

Note au rapporteur

Emetteur : Transports

QUESTION n° 2

Transport - Avis d'enquête publique sur le CDG express

La ville de Mitry-Mory regrette qu'à nouveau le conseil municipal doive se prononcer, plus de 15 ans après sa première prise de position, sur un projet portant toujours la même conception ségrégative de l'espace public en général et du transport en particulier, un projet qui passe à côté des grands enjeux économiques et environnementaux de notre territoire, qui substitue au développement raisonné et durable de notre espace de vie l'immédiateté de la compétition, la démesure d'un équipement qui n'a d'autre fonction que d'assurer la publicité d'une entreprise, un projet qui au prétexte de servir l'aéroport dessert notre ville et toute la région. Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet CDG Express, qui se déroule du 08 juin au 12 juillet 2016, la commune de Mitry-Mory souhaite donc émettre un avis.

Le projet CDG Express a fait l'objet en 2007 d'une enquête publique et a été déclaré d'utilité publique en décembre 2008 avec des effets prorogés en 2013 jusqu'au 18 décembre 2018. Cette Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a emporté mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées par le projet.

Le projet ayant fait l'objet de modifications dans son montage juridique et financier, il est de nouveau soumis à enquête publique sous forme d'une DUP modificative. Les modifications ne concernent ni le tracé, ni les emprises, ni les fonctionnalités du projet.

Au terme de la clôture de l'enquête publique, les préfets concernés disposeront d'un délai d'un an pour prononcer la DUP modificative du projet CDG Express qui visera à réaffirmer l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées et à déclarer l'urgence des travaux nécessaires à ce projet. La DUP vaudra également déclaration de projet.

Il semble important d'attirer ici l'attention sur la précarité du débat démocratique. En effet, la Ville regrette que cette enquête publique se déroule dans une période d'intense activité pour les villes et les citoyens et en partie sur les congés scolaires, et que les permanences de la commission soit sur des horaires ne permettant pas aux personnes les plus touchées par le projet, les usagers des transports, de venir s'exprimer. Compte tenu des impacts de ce projet pour la ville de Mitry-Mory, il aurait été opportun qu'une réunion publique soit organisée localement, ce qui avait été le cas en 2003. De plus, la qualité de l'information diffusée soulève des incompréhensions de la part du public sur l'utilité et l'usage futur de cette infrastructure, de nombreuses personnes pensant pouvoir l'utiliser à des fins professionnelles pour les déplacements domicile-travail. En 2003, la tribune était composée pour partie d'« interpellateurs » issus de la société civile, partisans ou opposants du projet. Il est donc indéniable que la qualité du débat démocratique est en net recul, et ne permet pas une information correcte des citoyens.

1/ Caractéristiques du projet

Le CDG Express permettra de relier directement en 20 minutes la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, avec une fréquence d'un train toutes les 15 minutes de 5h00 à 00h00 (365 jours par an).

Les travaux envisagés portent sur l'aménagement des gares de l'Est et de Roissy CDG 2 (réalisation de quais dédiés, d'espaces de vente), la création d'un raccordement entre la gare de l'Est et la gare du Nord, l'aménagement de 24 kilomètres de lignes existantes appartenant à SNCF Réseau entre la gare de l'Est et Mitry-Mory (utilisation des voies TGV Est, Transiliens P et K, TER Paris Laon et Fret nécessitant un relèvement de vitesses et une modification de la signalisation), la construction d'une nouvelle ligne d'une longueur de 7km entre Mitry-Mory et Paris -CDG, la construction de voies de garage pour le RER B (PIEX de Paris Nord et gare de Mitry-Claye), le renforcement de deux sous stations d'alimentation électrique (Drancy et Mitry-Mory).

▪ Les travaux sur Mitry-Mory

- Aménagement d'entrées et de sorties du Centre Régional des Engins Mécaniques, sur la gare de Villeparisis / Mitry-le-Neuf,
- Réalisation d'un mur de soutènement de 110 mètres de long et 3,50 mètres de haut à l'Est de Mitry-le-Neuf à hauteur de Paris-Village,
- Création d'un ouvrage de débranchement en terrier permettant de relier la ligne existante au tracé neuf le long de la LGV,
- Construction d'une voie nouvelle le long de la LGV d'une largeur de 10,60 mètres sur environ 7 kilomètres avec des ouvrages de franchissement des RD 84 (pont-route), RD 9, N2 et du chemin rural n° 2 (ponts rails),
- Réalisation d'une tranchée couverte au sein de la zone aéroportuaire sous les pistes 2 et 4 du doublet sud et sous une voie de circulation des avions,
- Renforcement de la sous station électrique située le long du RER B (dans la plaine agricole),
- Construction de 3 voies de garage de nuit à la gare de Mitry-Claye pour le RER B afin de dégager de la place pour le CDG Express sur CDG 2.

2/ Les modifications apportées au dossier de DUP initial

▪ Le « nouveau » montage juridique et financier

Suite à l'échec de la procédure de mise en concurrence en 2011 pour la réalisation de cette liaison basée sur une concession globale, l'Etat a décidé de séparer les missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant ferroviaire et de recourir à une concession de travaux associant SNCF Réseau et le Groupe ADP au sein d'une société de projet qui sera spécialement constituée à cette fin. Dans l'attente de la constitution de cette société, l'Etat assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Le « nouveau » montage juridique fait appel à :

- un gestionnaire d'infrastructure, filiale majoritairement constituée de SNCF Réseau et du Groupe ADP, qui aura à sa charge la conception, la construction, le financement, l'entretien-maintenance, le renouvellement et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire,
- un exploitant ferroviaire pour les dépenses liées au matériel roulant, au système d'aide à l'exploitation, et aux dépenses de personnel.

