



Enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet CDG Express

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

La pratique du saucissonnage

Une fois de plus, il est procédé au « saucissonnage des dispositifs », alors que cette pratique a été dénoncée maintes fois par la Commission européenne. A peine avons-nous répondu à l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord clôturée le 24 mai 2018 que nous sommes à nouveau sollicités, cette fois pour la demande d'autorisation environnementale relative au projet CDG Express.

Ce saucissonnage est contraire à la convention d'Aarhus, signée le 25 juin 1998 au Danemark par 39 États et adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio pour la région Europe de la Commission économique des Nations Unies, dont un des axes est de « Développer l'accès du public à l'information détenue par les autorités publiques, en prévoyant notamment une diffusion transparente et accessible des informations fondamentales ».

La France s'est engagée à double titre dans la transcription des principes d'Aarhus. Tout d'abord, en tant que signataire directe, cette convention internationale a, une fois publiée, une valeur infra constitutionnelle et supra législative. La convention d'Aarhus, approuvée par la loi n°2002-285 du 28 février 2002 puis annexée au décret de publication du 12 septembre 2002, est donc entrée en vigueur le 6 octobre 2002.

Dès le rapport Auzannet de décembre 2012 le lien entre CDG Express et la ligne 17 Nord a été mis en évidence. En page 58 de ce rapport il est écrit : « *Il découle de ce qui précède que si l'intérêt de cette ligne (la ligne 17 Nord) est incontestable une option de phasage la concernant suppose que soit connue la décision des pouvoirs publics concernant CDG Express.* »

En novembre décembre 2014, lors de la concertation relative à la ligne 17 Nord organisée par la Société du Grand Paris (SGP), nos interventions sur les liens entre les deux projets, partiellement concurrents, ont été balayées d'un revers de main par la SGP au prétexte que sa fonction se limitait à la réalisation du réseau ferré Grand Paris Express.

Sur le territoire autour de l'aéroport de Roissy, la multiplication des projets, quelque fois concurrents, mais toujours s'impactant les uns les autres avec des traitements administratifs projet par projet est inacceptable.

Ainsi le 7 juin 2018 la présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP), Madame Chantal JOUANNO écrit dans les courriers qu'elle a adressés au Premier ministre, au ministre de la Transition Ecologique et solidaire, à la ministre chargée des Transports, à la présidente du conseil régional d'Ile-de-France : « *Les débats internes à la CNDP ont conduit l'ensemble des membres à vous saisir sur*

l'opportunité de mener un débat public sur la cohérence des projets envisagés sur cette zone géographique. Si les projets Europacity, CDG Express, ligne 17 et les infrastructures olympiques ont tous fait l'objet de démarches de concertation ou de débat public, leur cohérence n'a jamais été débattue. »

Le CPTG demande que ce débat public de mise en cohérence des projets soit organisé dans les plus brefs délais.

Le débat est complètement faussé dès le départ

On confond en permanence deux sortes de demandes et deux sortes d'offres de transports :

1/ Un besoin de « transport de transit » qui a pour fonction de relier rapidement deux pôles entre eux (Roissy-Paris à destination des usagers de l'aéroport et notamment des touristes). Pour répondre à cette demande à l'échelle métropolitaine du Grand Paris, cet itinéraire doit être le plus court (pas ou peu de gares) et le plus direct possible. A cet égard, l'offre de liaison avec Paris centre (gare St Lazare) au cœur du Triangle d'or (St Lazare/ Bd Haussmann /Champs-Élysées) serait bien meilleure qu'avec la gare de l'Est excentrée, alors que 12 millions de touristes viennent chaque année spécifiquement faire du shopping à Paris dans le Triangle d'or.

