

## Synthèse réunion de proximité de Paris 10<sup>ème</sup> du 26 novembre 2003

*Participaient à la réunion :*

*Pour la Commission particulière du débat public :*

*Philippe MARZOLF, Président*

*Alain ALMERAS*

*Isabelle PISANI*

*Pour les porteurs du projet :*

*Bernard SULPIS, Directeur régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)*

*Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF*

*Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE*

*Sébastien LECONTE, SNCF*

*Brigitte MILLOUR, ADP*

*Interpellateurs :*

*Christiane BRAUN-RENAULT, porte-parole de l'Atelier d'Urbanisme inter Conseils de quartier du 10<sup>ème</sup> arrondissement*

*Jean-Claude DUFLO, représentant du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien*

*Le débat était animé par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.*

## **I. Présentation du débat et du projet CDG Express**

### **1. Le principe du débat public**

Monsieur MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public, ouvre la séance en indiquant que, suite à la demande de la Commission, ni la Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement ni la Mairie de Paris n'ont pu être présents ce soir, comme c'est l'usage, lors des précédentes réunions publique de proximité. Il indique par la suite que le débat public, qui s'est ouvert le 25 août pour se clore le 15 décembre 2003, a pour objectif de recueillir une information claire sur le projet du CDG Express. Trois questions seront abordées : l'opportunité du débat, l'objectif du projet et les solutions alternatives à ce projet, qui consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens entre l'aéroport de Roissy et Paris.

Monsieur MARZOLF rappelle les modalités d'organisation du débat (moyens de diffusion des informations, règles à respecter, etc.) puis expose les avancées d'ores et déjà permises par le débat public, notamment en ce qui concerne l'analyse de certaines solutions alternatives jugées pertinentes.

### **2. Présentation du projet CDG Express par le maître d'ouvrage**

Monsieur Sulpis, Directeur régional Ile-de-France de Réseau ferré de France (RFF) expose ensuite les modalités du projet CDG Express, en développant dans un premier temps le contexte général du quart Nord-Est francilien, dans lequel s'insère le projet. Il détaille les équipements situés en Seine-Saint-Denis (aéroport, Parc des expositions, Stade de France, etc.) et souligne la saturation globale de ses transports, qu'il s'agisse des autoroutes ou de la ligne B du RER.

Ces difficultés expliquent que le secteur Nord-Est soit l'objet de nombreux projets ferroviaires :

- l'extension de la Ligne E du RER en direction de Tournan, dès décembre 2003 ;
- l'adoption par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), en octobre dernier, d'un Schéma directeur d'Amélioration de la ligne B, afin d'améliorer sa fiabilité et sa régularité ;
- la réalisation de la Gare de l'Évangile sur la ligne E du RER ;
- la réalisation du tramway Évangile-Saint Denis- Epinay ;
- le CDG Express.

Bernard Sulpis met l'accent sur le fait que la concertation autour du projet CDG Express a été continue depuis la réunion qui s'est tenue sur le sujet à la Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement le 26 octobre 2001. Elle se prolongera pendant la réalisation des études ultérieures, ainsi que pendant l'avancement des travaux.

Après avoir reconnu les améliorations nécessaires à apporter à la ligne B et expliqué les évolutions du schéma directeur de cette liaison prévues par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Monsieur Sulpis expose les modalités du projet CDG Express.

Ce service a été conçu en vertu de plusieurs contraintes imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement et d'adaptation aux besoins futurs ;
- réduire l'apport de la sphère publique ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques ;
- respecter les secteurs urbanisés traversés ;
- limiter les perturbations durant les travaux.

Le financement de cette opération repose pour l'essentiel sur les recettes payées par les usagers. Un partenariat public-privé est prévu. Il permet de limiter les risques encourus par les entreprises publiques partenaires du projet (RFF, SNCF, ADP). Pour défendre leur projet, celles-ci ont décidé de se regrouper au sein d'un groupement d'intérêt économique d'étude, le GIE CDG Express.

Le CDG Express visant à faciliter le report modal de la route vers le fer en ce qui concerne la desserte de Roissy, il a été conçu comme un projet de service global dédié aux voyageurs aériens associant une liaison rapide, fiable, régulière et lisible à un système d'enregistrement des passagers et des bagages dans un terminal aérien avancé situé en Gare de l'Est. Bernard Sulpis précise toutefois que la ligne pourra être empruntée par tous, et notamment par les 72 000 salariés de la plate-forme aéroportuaire.