Pour faire face aux coûts, l'exploitant ferroviaire bénéficiera des recettes issues de la billetterie (correspondant à 24 € le trajet) et de recettes annexes comme la commercialisation d'espaces publicitaires. Le gestionnaire d'infrastructure bénéficiera des versements de l'exploitant ferroviaire en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure.

Par ailleurs, si les études financières le confirment, il pourrait être institué une taxe sur les passagers aériens de l'aéroport afin de compléter les recettes du gestionnaire d'infrastructure, mais les compagnies aériennes y sont opposées. En contrepartie, l'Etat pourrait envisager la suppression ou la réduction d'un impôt ou d'une taxe d'un montant équivalent. Néanmoins, aucune autre précision n'est apportée dans le dossier.

▪ Le coût actualisé

L'estimation du coût du projet en investissement d'infrastructure est passée de 600 millions d'euros en 2006 (équivalent à 780 millions d'euros rapportés aux conditions économiques de 2014) à 1,41 milliards d'euros (CE 2014). Tous les coûts s'entendent hors taxes.

A ces dépenses, doivent être rajoutés les coûts liés à l'investissement pour l'exploitation :

- Achat du matériel roulant : environ 158 millions d'euros
- Création d'un atelier de maintenance/dépôt : environ 125 millions d'euros
- Installation d'équipements dans les gares (distributeurs automatiques de tickets, écrans d'information...) : environ 1.3 millions d'euros

D'autres dépenses n'apparaissent pas dans le dossier :

- Dévoiements des canalisations de gaz et d'eau induits par le projet
- Murs anti-bruit pour préserver la tranquillité des citoyens

▪ Le recours à la procédure d'urgence pour l'expropriation

La DUP initiale prorogée ne prévoyait pas le recours à une procédure d'urgence. Cette procédure dérogatoire vise à accélérer la maîtrise foncière (prise de possession) des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Ces mesures visent à raccourcir les délais et permettront de prendre possession des terrains avant d'obtenir l'ordonnance d'expropriation.

La ville s'interroge sur l'opportunité du recours à cette procédure qui ne se justifie que par le retard pris dans l'avancée du projet.

- **L'argumentaire développé par le porteur de projet**

Les arguments principaux avancés pour justifier de la réalisation du CDG Express sont :

- Répondre à la demande des voyageurs d'affaires,
- Répondre à la demande touristique,
- Développer l'attractivité du territoire,
- Réduire les nuisances sonores et la pollution et améliorer le trafic routier et ferroviaire grâce au report modal,
- Soutenir et accompagner la candidature de la ville de Paris aux Jeux Olympiques de 2024, et l'exposition universelle de 2025.

3/ Avis sur le projet de CDG Express

- **Avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER)**

L'ARAFER a émis un avis favorable le 2 février 2016, sous réserve de certaines observations, notamment sur les modalités de financement, la vérification de la capacité à intégrer les circulations du nouveau service de transport sur une infrastructure ferroviaire déjà lourdement sollicitée ainsi que la tarification applicable à l'utilisation du réseau.

En effet, la réforme ferroviaire du 4 août 2014 introduit un strict encadrement des investissements de SNCF Réseau afin de maîtriser la dette du système ferroviaire français (44 milliards d'euros à fin 2015). Par conséquent, le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas financer de nouvelles lignes ou des travaux dépassant un certain ratio financier (dette sur marge opérationnelle). C'est le principe de la « règle d'or » inscrit dans la loi.

L'ARAFER estime que « la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet créée pour réaliser la ligne CDG express doit être par conséquent couverte par des financements publics. »

L'ARAFER devra être saisie de nouveau avant la finalisation du montage juridique et financier du projet, pour s'assurer du respect des dispositions prévues par la loi et vérifier le plan de financement de l'investissement.

L'ARAFER précise aussi que « la visibilité sur la disponibilité des sillons s'avère structurante pour la réussite de ce projet », qu'il « n'est pas possible de garantir la réservation de capacités en dehors d'un accord-cadre » et qu'il est important « de clarifier préalablement ces questions. »

- **Avis du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**

Le 1^{er} juin 2016, le STIF affirme son soutien au projet en émettant des réserves et en demandant à l'Etat de prendre toutes les dispositions et mesures conservatoires pour garantir:

- la poursuite de l'amélioration de la qualité de service des lignes B, K, H (Paris-Creil et Paris-Luzarches), E et P (5 axes dont la desserte de Meaux, Crécy La Chapelle, Coulommiers et Provins) du réseau francilien,
- la préservation du niveau de service des lignes B, K et H, et ne diminue pas la ponctualité de ces lignes
- la mise en place d'aménagements à CDG2 pour préserver le niveau de qualité de service et de desserte actuel du RER B,
- le maintien d'un nombre suffisant de circulations du RER B en cas de situation perturbée conduisant au partage des voies avec CDG Express,
- le maintien de la capacité d'accueil des RER E (10 trains) en gare de Paris-Est en situation dégradée,
- l'absence d'impact sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens.

▪ Avis du Département de Seine-et-Marne

Il sera proposé à l'assemblée départementale, le 24 juin 2016, d'émettre un avis très réservé au projet aux motifs suivants :

- Prioriser la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris jusqu'au Mesnil-Amelot,
- Différer l'engagement du CDG Express au-delà de la réalisation du programme du Grand Paris Express,
- Garantir l'absence de recours aux financements publics,
- Assurer et améliorer le fonctionnement des lignes B, K, E, P et TER.

