donc décidé le 8 octobre 2003 de commander un dire d'expert complémentaire qui a porté sur l'intérêt et la faisabilité de deux tracés alternatifs proposés par certains des acteurs lors de ce débat (Cf. plus avant, section 3.3- l'expertise complémentaire).

Atelier n°2 : La réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires

En présence de 36 personnes, il s'est tenu le 21 octobre, dans les Salons du Relais de la gare de l'Est. Dans le cadre du débat public sur le projet CDG Express, cet atelier a permis, lors de la première table ronde, de présenter la réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires.

En effet, depuis quelques années, les équipements de sécurité dans les tunnels ne sont plus déterminés au cas par cas, mais régis par une instruction technique, qui a défini une classification des tunnels en fonction de leur type et de leur longueur (inférieure à 10 kms). Des dispositions communes existent pour tous les types de tunnels (réaction et résistance au feu, cheminements, éclairage, communications, repérage des issues...), mais certaines dispositions peuvent être mises en place en fonction de la classification des ouvrages – en particulier la ventilation et le nombre d'accès de secours. L'organisation des secours lors d'accidents ferroviaires est planifiée : en cas d'accident dans un tunnel ferroviaire, un plan fixe les mesures à prendre. Il est constitué de deux parties :

- ◆ le plan d'intervention et de sécurité de l'exploitant,
- ◆ le plan de secours spécialisé (PSS) qui est le plan de secours de l'Etat. Il est élaboré par le préfet en concertation avec l'exploitant.

Dans une seconde partie de l'atelier, le rôle de la Commission de sécurité a été présenté. Le projet CDG Express, tel qu'il est soumis au débat (donc très en amont de sa réalisation), n'entre pas dans le cadre de l'instruction technique pour deux raisons :

- ◆ sa longueur excède 10 kms,
- ◆ la distinction faite par l'instruction technique entre « tunnel voyageur » (exemple : le tunnel du TGV à l'arrivée à Marseille) et « tunnel urbain » (comme pour un RER) n'est pas suffisamment précise pour le cas CDG Express.

Cette distinction a des conséquences importantes, notamment pour le système de ventilation et la répartition des issues de secours (normalement tous les 800 m pour les accès pompiers dans le cas des tunnels urbains). Pour ces deux raisons, l'Etat a mis en place, il y a deux ans, une commission pour définir les règles de sécurité pour ce tunnel. La discussion entre les acteurs et le public présent a permis au Président de cette Commission de sécurité de présenter ses premières pistes de réflexion. Il a ainsi été dit que la Commission n'exigerait pas de tunnel bi-tube pour ce projet ; qu'elle ne décidera pas de la classification du tunnel ; mais qu'elle publiera un avis recommandant le nombre d'accès de secours et les ventilations nécessaires.

Quels enseignements tirer de ces colloques et ateliers, du point de vue de la CPDP ?

Que ce soit pour les colloques ou les ateliers, l'objectif qui était de donner une information ciblée sur une thématique précise a été atteint. Les experts choisis par la Commission apportaient une confiance certaine dans les informations diffusées, du fait de la neutralité de leur position lors de ces réunions.

Les résultats sont des contenus intéressants et approfondis, même si il y a eu des constats de désaccord entre experts et acteurs. La faible participation du public en nombre a été compensée par une très large diffusion de l'information (sur le site internet, dans le journal du débat, dans les courriers d'information envoyés aux acteurs et lors de la mise à disposition de ces comptes rendus dans les réunions de proximité ultérieures).

3.2.4 - les auditions publiques

Objectif :

Dans le cadre du débat public sur le projet CDG Express, les auditions publiques avaient pour objectif d'entendre les avis et les propositions argumentés des élus, associations, organisations socioprofessionnelles, organismes techniques, experts et du grand public. Les auteurs des cahiers d'acteurs ont été conviés les premiers à s'exprimer afin d'approfondir oralement les contributions envoyées. Toutes ces séances d'auditions se déroulaient en fin d'après-midi (17h00-20h00), dans les Salons du Relais de la Gare de l'Est.

Déroulement et méthodologie :

Il s'agissait tout d'abord d'un échange entre la Commission et l'auditionné, où celui-ci était entendu pour développer son point de vue. L'auditionné avait une quinzaine de minutes maximum. La Commission posait ensuite des questions pour une meilleure compréhension de l'argumentation exposée.

Une dizaine de minutes supplémentaires était ensuite destinée aux questions / réponses. Le maître d'ouvrage et le public pouvaient intervenir durant cette phase. Chaque séance d'auditions durait au maximum 30 minutes et il y avait au maximum cinq auditionnés par réunion.

◆ Ont ainsi été auditionnés le 14 octobre :

- GIE CDG Express - Thierry Mignauw, Président ;
- Environnement 93 – André Cuzon, Président ;
- Association Sanaterra - Nicolas Bour, membre ;
- Ile-de-France Environnement - Gérard Souchard, Président commission activités aéroportuaires.

◆ Le 21 octobre :

- Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec : Andrée Girard, Présidente ;
- IAURIF (institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région IdF) : Hervé Gay, Directeur général ;
- Aéroport de Paris : Hubert du Mesnil, Directeur général ;
- Paris Ile-de-France Capital économique : Chiara Corazza, Directeur général ;
- Les Verts de Seine-Saint-Denis : Alain Amedro, Délégué.

◆ Le 27 octobre :

- Conseil Général de Seine-Saint-Denis : Robert Clément, Président ;
- Mairie de Villepinte : Martine Valleton, Maire ;
- IARO (International Air Rail Organisation): Paul Le Blond, Consultant (ex. DG d'Heathrow Express) ;
- Réseau Ferré de France (RFF) : Jean-Marie Bertrand, Directeur général ;
- Conseil Economique et Social Régional : Michel Fève, Président de la Commission des transports.

◆ Le 4 novembre :

- SNCF : Guillaume Pépy, Directeur Général exécutif ;
- Expert indépendant du RER : Christian Gérondeau ;
- SETEC : Alain Bloch, Responsable des études générales et économiques ;
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) : Bernard Irion, Président du Parc des expositions Paris- Nord-Villepinte ;
- Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES) : Pierre Radanne, Chargé de mission Prospective.

◆ Le 12 novembre :

- UNSA Transport : Sylvain Chazal, Secrétaire fédéral ;
- Air France : Gilles Bordes Pages, Directeur du développement ;
- Vivre sans CDG Express : Jean-Louis Briand, Président ;
- Chambre des Notaires de Paris : Maître Bernard Fosset, Notaire à Aulnay-sous-Bois ;
- AFTRP (Agence foncière technique de la région parisienne) : Michel Bournat, Directeur délégué Plaine de France.

- ◆ Compte tenu des interactions importantes entre les projets LRNV (Liaison rapide Normandie Vallée de Seine) et CDG Express, la CPDP a également auditionné le 9 décembre Alain Le Vern, Président de la Région Haute-Normandie.

Quels enseignements la CPDP peut-elle tirer de ce type de réunion ?

Le principe d'une audition était avant tout d'écouter. Cette écoute permettait une meilleure compréhension des arguments avancés et la CPDP comme le public convié pouvaient ensuite interroger plus avant l'auditionné.

Une audition créait également les conditions requises pour une bonne prise en considération de l'auditionné, de ses arguments et du groupe ou organisation qu'il représentait.

