



**PBE**

**PARIS - BANLIEUE  
- ENVIRONNEMENT**

**Statuts : Art. 2 - Objet social**

L'association PBE a pour objet d'agir pour améliorer la qualité de l'aménagement du territoire, de l'environnement urbain, de l'architecture, du cadre de vie et des équipements structurants de Paris et de ses banlieues, notamment dans le Nord-Est parisien, secteur autour de la Porte d'Aubervilliers (Paris, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin) et de la ZAC Paris Rive Gauche - Seine Amont (Paris, Ivry).

Dans ce but, l'association agit par tous les moyens légaux, y compris pour ester en justice, aux fins de faire respecter l'application des lois et règlements d'urbanisme, emmenant les actions nécessaires pour la protection de la nature : amélioration du cadre de vie, protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et des paysages, lutte contre toutes formes de dégradations de l'environnement, notamment contre la pollution et les nuisances.

\* \* \*

**PBE - association loi 1901**  
Agréée Protection de l'Environnement  
Site Web : <http://assospbe.free.fr>  
Email : [witold.m@free.fr](mailto:witold.m@free.fr)

**89, rue de l'Ourcq - 75019 PARIS,**  
**Tél. 01 40 35 46 94**

.....

**Contribution au débat public sur le projet de Réseau de transport public du Grand Paris**

**Terminus CDG Express**  
**sur le Bd Macdonald – 19<sup>e</sup>**

**Une nouvelle centralité en pleine croissance**

**Cette étude fait suite au projet de SDRIF de 2008 qui prévoit le Grand Pôle Intermodal des Transports Eole-Evangile, que le projet des transports du Grand Paris ne mentionne pas.**



Variante du Terminus CDG Express accessible du boulevard Macdonald

**Nous prenons également en compte les conclusions des enquêtes publiques sur le projet de l'extension du T3 à Paris, notamment sa recommandation, citée dans la délibération DVD 2008 257 du Conseil de Paris sur le fonctionnement complexe de la Porte d'Aubervilliers avec : gare Eole, Tram'Y, prolongement du T3 et le passage du CDG Express.**

**Nous répondons, par la présente étude urbaine, aux désirâtes précités, dans l'esprit du développement durable, tout en proposant la mise en valeur de l'environnement et la pérennisation du trésor patrimonial ferroviaire existant du 19<sup>e</sup>, liés aux aménagements de ce quartier à la période de Napoléon III. L'abandon du tracé du Tram T3 en "manivelle" avec ses nombreux ouvrages d'art et l'adaptation du tunnel existant de la gare Est-Ceinture, dans l'axe de la rue Curial pour la station du RER Eole, permettraient l'économie de 370 M € environ.**

**Nous proposons notamment une variante du Terminus du CDG Express dans le secteur Macdonald, rendant la construction de cette navette moins onéreuse, plus facile à réaliser et le Grand Pôle Intermodale Éole Évangile effectif, structurant pour l'ensemble de Paris Nord Est et de la Plaine Commune.**

# Patrimoine historique ferroviaire d'Eole-Evangile



## Pôle multimodal des transports.

Les quartiers Macdonald-Evangile et Pont de Flandre possèdent des aménagements réalisés depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, patrimoine historique remarquables du 19<sup>e</sup> arrondissement. Le site de la Compagnie EMPG, desservie par la route de Flandre, le canal Saint-Denis et le réseau ferré, fut, avant l'heure, un "pôle multimodal des transports". Napoléon III l'a conforté en y construisant la gare Est-Ceinture à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1867.

## Infrastructure ferrée en mutation

L'emprise domaniale du RFF existante sur le site Evangile (voir la photo ci-dessus), au Sud de l'Entrepôt Macdonald en cours de reconversion, infrastructure ferrée dite "raccordement entre les réseaux Est et Nord", est suffisante pour y accueillir le Terminus parisien du CDG Express, à la place du souterrain à la gare de l'Est. La réalisation n'exigerait aucune acquisition foncière, ni nouvelle DUP. Cette option permet d'éviter le démembrement de la zone industrielle CAP 18.