▪ Avis de l'Autorité Environnementale

Dans son avis du 6 avril 2016, l'Autorité Environnementale relève que le dossier n'est pas conforme à la réglementation : « *L'étude d'impact ne décrit pas complètement le projet, en présente parfois une version antérieure, ne présente pas toutes les analyses requises et n'a pas été actualisée, ni pour tenir compte des modifications de l'environnement du projet ni pour tenir compte des évolutions réglementaires* ».

Aussi, le dossier devra être complété notamment sur les points suivants :

- L'augmentation du bruit ferroviaire de St Denis à Villeparisis,
- Les effets du projet sur les possibilités de renouvellement urbain du secteur de la Chapelle à Paris,
- Ses effets sur les usagers du RER B,
- Le bilan environnemental notamment en termes de pollution de bruit, de l'air, et d'émissions de gaz à effet de serre.

▪ Avis de la Cour des Comptes

Dans son rapport de 10 février 2016, la Cour des Comptes indique que malgré des améliorations dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires d'Île de France depuis 2010, la situation reste critique due à « *la performance médiocre de nombreuses lignes* » dont les lignes A et B. La Cour des Comptes regrette qu'aucune « *des 2 lignes n'ait atteint depuis 2010 l'objectif contractuel de 94% de voyageurs arrivés avec moins de 5 minutes de retard à destination.* »

Ainsi la Cour des Comptes formule les recommandations suivantes :

- à l'Etat et à SNCF Réseau : maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien qui représente 10% uniquement du réseau ferré national, mais assure quotidiennement 40% du trafic voyageur sur l'ensemble du territoire. De plus, 40% des voies et 30% des aiguillages ont plus de 30 ans alors que les voies et les aiguillages doivent être régénérés au bout de 25 ans ;
- à l'Etat : procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables.

▪ Avis du Commissaire Général à l'Investissement

Le Commissaire Général à l'Investissement a émis un avis favorable tout en « déplorant fortement l'absence de mesures conservatoires (...) pour assurer l'accès du CDG express au futur terminal 4 de l'aéroport », « la réalisation d'un lien piétonnier direct de la gare de l'Est vers la gare Magenta qui offrirait des correspondances de CDG express vers le RER, en particulier la Défense », et « un début d'exploitation différé de la ligne 17 » pour faciliter le démarrage commercial de CDG Express.

La mission met en évidence la nécessité d'une amélioration aussi rapide que possible du RER B, utile aux voyageurs du quotidien et aux passagers aériens qui lui resteront fidèles, soit en raison du temps gagné selon la destination finale soit pour son prix moindre.

4/ Avis de la Ville de Mitry-Mory

▪ Garantir le maintien de service sur les lignes existantes et leurs perspectives d'amélioration

Le CDG Express empruntera les voies directes utilisées par la ligne K, la ligne TER Paris-Laon et le fret. Le RER B circule sur des voies dédiées depuis la mise en place du schéma directeur RER B Nord +. Théoriquement, l'exploitation des deux lignes n'est pas liée, sauf en cas de situation perturbée. Le dossier tente de minimiser les impacts sur la

desserte et la qualité de service sur le RER B, mais aussi sur les lignes K, H, P ainsi que sur le RER E.

Or, page 29 de la note explicative, il est indiqué que « *concernant l'arrêt CDG, l'arrivée du CDG Express aura pour conséquence, entre 21h30 et 22h30, de limiter à la gare CDG 1 quatre dessertes sur huit (du RER B) en provenance de Paris* », sans aucune autre explication.

De plus, « *en cas d'indisponibilité des voies directes sur lesquelles circulent le CDG Express les offres du RER B, du CDG Express, du TER Paris-Laon et de la ligne K seront adaptées pour partager les voies RER pendant la durée* » (de la perturbation). Enfin, « *les incidents en ligne sont limités du fait de l'absence d'arrêt intermédiaire (pour le CDG Express).* »

Dans le dossier, il est indiqué que l'impact des circulations du CDG Express serait de moins de 1% en moyenne sur l'ensemble des circulations du RER B. Pour mémoire, le STIF a fixé comme objectif de régularité 94 % pour la ligne RER B. En janvier 2016, le taux de régularité était de 90%, taux jugé « tolérable ». La perte d'un point de ponctualité correspond à une perte de valeur actualisée nette de 1 500 millions d'euros, source STIF.

Pour la ligne K, les simulations montrent une perte de ponctualité potentielle de 1 à 2 points. Or sur la ligne K, le taux de ponctualité est de 85% au lieu des 92,5% fixés par le STIF.

Par ailleurs, l'arrivée du CDG Express en gare de l'Est, va consommer des espaces (quais, voies) au détriment d'autres projets de développement de transports publics (exemple : prolongement du RER E dit « Eole »).

La date de réalisation de la deuxième phase de modélisation, qui visera à déterminer les solutions techniques les plus efficaces pour insérer le CDG express au niveau de la gare de l'Est et des gares présentes sur l'aéroport, mais aussi au niveau des voies partagés avec la ligne K, le TER et le fret, voir le RER B en cas de perturbation, n'a pas encore été fixée.

De fait, les investissements nécessaires ne figurent pas dans le dossier d'enquête.

De même le dossier n'étudie pas les impacts des travaux, notamment en termes de coût, sur le fonctionnement des lignes ferroviaires existantes (durée des travaux, interruption de trafic), et une éventuelle interruption de circulation des rames. Les habitants du territoire n'ont pas d'alternative aux RER B ou à la ligne K en transports en commun, et les travaux pourraient avoir des impacts colossaux comme la dégradation des routes et voiries empruntées. Ces effets doivent être étudiés.

L'emplacement du centre de maintenance pour le CDG Express n'a pas encore été défini. Le « Technicentre » prévu à la gare de Mitry-Claye doit être strictement réservé, comme il est indiqué dans le schéma directeur du RER B sud, à la maintenance des rames du RER B.

