

Observations de la Ville de Sevran sur l'enquête publique sur le CDG Express.

A l'occasion de la nouvelle enquête publique, la Ville de Sevran souhaite réitérer son opposition au projet CDG Express, pour les raisons développées ci-après.

En 2001, le premier projet de liaison directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy devait traverser la Seine-Saint-Denis en souterrain, sans s'y arrêter. Ce projet était évalué à 610 millions d'euros. Comme de nombreuses villes de Seine-Saint-Denis, Sevran s'est exprimée contre ce projet, notamment *via* une consultation en 2003 qui a mobilisé trois mille citoyens.

Face à ce refus, le projet a évolué.

Aujourd'hui, il s'agit d'une liaison directe, toujours entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy, mais qui emprunte au maximum les voies existantes. Ce projet est évalué à 1,7 milliards d'euros et porté par deux entreprises publiques : Aéroports de Paris et SNCF Réseau.

Ce projet appelle plusieurs réserves de la part de la Ville de Sevran.

1 - Faiblesse de l'information au public, et tout particulièrement en Seine-Saint-Denis

- La Ville déplore qu'aucune concertation n'ait eu lieu sur le territoire de Sevran ou ailleurs en Seine-Saint-Denis. Pourtant, c'est la Seine-Saint-Denis, et plus précisément les villes traversées par le RER B, tracé du CDG Express, qui seront les plus impactées.
- La Ville de Sevran constate que bons nombres d'éléments fournis par les porteurs du projet CDG Express reposent sur des évaluations anciennes et/ou obsolètes, ainsi que le constate l'Autorité environnementale dans son avis 2016-06. La Ville de Sevran demande alors à ce que soient fournis, dans les meilleurs délais :
 - une étude d'impacts sur la traversée par le CDG Express d'une zone Natura 2000 : le Parc de la Poudrerie
 - une analyse fine et actualisée des bruits pollutions sonores sur le territoire de la commune.

2 - Un investissement colossal au bénéfice des voyageurs du transport aérien les plus aisés

- Le nombre d'usagers du RER B s'élève à 870 000 passagers par jour, contre 22 000 pour CDG Express. Or, le RER B a fait ou va faire l'objet de programmes d'investissement pour son amélioration à hauteur de 1,1 milliards d'euros. Le coût du CDG Express est chiffré à plus de 1,7 milliards d'euros. La disproportion entre le nombre de passagers profitant des investissements et le coût de ceux-ci est ahurissante.
- La Ville de Sevran souhaite savoir quel public est visé par ce projet. Un des arguments du CDG Express, se fondant sur le fait qu'une course en taxi entre Roissy et Paris centre coûte en moyenne 50€, soit deux fois plus cher que les 24€ du billet du CDG Express semble être faux. Pour une famille de 3 personnes, le taxi coûte toujours 50€, tandis que le CDG Express revient à 2x3, soit 72€... Sauf à considérer que le CDG Express n'est prévu *que* pour les hommes d'affaires, il n'est pas compétitif. Bon nombre de passagers continuera à prendre le RER B (pour les moins aisés) ou le taxi. De plus, la Ville de Sevran tient à rappeler que les principaux centres d'affaires se situent à la Défense ou à Marne-la-Vallée, destinations peu pratiques depuis la Gare de l'Est.
- La Ville de Sevran constate à ce propos qu'il existe un RER B qui est direct entre Paris Gare du Nord et l'aéroport de Roissy, au rythme de un tous les quart d'heure en heure creuse. Le projet de liaison directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport, par train spécifique, au rythme d'un par quart d'heure ne semble pas justifié, ou du moins semble être en concurrence directe avec le RER.
- La Ville de Sevran s'interroge sur la qualification de projet « d'utilité publique », dans la mesure où le bilan « coût-avantage » est clairement négatif. Un arrêt du Conseil d'État du 15 avril 2016 sur la DUP de la LGV Poitiers Limoges estime que « l'évaluation de la rentabilité économique et sociale du projet était inférieure au niveau habituellement retenu par le Gouvernement pour apprécier si une opération peut être regardée comme utile, en principe, pour la collectivité ». En ce qui concerne le CDG Express, selon ADP, le projet, d'un montant de 1,7 milliard d'euros, est prévu pour être déficitaire. Nul doute alors que ce projet serait refusé par le Conseil d'État, son bilan étant négatif.

