

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 ([http:// www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org)) 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 pédagogie 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. 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 pas 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**

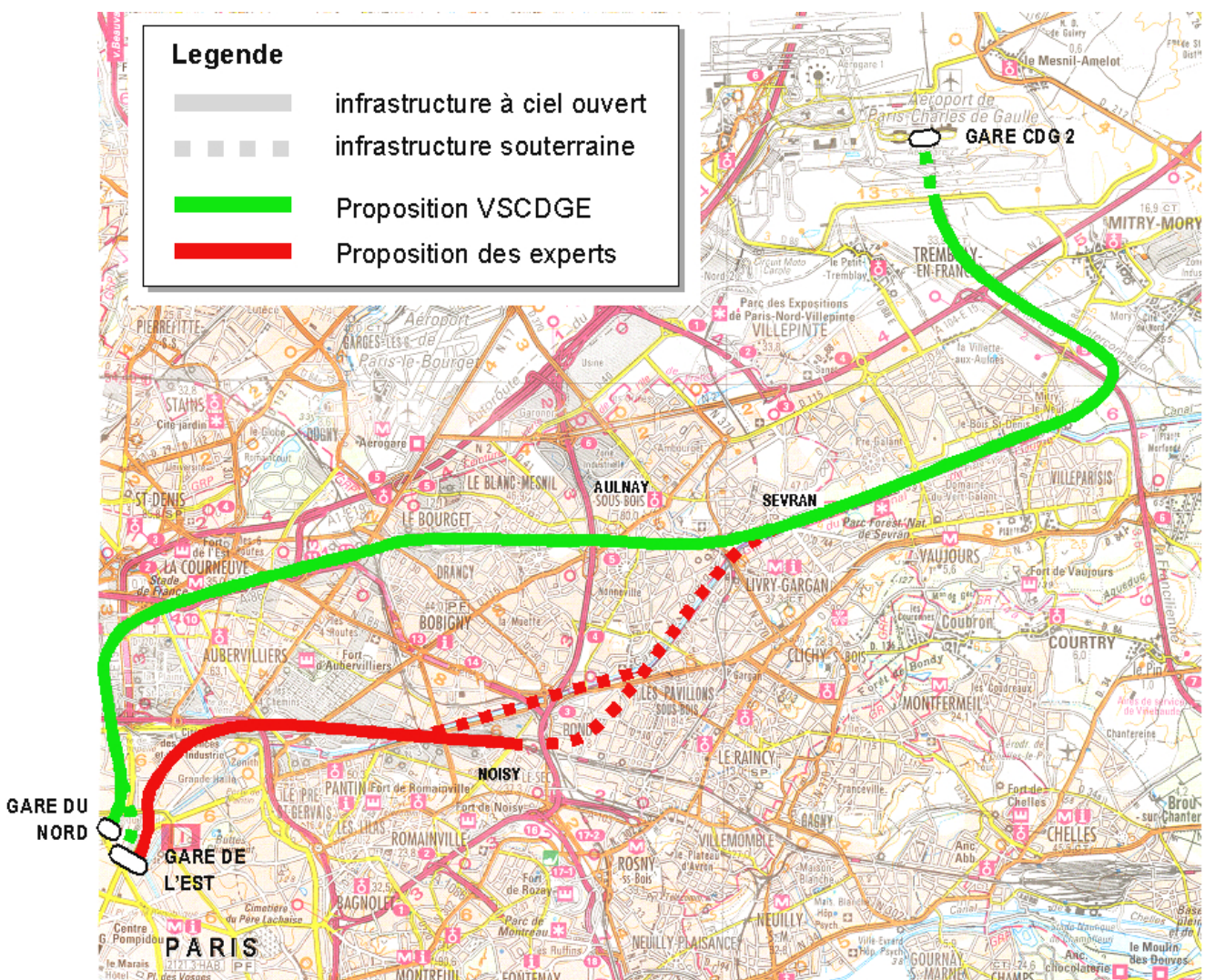
Il y a des oppositions sur le tunnel, avec des questions sur les risques géologiques qui peuvent en découler, ses impacts durant les phases de travaux et d'exploitation (bruits, vibrations) et sur son coût définitif qui dépendra de la géologie précisément rencontrée et des décisions de la commission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



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, les acteurs ont 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 ...