La priorité doit être donnée aux transports publics (RER B, ligne K...) en cas de perturbation, et SNCF Réseau doit poursuivre ses investissements destinés à améliorer le niveau de service (entretien, ponctualité, information voyageurs, fréquence...). La non prise en compte des projets déjà lancés tels que la poursuite du RER E, l'amélioration du cadencement de la ligne K... est regrettable.

▪ **Priorité au projet de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express**

La ville de Mitry-Mory partage la nécessité de créer une liaison entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Ainsi, la Ville a réaffirmé son soutien au projet de la ligne 17 Nord en adoptant une vœu à la majorité le 31 janvier 2013 puis lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 25 avril au 31 mai 2016, puisque cette ligne assurera la desserte de zones d'emplois, de formations et de loisirs, ainsi que l'aéroport d'affaires du Bourget.

La réalisation de la ligne 17 Nord complétera le maillage du territoire en terme de transports en complémentarité des lignes RER B, D, Transilien, H et K et offrira un service de qualité, fiable et à la tarification STIF.

Or, l'option de référence du dossier du CDG Express n'intègre pas les lignes 17 Nord et 15 du Grand Paris Express, au prétexte qu'initialement la ligne 17 était prévue à

l'horizon 2027/2030. Cependant, lors du conseil des ministres du 9 juillet 2014, Monsieur Valls a décidé d'avancer la fin des travaux de la ligne 17 pour 2024, et la réalisation de la gare du Mesnil-Amelot pour 2030.

Dans le dossier, la partie évaluation socio-économique fait état en page 71 qu'« *en supprimant la concurrence avec l'itinéraire ligne 17 – ligne 15, la performance économique de CDG Express est donc très améliorée* ». A contrario, la performance économique du CDG Express sera très dégradée à cause de la concurrence avec les lignes 17, 15 et aussi 16 du Grand Paris Express.

En effet, la concurrence sera accrue car le futur terminal T4 de l'aéroport Charles –de-Gaulle, qui ouvrira en 2025 et accueillera entre 30 et 40 millions de voyageurs, sera desservi par la ligne 17 mais pas par le CDG Express.

La ligne 17 dispose d'un autre atout : dans le dossier d'évaluation socio-économique, il est indiqué que la fréquentation hôtelière pour les voyageurs d'affaires « *se localise à proximité des principaux centres économiques ou de congrès* ». Or seules les lignes 17 et 15 du Grand Paris Express permettront l'accès direct ou avec un changement au Bourget et à La Défense.

Le trafic prévu à l'horizon 2025 est de 7,3 millions de passagers pour le CDG Express, alors qu'il est de 14,6 millions pour la ligne 17.

En terme de gain de temps, le CDG Express annonce une liaison gare de l'Est en 20 minutes tandis que la ligne 17 assurera une liaison entre l'aéroport :

- Le Bourget en 11 minutes,
- La Gare Saint Lazare en 33 minutes,
- et la Défense en 35 minutes (au lieu de 1h aujourd'hui).

Si la ligne 17 concurrence le CDG express, des offres alternatives à CDG express, en terme de prix ou de nouveaux modes de transport routier, existent et se développent : le pass Navigo à tarif unique, la nouvelle tarification forfaitaire applicable aux taxis, le développement de cars propres à certaines compagnies aériennes, le co-voiturage, les VTC, la création de parking extérieurs, ...

La ville réitère son soutien au projet de la ligne 17 du Grand Paris Express et demande que le calendrier de réalisation de la gare du Mesnil-Amelot soit avancé.

Remise en cause de la viabilité du montage financier

Le financement, qui est au cœur du dossier d'enquête publique et son seul objet, conformément à la loi sur le Grand Paris de 2010 et aux déclarations maintes fois réitérées du gouvernement, notamment le 26 avril 2016 devant l'assemblée nationale, ne doit pas être effectué avec un subventionnement public. Cela est pourtant difficile à croire au regard du montage. Tout d'abord, SNCF Réseaux est un établissement public qui reçoit chaque année près de 4 milliards d'euros d'aide publique (Etat, régions, départements, villes...), et sa dette est également publique. Groupe ADP est détenu à 51% par l'Etat. Une structure composée de ces deux entités ne saurait faire disparaître l'origine de leurs fonds.

Si les coûts du projet sont sommairement détaillés, les recettes elles sont à peine évoquées.

Il est néanmoins établi que le projet, sans taxe nouvelle, est déficitaire, puisque selon les mots des responsables du projet, la ligne a besoin au minimum de 8 millions de passagers par an dès la première année pour être rentable. En l'état, il resterait 25% du financement à trouver.

Il faut compléter avec les déclarations de responsables ADP et SNCF Réseaux dans la presse pour apprendre que 80% de l'investissement nécessaire sera emprunté, sans préciser la répartition entre Groupe ADP et SNCF Réseaux. De plus, des financements de la Banque Européenne d'Investissement, voire de la Caisse des Dépôts et Consignations sont évoqués, sans plus de détail. Aucune anticipation n'est réalisée quant à la possible disparition de la garantie d'emprunt implicite de l'Etat pour SNCF réseaux dans le cadre de la privatisation du marché ferroviaire prévue pour 2019, ce qui aura pourtant des conséquences majeures sur le volume d'endettement.

Les études de manière générale apparaissent comme singulièrement surévaluées et tronquées ou déformées. Bien qu'annoncées comme des hypothèses basses, certaines d'entre elles se basent par exemple sur des prévisions de croissance de 1,2%.