Bernard Sulpis décrit aussi le CDG Express comme un projet de financement dans lequel la sphère publique a limité ses risques à 40 % du financement, alors qu'habituellement ce taux est de 100 %. Le coût global du CDG Express est évalué à 800 millions d'euros, dont 610 millions d'euros d'infrastructures et 500 millions d'euros pour le seul tunnel.

Enfin, le CDG Express est un projet d'infrastructure qui part de la Gare de l'Est, utilise les infrastructures existantes jusqu'à Noisy-le-Sec, avant d'emprunter un tunnel d'une longueur de près de 11 kilomètres qui traverse la Seine Saint-Denis pour ressortir du côté de Tremblay-en-France, puis de longer l'autoroute A 104, pour enfin rejoindre Roissy à l'intérieur de la Gare TGV. Le terminal aérien avancé sera situé Gare de l'Est, c'est-à-dire dans un pôle constitué par les gares de l'Est, du Nord et de Magenta.

Sébastien Leconte, qui est chargé, pour la SNCF, de l'aménagement de la Gare de l'Est, annonce que l'arrivée du TGV Est en juin 2007 ouvre la voie à une rénovation très importante de la Gare de l'Est et de ses alentours qui est en cohérence avec le projet du CDG Express. Cette rénovation passe par :

- la création d'un lien piétonnier entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord ;
- la création du Balcon Vert, en liaison avec la Ville de Paris, c'est-à-dire un jardin suspendu de plusieurs milliers de mètres carrés au-dessus des premiers quais de la Gare de l'Est, le long de la rue d'Alsace ;
- l'aménagement intérieur de la Gare de l'Est, qui vise à tirer parti du cœur du bâtiment voyageurs en recréant une verrière et en l'ouvrant vers la ville, vers les quais et vers les deux grands halls (Saint-Martin et Alsace) où se font aujourd'hui les arrivées et les départs ; c'est dans cet espace agrandi que l'on pourra accueillir la zone d'enregistrement des voyageurs aérien du CDG Express ;

- le réaménagement du parvis et de ses alentours.

Bernard Sulpis conclut la présentation du Maître d'Ouvrage en indiquant le calendrier des opérations, qui s'échelonne entre 2003 et 2012.

## II. La position des interpellateurs

### 1. La position de l'Atelier d'Urbanisme inter Conseils de quartier du 10<sup>ème</sup> arrondissement

Christiane BRAUN-RENAULT, Porte-parole de l'Atelier d'Urbanisme inter Conseils de quartier du 10<sup>ème</sup> arrondissement, débute son intervention en reconnaissant au débat public le mérite d'avoir souligné la nécessité urgente d'améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER. Elle s'inquiète cependant de l'impact du projet sur la circulation et sur les déplacements des environs, en constatant qu'aucune étude n'a été réalisée à ce jour sur ce sujet. Christiane BRAUN-RENAULT déplore aussi une absence totale de prise en compte de l'environnement urbain dans le projet présenté, alors que l'environnement actuel de la Gare de l'Est est notoirement dégradé et que les services qui sont offerts aux habitants et aux visiteurs sont particulièrement insuffisants, voire indigents.

Malgré ces critiques, Christiane BRAUN-RENAULT reconnaît les points d'intérêt suscités par le CDG Express :

- la création d'un pôle majeur d'attraction ouvert sur le monde entier, qui peut représenter une source de développement économique incontestable pour les quartiers limitrophes.
- le développement de transports en commun peu polluants ;
- l'optimisation de l'utilisation de la Gare de l'Est, qui est actuellement un patrimoine fort mal mis en valeur ;
- l'opportunité de requalifier l'espace public autour des trois gares et de leurs esplanades.

Le projet CDG Express ne manque pas toutefois de susciter des questions qui portent sur son raccordement avec les réseaux de déplacement existants et l'adaptation de l'environnement urbain à la nouvelle fonction aéroportuaire du pôle constitué par les trois gares.

Pour répondre à ces questions, l'Atelier d'Urbanisme demande la réalisation d'études complémentaires dont le principal objectif serait d'assurer une intégration réussie du projet dans l'environnement urbain.