Les auditions se sont révélées indispensables, en s'articulant bien avec les autres modes d'expression proposés. Un « timing » souple et une forte réactivité dans la mise en place de ces auditions étaient possibles, compte tenu des moyens nécessaires pour les organiser.

Il n'y a pas eu de demande d'audition par le grand public lui-même, et sa faible participation à ces auditions a été compensée par une mise à disposition des synthèses lors des réunions de proximité. Les acteurs du fichier de la Commission particulière recevaient quant à eux ces synthèses (comme l'ensemble des synthèses des réunions) dans les courriers d'information régulièrement envoyés par la CPDP.

Demeure entière la question du choix du calendrier pour ces auditions publiques : initialement prévues pour informer le grand public avant qu'il s'exprime lors des réunions de proximité, nous avons pu constater qu'un besoin d'approfondissement pouvait parfois surgir lors de celles-ci.

3.2.5- les réunions de proximité et les permanences d'écoute

Les objectifs de ces réunions de proximité étaient de permettre l'information et l'expression des habitants des collectivités directement concernés par le projet.

Neuf réunions de proximité ont été organisées :

- ◆ **Aulnay-sous-Bois** (16 octobre 20h30 - salle Chanteloup – 259 personnes)
- ◆ **Villepinte** (23 octobre 20h30 - Espace V – 181 personnes)
- ◆ **Tremblay-en-France** (30 octobre 20h30 - Espace Henri Farman – 110 personnes)
- ◆ **Sevran** (6 novembre 20h30 - Salle des Fêtes – 239 personnes),
- ◆ **Pavillons-sous-Bois** (13 novembre 20h30 - Espace des Arts – 436 personnes),
- ◆ **Bondy** (18 novembre 20 h30 - Salle des Fêtes de la Mairie – 168 personnes),
- ◆ **Noisy-le-Sec** (20 novembre 20h30 - Gymnase Langevin – 140 personnes),
- ◆ **Paris X^{ème}** (26 novembre 20h30 - Salon du relais gare de l'Est – 95 personnes),
- ◆ **Mitry-Mory** (groupé avec Roissy en France et Le Mesnil Amelot - 4 décembre 20h30 - Salle Jean Vilar – 93 personnes).

Neuf permanences d'écoute du public par la CPDP étaient également proposées pendant une demi-journée en mairie, les lendemains après-midi suivant les réunions de proximité. Elles n'ont donné lieu qu'à très peu, voire pas du tout de public présent –probablement dû au fait que le projet ne présentait pas de tracé précis dans les communes traversées.

Les moyens d'information mis en place pour ces réunions

◆ Affiches

Pour les villes où se déroulaient les réunions de proximité, outre la demande de mise à disposition d'une salle municipale pour la date envisagée (salle 200/400 personnes), des affichettes annonçant les dates de réunions ont été proposées aux commerçants, aux services de communication des municipalités concernées et aux CPAM. Les mairies des communes accueillant une réunion de proximité relayaient souvent l'information de la CPDP avec leurs propres moyens d'information (panneaux lumineux, bulletins municipaux, ...).

◆ Distribution de tracts

Ce tractage permettait l'annonce des différentes réunions de proximité via une distribution déambulatoire de documents d'information, par du personnel formé, dans les onze communes concernées par le tracé.

- Documentation distribuée : Feuille A4 d'annonce des réunions puis programme de chaque réunion dans la ville concernée.
- Points de distribution : Entrée/sortie de gare SNCF et/ou RER, à proximité des commerces, situés en centre ville (rues piétonnes).
- Durée du tractage dans chaque ville : 5 jours avant la réunion de proximité, hors dimanche et jours fériés.

◆ Points d'information (stand et présentoirs)

Ces points d'information étaient composés d'un stand, de deux présentoirs et d'animateurs formés pour l'information du public. Leur objectif était de diffuser une information qualitative, pour présenter le débat public et annoncer la réunion de proximité à venir.

Durant les cinq jours ouvrables qui précédaient une réunion, ces points d'information étaient mis en place sur les marchés des villes les plus fréquentés et dans les accueils des mairies. Pour la réunion de Paris Xème, ces points d'information ont été disposés en alternance à la gare de Nord et à la gare de l'Est.

Tous les documents du débat étaient disponibles, et une version anglaise de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage a été rajoutée, lorsque ces dispositifs ont été placés dans les terminaux des ADP à partir du 25 août jusqu'au 10 octobre.

Le déroulement d'une réunion de proximité était le suivant :

Après les exposés des règles du débat public par le Président de la Commission (10 minutes) et du projet par le maître d'ouvrage (10 minutes), l'élu de la commune prenait la parole pour exprimer le point de vue de ses concitoyens. Puis, deux interpellateurs (une association locale d'environnement et un représentant d'une solution alternative) intervenaient (7 minutes chacun). Le débat avec la salle (animé par le Président de la commission particulière) débutait à l'issue de ces interventions.

Ces questions étaient posées par l'intermédiaire d'une fiche papier disponible dans la salle de réunion. D'abord traitées par ordre d'arrivée, les questions ont été par la suite tirées au sort (par une personne dans la salle), pour éviter que ce soit systématiquement les premiers inscrits qui prennent la parole ...

Une projection informatisée des questions du public en cours et à venir était réalisée, avec le nom, la ville et le thème de la question posée.

Environ quarante questions dont vingt à l'oral étaient posées à chaque réunion, devant des salles de 200 personnes en moyenne. Toutes les questions recevaient par la suite une réponse par écrit.

Contenu de ces réunions de proximité :

Des inquiétudes communes à toutes les villes ...

Le constat de la nécessité d'améliorer la desserte entre l'aéroport et la capitale était peu évoqué en réunion de proximité. La mise en place d'un service dédié pour les passagers aériens faisait d'autre part l'objet d'une controverse car pour la plupart du public présent, un RER B fiable et sécurisé pouvait suffire.

Pour tous et avant tout, il était impératif d'améliorer la ligne B du RER pour les trajets quotidiens des franciliens. L'alternative au projet de l'association Vivre sans CDG Express emportait alors l'adhésion du public.

De plus, la solution présentée par le maître d'ouvrage, avec la création d'un tunnel de plus de 10 kilomètres, soulevait systématiquement de nombreuses questions en matière de sécurité, de risques géologiques et d'impacts pendant les travaux et durant la phase d'exploitation (risques de bruits solidiens dans les maisons situées au-dessus du tunnel, responsabilités en cas de sinistre, etc ...). Les interrogations des riverains portaient également sur les risques de dévalorisation de leur patrimoine immobilier. Face à ces interrogations précises, la CPDP a décidé rapidement de demander à la Chambre des Notaires l'audition d'un spécialiste sur ce point, qui a eu lieu le 12 novembre.

Concernant les aspects financiers et économiques -et malgré les explications des porteurs du projet, de nombreuses questions subsistaient à chaque réunion sur le coût final du projet, ses prévisions de trafic, sa rentabilité et sur les risques réellement encourus par les entreprises publiques, notamment au regard de l'exemple d'Orlyval.

Tous les maires des communes se déclaraient favorables en priorité à l'amélioration du RER B. Deux référendums d'initiative locale ont été organisés durant le débat (aux Pavillons-sous-Bois le 30 novembre et à Sevrans le 6 décembre) et une consultation par courrier a eu lieu à Villepinte pour connaître la position des habitants sur le projet CDG Express. La CPDP a annoncé qu'elle mentionnerait les résultats de ces consultations dans ce compte rendu du débat :

- ◆ Pavillons-sous-Bois : 97% de « non » au projet, avec un taux de participation de 32% ;
- ◆ Sevrans : 95% de « non », avec un taux de participation de 16,4%.

