



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question orale n° 849

Texte de la question

M. Daniel Vaillant interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet CDG Express. Après la relance de ce dossier par son prédécesseur en janvier 2014, l'actuel Premier ministre a nommé un coordonnateur interministériel chargé du projet au mois de novembre dernier. Face à ce projet nécessaire pour desservir le 2e aéroport d'Europe et désengorger le RER B déjà très saturé, il souhaite attirer l'attention du ministre sur le tracé retenu et notamment l'enfouissement nécessaire sur le secteur du quartier Chapelle et Porte de la Chapelle. Il rappelle que l'enquête publique n'avait pas conclu à autre chose. Il souhaite connaître la position du Gouvernement sur le tracé envisagé.

Texte de la réponse

TRACÉ DU PROJET CDG EXPRESS

M. le président. La parole est à M. Daniel Vaillant, pour exposer sa question, n° 849, relative au tracé du projet CDG Express.

M. Daniel Vaillant. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, après les vicissitudes du dossier CDG Express et son abandon en 2011, sous la majorité précédente, le Gouvernement a relancé le projet en 2014, en le confiant à Réseau ferré de France et à Aéroports de Paris. Si je me félicite que la majorité à laquelle j'appartiens ait repris ce projet en main, je souhaite néanmoins vous faire part de mes interrogations à ce stade.

En effet, ce projet – je ne vais pas revenir sur le principe, que chacun connaît – concerne directement la circonscription dont je suis l'élu et préoccupe tous ses habitants, puisque son tracé traverserait tout le nord du quartier de la Chapelle. Une réunion publique sur le Grand Paris Nord-Europe a d'ailleurs eu lieu hier soir à la mairie du 18e arrondissement, au cours de laquelle cette question a bien sûr été posée. Je me permets donc de la relayer ce matin.

Depuis 2001 et l'alternance à Paris, l'une de nos priorités a été de sortir ce quartier de l'enclavement qu'il connaissait. La rue de la Chapelle, l'échangeur tentaculaire de la porte de la Chapelle – que certains appellent le « plat de nouilles » –, le boulevard périphérique, les voies ferrées et leurs passages aériens : vous conviendrez que les nuisances dont les habitants souffrent sont déjà nombreuses aujourd'hui.

Outre les nuisances, toutes ces infrastructures routières et ferroviaires sont également des barrières symboliques et visuelles entre Paris, ces quartiers enclavés et le territoire métropolitain. Notre objectif a donc été de raccrocher ce quartier à la ville, notamment grâce à l'arrivée du tramway. Cela a aussi conduit au développement de l'un des plus importants projets de renouvellement urbain, dit Paris Nord-Europe, dont la vocation est précisément la requalification des espaces publics et des grandes infrastructures, l'essor

économique et la cohésion sociale, tout cela s'inscrivant dans la perspective du Grand Paris.

Il s'agit donc d'un chantier titanesque et de longue haleine, qui va déterminer pour des décennies l'avenir de ce secteur et des habitants qui le peuplent. Dès le début du projet, la question de l'enfouissement de la ligne sur le secteur de la porte de la Chapelle s'est légitimement posée. En tant que maire du 18^e arrondissement, j'ai toujours demandé cet enfouissement, tout comme Bertrand Delanoë, lorsqu'il était maire de Paris. Nos successeurs respectifs, Éric Lejoindre et Anne Hidalgo, sont sur la même ligne. C'est ainsi qu'en octobre 2014, le Conseil de Paris a réaffirmé cette position à l'occasion d'un vœu.

Je veux d'ailleurs rappeler que le rapport de la commission d'enquête, remis le 18 avril 2008, n'aboutissait pas à une autre conclusion sur cet aspect du projet : « Compte tenu des projets urbains de la porte de la Chapelle, [...] l'enfouissement de la ligne CDG Express dans ce secteur s'impose. »

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, alors que le Gouvernement aura vraisemblablement la possibilité de légiférer sur le sujet par ordonnance, lorsque la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques sera en vigueur, je souhaiterais connaître la position du Gouvernement sur le tracé précis du CDG Express, notamment pour ce qui concerne le secteur de la porte de la Chapelle.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, CDG Express est un projet indispensable pour l'attractivité internationale de l'Île-de-France. Paris est l'une des rares capitales à ne pas avoir de liaison rapide avec son aéroport principal, lequel est pourtant le deuxième aéroport européen en nombre de passagers, avec 64 millions de voyageurs par an. Ses accès sont aujourd'hui déjà saturés, tant par la route – autoroutes A1 et A3 – que par les transports en commun. Cette situation n'est évidemment pas satisfaisante.