Enfin Christiane BRAUN-RENAULT propose, afin que la Gare de l'Est devienne « une porte de l'Europe pour Paris » la création d'une véritable Esplanade sur tout le haut du boulevard de Strasbourg. Cela suppose :

- l'aménagement d'un plateau piétonnier qui inclut l'entrée des deux faubourgs ;
- la réduction drastique de l'espace automobile ;
- le traitement du croisement des boulevards Magenta en espace dit « civilisé » ;
- l'ouverture exclusive à la desserte des gares aux transports et aux circulations douces ;
- la mise en valeur du patrimoine bâti (façades haussmanniennes, Eglise Saint-laurent, Couvents des Récollets) du secteur, qui se trouve souvent dans un état déplorable.

## 2. La position du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien

Jean-Claude DUFLO, Porte-parole du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien et Président de l'Association Gare aux pollutions dénonce l'existence de ce qu'il appelle la « Diesel Vallée », un espace qui va de la Gare de l'Est à Pantin-Bobigny et qui connaît 80 mouvements de diesel par jour, et autant de motrices qui préchauffent et fument à proximité des écoles et des habitations, mettant en danger la santé des riverains, comme l'a prouvé le malaise grave dont a été victime un enfant. De fait, alors que l'on estime qu'il y a un risque pour la santé au-delà d'une densité de particules supérieure à 25 microgrammes par mètre cube, on a mesuré dans une école proche du réseau ferroviaire de la Gare de l'Est, une densité de plus de 1 000 micro-grammes par mètre cube... Un récent rapport AIRPARIF (juillet 2001) a d'ailleurs mesuré dans ce secteur 20 % de supplément de pollution par rapport à la moyenne parisienne.

En réponse à ces mises en cause, la SNCF n'a rien trouvé de mieux, selon Jean-Claude DUFLO, que de procéder à des remotorisations. Celles-ci ont été présentées à la presse en novembre 2002. On devait procéder au remplacement de deux motrices par mois. Un an plus tard seules quatre de ces motrices sont en service.

Jean-Claude DUFLO déclare que des solutions à la pollution du secteur de la Gare de l'Est existent. Le Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien préconise :

- le décrochement, c'est-à-dire le passage du diesel en électrique, lorsque les installations du réseau le permettent, comme c'est le cas à moins de 40 kilomètres de Paris ;
- l'électrification des lignes, à commencer par la ligne Paris-Provins-Longueville pour lesquelles les études sont finalisées ;
- la bimotorisation des motrices, des machines conçues par la société BOMBARDIER permettant d'alterner le type de traction en fonction de l'environnement traversé.

Il va de soit que l'installation par la SNCF d'un muret en plastique devant l'école la plus exposée relève, selon Jean-Claude DUFLO, d'un simulacre de prise de conscience. Ce dernier s'étonne que l'on s'apprête à consacrer 800 millions d'euros à la construction du CDG Express, alors que le chantier le plus urgent, la dépollution de la Gare de l'Est, est sans cesse repoussé à plus tard.

## III. Débat avec la salle

Avant de répondre aux questions de la salle, Bernard SULPIS intervient sur différents points soulevés par les interpellateurs. Il souligne que, conformément au souhait de Madame BRAUN-RENAULT, les établissements ferroviaires se sont engagés, avec la Ville de Paris, à aménager non seulement la Gare de l'Est, mais ses abords. Il affirme par ailleurs que les problèmes de pollution soulevés par Monsieur DUFLO sont au centre des préoccupations de la SNCF et de RFF, comme l'atteste la constitution d'un groupe de travail sur ce thème depuis 1999 et l'obtention du déblocage de crédits régionaux pour le programme de remotorisation.

Jean-Louis PIERREL déplore que les plans d'aménagement de la Gare de l'Est présentés par Bernard SULPIS lors de la présentation ne soient ni détaillés ni définitifs, alors même que la réalisation de ces aménagements doit intervenir avant l'arrivée du TGV Est en 2007.

Bernard Sulpis lui répond que le retard pris dans la réalisation des aménagements de la Gare de l'Est est dû au fait que ces projets incluent les abords de la Gare, ce qui suppose une concertation avec la Ville de Paris dont les instances de réflexion n'ont pas encore rendu toutes leurs conclusions.

Denis Remond s'inquiète de l'impact du projet CDG Express sur la circulation automobile dans le quartier de la Gare de l'Est. Il demande par ailleurs à quelle hauteur les porteurs du projet Express participent aux aménagements prévus.