... et des particularités locales

Si, à Tremblay-en-France et à Villepinte, le Parc des Expositions Paris-Nord-Villepinte ne s'est pas déclaré opposé au projet CDG Express, il a malgré tout contesté le tracé prévu. En effet, selon la direction de ce Parc des Expositions, « bien que 63% des visiteurs du Parc arrivent par la route, suite aux dégradations des conditions d'exploitation de la ligne B du RER, le projet CDG Express oublie le PIEX ».

A Sevrans, il a notamment été suggéré que le tunnel soit creusé sous les voies ferroviaires ou les infrastructures routières.

Le problème des nuisances ferroviaires a accaparé une grande partie de la réunion de Noisy-le-Sec où les conditions actuelles des riverains ont été en particulier évoquées par l'association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec.

Aux Pavillons-sous-Bois, Monsieur Philippe Dallier a évoqué la pollution de la zone prévue pour accueillir la base travaux de la Poudrette et a souligné sa très forte opposition au projet.

À Paris (10^{ème} arrondissement), c'est la possibilité de la création d'un pôle attractif autour de la Gare de l'Est qui a mobilisé une bonne partie des propos. Toutefois, des voix se sont élevées pour protester contre le peu de cas fait du patrimoine du quartier, qui pourrait être endommagé ; et contre des nuisances que pourraient subir les habitants. Enfin, des voix se sont élevées contre la non-participation du Maire du 10^{ème} ou d'un représentant de la Mairie de Paris à cette réunion de proximité.

A Mitry-Mory les débats ont évoqué les conditions déplorables de transport des salariés de Roissy maintenues en l'état, au profit de la mise en œuvre d'un transport dédié aux passagers aériens, et le faible taux de remplissage actuel des navettes directes du RER B vers Roissy.

200 personnes en moyenne assistaient à chacune de ces réunions de proximité.

Les débats ont été sereins et argumentés et les participants ont respectés les règles mises en place par la CPDP.

3.3- L'expertise complémentaire

3.3.1- L'étude du dire d'expert

Au fur et à mesure des réunions et de la publication des cahiers d'acteurs se sont dégagées des solutions alternatives au projet CDG Express qu'il a paru nécessaire d'examiner plus avant. Pour ce faire, la CPDP a organisé le 7 octobre 2003 un atelier pédagogique sur ce sujet. Cinq acteurs du débat public ont alors exposé leur solutions alternatives dans le détail, en présence du maître d'ouvrage qui argumentait sur chacune d'elles. Trois solutions proposaient une modification du projet actuel de tracé et deux autres étaient des propositions de tracés alternatifs ; ces deux dernières ont été retenues pour l'étude complémentaire.

A l'issue de cet atelier, et à la demande de la Commission particulière en charge du débat public sur ce projet, la CNDP (Commission nationale du débat public) a donc décidé le 8 octobre 2003 de commander un dire d'expert complémentaire sur l'intérêt et la faisabilité de deux solutions alternatives proposées par des acteurs. Ces deux solutions alternatives étaient :

- ◆ l'utilisation des voies LGV Est et Interconnexion TGV,
- ◆ l'utilisation des infrastructures de Paris-Roissy-Mitry.

Le dire d'expert portait :

- ◆ sur la faisabilité et le coût des solutions alternatives. La question "ces solutions sont-elles techniquement réalisables ?" devait faire l'objet d'une analyse préalable par Réseau Ferré de France pour ce qui concerne les infrastructures et par la SNCF pour les conditions d'exploitation. Ces éléments étaient ensuite soumis à l'audit.
- ◆ sur l'appréciation de la réponse apportée par chaque solution aux besoins exprimés par les passagers aériens.

Deux éléments importants ont également été intégrés à l'analyse : la compatibilité avec le projet de Liaison Rapide Normandie – Val-de-Seine (LRNVS) et la possibilité d'améliorer la desserte du Parc international des expositions de Paris-Nord Villepinte (PIEX).

La consultation internationale

A l'issue de la consultation internationale lancée le 9 octobre, et en concertation avec tous les acteurs du débat public, la CNDP a décidé de confier ce dire d'expert au bureau suisse d'études et de conseil SMA et Associés. Ce cabinet a été retenu pour « *sa bonne compréhension et l'adéquation à la demande, notamment une vision claire des enjeux et une offre détaillée sur la démarche et la méthodologie proposée. La nature et le niveau des compétences professionnelles des trois experts proposés, ainsi que leurs références correspondent au besoin. Le prix de la prestation est jugé conforme à la proposition ainsi que l'indépendance du prestataire vis-à-vis du maître d'ouvrage ou de tous les acteurs du débat pendant toute la durée du contrat.* »

Le cabinet d'expertise retenu

SMA est un bureau d'études spécialisé dans les infrastructures ferroviaires.

SMA est intervenu dans plusieurs pays sur des projets d'envergure internationale, nationale (Suisse, Allemagne et Portugal), mais aussi régionale et locale (Allemagne, Espagne, France, Italie, Portugal, Suisse).

Les actions de la société SMA sont détenues à 100% par ses dirigeants. Aucun d'entre eux n'est impliqué dans d'autres activités pouvant nuire à l'indépendance de la société vis-à-vis de ses clients. Par ailleurs, aucun des clients de SMA ne génère un chiffre d'affaires annuel supérieur à 10% du chiffre d'affaires total de la société. L'expertise a été placée sous la responsabilité de Werner Stohler, ingénieur EPFZ et gérant de SMA, assisté de Giuliano Montanaro et Pascal Joris, tous deux ingénieurs adjoints chez SMA.

3.3.2- Conclusion du dire d'expert (cf. synthèse en annexe)

C'est au cours de la réunion de clôture du débat public, qui a eu lieu le 12 décembre dernier, que l'expert choisi, le bureau suisse d'études et de conseil SMA, a présenté ses conclusions.

Avis sur les deux propositions

La proposition de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) pour l'utilisation de la LGV Est et de l'interconnexion TGV n'est pas réalisable sur l'infrastructure prévue à l'horizon de projet.

La proposition de l'association Vivre sans CDG Express d'utilisation des voies rapides longeant le RER B et passant par Mitry est globalement réalisable. Elle doit donc faire l'objet d'études de détail. La réalisation du Schéma Directeur du RER B est une condition indispensable à cette proposition.

Conclusions finales du dire d'expert

Les propositions de tracé suivantes doivent être étudiées :

- ◆ Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry-Mory puis des voies rapides longeant le RER B entre Mitry-Mory, Aulnay-sous-Bois et Paris Nord puis raccordement à la gare de l'Est.
- ◆ Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry-Mory puis des voies rapides longeant le RER B entre Mitry-Mory et Sevran-Livry, construction d'un tunnel sous le canal de l'Ourcq jusqu'à Pantin ou Noisy-le-Sec et raccordement au faisceau est pour accéder à la gare de l'Est.

Dans ces deux cas de figure, le Schéma Directeur du RER B doit être réalisé au préalable.

Outre les études techniques de détail, il est proposé :

- ◆ d'étudier la mise en place d'un service ferroviaire amélioré du PIEX,
- ◆ d'établir les lignes directrices de développement à long terme du réseau ferré.