Le dossier fait également apparaître de profondes lacunes sur les coûts induits par le projet mais ne portant pas directement sur sa réalisation : tunnel gare de l'est-gare de Nord, stockage des rames, coût de l'entretien des voies et du matériel roulant, déplacement des conduites de gaz GRDF dans la plaine agricole de Mitry-Mory... ainsi que comme évoqué plus haut les coûts indirects sur l'activité économique, les déplacements et les infrastructures existantes liés aux travaux.

Les scénarios et enquêtes d'opinion n'intègrent pas le facteur prix dans leurs méthodologies, pas plus que la faiblesse de l'interconnexion à Gare de l'Est.

Les pertes de recettes fiscales pour l'Etat liées aux reports modaux des clients parking, taxis etc. ne sont pas non plus évaluées, pas plus que les pertes de recette billetterie du STIF, hors baisse de ponctualité.

L'étude évoque la possibilité d'une garantie de rentabilité économique et financière minimale pour l'exploitant, ce qui pourrait induire un subventionnement public durable et à perte pour maintenir l'exploitation de la ligne.

L'étude évoque également la possibilité d'une taxe sur les compagnies aériennes, tout en la compensant sans la flécher par la réduction ou suppression d'une autre taxe. Le bon sens ne peut faire penser à autre chose qu'un jeu d'écriture permettant de financer par le budget de l'Etat le montant de la taxe imposée aux compagnies en réduisant d'autant à celles-ci leur contribution fiscale.

L'étude se place dans une économie du tourisme abstraite, analysée en simple termes de compétitivité aéroportuaire, oubliant les atouts majeurs artistiques, culturels et économiques de la région. A Berlin le tourisme a été multiplié par deux en dix ans, sans pour autant que la ville ne soit dotée d'une liaison express, à l'instar de Lisbonne, Istanbul ou Madrid.

Les études, notamment de l'IAU-IDF, concernant les express dans les autres aéroports mondiaux n'ont pas été prises en compte. Elles apportent pourtant des informations majeures d'aide à la décision, en montrant l'extrême disparité des cas en termes de confort, de vitesse, de coût des billets, de desserte proposée, de coût supporté par le secteur public, ou d'échecs avérés.

Des impératifs catégoriques sont mis en avant pour les Jeux Olympiques de 2024 et l'Exposition Universelle de 2025. Il est bon de rappeler que l'échec des précédentes candidatures n'a jamais été lié de près ou de loin à la supposée inadaptation de la desserte de l'aéroport. Il convient également de rappeler que le CDG Express ne figure dans aucun des deux projets actuels. Dans le rapport 2015 de la Société du Grand Paris, c'est le Grand Paris Express qui est mis en avant comme atout pour ces deux événements, avec nulle mention du CDG Express. On parle pour l'Exposition universelle de sites d'exposition à Saclay ou à Rungis. On sait que pour les Jeux Olympiques, de nombreux sites seront localisés en banlieue. Par conséquent le CDG Express ne saurait être un atout pour faciliter les déplacements lors de ces deux événements. En serait-il un que la question de sa légitimité demeurerait, compte tenu des risques financiers encourus pour deux événements durant respectivement un et six mois.

La ville ne peut donc qu'émettre un avis négatif sur ce volet financier, particulièrement abstrait, défaillant et inconséquent.

▪ Absence d'actualisation de l'étude d'impact et ses insuffisances

L'étude d'impact produite au dossier est celle qui avait été soumise à l'enquête publique de 2007. Le demandeur n'a pas jugé utile de la réactualiser au motif que les modifications apportées au projet ne portent ni sur son tracé ni sur ses emprises ni sur ses fonctionnalités et ne modifient donc pas l'impact du projet sur l'environnement présenté en 2007.

Or le contenu des études d'impact a été réformé profondément par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 dont les dispositions sont entrées en vigueur au 1^{er} juin 2012.

En application des articles L 122-1, L123-1 et R122-2 du code de l'environnement, les projets de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance à l'exclusion des voies de garage, sont soumis de manière systématique à étude d'impact et à enquête publique environnementale.

De plus, l'article R122-5 III du code de l'environnement prévoit que les études d'impact

propres aux infrastructures de transport doivent comporter des analyses supplémentaires listées par ce dernier.

En application de la loi Grenelle II lorsqu'un projet doit faire l'objet d'une enquête d'utilité publique et d'une enquête publique environnementale, la première est régie par les dispositions du code de l'environnement.

La présente enquête est donc soumise au régime des enquêtes publiques environnementales et doit comporter un dossier d'étude d'impact répondant aux nouveaux critères de la loi Grenelle II retranscrits dans l'article R122-5 du code de l'environnement.

Cette position est renforcée par la jurisprudence du tribunal administratif de Grenoble rendu le 12 février 2013 qui stipule que « *la complétude de l'étude d'impact s'apprécie à la date de l'enquête publique* ».

Ainsi l'enquête publique ayant lieu en 2016, l'étude d'impact se doit de répondre aux nouveaux critères posés par l'article R122-5 du code de l'environnement.

De même l'Autorité Environnementale cite une jurisprudence de juin 1999 au titre de laquelle « *les dispositions réglementaires définissant le contenu de l'étude d'impact et entrées en vigueur depuis l'enquête publique initiale s'appliquent à la procédure comportant une enquête publique, sans qu'il soit fait d'exception à cette règle dans le cas d'une enquête complémentaire d'une enquête antérieure* ».

Aussi, la Ville exige que l'étude d'impact soit actualisée afin de répondre aux exigences des lois Grenelle et notamment le Grenelle II qui a renforcé le contenu environnemental des études d'impact.

A ce titre, il convient de soulever les lacunes relevées dans le dossier d'étude d'impact :

Actualisation des données chiffrées

Nécessité d'actualiser les données suivantes : trafic voyageurs, milieu humain, évolution du système de transport, population, emploi, ICPE soumises à autorisation (le chiffre indiqué étant erroné).