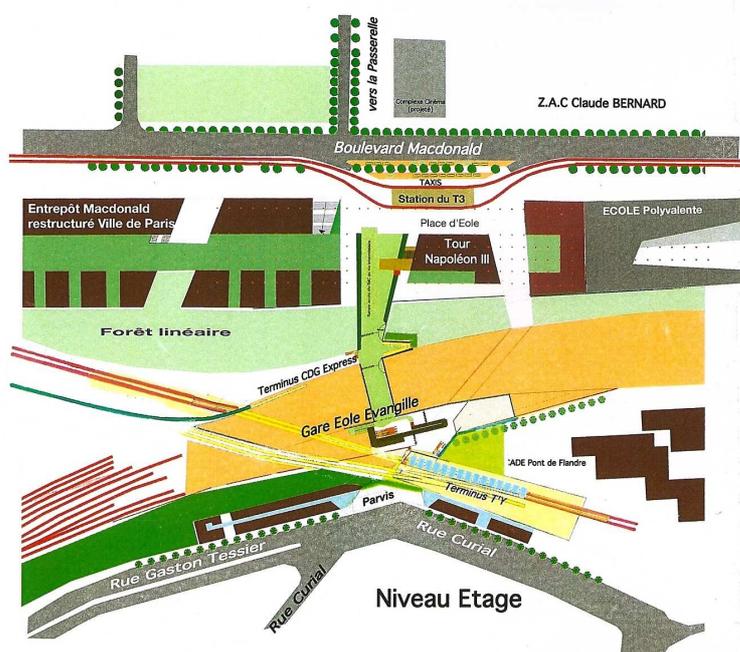
## Triptyque de la gare Est-Ceinture

Ce magnifique décor d'origine de la gare Est-Ceinture, désaffectée en 1932 avec l'ensemble de la ligne de la Petite Ceinture, indiquait pendant plus de 60 ans l'entrée Sud dans la gare, sa billetterie et les bureaux. Cet espace, actuellement comblé, avait une entrée secondaire au Nord. Nous proposons que cette espace devienne un passage et la salle des pas perdus au service du Terminus CDG Express qui aurait son accès noble au Nord, de la Place d'Eole.

## Tunnel dans l'axe de la rue Curial

Le tunnel voûté, avec un parement en pierre, existant sous la Petite Ceinture et le faisceau ferroviaire Est, servant de l'atelier pour les véhicules, accessible au Nord (entrée Sud étant murée), devrait trouver une destination utile pour le quartier. Le quartier Sud est actuellement enclavé par le triple barrage, de deux lignes ferroviaires et de l'Entrepôt Macdonald longue de 630 m. Ce tunnel pourrait devenir une galerie commerciale menant vers la Place d'Eole.

## Grand Pôle Intermodal Eole-Evangile



Le 19<sup>e</sup> arrondissement bénéficie d'une situation stratégique, il est en contact direct avec le double anneau des Maréchaux et du Périphérique, entre Paris intra-muros et Plaine Commune, sur l'axe Nord du développement de l'agglomération parisienne grandement évoqué lors de toutes les études sur le Grand Paris. Dans notre alternative de faisabilité, nous proposons l'implantation du Terminus du CDG Express accessible à partir du Bd Macdonald, assurant une correspondance aisée avec la nouvelle gare du RER Eole, le Tramway T3 et Tram'Y. Ce grand pôle des transports possible et facile à réaliser dans le 19<sup>e</sup>, serait ainsi le centre du projet Paris Nord Est.