2/ Un besoin de « transport de desserte » qui a pour fonction de relier les différents lieux d'habitat avec les pôles d'emplois (à destination des populations locales et notamment des travailleurs). Pour répondre à cette demande cette fois à l'échelle locale du bassin du Grand Roissy, cet itinéraire a intérêt à desservir un maximum de populations (beaucoup de gares), au cœur des zones urbanisées. Or, une offre de liaison avec Roissy ne répondrait qu'à un besoin accessoire (5,6% des flux), qui est déjà assuré actuellement en transports en commun (RER B et plusieurs lignes de bus : BHNS 20, ligne 22 et bien d'autres en transversal), y compris 24h sur 24 et 7 jours sur 7 (Filéo). L'offre de liaison avec Paris-centre (gare St Lazare) au cœur du Quartier Central des Affaires (1^{er}-2^e, 8^e-9^e, 16^e, 17^{èmes}) plutôt qu'avec la gare du Nord est bien plus intéressante pour la population active du bassin de Roissy (26% travaillent à Paris, dont 12% dans la zone centrale). Au contraire, la liaison avec le pôle de la Défense qui offre des emplois très qualifiés et ultra-spécialisés a un faible intérêt (2,6% des flux).

La ligne CDG express qui utiliserait pour répondre à une fonction de transit une voie de desserte existante du RER B (et donc ne s'arrêterait pas aux gares !) à un tarif qui exclut les usagers d'Ile-de-France est vécue par les habitants comme une réponse intolérable en situation saturée (900 000 flux par jour sur le RER B), pour des usagers qui vivent chaque jour la galère des transports (entassements dans les rames, retards, incidents, vétusté de la ligne, etc...) et réclament d'urgence une priorité aux transports du quotidien. L'idée que cette ligne CDG express obligerait à des travaux nécessitant des fermetures est inconcevable dans une situation aussi explosive !

La ligne CDG express source de conflits entre usagers et de divisions entre territoires fait de plus concurrence avec la 17 Nord doit être supprimée.

La ligne 17 Nord dans son tracé actuel ne répond pas à une fonction de transit Roissy-Paris, car elle n'est pas assez directe (coude inutile de 5 kms pour desservir la gare en plein champs du Triangle de Gonesse, mobilisant un milliard de fonds publics). Et elle ne répond pas non plus à une fonction de desserte des populations, puisqu'en dehors de la gare du Bourget-aéroport qui dessert faiblement un quartier de Blanc-Mesnil (3000 habitants), 4 gares (Triangle de Gonesse, parc des Expositions de Villepinte, 2 gares de Roissy) ne desservent que des pôles d'emplois actuels ou escomptés (Triangle de Gonesse) et sont à plus de 800 m des habitations. Or, l'Enquête Globale des Transports IDF (EGT 2010) démontre que les flux entre pôles d'emplois sont dérisoires (3% des flux). Une gare (le Mesnil-Amelot) située à plus de 800 m des habitations

ne dessert même pas ce petit village de 800 habitants. Elle a donc pour seule fonction de permettre une urbanisation massive des territoires ruraux situés au Nord, en contradiction totale avec les objectifs du SDRIF et devrait donc être supprimée.

C'est pourquoi la CPTG propose un tracé alternatif pour la ligne 17 Nord intégrant les quartiers d'habitations d'Aulnay Nord proches de la gare Aulnay Europe de la ligne 16. La ligne 17 Nord doit être réaménagée, à la fois dans son tracé et dans ses gares, pour permettre d'assurer une fonction de desserte.

Voir annexe page 4 notre proposition de tracé alternatif

Une prévision de fréquentation faible

La prévision de fréquentation est selon le dossier d'enquête publique de 6 millions de voyageurs par an, ce qui donne une moyenne de 17 000 passagers par jour. Le dossier ne précise pas de variation de fréquentation avec ou sans la ligne 17 Nord, avec ou sans l'urbanisation du Triangle de Gonesse. Ces autres projets auront inévitablement une influence significative sur la fréquentation de CDG Express Comparé à la fréquentation moyenne des lignes de RER ou Transilien, la question de la rentabilité du projet se pose et donc de son intérêt.

Une offre de transport ferré surabondante

Depuis plus de 40 ans, l'Aéroport de Roissy est desservi par le RER B. La progression du trafic nécessite une offre supplémentaire qui n'est certainement pas le passage de une à trois lignes ferrées vers Roissy. Une solution alternative à partir de voies existantes y compris les voies TGV est à rechercher pour relier l'aéroport à sa ville de destination sans impacter fortement les transports du quotidien.

En conclusion, pour toutes les raisons formulées ci-dessus et dans l'attente de l'organisation d'un débat public sur la cohérence des projets envisagés sur cette zone géographique, le CPTG émet un avis défavorable au projet CDG Express.

Pour les membres du CPTG
Bernard LOUP
Président



Annexe