Bernard Sulpis explique que, d'après les enquêtes qui ont été réalisées, 61 % des futurs utilisateurs du CDG Express se rendront Gare de l'Est par les transports en commun, ce qui limitera l'impact de l'implantation du terminal aérien sur la circulation automobile. Il ajoute que les négociations avec la Ville de Paris sur la participation des promoteurs du CDG Express aux aménagements projetés n'ont pas encore débuté.

Jean Senot demande quelle est la longueur du tunnel restant à percer pour relier les gares du Nord et de l'Est. Il s'étonne en outre que l'on n'ait pas trouvé de solution avec les infrastructures existantes ou projetées pour le TGV Est pour relier Roissy.

Bernard Sulpis lui répond sur ce dernier point que des solutions de tracés alternatives sont en cours d'examen par un expert indépendant. RFF a toutefois envisagé, selon lui, toutes les hypothèses avant de préconiser le percement d'un tunnel de onze kilomètres.

Sébastien Leconte précise que la distance qui sépare le cul-de-sac du souterrain actuel de Château-Landon et la Gare Magenta est comprise entre 50 et 80 mètres. La difficulté technique de réalisation d'un tunnel à cet endroit explique qu'il n'ait pas été réalisé auparavant. Sébastien Leconte ajoute que les crédits nécessaires pour construire cette infrastructure ne sont pas encore débloqués.

Christian Emorine regrette le manque d'égard porté par le GIE CDG Express au patrimoine du quartier de la Gare de l'Est.

Sébastien Leconte lui objecte que l'emprise de la SNCF est bornée par les grille du parvis. La création, souhaitée par les conseils de quartier, d'une esplanade ouvrant une vue sur la Cité suppose la participation de la Ville de Paris.

Michel Gastaldy réclame l'installation de murs antibruit le long de l'avenue d'Aubervilliers pendant les travaux du CDG Express.

Bernard Sulpis estime qu'il est trop tôt pour aborder cette question. La SNCF se conformera en tout cas à ses obligations réglementaires en matière de limitation des nuisances sonores. Bernard Sulpis ajoute que la meilleure façon de lutter contre le bruit, c'est encore de ne pas faire de bruit : c'est pourquoi les rames du CDG Express seront particulièrement silencieuses.

Patrick Scomogue s'inquiète de l'organisation des contrôles de sécurité relatifs aux bagages et demande quel sera le nombre de banques d'enregistrement installées en Gare de l'Est ?

Xavier Duclairoir lui répond que la sûreté qui est offerte habituellement dans les aéroports le sera à partir de l'arrivée des bagages à Roissy. A ce jour aucune législation n'impose le contrôle des bagages en Gare de l'Est.

Un intervenant dans la salle affirme que le passage sous un tunnel rend nécessaire le contrôle des bagages avant l'embarquement dans le CDG Express.

Xavier DUCLAIROIR dément cette affirmation, tout en précisant que si une réglementation allant dans ce sens était imposée le GIE s'y conformerait. Il précise, en réponse à la question de Monsieur SCOMOLOGUE, que le nombre de banque d'enregistrement prévu en Gare de l'Est est compris entre 28 et 30, ce chiffre pouvant varier en cas d'accord entre compagnies ou d'installation de machine d'enregistrement en libre service.

Monsieur BALLEY met en cause le choix de la Gare de l'Est comme terminal aérien, car il s'agit d'un terminus.

Bernard SULPIS lui répond que la création d'un pôle entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta va résoudre ce problème. D'autre part, le prolongement d'Eole vers l'Ouest (Saint-Lazare, La Défense) ou vers le Sud (Montparnasse), devrait à terme permettre au CDG Express de relier plusieurs points dans Paris.

Christo GARDOV demande quelle est la proportion estimée des passagers qui seront enregistrés en Gare de l'Est. Il s'inquiète de la gestion des passagers en cas de contrainte d'attente (retard d'avion, vols annulés, grèves, conditions météorologiques).

Xavier DUCLAIROIR indique que, d'après les études, 30% des passagers aériens devraient enregistrer leur bagages en Gare de l'Est. En cas de situation dégradée, les passagers pourront soit regagner leur point de départ, soit prendre le CDG Express pour gagner l'aéroport et y patienter, soit visiter les alentours de la gare.

Gérald GRZYMBERG affirme que le recours à un financement privé conduira à la même dérive que celle que l'on a connue pour le tunnel sous la Manche. Il réclame en outre que l'accès au CDG Express soit autorisé pour les porteurs de Carte Orange.