SECTION 4 : LES POSITIONS A LA FIN DU DEBAT

Les positions des différents acteurs et du maître d'ouvrage à l'issue du débat se sont exprimées lors de la réunion de synthèse finale, qui a eu lieu le 12 décembre 2003, dans les salons du Relais de la gare de l'Est (Paris 10^{ème} arrondissement).

Le déroulement de cette réunion était le suivant :

- ◆ Présentation du « Dire d'expert » portant sur l'intérêt et la faisabilité de deux solutions alternatives proposées par des acteurs.
- ◆ Bilan du débat public
 - par les acteurs
 - par les porteurs du projet (ADP, RFF et SNCF)
- ◆ Analyse et synthèse du débat public par la Commission

Le public (près de 280 personnes présentes) était invité à prendre la parole pour réagir à chacune des deux premières phases de cette réunion finale.

Outre tout ce qui a été dit précédemment dans les différentes réunions et dans la section qui précède pour ce qui concerne les conclusions du dire d'expert, les positions à la fin du débat sont les suivantes :

4.1 – vis-à-vis du projet lui-même

- ◆ **Sur l'opportunité du projet :**

Un constat partagé par tous : il faut améliorer la desserte ferroviaire de Roissy pour les passagers aériens -mais également la ligne B du RER pour les usagers franciliens au quotidien.

Les problèmes de liaison entre l'aéroport et la capitale sont devenus chroniques avec des autoroutes A1 et A3 encombrées et un trafic de voyageurs aériens sur la ligne B du RER qui stagne. Ces insuffisances qualitatives de la desserte de l'aéroport de Roissy sont de moins en moins bien perçues par les étrangers (investisseurs et touristes). Les taxis parisiens déplorent quant à eux, l'absence d'une voie réservée sur l'autoroute A1.

Plus largement, le nord-est de la région francilienne s'est beaucoup développé ces dix dernières années et les transports publics n'ont pas pleinement accompagné cette évolution. Il en résulte un service de transport qui n'est pas satisfaisant au quotidien, en particulier pour les habitants concernés par la ligne B du RER. Le schéma directeur d'amélioration de cette ligne a été adopté le 1^{er} octobre dernier par le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), mais des moyens plus importants et une réalisation plus rapide de ces améliorations sont demandés par tous. La desserte du Parc International des Expositions de Paris-Nord Villepinte a également été reconnue comme non satisfaisante.

Dans ce contexte, le projet CDG Express, malgré sa qualité de service projeté et son report modal affiché, s'est trouvé placé au cœur de ces préoccupations. Pour certains, il serait nécessaire d'étudier plus avant les questions de l'équité sociale face au transport public en Ile-de-France –avant ou, tout au moins, en parallèle à l'élaboration de ce projet.

◆ **Sur l'objectif du projet : création d'une liaison ferroviaire permettant un service dédié aux passagers aériens**

Les avis sont toujours partagés sur la nécessité de rames dédiées aux passagers aériens. Le concept de terminal aérien dans Paris intra-muros a, quant à lui, soulevé des questions relatives à l'enregistrement et au transport des bagages (aspects techniques, juridiques et liés à la sécurité). Les comparaisons avec des expériences étrangères n'ont pas permis d'apporter de nouveaux arguments du fait de la particularité de chaque « airport express » et du peu de recul existant sur ces dessertes, d'un point de vue économique et financier. Un accès réservé aux seuls passagers aériens a été souvent critiqué. Le maître d'ouvrage a réaffirmé plus clairement l'élargissement de ce service aux employés de l'aéroport. Plus largement, une inquiétude s'est exprimée tout au long du débat : ce projet CDG Express n'étant pas prévu au contrat de plan Etat - Région, il est important qu'il ne soit pas un frein à la réalisation des projets franciliens inscrits à ce contrat de plan.

◆ **Sur les caractéristiques du projet d'infrastructure ferroviaire :**

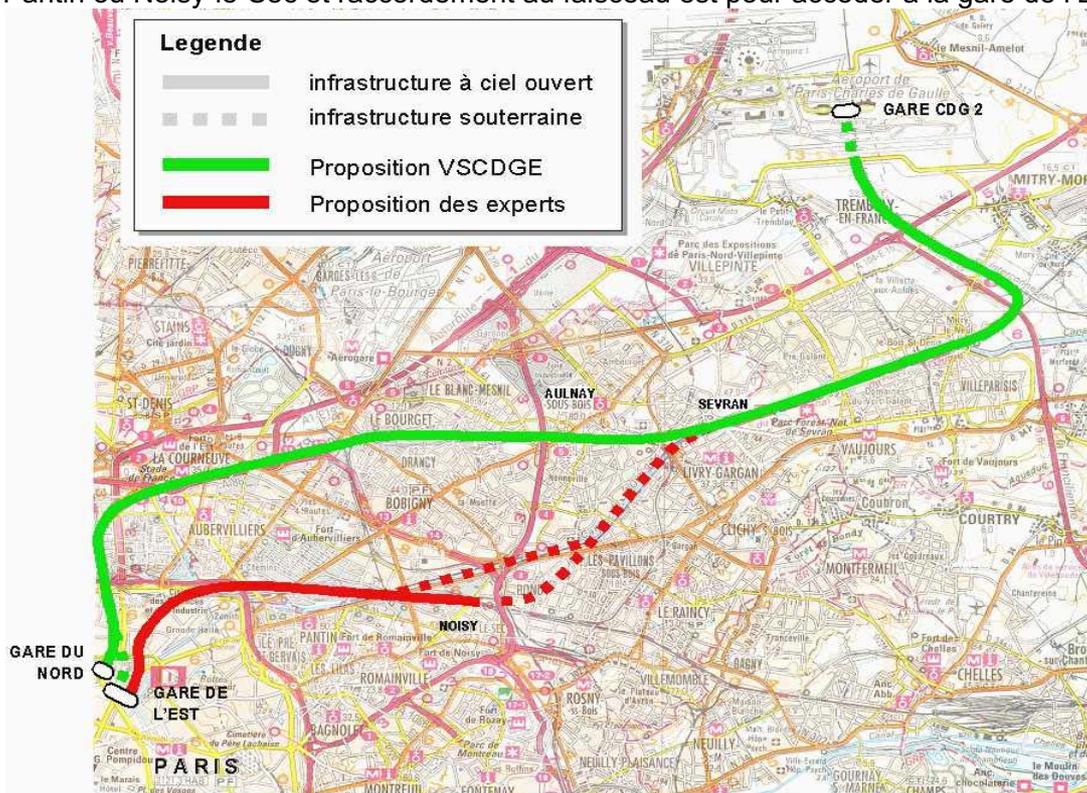
Il y a des oppositions sur le tunnel, avec des questions sur les risques géologiques qui peuvent en découler, ses impacts durant les phases de travaux et d'exploitation (bruits, vibrations) et sur son coût définitif qui dépendra de la géologie précisément rencontrée et des décisions de la commission de sécurité mise en place.

Des questions demeurent sur le financement du projet, avec ce nouveau partenariat public-privé (PPP) et surtout, sur les risques encourus par les porteurs du projet, qui sont trois entreprises publiques.

Des interrogations subsistent sur la pertinence du choix de la gare de l'Est comme point de départ d'un terminal aérien, avec des propositions complémentaires comme la gare Haussmann - Saint-Lazare ou Montparnasse.