CDG Express assurera à partir de 2023 une liaison directe entre l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et la Gare de l'Est, adaptée aux besoins des voyageurs. Face à l'échec de la concession, engagée en 2006, le projet relancé en 2014 repose sur un nouveau montage, correspondant à la création d'une filiale commune d'Aéroports de Paris et de SNCF Réseau, associés le cas échéant à un tiers investisseur. Le projet relancé reprend le tracé déclaré d'utilité publique en 2008. Celui-ci utilise au mieux les infrastructures existantes, avec uniquement 8 kilomètres de voies nouvelles sur les 32 kilomètres de ligne.

Dans le secteur de la porte de la Chapelle, les considérations de maîtrise du coût et des délais ont conduit à prévoir, dans le projet déclaré d'utilité publique en 2008, l'amélioration des ponts ferroviaires existants sur lesquels circulent déjà des trains de fret, plutôt que la construction d'un nouveau franchissement souterrain du boulevard Ney et du boulevard de la porte de la Chapelle.

Selon les résultats de l'étude commandée par l'État et la Ville de Paris en 2010 à la suite de la recommandation du commissaire enquêteur à laquelle vous faites référence, l'enfouissement des voies conduirait à remettre en cause l'économie générale du projet, du fait de son coût très élevé. Il poserait aussi d'importantes contraintes techniques, tant du point de vue des vibrations pour les quartiers voisins en projet qu'au niveau des impacts sur la circulation du tramway T3 en chantier.

Il est temps désormais de rechercher, dans le cadre du projet existant, les conditions optimales d'insertion architecturale et phonique pour l'amélioration de ces franchissements existants et les mesures d'accompagnement pertinentes, en tenant compte des aménagements urbains prévus par la Ville de Paris dans ce secteur.

Avec la nomination récente par le Premier ministre d'un coordonnateur interministériel, Vincent Pourquery de Boisserin, je souhaite que ce travail de concertation s'engage, en lien étroit avec la Ville de Paris, afin de faire émerger, dans les mois qui viennent, une solution permettant la réalisation rapide du projet CDG Express

et l'affirmation de la compatibilité totale de ce projet avec l'aménagement urbain du secteur de la porte de la Chapelle.

M. le président. La parole est à M. Daniel Vaillant.

M. Daniel Vaillant. Je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse. S'agissant d'un projet de cette nature, des apports financiers supplémentaires pourraient être obtenus à la suite de la demande de cofinancement dans le cadre du plan Juncker. De plus, CDG Express est un projet important car il nous évitera de recourir à Roissybus, qui pollue et ne s'arrête même pas dans l'arrondissement dont je suis l'élu. Pourtant, tel qu'il est envisagé, et en l'absence de modifications, ce projet me paraît purement et simplement impossible.

Des solutions de remplacement, que vous avez évoquées sans les approfondir, doivent être envisagées pour rendre le projet acceptable car, en l'état, il ne l'est pas. L'État doit se prémunir, avec Aéroports de Paris et SNCF Réseau, des blocages qui ne manqueraient pas d'apparaître si l'on maintenait cette espèce de voie aérienne, qui passerait devant le campus Condorcet de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et des habitations, dans un contexte où l'environnement est un enjeu de plus en plus important. Il faut vraiment travailler de nouveau sur cette question. Je crois d'ailleurs savoir que la Ville de Paris est prête à le faire.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Vaillant](#)

Circonscription : Paris (17^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 849

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 janvier 2015](#), page 457

Réponse publiée au JO le : [4 février 2015](#), page 805

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [27 janvier 2015](#)