

XVIII^e

Un tronçon de la liaison rapide vers l'aéroport passe mal

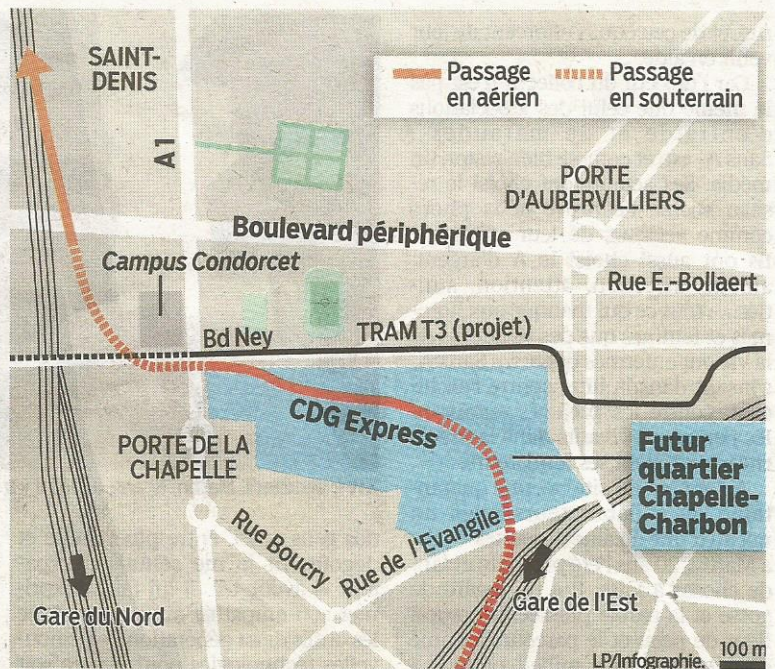
TRÈS ATTENDU par les touristes, le projet de CDG Express — ce train rapide qui doit mettre la gare de l'Est à vingt minutes de l'aéroport de Roissy à l'horizon 2023 — inquiète beaucoup les riverains de la porte de la Chapelle (XVIII^e). En cause : la « virgule » qui doit être créée entre la sortie de la gare de l'Est et le faisceau nord des voies SNCF. L'association pour le suivi de l'aménagement Paris Nord-Est (ASA PNE) multiplie les courriers, ces derniers jours, pour réclamer l'enfouissement de ce bout de ligne qui doit traverser le boulevard Ney et l'avenue de la porte de la Chapelle. Une demande appuyée hier soir par les élus Front de gauche au conseil d'arrondissement du XVIII^e.

« Un passage aérien du CDG Express ajouterait une nuisance à un quartier qui les cumule déjà avec le périphérique, la circulation incessante, les voies ferrées... souligne Olivier Ansart, président de l'association. Certes, un pont ferroviaire existe déjà mais il voit passer un train de fret une ou deux fois par semaine. Vous imaginez un train toutes les sept minutes ! » En janvier, un amendement à la loi Macron a autorisé le gouvernement à légiférer par ordonnance sur le CDG Express sans passer par le parlement.

Les partisans de l'enfouissement n'ont pas beaucoup de gages

Après des années de surplace et un premier projet porté par Vinci abandonné en 2011, l'exécutif veut faire aboutir vite cette liaison de 32 km chiffrée à 1,7 M€ et confié à Aéroports de Paris et SNCF Réseau. « Nous craignons un passage en force sans concertation », indique Olivier Ansart, qui a saisi la commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle organise une concertation.

Et ce, même si le CDG Express a fait l'objet d'une déclaration d'utilité



publique en 2008. « Le contexte est aujourd'hui totalement différent, fait valoir le porte-parole des riverains. Trois mille étudiants sont attendus porte de la Chapelle dans le futur campus Condorcet et la Ville prévoit de réaménager complètement le secteur Chapelle-Charbon avec un grand espace vert, des logements, des équipements... Tout cela serait impacté si le CDG Express passait en aérien. » La mairie de Paris, interpellée par l'association, défend l'enfouissement de la ligne. « A ce stade, c'est la solution la plus pertinente et d'ailleurs, aucun autre scénario ne nous a été soumis », affirme un porte-parole qui assure qu'une nouvelle enquête publique sera menée.

Pourtant, le 3 février, en réponse à une question du député et ex-maire PS du XVIII^e Daniel Vaillant, le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies n'a, lui, pas donné beaucoup de gages aux partisans de l'enfouissement. S'il s'est déclaré favorable à

« un travail de concertation avec la Ville de Paris » mené par le coordinateur interministériel en charge du projet, il a rappelé qu'une étude de 2010 avait conclu que « l'enfouissement des voies conduirait à remettre en cause l'économie générale du projet du fait de son coût très élevé ». Pas de quoi rassurer l'association ASA PNE. Sans réponse précise avant la mi-avril, son président a prévenu qu'il saisirait la ministre de tutelle Ségolène Royal. « Et on réfléchira à des actions médiatiques », ajoute-t-il.

JULIEN DUFFÉ