Le terminus du CDG Express, prévu actuellement à la Gare de l'Est, demanderait des travaux souterrains qui posent des problèmes techniques, fonctionnels et économiques, avec peu d'avantages et beaucoup de nuisances dans ce quartier déjà saturé par le trafic. Notre solution est d'autant plus justifiée que la ligne du RER Eole devrait être prolongée jusqu'à la Défense d'ici 2015. La Région IDF a voté le financement des études. Aussi, les deux gares, Eole-Evangile et CDG Express, pourraient être réunies sur le même site, accessible à partir de la Place d'Eole, à aménager sur le Bd Macdonald au débouché du passage dans l'axe de la Curial, toujours existant sous le faisceau ferroviaire. Au Nord de la composition urbaine, la coûteuse « manivelle » du T3, flânchant hors des Maréchaux, pourrait être gardée en l'état du projet actuel, ou bien supprimée au profit d'un simple « déhanchement » du tracé de tramway pour s'approcher de l'entrée du Terminus CDG Express et affirmer son parti architectural qui devrait être d'une grande qualité contemporaine.

Au Sud, on pourrait faire revivre la gare Est-Ceinture désaffectée, située sur le faisceau de la Gare de l'Est, au croisement avec la ligne de la Petite Ceinture, construite en 1867 à l'occasion de l'Exposition Universelle Impériale de Napoléon III. Il serait difficilement inimaginable que ce patrimoine ferroviaire dans le 19<sup>e</sup>, avec son beau décor en Triptyque sculpté, ne soit pas en partie réadapté, dans l'esprit du développement durable, alors que l'on construit une nouvelle gare sur le même site. Nous le proposons, comme l'entrée dans le Terminus CDG Express dans l'axe du tissu historique de Paris de la rue Curial.

## Conclusion



L'association Paris-Banlieue-Environnement, membre du Comité de concertation de GPRU Paris Nord Est, suit avec un grand intérêt le projet de liaison rapide Paris - Roissy. Notre atelier associatif, dans le cadre de la concertation, a établi une étude alternative du Grand pôle intermodal des transports Eole-Evangile qui pourrait concerner CDG Express.

Les discussions entre Vinci et l'Etat continuent, lentement, probablement en raison de la modification des paramètres économiques, depuis la crise, notamment de la baisse du nombre de passagers aériens. Cette liaison doit être en outre en concurrence du RER B, prochainement rénové, et sans doute avec le métro régional programmé dans le cadre du Grand Paris.

L'Etat prévoit, les 12 prochaines années, 35 milliards d'euros pour les transports. Une des dix équipes de consultation sur Grand Pari(s), celle de Portzamparc - architecte de la Cité de la Musique dans le Parc de la Villette - prévoit des gares audacieuses au Nord de Paris, un métro ultrarapide au dessus du Périphérique, fonctionnant 24 heures sur 24, couvertures des glacis ferroviaires par les coulées vertes... qui semblent être trop coûteux, voire utopiques, aujourd'hui. Et bien, il est sûrement possible d'instiller un peu de cette utopie dans les projets en cours dans le quartier Macdonald-Evangile.

Quel dommage de se précipiter dans des projets de gré à gré, pour la reconversion de l'Entrepôt Macdonald. Dans le cadre des concours, que mériterait bien un secteur aussi stratégique, on trouverait des solutions anticipant les options du Grand Paris. Une modification, sans bousculer le projet actuel, dans le sens de la pertinence et de l'économie, du Terminus CDG Express sur le bd Macdonald, pourrait faciliter sa réalisation dans le contexte économique actuel. Nous considérons que cette liaison express, directe, avec les 7,2 millions de voyageurs par an attendus au début de l'exploitation, et environ 10 millions à long terme, est toujours nécessaire pour Paris, une des rares grandes capitales qui n'en possède pas encore.

L'Atelier PBE propose de fixer le Terminus du CDG Express sur le faisceau ferroviaire de Paris-Est, en correspondance directe avec la Gare RER Eole-Evangile et accessible du Bd. Macdonald, permettant probablement une économie de 150 M € environ et rendant ainsi cette réalisation moins risquée pour le concessionnaire. De plus, cette alternative, ne passant pas par le CAP 18, éviterait un conflit prévisible avec les entreprises concernées.