Des solutions alternatives ont été proposées au cours du débat public. Certaines, dont la pertinence a été validée par le dire d'expert commandé par la CNDP restent à étudier :

- Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry-Mory puis des voies rapides entre Mitry-Mory, Aulnay-sous-Bois et Paris Nord puis raccordement à la gare de l'Est.
- Utilisation de l'interconnexion TGV entre Roissy CDG2 et Mitry-Mory puis des voies rapides entre Mitry-Mory et Sevran-Livry, construction d'un tunnel sous le canal de l'Ourcq jusqu'à Pantin ou Noisy-le-Sec et raccordement au faisceau est pour accéder à la gare de l'Est.



4.2 - sur le débat public lui-même

◆ Les acteurs du débat

Même si le calendrier a été serré (23 réunions en trois mois et demi !), les acteurs présents lors de la réunion de synthèse finale du 12 décembre ont jugé le débat bien organisé, équilibré et transparent -permettant à tous de s'exprimer. Certains acteurs l'ont même trouvé exemplaire dans les domaines des contenus et des moyens de communication.

Le débat a permis en outre de mettre en évidence une prise en compte insuffisante dans ce projet CDG Express des différents problèmes de transports publics en Ile-de-France. Il a fait apparaître de nombreuses interrogations de la population, notamment sur le tunnel de ce projet et les risques financiers encourus par les porteurs du projet.

Concernant la poursuite éventuelle du projet, une majorité d'acteurs a évoqué la nécessité de présenter une proposition mieux adaptée, prenant en compte les objections techniques et financières émises lors du débat et notamment les solutions alternatives.

Les acteurs souhaitent continuer à bénéficier d'une information transparente, complète et continue. Ils souhaitent également qu'un dialogue constructif se noue entre les pouvoirs publics, les élus, les associations et les citoyens. Enfin, ils demandent que la Commission du débat public s'implique dans la concertation qui va suivre, si le projet se poursuit.

◆ Les réactions du maître d'ouvrage

À l'origine du projet CDG Express, les porteurs du projet ont également fait part le 12 décembre de leurs premières réactions :

Lors de la réunion de clôture du Débat Public sur le projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, Jean-Pierre Duport, Président de Réseau ferré de France s'est exprimé tant au nom de RFF que de celui de la SNCF et d'ADP.

Après s'être félicité de la qualité constructive du débat, Jean-Pierre Duport a tout d'abord constaté l'adhésion au principe de la création d'une navette ferroviaire dédiée entre Paris et Roissy.

Il a précisé qu'aucune des variantes proposées au cours du débat public ne pouvaient, en l'état, constituer une solution alternative au projet CDG Express mais il a considéré que certains éléments nouveaux pouvaient permettre d'améliorer le projet.

Jean-Pierre Duport s'est engagé à ce que les études complémentaires soient menées dans le même esprit de transparence et de concertation qui a prévalu au débat et à ce que l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Paris et Roissy soit intégrée dans un plan global de développement des dessertes du Nord – Est Francilien au bénéfice des populations concernées par le projet.

Globalement, et du point de vue de la **CPDP**, ce débat public a permis :

- d'apporter au grand public un éclairage nouveau sur le processus d'élaboration d'un projet d'infrastructure (démocratie participative) ;
- de faire évoluer la position des uns et des autres, face à l'obligation d'argumenter une position avancée publiquement ;
- de mettre en place des mécanismes d'écoute afin de permettre pour le maître d'ouvrage, de construire un début « d'acceptabilité sociale » pour son projet ...

ANNEXES

Annexes papier :

- ◆ saisine RFF du 12 décembre 2002
- ◆ décision CNDP du 8 janvier 2003 (organisation du débat public et nomination du Président CPDP)
- ◆ décisions CNDP du 5 mars et du 2 avril 2003 (nominations des membres CPDP)
- ◆ décision CNDP du 2 juillet 2003 (dont les modalités du déroulement du débat adoptées)
- ◆ décision CNDP du 8 octobre 2003 (décision d'une expertise complémentaire)
- ◆ calendrier des rencontres acteurs (phase de préparation)
- ◆ synthèse des conclusions du dire d'expert remise lors de la réunion de synthèse du 12 décembre

Annexes électroniques du CD ROM :

- ◆ dossier soumis au débat
 - présentation du débat par la CPDP
 - dossier du Maître d'ouvrage et sa synthèse
 - 11 cahiers d'acteurs
 - synthèse du schéma d'amélioration du RER B du STIF
- ◆ 4 journaux du débat
- ◆ synthèses et comptes rendus des 23 réunions publiques
- ◆ questions-réponses
- ◆ contributions écrites :
 - lors de la phase de préparation
 - pendant le débat
- ◆ rapport du dire d'expert sur les solutions alternatives
- ◆ site Internet <http://www.debatpublic-cdgexpress.org>

ANNEXES

12 DEC. 2002

Le Président

Monsieur le Président,

Conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et à son décret d'application n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, je souhaite vous saisir d'un projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle en Ile-de-France.

Ce projet, dénommé « CDG Express » consiste, pour sa partie nouvelle, à créer une ligne d'environ 14 kilomètres dont 10,8 kilomètres en tunnel, entre les communes de Noisy-le-Sec et de Tremblay en France. Cette infrastructure est d'un coût estimé à 586 millions d'euros pour la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF, en incluant les modifications des installations existantes.

Compte tenu de la position prise par le conseil d'administration du STIF le 10 décembre dernier, je vous adresse d'ores et déjà deux documents :

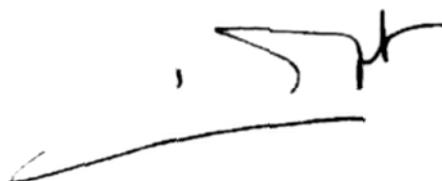
- a) Le projet de schéma de principe (document établi selon les usages du STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France), qui a fait l'objet d'un avis favorable des Conseils d'administration des trois établissements publics RFF, SNCF et ADP qui se sont engagés conjointement dans le développement de ce projet.
- b) Le bilan ainsi que toutes les pièces annexes de la concertation préalable ayant été conduite de septembre 2001 à février 2002. Cette concertation, menée au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, a eu lieu sous l'égide du STIF, du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris et des Préfets de Seine et Marne et de Seine-Saint-Denis, de septembre 2001 à février 2002.

Monsieur Yves MANSILLON
Président de la Commission Nationale du Débat Public
6 rue du Général Camou
75007 PARIS

Le GIE CDG Express vous adresse parallèlement 25 exemplaires de ce dossier, ainsi que deux notes sur l'environnement et sur les prévisions de trafic.

Je me tiens à votre disposition, ainsi que mes services, pour vous fournir toutes les informations et explications que vous jugerez nécessaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a stylized, cursive flourish.