3 - Des impacts négatifs attendus sur le fonctionnement des lignes existantes

- L'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF, dans sa séance du 1er juin 2016, émet de fortes craintes quant à l'impact négatif de CDG Express sur la ponctualité du RER B et plus particulièrement, sur la gestion des perturbations sur l'ensemble de la ligne. D'autres lignes (K, H, P, RER E...) risquent également d'être pénalisées par l'arrivée de CDG Express. La Ville affirme sa forte opposition à tout projet qui dégraderait davantage la mobilité quotidienne des habitants de la Seine-Saint-Denis.
- La Ville de Sevrans souhaite que les capacités des équipes techniques pour les travaux de maintenance, sécurité, modernisation et développement du RER B ne soient pas affectées par la réalisation du CDG Express. La Ville de Sevrans demande aussi que les travaux de modernisation des quais de la gare Sevrans Beaudottes soient effectués dans les meilleurs délais.
- La Ville de Sevrans exprime de fortes inquiétudes quant au maintien de la circulation des RER B en cas de situation dégradée ou perturbée sur le réseau CDG Express. En effet, ce projet a un impact important sur des infrastructures essentielles pour la gestion des perturbations du RER B, telles que l'arrière-gare du terminal RER à CDG2, la possibilité de report des trains sur les voies habituellement empruntées par la ligne K, etc.
- La Ville de Sevrans souhaite réaffirmer la nécessité d'améliorer les conditions de transports sur les réseaux existants, et à ce titre demande à ce que soient envisagées des solutions alternatives à ce projet de liaison directe, en prenant en compte le renforcement du RER B.

4 - De fortes craintes sur la réalisation de la ligne 17, si le projet CDG Express est maintenu

- La Ville de Sevrans souhaite que la ligne 17 du Grand Paris Express, sans la gare « Triangle de Gonesse », soit prioritaire par rapport au CDG Express, les deux projets ne pouvant que difficilement coexister, d'après les conclusions de l'Autorité environnementale et l'avis du STIF. En reliant Saint-Denis-Pleyel à l'Aéroport de Roissy, la ligne 17 offre, pour toutes et tous, un vrai service public et devient un élément clé dans le développement du nord de la Seine-Saint-Denis. La garantie de la création de la ligne 17 est donc, pour la Ville de Sevrans, une nécessité.

5 - Des comparaisons internationales trompeuses

- La Ville de Sevrans relève qu'il n'existe pas de transport de ce type dans les autres Métropoles mondiales, sauf celles qui ne disposent pas d'un réseau de transport en commun important. Par exemple, le train qui relie Berlin à Berlin-Schönefeld : c'est un train régional, qui a de nombreux arrêts. Il y a aussi des lignes de S-Bahn. Pour l'aéroport de Stockholm, l'*Arlanda Express* coûte certes 30€, mais ses tarifs sont dégressifs et il n'existe pas de système de transports en commun type RER.

6 - Un projet qui est rejeté depuis sa naissance par la Ville de Sevrans

- La Ville de Sevrans rappelle qu'elle a plusieurs fois exprimé son opposition à ce projet :
 - 27 novembre 2001 : un avis du Conseil municipal rejette le premier projet
 - 6 décembre 2003 : une consultation locale rejette à 95 % le projet de CDG Express (3000 votants)
 - 28 septembre 2004 : vœu du Conseil municipal sur le « refus catégorique au projet CDG Express »
 - 29 mars 2016 : vœu du Conseil municipal sur le CDG Express où il est demandé l'abandon du projet, la mise en œuvre rapide de la ligne 17 du Grand Paris Express, l'abandon de la station « Triangle de Gonesse » sur la future ligne 17 ainsi qu'un plan d'investissement pour rénover le RER B.

Ainsi, la Ville de Sevrans réitère son opposition au projet CDG Express et rend à la Commission d'enquête publique un avis défavorable.