

Monsieur le Président,

Le projet de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy – le CDG Express – n'a pas cessé de faire polémique depuis qu'il a été annoncé en 1998. Les Franciliennes et les Franciliens ne comprennent pas en effet l'intérêt d'investir des sommes aussi considérables au seul profit des touristes ou des hommes d'affaires et au détriment de l'amélioration de leurs transports du quotidien.

Dans un communiqué de presse de 2006, le préfet de la Région Île-de-France se voulait rassurant en indiquant que la mise en œuvre de ce projet ne se ferait qu'après l'amélioration de la ligne B du RER. Déclaré pourtant d'utilité publique en 2008, le projet a finalement été attribué au groupe de BTP Vinci. L'entrée en service était alors programmée pour 2014, mais le manque de financements a poussé le groupe Vinci à jeter l'éponge.

Tout semblait alors enterré – c'est le cas de le dire... – mais depuis un an la situation a considérablement évolué. En janvier 2014, le gouvernement Ayrault a évoqué la reprise du projet dans le cadre d'un partenariat public/public porté par Aéroports de Paris et par RFF, tout en assurant qu'aucun financement public n'était prévu dans l'opération. Plus récemment, le Premier ministre, lors d'un discours à Créteil en octobre 2014, a relancé le projet en même temps qu'il annonçait qu'il souhaitait accélérer le prolongement de la future ligne jusqu'aux aéroports de Roissy au nord et d'Orly

au sud, ainsi que la liaison entre Orly et le plateau de Saclay - l'objectif d'achèvement de ces volets du Grand Paris Express étant aujourd'hui fixé à 2024. Enfin, en novembre 2014, le gouvernement Valls a encore appuyé sur l'accélérateur en nommant un coordinateur interministériel avec l'objectif d'une mise en service du CDG Express en 2023 au plus tard.

Le gouvernement semble donc décidé aujourd'hui à passer en force sur ce dossier controversé. C'est ainsi que dans le cadre de l'examen du « Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » – dit loi Macron – qui se déroule actuellement au Parlement, un amendement du gouvernement adopté par la commission spéciale de l'Assemblée nationale prévoit la possibilité de légiférer par ordonnance pour permettre la réalisation du projet CDG Express.

Cette précipitation et cette méthode sont inquiétantes, d'autant que le tracé des origines semble avoir été modifié et que des questions de coût conduisent à envisager le passage en « aérien » de la partie de la liaison traversant le secteur de la porte de la Chapelle dans le 18^e arrondissement de Paris.

Il nous semble alors que la modification du périmètre du projet nécessiterait a minima qu'une nouvelle enquête publique soit réalisée pour respecter les citoyens d'Île-de-France et leurs collectivités territoriales. Et ce d'autant plus que

certains territoires qui souffrent déjà d'importantes nuisances dues aux infrastructures routières et ferroviaires risquent d'être défigurés pour longtemps par ce projet selon que la ligne est enfouie ou non, avec d'autres conséquences potentiellement désastreuses pour les habitants, notamment en termes de nuisances sonores. Plus encore, en l'état l'opération serait un mauvais coup durablement porté au très ambitieux travail de requalification urbaine engagé par la Ville de Paris dans cette partie du 18^e arrondissement.

A cela il faut encore ajouter qu'en ces temps difficiles pour les finances publiques, on peut s'interroger sur l'utilité réelle d'investir près de 2 milliards d'euros dans un projet contesté avec pour objectif de gagner un an – 2023 plutôt que 2024 – sur le prolongement d'une ligne du futur Grand Paris Express pour desservir l'aéroport de Roissy.

Le soutien du gouvernement Valls à ce projet relève, nous semble-t-il, des mêmes logiques anti-démocratiques et anti-sociales que le projet initial du Grand Paris voulu en son temps par Nicolas Sarkozy, avec cette circonstance aggravante à nos yeux que le CDG Express est explicitement présenté comme un levier pour la candidature parisienne aux Jeux Olympiques dont l'opportunité est elle aussi très contestable.

Ce retour du projet de CDG Express est d'autant plus regrettable que nous venons d'examiner en Conseil d'administration du STIF une délibération qui

visé justement pour un coût bien moindre – 1,4 millions d’euros contre près de 2 milliards – à rationaliser l’accueil et améliorer l’information des voyageurs transitant par l’aéroport de Roissy. Cette solution nous semble concilier bien plus intelligemment les intérêts des Franciliennes et Franciliens avec ceux des voyageurs aéroportuaires.

Pour toutes ces raisons, le groupe Europe Ecologie les Verts souhaite connaître, Monsieur le Président, votre position par rapport à ce nouveau rebondissement du projet du CDG Express.

Qui plus est, dans le contexte actuel où le gouvernement promet aux conseils régionaux plus de compétences dans le cadre de la loi NOTRe, alors même qu’il envisage d’opérer par ordonnance sur le sujet du CDG Express, nous nous demandons comment vous allez défendre la place de notre institution face au gouvernement. Prévoyez-vous par exemple d’organiser un débat au sein de notre assemblée sur ce sujet alors que l’Etat fait montre d’une telle désinvolture autoritaire à l’égard de notre institution mais aussi, plus largement, des Franciliens et des Franciliennes ? Etes-vous prêt à apporter le soutien du Conseil régional aux élus parisiens qui se mobilisent contre les nuisances engendrées par ce projet ?

Enfin, sur le volet démocratique, le groupe EELV défend la mise en place d’une enquête publique sur ce projet qui ne peut être imposé de cette façon brutalement technocratique à la population

francilienne. Êtes-vous prêt, monsieur le Président, à porter notre demande ?