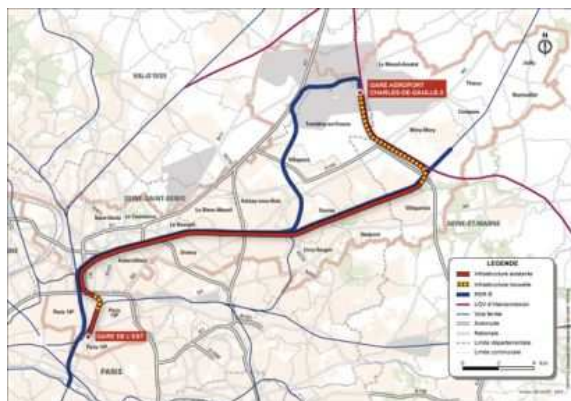


5 avril 2017 | par Florence Guernaec 

CDG Express : la déclaration d'utilité publique confirmée

L'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique modificative du projet CDG Express a été signé le 31 mars 2017. Cet arrêté permet de confirmer l'objectif de mise en service du projet CDG Express fin 2023. Auparavant, l'État avait clarifié le cadre législatif dans lequel les partenaires du projet – SNCF Réseau et Aéroports de Paris – devront réaliser leur mission de gestionnaire d'infrastructure de la liaison.



La DUP © DR

L'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique modificative, signé le 31 mars 2017, permet de prendre en compte l'évolution du montage juridique de l'opération CDG Express et des conditions de son financement. Le tracé, les emprises et les fonctionnalités du projet ne changent pas pour cette liaison directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle (Gare CDG 2).

Cette modification de la déclaration d'utilité publique obtenue en décembre 2008 et prorogée pour 5 ans en 2013, représente une étape clé qui va permettre de confirmer l'objectif de mise en service du projet de liaison CDG Express fin 2023, soit avant l'éventuelle organisation par Paris des JO de 2024.

Retour sur un long processus

Les modifications apportées au projet depuis la déclaration d'utilité publique du 19 décembre 2008 ont été présentées au public en vue de confirmer l'utilité publique du projet. Ainsi, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet, a été organisée entre juin et juillet 2016. La commission d'enquête avait rendu [ses conclusions](#) le 29 septembre 2016. Elle avait émis un avis favorable assorti de trois recommandations et deux réserves.

Le rapport de la commission d'enquête recommandait notamment de favoriser les interconnexions. En clair, la liaison piétonne souterraine était, à ses yeux, indispensable entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta pour assurer l'efficacité de la liaison CDG Express avec les diverses connexions possibles des transports franciliens et des TGV. Cela suppose, selon la commission, l'installation d'un tapis roulant quel qu'en soit le financeur consortium ou le Stif.

Les deux réserves portaient sur l'établissement d'un plan de financement avec répartition chiffrée selon les modalités prévues (acteurs, nature et montants), et l'établissement d'une grille de circulation confirmant l'absence d'impact sur le fonctionnement des lignes existantes, RER B et lignes K et H du Transilien.

Les derniers obstacles levés

Les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage sur ces deux réserves ainsi que sur les trois recommandations ont permis d'établir que ces réserves pouvaient être levées. Les trois recommandations seront suivies par le maître d'ouvrage.

Fin 2016, l'État a clarifié [le cadre législatif](#) dans lequel les partenaires du projet (SNCF Réseau et Aéroports de Paris) devront réaliser leur mission de gestionnaire d'infrastructure de la liaison CDG Express.

L'utilité publique du projet est donc aujourd'hui confirmée.

F.G.