

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 septembre 2016

LIAISON PARIS - CHARLES DE GAULLE - (N° 4041)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4

présenté par

Mme Abeille, Mme Auroi, Mme Bonneton, M. Coronado, Mme Dufлот, M. Mamère, M. Roumégas
et Mme Sas

ARTICLE 2

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les députés écologistes s'opposent à cette désignation par l'État de l'exploitant du service de transport de personnes pour la liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Ce projet aura un coût faramineux de 1,645 milliards d'euros, alors que cette somme pourrait plutôt permettre de rénover un bon nombre de lignes existantes, notamment la ligne B du RER – toujours au bord de la saturation avec une progression constante du nombre d'usagers – pour laquelle les moyens financiers, matériels, humains ne sont pas toujours à la hauteur.

Aujourd'hui le RER B met entre 30 et 50 minutes pour faire ce trajet. Le CDG Express mettra 20 minutes, au mieux. Au total, on pourra gagner entre 10 à 30 minutes sur le même trajet. Ce type de dépense est exorbitant alors que seulement 6 % des passagers du RER B se reporteraient, selon les études optimistes, sur le CDG Express.

Mais plus loin encore sur le chemin de l'absurdité, le CDG Express empruntera les voies qui régulent quotidiennement le trafic de nombreux trains, notamment du RER B. Conséquence : plus de retards sur le RER B et les autres lignes connexes, voire un blocage complet de la circulation. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) estime cette perte de ponctualité à 1,5 milliard d'euros. Alors même qu'il suffirait de rénover ces lignes afin de permettre d'offrir aux touristes arrivant à Paris depuis l'aéroport Charles de Gaulle un visage positif de notre pays. En outre, la ligne 17, prévu dans le cadre du Grand Paris, remplacerait avantageusement cette liaison ferroviaire et aurait davantage d'impacts pour les habitants.

Ne devant bénéficier d'aucune subvention publique, le financement serait porté par SNCF Réseau et par Aéroport de Paris, grâce à une taxe sur les billets d'avion payée par tous les passagers. En effet le prix des billets ne peut pas couvrir le coût du projet, malgré un prix unitaire de 24 €, qui aurait tôt fait de décourager les franciliens d'emprunter cette voie dite « expresse », et créerait une évidente rupture d'égalité des usagers devant l'équipement public.

Le projet représente un risque réel pour les finances publiques, met en danger les comptes de la SNCF et de sa filière SNCF Réseau. La dette de SNCF Réseau, actuellement de 44 milliards d'euros, s'accroîtra encore avec cet investissement attendu de 250 millions d'euros, allant ainsi à l'encontre de la "règle d'or" votée au Sénat en 2014 conçue pour plafonner cette dette

Enfin, l'Autorité environnementale, relevant du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), s'est prononcée sur la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express dans un avis rendu le 6 avril. Dans sa synthèse, le constat est sans appel : l'Autorité indique que son avis a été rendu sur la base d'une étude d'impact obsolète, celle-ci datant de 2007 ! Ce faisant l'Autorité environnementale rappelle la nécessité de compléter la description du projet, de compléter et d'améliorer l'étude d'impact pour répondre aux attendus du code de l'environnement et de l'actualiser pour tenir compte des évolutions substantielles intervenues depuis 2007. A défaut, le dossier présenté n'est pas conforme à la réglementation. L'Autorité pointe notamment du doigt plusieurs enjeux environnementaux, en particulier « l'augmentation du bruit ferroviaire » et « les effets du projet sur les possibilités de renouvellement urbain du secteur de La Chapelle à Paris ».