Xavier DUCLAIROIR précise que le principe de financement envisagé consiste en une participation initiale des établissements publics Aéroports de Paris et SNCF à hauteur de 20 % de l'investissement. Le reste des capitaux sera emprunté sur les marchés financiers. Le remboursement de cet emprunt sera étalé sur une période de 30 ans. Un tel partenariat public/privé constitue une garantie solide.

Bernard SULPIS explique que les négociations avec les employés et les employeurs de la plateforme de Roissy et le STIF au sujet d'un accès au CDG Express avec la Carte Orange n'ont pas encore débuté.

Gérald GRZYMBERG met en doute la rentabilité du projet.

Bernard SULPIS met en avant des études estimant à 8 millions le nombre de voyageurs nécessaires chaque année pour équilibrer le projet, ce qui correspond à une hypothèse de trafic moyenne. Cela dit, s'il s'avérait que des surcoûts liés à la réalisation de l'infrastructure augmentaient le coût du projet, celui-ci pourrait être remis en question.

Brigitte MILLOUR (ADP) souligne la nécessité de réaliser une desserte de Roissy dédiée, dans la mesure où seulement un tiers des passagers aériens sont des Franciliens. Les autres ont besoin d'être rassurés par une offre de service très lisible, sans quoi ils prennent le taxi.

Brigitte MILLOUR ajoute qu'aux yeux d'ADP l'amélioration de la ligne B du RER et le projet CDG Express sont complémentaires pour assurer un bon report modal.

Robert BORJA estime que les arguments présentés par les porteurs du projet sont insuffisants pour justifier une dépense de 800 millions d'euros.

Bernard SULPIS lui objecte que toutes les solutions alternatives ont été testées sans succès depuis 25 ans. La conclusion qui s'impose est que l'on a besoin de la ligne B du RER intégralement pour satisfaire les besoins de la banlieue.

Colette FRIEDLANDER estime qu'une amélioration sensible de la desserte existante serait possible à moindres frais. Elle propose les mesures suivantes :

- Enregistrement des bagages dans Paris ;
- Mise à la disposition de chariots en gare de l'Est ;
- Multiplication des guichets de ventes des billets en gare CDG 1.

Olivier PICQ affirme que la mise à disposition de chariots destinés aux voyageurs aériens gêne les usagers quotidiens de la ligne B du RER. Des mesures ont en revanche été prises pour installer de nouveaux guichets automatiques en gare du CDG 1.

Xavier DUCLAIROIR exclut la possibilité d'enregistrer les bagages dans Paris avant de les acheminer vers Roissy par la route, car la durée de ce transfert serait trop aléatoire.

Naomi NAGASAWA regrette que le choix de la Gare de l'Est n'offre pas une solution pratique pour les habitants de la banlieue Ouest.

Bernard SULPIS évoque à nouveau le prolongement, à terme, d'Eole vers l'Ouest de Paris.

Sébastien LECONTE répond favorablement à Gilles GARNIER, qui demande si la façade de la Gare de l'Est sera ravalée.

Bernard SULPIS précise par ailleurs à ce dernier que tout sera mis en œuvre pour achever le CDG Express avant les éventuels JO de 2012.

Quant à Olivier PICQ, il indique à Gilles GARNIER que les futures rames du CDG Express n'existent pas encore : il s'agirait d'un matériel nouveau qui serait dérivé d'un futur train régional.

Elisabeth BONVALLET regrette la lenteur de la concertation avec la Ville de Paris au sujet de l'aménagement des espaces environnant la Gare de l'Est.

Michel BREISACHON suggère de réaliser la liaison piétonnière en surface, ce qui supposerait de percer un immeuble de la SNCF.

Bernard SULPIS lui répond que la réalisation d'un souterrain est plus propice car elle n'implique aucun changement de niveau.

Monsieur CUZON dénonce « la misère publique » qui empêche le maintien d'une qualité de circulation décente sur le réseau RER. Il évoque la « levée de boucliers » suscitée par l'annonce du projet CDG Express en banlieue. Il affirme que ce projet résulte des pressions du lobby aérien, à



l'heure où il faudrait limiter la circulation aérienne responsable pour une large part de l'effet de serre.

Brigitte MILLOUR rappelle que le développement du transport aérien est encadré par les pouvoirs publics, notamment en matière de nuisances sonores.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST DISPONIBLE SUR LE SITE INTERNET [www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org) ET SUR SIMPLE DEMANDE A LA CPDP AU NUMERO VERT : 0 800 800 949 (appel gratuit)