Jean-Pierre DUPORT

SÉANCE DU 8 JANVIER 2003

DÉCISION N° 2003 / 02 // CDG E / 1

PROJET DE LIAISON « C.D.G. EXPRESS »

La Commission nationale du débat public,

- vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
- vu la lettre du 12 décembre 2002, avec dossier joint, par laquelle « Réseau ferré de France », en application de l'article L. 121-8-I du code de l'environnement, a saisi la Commission nationale du débat public à propos du projet « C.D.G. Express » de liaison ferroviaire dédiée entre Paris – gare de l'est et l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle,
- considérant le bilan établi en juin 2002 par le Groupement d'intérêt économique « C.D.G. Express » de la concertation ayant eu lieu de septembre 2001 à février 2002 dans les communes concernées,
- considérant néanmoins que cette concertation a fait apparaître la nécessité de poursuivre les études concernant, d'une part, la maîtrise des impacts du projet sur son environnement pendant la durée des travaux puis en période d'exploitation, d'autre part, les améliorations à apporter à la ligne B du RER.
- considérant, en application du 3^{ème} alinéa de l'article L. 121-9-I du code de l'environnement, qu'il est souhaitable que les résultats de ces études soient portés à la connaissance du public et qu'il soit possible à celui-ci de continuer à pouvoir s'exprimer sur l'évolution du projet,
- considérant l'importance du projet présenté par « Réseau ferré de France »,
- sur proposition de son Président,
- après en avoir délibéré,
- à la majorité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article 1^{er}

Il y a lieu d'organiser un débat public sur le projet « C.D.G. Express » de liaison ferroviaire dédiée entre Paris – gare de l'est et l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle.

Article 2

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat public.

Article 3

M. Philippe Marzolf, vice-président de la Commission nationale du débat public, est désigné comme président de la commission particulière à laquelle est confiée l'animation de ce débat public.

Le Président

Yves MANSILLON

SÉANCE DU 5 MARS 2003

DÉCISION N° 2003 / 09 / CDG E / 2

PROJET DE LIAISON « C.D.G. EXPRESS »

La Commission nationale du débat public,

- vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
- vu la décision n° 2003 / 02 // CDG - E/1 du 8 janvier 2003 par laquelle la commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de liaison CDG Express, d'en confier l'animation à une commission particulière et de nommer M. Philippe MARZOLF, vice-Président de la CNDP, président de celle-ci,
- sur proposition de M. MARZOLF,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article unique

Sont nommés membres de la commission particulière à laquelle est confiée l'animation du débat public sur le projet de liaison CDG – Express :

- Mme Isabelle PISANI,
- M. Alain ALMERAS,
- M. Jean-Paul PUYFAUCHER,
- M. Marcel RAT.

Le Président

Yves MANSILLON

SÉANCE DU 2 AVRIL 2003

DÉCISION N° 2003 / 15 / CDG E / 3

PROJET DE LIAISON « C.D.G. EXPRESS »

La Commission nationale du débat public,

- vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
- vu la décision n° 2003 / 02 // CDG - E/1 du 8 janvier 2003 par laquelle la commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de liaison CDG Express, d'en confier l'animation à une commission particulière et de nommer M. Philippe MARZOLF, vice-Président de la CNDP, président de celle-ci,
- vu la décision n°2003 / 9 // CDG - E/2 désignant les membres de la CPDP,

- sur proposition de M. MARZOLF,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article unique

La commission particulière à laquelle est confiée l'animation du débat public sur le projet de liaison CDG – Express est complétée par la nomination de :

- M. Bruno FAIVRE D'ARCIER.

Le Président

Yves MANSILLON

SÉANCE DU 2 JUILLET 2003

DÉCISION N° 2003 / 33 / CDG E / 4

PROJET DE LIAISON « C.D.G. EXPRESS »

La Commission nationale du débat public,

- vu la loi n° 2002-276 du 27 Février 2002,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
- vu la décision n° 2003 / 02 // CDG - E/1 du 8 Janvier 2003 par laquelle la commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de liaison CDG Express, d'en confier l'animation à une commission particulière et de nommer M. Philippe MARZOLF, vice-Président de la CNDP, président de celle-ci,
- vu les décisions n°2003 / 9 // CDG - E/2 et 2003 / 15 / CDG - E/3 désignant les membres de la CPDP,
- vu le dossier reçu le 20 juin 2003 intitulé "Projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy CDG" présenté par le GIE CDG Express,

- sur proposition de son président,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article 1

D'accuser réception du dossier susvisé qu'elle estime suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

D'approuver le calendrier du débat et d'en fixer le début au 25 Août 2003 et la fin au 15 décembre 2003.

Article 3

D'approuver le déroulement du débat constitué d'outils d'information complets et transparents comme un site Internet interactif, des courriers d'information, des stands et présentoirs qui permettront d'informer tous les publics concernés. Une première phase d'information est composée d'une réunion générale de lancement, de colloques thématiques et d'ateliers pédagogiques. La phase de débat comprendra des auditions publiques, des réunions de proximité et des permanences d'écoute du public afin de permettre l'expression de tous.

Le Président

Yves MANSILLON

SÉANCE DU 8 OCTOBRE 2003

DÉCISION N° 2003 / 42 / CDG E / 5

PROJET DE LIAISON « C.D.G. EXPRESS »

La Commission nationale du débat public,

- vu la loi n° 2002-276 du 27 Février 2002,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
- vu la décision n° 2003 / 02 // CDG - E/1 du 8 Janvier 2003 par laquelle la commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de liaison "CDG Express",
- vu la demande, formulée le 7 octobre 2003 par la commission particulière, à laquelle a été confiée l'animation de ce débat public, tendant à ce que soit décidée une expertise complémentaire,
- sur proposition de son président,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article Unique

Dans le cadre du débat public sur le projet de liaison "CDG Express", un dire d'expert sera effectué sur l'intérêt et la faisabilité de deux solutions alternatives proposées par des acteurs :

- utilisation des voies LGV Est et Interconnexion TGV,
- utilisation des infrastructures de Paris-Roissy-Mitry.

Il portera :

- sur la faisabilité et le coût des solutions alternatives (la question "ces solutions sont-elles techniquement réalisables ?" devra faire l'objet d'une analyse préalable-par Réseau Ferré de France pour ce qui concerne les infrastructures, par la SNCF pour les conditions d'exploitation- qui sera ensuite soumise à l'audit).
- sur l'appréciation de la réponse apportée par chaque solution aux besoins exprimés par les passagers aériens.

Le détail des questions à étudier sera précisé dans le cahier des charges.

Le Président

Yves MANSILLON



Rencontre de préparation du débat public avec les acteurs concernés

22 janvier 03	GIE CDG Express avec RFF (Bernard Sulpis, Yann Le Floch), SNCF (Pierre Mignauw et PH Gronier) et ADP (Xavier Duclairoir et Brigitte Millour)
23 janvier 03	STIF avec Anne Bolliet, Jean Guillot et Pierre-Luc Lorsung
24 janvier 03	André Cuzon d'Environnement 93 et Roger Chevalier de Vivre sans CDG Express
30 janvier 03	MELT, cabinet, GIE, DGAC
31 janvier 03	Dominique Normand, directeur du RER B
3 février 03	CCI Paris et PIEX de Villepinte
7 février 03	M. Gatignon Maire de Sevran et Président de l'association des maires pour la défense du RER B
13 février 03	Alain Hirschauer, LREP, études géologiques
17 février 03	Didier Segal Saurel, vice-président CG Seine Saint Denis, Alain Amedro et Christian Hilliard
17 février 03	Michel Sappin, Préfet de Seine Saint Denis, Hervé Sadoul, sous préfet du Raincy, Frédéric Pierret, secrétaire général (avec Yves Mansillon)
20 février 03	Reine Sultan, cabinet du maire de Paris
26 février 03	RFF, Lespinne pour LRNVS
24 mars 03	M. Michaux, Président CRT (Comité Régional du Tourisme)
25 mars 03	Mme Corraza, DG de « Paris IdF Capitale économique »
27 mars 03	Eric Ehlers, AUT IDF
28 mars 03	M. Sivardière, Président FNAUT
2 avril 03	M. Deby, Président COMUTA
2 avril 03	M. Balderacchi, Président du SNAV (agences de voyages)
7 avril 03	M. Estival, Président des Artisans Taxis
7 avril 03	Antoine Weil, Cabinet AV Conseil