Hydrographie

Le paragraphe hydrographie est incomplet : l'étude d'impact n'étudie pas le bassin versant de la Beuvronne et ne recense donc pas l'existence du ru de Croult-Cul et de la Reneuse présents dans le secteur d'étude. En effet, le dossier indique à tort que la nouvelle ligne CDG Express se trouve éloignée des cours d'eau et n'aura aucune incidence sur les eaux superficielles.

Par ailleurs, l'étude d'impact omet d'identifier les impacts de la réalisation du mur de soutènement sur l'écoulement du ru du Croult-Cul et sur les risques de pollution de ce ru en phase chantier.

Mouvement de terrain

Si les risques liés aux mouvements de terrain ne font pas l'objet d'un PPR sur la ville, ces derniers sont présents sur le territoire communal conformément aux cartographies du BCEOM. De plus, la ville de Mitry-Mory fait partie des communes concernées par le risque de retrait gonflement des argiles dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs.

Or, les cartographies produites p 66 et 67 (mouvements de terrain, remontée de nappes) s'arrêtent au département de la Seine St Denis.

La ville demande qu'une cartographie et une analyse de ce risque soient produites dans l'étude d'impact.

Remontée de nappe phréatique

De même le dossier indique qu'il n'existe aucune donnée sur le risque de remontée de nappe phréatique sur le département de la Seine-et-Marne (p 69). Or cette cartographie existe et fait apparaître un risque de remontée de nappe allant d'un critère de « faible à très forte » dans la zone d'étude. Une nappe sub-affleurante est également présente dans ce secteur.

De plus des problèmes de nappe affleurante sont connus sur le quartier de Paris Village.

Il est demandé que ce point soit actualisé en intégrant l'incidence de la réalisation des voies en terrier sur les sols, sous-sols et la nappe phréatique.

Sismicité

Absence de référence à la sismicité dans le dossier. Or, Mitry-Mory comme toutes les communes de Seine et Marne est concernée par une sismicité très faible codifiée en zone 1.

Il est demandé que ce point soit rajouté dans le dossier.

Qualité de l'air

Le dossier ne fait pas état du Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) arrêté par le Préfet de la Région Ile de France le 14 décembre 2012. De plus, les références au Plan de Protection de l'Atmosphère sont également anciennes.

Le périmètre de la zone d'étude au regard du PPA doit être étudié.

Continuités écologiques

Les continuités écologiques ne sont pas étudiées dans l'étude d'impact et aucune référence n'est faite au Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Sites Natura 2000

L'étude d'impact n'étudie pas les incidences du projet sur les sites Natura 2000 présents dans le périmètre d'étude. Or, cette évaluation est prévue par l'article R 414-19 I 3° du code de l'environnement.

Prise en compte des Risques Industriels

L'étude d'impact n'étudie pas les conséquences du projet sur la circulation du fret notamment des wagons de chlore liés à l'activité de la société GAZECHIM, ou encore sur la circulation de transport de déchets nucléaires. De même, le tracé de CDG Express est impacté par la zone de confinement découlant du Plan Particulier d'Intervention – ORSEC de GAZECHIM portée à 2.8 km. Le déclenchement du PPI entrainera l'interruption du trafic ferroviaire. Ces deux points n'ont pas été étudiés dans l'étude d'impact.

Absence de référence **aux plans régionaux d'élimination des déchets** tels que le PREDMA, le PREDD et le PREDEC, notamment pendant les phases chantiers.

Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée de Seine et Marne

Ce plan adopté par délibération du Conseil Départemental (n°CG 62013/11/29 -1/06 du 29 novembre 2013) recense plusieurs chemins situés sur notre territoire notamment les chemins ruraux latéraux au RER B, situés dans l'emprise du projet.

Le dossier d'étude d'impact ne fait pas référence à l'existence du chemin rural n°10 et du chemin rural latéral au RER B (situés au sud de la ligne la plaine Hirson) . Ces chemins sont situés dans l'emprise du projet et seront impactés par le projet de terrier et les installations de chantier.

Etudes acoustiques

Elles sont également à actualiser car elles ont été réalisées entre 2004 et 2006 et ne reflètent pas l'état actuel de la situation. De plus, l'étude ne tient pas compte de la cartographie du bruit élaborée par le Département 77 sur notre territoire, et aucune proposition de réduction du bruit sur le parcours du CDG Express n'est apportée.

Les manques liés à la présentation du projet sur le territoire communal

Le projet de CDG Express dans sa partie entre Mitry-Mory et l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle est situé dans les Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF) de la Plaine de France et du Moulin des Marais et plus particulièrement dans la plaine agricole de Mitry-Mory.

Cette nouvelle voie entrainera un morcellement supplémentaire des parcelles agricoles notamment au niveau de son débranchement.

Le devenir des terres agricoles enclavées entre la ligne RER B, la LGV et le débranchement n'est pas évoqué par le dossier d'étude d'impact.

Les superficies des surfaces agricoles concernées impactées par le projet ne sont par ailleurs par concordantes et varient en fonction des paragraphes. Il est ainsi fait référence à 37,9 hectares puis 22,5 hectares et enfin à 29,4 hectares à acquérir.

Par ailleurs, les cartographies représentant le terrier et le débranchement de la voie ne permettent pas de localiser précisément ces ouvrages et de mesurer leur impact sur les chemins ruraux et les terres agricoles, de même pour le mur de soutènement du talus. Ainsi des questions se posent au niveau du rétablissement du chemin rural n°14. Rien n'est indiqué sur son futur tracé. Son rétablissement nécessitera-t-il la réalisation d'un ouvrage d'art pour franchir la ligne LGV au sortir du terrier ? Auquel cas son chiffrage n'a pas été pris en compte dans l'actuel projet.

