

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 1484

présenté par

Mme Frédérique Dumas, M. Dunoyer, M. Gomès, Mme Sanquer et M. Zumkeller

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER A, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article dont l'abrogation est demandée crée une société détenue par SNCF Réseau et ADP pour réaliser les travaux du CDG Express.

La décision de mise en œuvre de ce projet est prise au mépris des associations des usagers, de nombreux élus et des différentes études techniques et environnementales qui ont montré que le chantier ainsi que l'existence du CDGE lui-même, tel qu'il est conçu impactera de manière très négative et durablement l'exploitation des lignes du RER B, mais aussi celles du RER E et celles des lignes P et K.

Le Préfet de Région Michel Cadot a quant à lui évoqué dans son rapport rendu à la ministre des Transports le 4 février 2019 que « la somme des travaux attendus d'ici 2024 sur l'axe ferroviaire de Paris Nord aura nécessairement un impact sur la qualité des services de transport du quotidien avec ou sans CDGE ». Ce qui signifie que c'est bien à des difficultés sans précédent auxquelles les usagers vont être confrontés si le chantier du CDGE était maintenu de manière concomitante.

Dans un nouveau rapport sur les travaux de l'axe ferroviaire Paris-Nord rendu au Premier ministre le 18 avril 2019, le Préfet Cadot indiquait que « la poursuite du travail d'anticipation de SNCF Réseau ainsi que le travail collectif engagé avec l'ensemble des parties prenantes conclut à la complexité de mener de front, dans les échéances initialement prévues et sans dégradation des fonctionnalités des projets, la réalisation du CDG Express et l'ensemble des travaux au bénéfice des transports du quotidien. »

Par ailleurs, les conséquences de ce projet sur les finances publiques n'ont pas été évaluées en transparence. Si concession a été faite à une société privée, c'est bien l'État qui au final a consenti à être le créancier de ce projet pour une somme avoisinant les 1,7 milliard d'euros comme le prévoit la loi de finances 2018 qui précise que « les dépenses et la dette seront consolidées au sein des finances publiques ». Et ce sera donc bien l'État qui sera garant en cas de déficit d'exploitation.

Cet amendement, propose de mettre un terme au programme tendant à créer une liaison rapide ferroviaire entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle afin de tenir compte de la priorité donnée au transport du quotidien dans les objectifs d'investissement.