8 avril 03	M. Bruchet, Président loueurs taxis (les 3 Stés de la G7)
8 avril 03	M. Asensi, Député-Maire de Tremblay-en-France
10 avril 03	M.Roll, DG Office du Tourisme de Paris
23 avril 03	M. Boulin, Président Coopératives taxis
25 avril 03	Mme Nicole Rivoire, Maire de Noisy-le-Sec
5 mai 03	Gilbert Roger, Maire de Bondy
5 mai 03	M. Ralph Zimen Président de Voyages Mirabeau
7 mai 03	M Gaumet ex- pdt de Paris Vision
7 mai 03	M et Mme Girard Association de Noisy-le-Sec
12 mai 03	M Philippe Dallier, Maire de Pavillons-sous-Bois
14 mai 03	M Prince et M Lagoutte -Association MNLE 93
22 mai 03	Mr Cuzon Association Vivre sans CDG Express
26 mai 03	M Hanot BRGM
26 mai 03	M Auzannet RATP
5 juin 03	M Chotard, SG Mairie de Paris & membres des Cabinets des Adjointes au Maire
19 juin 03	M Albert Loop
7 juillet 03	M Marc Ambroise Rendu Pdt Ile de France Environnement
8 juillet 03	M Patrick Roux Air France
9 juillet 03	M Michel Sappin Préfet du 93 + M. Verdeaux, Dir DDE du 93

CDG Express : Expertise des deux solutions alternatives du débat public

Texte de la présentation finale du 12 décembre 2003

1. Objectifs de l'expertise

Apporter un regard extérieur sur une liaison ferroviaire directe dédiée aux passagers aériens reliant la Gare de l'Est (Paris) à l'aéroport de Roissy.

Donner un « **avis à dire d'expert** » sur les deux propositions alternatives pour la liaison CDG Express :

- l'utilisation de la LGV Est et de l'interconnexion TGV,
- l'utilisation de la ligne Paris - Roissy/Mitry (RER B).

L'expertise a évalué :

- la faisabilité des deux solutions alternatives,
- leurs réponses aux besoins des passagers aériens,
- les études complémentaires à réaliser.

2. Limites de l'expertise

Dans le cadre de cette expertise, l'objectif n'est **pas d'élaborer un nouveau projet**, mais d'**évaluer la pertinence et l'intérêt** des propositions alternatives.

La configuration détaillée des infrastructures, le calcul de leurs coûts, l'évaluation des impacts environnementaux ainsi que les analyses coûts/bénéfices devront faire l'objet d'**études de détail ultérieures**.

3. Critères d'évaluation

Faisabilité

- infrastructures nécessaires et capacités,
- structure et fiabilité de la future exploitation.

Qualité de service

- temps de parcours,
- fréquences offertes,
- confort,
- connexion avec les autres réseaux de transport public et les taxis.

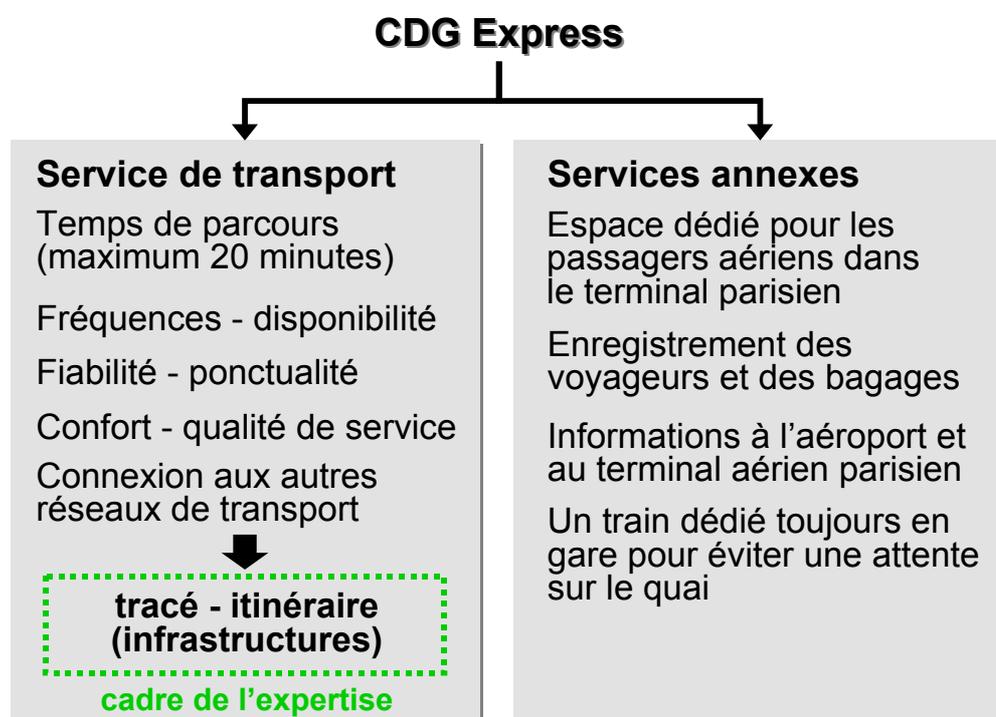
Compatibilité avec

- le projet Liaison Rapide Normandie – Val-de-Seine (LRNVS),
- une desserte améliorée pour le Parc International des Expositions de Villepinte (PIEX).

Perspectives de développement

Impact sur la qualité de vie et l'environnement

4. Articulation du projet CDG Express



5. Le réseau ferré du secteur Nord-Est de Paris

Systeme Nord

2 voies CDG 2 — Aulnay (RER B)

4 voies Mitry — Aulnay (RER B et voies rapides)

4 voies Aulnay — Gare de Nord (RER B et voies rapides)

Systeme Est

7 voies Gare de l'Est — Noisy

Bifurcation à Noisy-le-Sec : 4 voies ligne 1 Paris — Strasbourg

4 voies ligne 4 Paris — Bâle

2 voies TGV EST (dès 2007 depuis Vaires)

Interconnexion TGV

2 voies

6. Proposition LGV Est + Interconnexion TGV

Proposition de la « Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports » (FNAUT)

Pas de nouvelle ligne et utilisation des capacité résiduelles existantes.

Circulation des trains CDG Express depuis l'aéroport sur la ligne d'interconnexion TGV et continuation sur la LGV Est vers la Gare de l'Est grâce à la création d'un raccordement.

Évaluation

- Temps de parcours estimé à 25 minutes
- Tronçon Noisy-Chelles-Vaires

Les caractéristiques techniques de la ligne et le nombre de trains prévu ne permettent pas la circulation de CDG Express (capacité disponible dès 2007 insuffisante).