Enfin, il est indiqué que le débranchement des voies nécessitera l'élargissement de la plateforme ferroviaire. Cet élargissement empiètera sur les chemins ruraux latéraux au RER B situés au sud de la voie ferrée, alors qu'ils ne sont pas mentionnés dans le dossier.

A noter que ces chemins font actuellement l'objet d'une remise en état par la SNCF dans le cadre des mesures compensatoires liées à la suppression du passage à niveau n° 19 situé au km 24.220 de la ligne la plaine à Hirson dans le but de rétablir un cheminement entre les quartiers de Mitry-le-Neuf et de Mory et Acacias.

La ville exige le rétablissement de l'ensemble des chemins ruraux concernés tant dans leur emprise que dans leur aménagement en chemin de promenade et de liaison agricole afin de maintenir leur continuité.

De plus, le report des ponts sur la photo aérienne p 213 est erroné. Il y a confusion entre la RD9 et la RN2, puis entre la RN2 et le chemin rural n°2.

Les impacts identifiés en phase chantier

Des interrogations se posent sur l'accès aux zones de chantier situées de part et d'autre de l'A104. Il est indiqué que l'accès se fera par le chemin latéral parallèle à la voie ferrée.

Or l'accès à ce chemin se fait soit par Villeparisis ou par le quartier de Mory-Acacias ce qui impliquerait la traversée de quartiers d'habitations.

Il en est de même pour le secteur de chantier lié à la réalisation du mur de soutènement. L'accès au chantier se fera par le chemin rural n°13. Mais il n'est pas indiqué comment les camions accéderont à ce chemin. Actuellement l'accès se fait par la rue du chemin de fer. Le dossier émet l'hypothèse d'un accès par Paris village.

La ville demande des précisions sur le plan de circulation en phase chantier et exige que les zones d'habitation ne soient pas traversées. Les nuisances phoniques et les vibrations liées à la circulation des poids lourds devront être approfondies d'autant que les travaux du mur de soutènement sont estimés à 18 mois.

Lors de la réalisation du pont route au-dessus du chemin agricole situé au niveau de la RD84 il est prévu la fermeture de cette voie pendant 48 heures sans déviation routière. Or il s'agit d'un axe structurant permettant de relier les quartiers du Bourg, de Mory-Acacias à celui de Mitry-le-Neuf. C'est également un axe routier permettant aux poids lourds sortant de la francilienne d'accéder à la zone industrielle de Mitry-Compans.

Par conséquent, la ville exige la mise en place d'une déviation routière et ce peu importe la période et la durée de fermeture de la RD84.

PROJET DE DELIBERATION

Le Conseil municipal,

Vu la note explicative de synthèse annexée à la présente,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code des transports, et plus particulièrement l'article L. 2111-10-1 du code des transports introduisant un strict encadrement du financement des investissements de SNCF Réseau,

Vu le code de l'urbanisme,

Vu l'ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle par laquelle l'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et aéroports de Paris une concession de travaux ayant pour objet la réalisation d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle,

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2008/2250 du 19 décembre 2008 déclarant d'utilité publique au profit de l'Etat le projet de liaison ferroviaire Charles-De-Gaulle Express,

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013336-0013 du 2 décembre 2013 portant prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Charles-De-Gaulle Express jusqu'au 18 décembre 2018,

Vu l'avis rendu par l'Autorité Environnementale en date du 6 avril 2016,

Vu l'avis du STIF en date du 1^{er} juin 2016,

Vu l'avis de l'ARAFER n°2016-010 du 2 février 2016,

Vu l'avis de la Cour des Comptes en date du 10 février 2016,

Vu l'avis du Commissaire Général de l'investissement en date du 06 avril 2016,

Vu l'arrêté inter-préfectoral en date du 10 mai 2016 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de liaison ferroviaire Charles-De-Gaulle Express entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle,

Vu la réunion publique organisée le 15 juin 2016 par la ville de Mitry-Mory,

Vu la délibération du Conseil Départemental de Seine et Marne en date du 24 juin 2016,

Vu la lettre de Mme le Maire de Mitry-Mory en date du 31 mai 2016 portant contribution à l'enquête publique relative à la ligne 17 du Grand Paris Express,

Vu les délibérations du Conseil Municipal de Mitry-Mory du 27 septembre 2001, 25 octobre 2001, 27 novembre 2003, 10 février 2005, 20 décembre 2007, 25 septembre 2008, 31 janvier 2013, et 20 novembre 2014 s'opposant au projet de CDG Express,

Considérant l'extrême faiblesse du montage financier,

Considérant que les changements intervenus dans le droit applicable au projet et dans les circonstances de fait à prendre en compte sont de nature à remettre en cause l'utilité publique du projet CDG Express telle qu'elle avait été analysée puis déclarée par l'arrêté inter-préfectoral de DUP de 2008.

