



Madame, Monsieur,

Vous avez déposé une observation sur le registre électronique du projet ENQUETE PUBLIQUE CDG EXPRESS.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous y portez.

Numéro de l'observation : 95

Texte de l'observation :

CDG Express : contribution d'ASA PNE à l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale - (22 octobre au 20 novembre 2018)

Dans sa contribution à l'enquête publique modificative du projet CDG Express de juin/juillet 2016, ASA PNE a émis un avis défavorable au projet de ligne ferroviaire directe tel qu'il a été soumis.

L'association ne s'oppose pas au principe d'une ligne entre Paris et Roissy Charles de Gaulle à condition que celle-ci emprunte des faisceaux existants sans avoir d'incidence sur les transports du quotidien, ce qui ne sera pas le cas du CDG Express qui utilisera des voies qui régulent quotidiennement le trafic de nombreux trains comme les RER B, la ligne K et le TER Paris-Laon avec la réalisation de nouvelles infrastructures très coûteuses (virgule de Paris l'Evangile, nouveau tronçon à Mitry-Moty).

A Paris, le projet aura des impacts considérables sur la vie quotidienne des riverains (secteur de l'Evangile, porte de la Chapelle...) aussi bien dans la phase chantier que dans celle de l'exploitation, comme l'indique le dernier avis de l'Autorité environnementale "par la concomitance des travaux avec ceux de nombreux projets d'aménagement" (Hébert, Chapelle Charbon, Arena 2, Campus Condorcet...). Curieusement le dossier de l'enquête publique est très discret sur les mesures concrètes qui devront être prises pour ne pas avoir d'impacts négatifs sur les territoires traversés : quid de la circulation rue de l'Evangile, quid du remplacement des ponts métalliques de la porte de la Chapelle, quid de l'Arena 2 qui n'est même pas mentionné dans le document ?

Ce qui interpelle aussi dans ce projet, c'est son coût qui ne cesse d'augmenter à des niveaux vertigineux !

En 2011, le projet était estimé à 670 millions d'€. Sept ans après, les dernières données font état d'un coût estimé entre 2,1 milliards d'€ et 2,5 milliards d'€ ! Où va-t-on s'arrêter ? Cette évolution "incontrôlée" montre à quel point le projet est loin d'être maîtrisé et que son financement ne peut être assuré que par de l'argent public, ce qui explique le "prêt" de 1,7 milliards d'€ consenti par l'Etat pour permettre le lancement de l'opération, aucun établissement bancaire ne voulant prendre le risque d'investir dans une opération à la rentabilité plus qu'aléatoire ! Au final, il est à craindre que ce soit le contribuable qui finance en grande partie le projet, ce qui ne manque pas d'inquiéter l'ARAFER, l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, quand elle "souligne le caractère non stabilisé et incomplet du montage financier".

Dans de précédentes contributions, nous avons déploré que ne soient pas étudiées des solutions alternatives moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement comme celles s'inscrivant dans les futures lignes du Grand Paris Express à l'instar de la ligne 17 qui reliera Roissy et qui de toute manière sera, à plus ou moins longue échéance, en concurrence avec le projet dont on parle.

A plus court terme, l'utilisation de rames de TGV qui ont été expérimentées en décembre 2017 pour relier Roissy suite à de gros désordres de caténaires arrachées doit être étudiée pour un usage pérenne. Elle aurait l'avantage d'une solution plus économique, plus fiable et sans impact sur les transports du quotidien. Ainsi, nous demandons que le projet CDG Express dans sa mouture actuelle soit abandonné pour éviter une catastrophe économique et environnementale annoncée dans un contexte où les chantiers de la SNCF doivent être prioritairement orientés en direction des transports du quotidien et de la rénovation des infrastructures.

Fait à Paris, le 15 novembre 2018

Votre observation est accompagnée de 0 document.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

La commission d'enquête