-
- Tronçon Claye-Souilly - Gare TGV CDG 2 (Interconnexion)
Les caractéristiques techniques de la ligne, le nombre de trains prévu et le mélange de différents types de circulations (trains TGV et trains CDG Express) ne permettent pas l'insertion des trains CDG Express.
 - Compatibilité avec LRNVS et desserte PIEX
Non assurée

Avis: Proposition pas réalisable sans aménagements lourds en région parisienne et sur la ligne d'interconnexion.

7. Propositions Ligne Paris – Roissy/Mitry (RER B)

Proposition de « Vivre Sans CDG Express » (VSCDGE)

Pas de nouvelle ligne et utilisation des capacités résiduelles rendues disponibles par la réalisation du Schéma Directeur du RER B.

Les trains CDG Express partent de la gare CDG 2 alors que les trains du RER B partent de la gare CDG 1.

La circulation s'effectue sur la branche de Roissy du RER B de l'aéroport à Aulnay, puis sur les voies rapides qui longent le RER B en direction de La Plaine.

Quadruplement des voies sur le tronçon à l'air libre entre Sevran-Beaudottes et la gare CDG1 et création de « sauts-de-mouton » à Aulnay.

Évaluation

- Temps de parcours estimé à 23-25 minutes
- Tronçon Roissy - Aulnay
Présence de goulets d'étranglement à la hauteur des deux tunnels à double voie.
A ces endroits, les 4 trains CDG Express doivent partager les voies avec 10 trains RER B, ce qui rend difficile l'absorption de perturbations et risque de réduire la ponctualité des convois.
- Tronçon Aulnay - La Plaine
Grâce à la circulation du RER B sur les voies bis, on dispose d'une capacité suffisante pour assurer la circulation de CDG Express sur les voies rapides.

– Terminal parisien

- Accès à la Gare du Nord (surface)

La comparaison avec d'autres gares européennes importantes en cul-de-sac, qui présentent des taux d'utilisation supérieurs à celui de la Gare de Nord, incite à analyser cette possibilité.

- Accès à la Gare de l'Est

Cette gare ne pose pas de problèmes de capacité pour l'accueil de nouvelles circulations. Le plan des voies de l'avant-gare suggère la possibilité de s'insérer « au bon endroit ». Une étude de détail doit être menée à ce sujet et vérifier la possibilité d'insertion dans le tunnel d'Eole.

– Compatibilité avec LRNVS

Non assurée au niveau du terminal de l'aéroport

– Perspective desserte PIEX

Services dédiés difficiles à assurer

– Terminal du RER B à la gare CDG 1

Dégradation de la qualité de desserte de la plate-forme aéroportuaire pour les utilisateurs du RER B (pour les personnes travaillant sur place par exemple)

Avis: De nombreux éléments intéressants sont à retenir et la proposition mérite d'être approfondie.

Variante « boucle sud »

Afin de lever un des goulets d'étranglement, VSCDGE propose la réalisation d'une boucle permettant un accès par le sud à la gare CDG 2.

Évaluation

- Résolution des problèmes de la partie nord du tracé, mais pas des autres problèmes cités.

Variante « Aulnay - Mitry »

Cette idée, évoquée par le Maître d'Ouvrage et par VSCDGE, préconise d'emprunter les voies rapides depuis Aulnay en direction de Mitry et de se raccorder à la ligne d'Interconnexion TGV pour rejoindre la gare CDG 2 depuis le sud.

Évaluation

- Tronçon Aulnay - CDG 2
 - Pas de goulets d'étranglement à signaler
- Temps de parcours
 - Réduction du temps de parcours à ~ 19 minutes
- Compatibilité avec LRNVS
 - Assurée
- Terminal à CDG 2
 - Possibilité d'utiliser les voies de la gare TGV et de continuer à desservir CDG 2 avec le RER B
- Perspective desserte PIEX
 - Possibilité de création de services dédiés

Avis: Proposition globalement faisable et qui semble être une alternative intéressante au projet actuel.

Plusieurs études de détail sont à mener :

- raccordement de Mitry, exploitation et aménagement de l'interconnexion et aménagement de la gare CDG 2,
- étude du nœud d'Aulnay,
- étude d'accessibilité à la Gare du Nord (surface),
- liaison entre le faisceau Nord et la Gare de l'Est et le raccordement avec Eole.

8. Avis sur les deux propositions

La proposition de la FNAUT pour l'utilisation de la LGV Est et de l'interconnexion TGV **n'est pas réalisable** sur l'infrastructure prévue à l'horizon de projet.

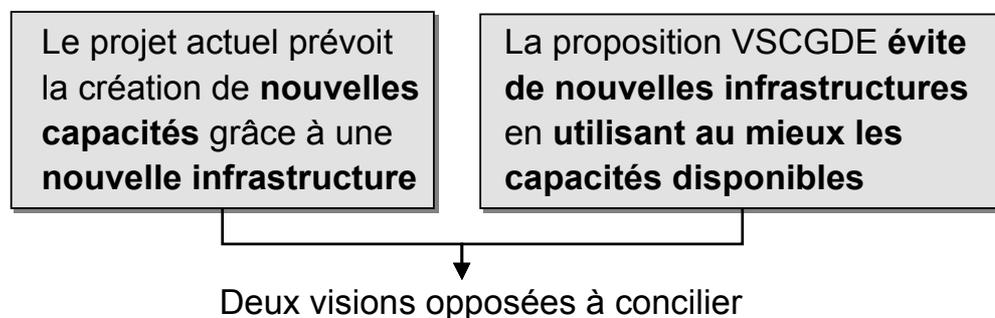
La proposition de VSCDGE d'utilisation des voies rapides longeant le RER B et passant par Mitry **est globalement réalisable**. Elle doit donc faire l'objet d'études de détail. La réalisation du Schéma Directeur du RER B est une condition indispensable à cette proposition.

9. Autres pistes de réflexion

Les seuls développements après CDG Express pris en compte jusqu'ici sont LRNVS et la desserte du PIEX.

Cependant, d'autres développements sont envisageables, tels que :

- le renforcement des TER Picardie,
- la création de nouveaux services banlieue ou RER,
- la déviation de TGV Nord vers la Gare de l'Est.



La proposition VSCDGE prévoit la circulation de CDG Express (et des trains LRNVS) sur les voies rapides entre Aulnay et Paris, ce qui réduit la capacité disponible pour d'autres trafics.

Afin de la préserver, un nouveau tracé est proposé :

- utiliser l'interconnexion et les voies rapides Mitry - Aulnay comme par VSCDGE,
- s'écarter à la hauteur de Sevrans - Livry pour rejoindre le Canal de l'Ourcq,
- créer un tunnel **sous** le Canal de l'Ourcq jusqu'à la hauteur de Les Pavillon-sous-Bois,
- continuer sous le canal vers Pantin ou suivre le tracé du projet actuel vers Noisy.

10. Conclusions

Les propositions de tracé suivantes doivent être étudiées :

- **la proposition de VSCDGE d'utilisation des voies rapides longeant le RER B et passant par Mitry,**
- **la variante de l'expert qui prévoit la création d'un tunnel sous le Canal de l'Ourcq.**

Dans ces deux cas de figure, le Schéma Directeur du RER B doit être réalisé au préalable.

Outre les études techniques de détail, il est proposé :

- **d'étudier la mise en place d'un service ferroviaire dédié PIEX,**
- **d'établir les lignes directrices de développement à long terme du réseau ferré du périmètre d'analyse.**

12.12.2003 | Version 110-01 | définitif | WST, gm, pj