Considérant la nécessité de poursuivre les investissements destinés à améliorer et développer le niveau de service sur le RER B et la ligne K,

Considérant la non prise en compte des projets déjà lancés,

Considérant le soutien de la ville de Mitry-Mory au projet de la ligne 17 du Grand Paris Express et la nécessité d'avancer le calendrier de réalisation de la gare du Mesnil-Amelot,

Considérant le morcellement supplémentaire de la plaine agricole qu'entraînera ce projet,

Considérant la nécessité d'actualiser l'étude d'impact afin de répondre aux exigences des Lois Grenelle I et II et d'apporter des compléments relatifs à l'actualisation des données chiffrées, à l'hydrographie, au mouvement de terrain et remontée de nappe phréatique, à la sismicité, à la qualité de l'air, aux continuités écologiques, au site Natura 2000, aux risques industriels, à l'absence de références aux plans régionaux d'élimination des déchets, au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnées de Seine-et-Marne, aux études acoustiques, aux impacts du projet sur les chemins ruraux,

Considérant les interrogations posées en phase chantier sur les plans de circulation, l'interruption des trafics routiers et ferroviaires lors de la réalisation des ouvrages d'art, sur les nuisances pour les riverains,

Considérant la nécessité de réaliser des ouvrages de protection phoniques et paysagers au droit des habitations,

Considérant le coût prohibitif du titre de transport et la non possibilité de recourir à l'utilisation du Pass Navigo, que ce soit pour les usagers ou les salariés,

Considérant que le maître d'ouvrage aurait dû expliquer les motifs pour lesquels la procédure d'urgence est aujourd'hui envisagée pour le projet de 2016 et les raisons pour lesquelles cette procédure n'avait pas été envisagée lors de la procédure ayant donné lieu à la DUP initiale.

Considérant l'absence d'opportunité de recourir à la procédure d'expropriation en urgence

Considérant que de la même manière, le maître d'ouvrage aurait dû indiquer les raisons pour lesquelles une nouvelle procédure de concertation n'a pas été engagée concernant le projet de 2016 et au vu du nouveau contexte de fait de ce projet (contexte humain, contexte environnemental et paysage des transports totalement modifié depuis 2008)

Considérant que lorsque des circonstances de fait ont « vidé de son contenu la procédure de concertation », une nouvelle concertation doit en effet être menée afin d'assurer une participation effective et utile du public.

Considérant la non prise en compte des coûts induits par le projet,

Après avis de la commission de l'Aménagement, du cadre de vie, de l'espace public et du développement durable en date du 16 juin 2016,

DELIBERE

EMET un avis défavorable au projet de liaison CDG Express soumis à la présente enquête publique aux motifs suivants :

- 1) Impact négatif du projet sur la qualité de mobilité et de déplacement des franciliens et particulièrement des mitryen-ne-s et de leurs voisin-e-s.
En effet, le projet Charles de Gaulle Express aura inévitablement des répercussions négatives entraînant une dégradation du fonctionnement de la ligne RER B, de la ligne K, de la ligne TER Paris Laon ainsi que sur la circulation du fret.
- 2) Montage financier abstrait, défaillant et inconséquent, impliquant nécessairement de forts financements publics,
- 3) Manque de concertation,
- 4) Insuffisances environnementales, car la présente enquête publique ne répond pas aux critères d'une enquête publique environnementale alors que les projets de voies ferroviaires y sont systématiquement soumis. Aussi, l'étude d'impact jointe au dossier ne répond pas aux prescriptions de l'article R 122-5 du code de l'environnement, et est insuffisante sur de nombreux points, elle comporte des erreurs voire des omissions. Elle ne permet donc pas la bonne information du public souhaitée par les Lois Grenelle I et II.
- 5) Utilisation de la procédure d'urgence.

EXIGE :

- 1) que l'utilité publique du projet soit réexaminée dans son intégralité.
- 2) qu'une nouvelle étude d'impact soit réalisée afin de répondre aux articles R122-2 et R122-5 du code de l'environnement. Cette dernière devra comporter une mise à jour des données trop anciennes, intégrer les nouvelles prescriptions environnementales imposées par l'article R122-5 du code de l'environnement, les impacts du projet sur le réseau hydrographique notamment le ru de Croult-Cul, la nature des sols et du sous-sol, la nappe phréatique, les chemins ruraux qui n'avaient pas été identifiés dans le dossier initial, le plan de circulation des poids lourds lors de la phase chantier, une analyse

accrue des conséquences sur les habitations proches du chantier liés à la réalisation du mur de soutènement et du terrier (nuisances phoniques, vibrations, etc.),

3) que la SNCF poursuive ses investissements destinés à améliorer et à développer le niveau de service sur le RER B avec la réalisation d'un bilan sur le passage en omnibus afin d'étudier l'éventuelle amélioration de service rendu aux usagers.

4) que la SNCF améliore le cadencement en heures de pointe de la ligne K et prolonge le trajet jusqu'à la gare du Nord en heures creuses.

5) que la circulation des RER B et E ainsi que sur les lignes K, H et P ne soient pas impactées par la réalisation de ce projet.

6) Le bouclage des lignes du RER B entre les terminus de Mitry-Claye et de Roissy, le doublement du tunnel entre gare du Nord et Le Chatelet, les travaux sur le secteur sud permettant le passage de rames à deux étages sur toute la ligne, le renouvellement des rames vétustes d'ici à la fin de l'année,

EXIGE, dans le cas où ce projet dispendieux, inutile et insultant pour les habitants parvenait néanmoins à s'imposer au détriment de l'intérêt général :

1) que le « Technicentre » en gare de Mitry-Claye soit strictement réservé à l'entretien et à la maintenance des rames du RER B.

2) que la sécurité sur les quais des usagers de la ligne B du RER soit assurée compte tenu de la vitesse des trains du CDG Express lors de leur passage en gare,

3) que les chemins ruraux impactés par le projet soit rétablis afin de garantir la continuité des cheminements de promenade ainsi que des dessertes agricoles

4) la mise en place d'une déviation de la circulation bien en amont de notre ville lors de la réalisation des ponts route et des ponts rails quels que soient la période de réalisation et la durée de fermeture des axes d'autant que certains d'entre eux desservent la zone industrielle qui compte plusieurs sites SEVESO et nécessite un accès rapide des secours en cas d'accident.

5) que les zones d'habitations ne soient pas traversées par des poids lourds pendant les phases chantier,

6) que des mesures d'isolation phonique soient prises pour protéger les habitations situées en limite du projet.