



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>95383</b>	De <b>M. Mathieu Hanotin</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > politique des transports	<b>Analyse</b> > liaison CDG express. réalisation.
Question publiée au JO le : <b>26/04/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/05/2017</b> page : <b>3672</b> Date de changement d'attribution : <b>07/12/2016</b>		

### Texte de la question

M. Mathieu Hanotin attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet ferroviaire de liaison directe entre Paris et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle dit « CDG express ». L'avis délibéré le 6 avril 2016 de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable donne un avis très sévère sur la présentation du projet. En effet, l'Autorité environnementale a été saisie par le Préfet de région sur la base de l'étude d'impact de 2007. Or, si le projet CDG express lui-même n'a guère évolué, tel n'est pas le cas de l'environnement dans lequel il doit s'insérer. En effet, la circulation du RER B et des autres lignes du réseau nord a été profondément réorganisée et l'étude présentée évalue mal les conséquences de l'arrivée de CDG express lors de sa mise en service que pendant la période de travaux. De même l'étude n'intègre pas la création de la ligne 17 du Grand Paris express. L'Autorité environnementale pointe également de nombreuses lacunes, des documents contradictoires et une étude d'impact non conforme à la réglementation (pas d'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, pas de localisation précise des ateliers de maintenance, pas de prise en compte des évolutions réglementaires intervenues depuis 2007 comme le schéma régional air-énergie ou le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie, etc.) Ces graves manques, qui seraient susceptibles d'être également pointés par l'enquête publique, sont susceptibles de fragiliser la réalisation du projet. Aussi, il souhaiterait savoir si M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche entend actualiser l'étude d'impact du « CDG Express » afin de mieux en compte les conditions et conséquences de sa réalisation éventuelle.

### Texte de la réponse

La réalisation du « CDG Express » a connu une étape importante avec la publication de l'ordonnance no 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Cette ordonnance, prévue par l'article 8 de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, prévoit de confier, dans le cadre d'un contrat de concession de travaux, la mission de conception, financement, réalisation et exploitation de l'infrastructure ferroviaire à une société, filiale de l'établissement public SNCF Réseau et de la société anonyme Aéroports de Paris. La loi visant notamment à ratifier cette ordonnance a été publiée le 29 décembre 2016 au journal officiel. Par ailleurs, le projet CDG Express bénéficie d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en vigueur. Néanmoins, les modifications apportées au projet en terme de coût, de financement et de montage nécessitent l'adoption d'une déclaration d'utilité publique «

modificative » après une nouvelle enquête publique. Cette enquête publique a eu lieu du 8 juin au 12 juillet 2016 et a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête assorti de 2 réserves et 3 recommandations ; les réserves ayant été levées, la DUP modificative a été séparée le 31 mars 2017. L'État, maître d'ouvrage de l'opération, a pris acte de l'avis no 2016-06 que l'Autorité environnementale a délibéré suite à la transmission du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique modificative du projet CDG Express, mais il ne partage pas l'analyse de celle-ci qui fait état de manquement sur la mise à jour de l'étude d'impact. Si le projet a connu, depuis la DUP de 2008 prorogée en 2013, des modifications, celles-ci ne concernent ni son tracé, ni ses emprises, ni ses fonctionnalités, et donc son empreinte sur l'environnement. La procédure de déclaration d'utilité publique modificative ne portant que sur les aspects relatifs au montage contractuel, au coût et au financement, seules les pièces concernées par ces modifications ont été mises à jour, les autres pièces restant inchangées par rapport à celles qui avaient été soumises à l'enquête publique de 2007 notamment l'étude d'impact. De fait, l'actualisation de l'étude d'impact ne s'impose pas en droit dans la mesure où la déclaration d'utilité publique du projet est toujours en vigueur et que les modifications ne concernent ni son tracé, ni ses emprises ni ses fonctionnalités. Le dossier d'enquête publique de 2016 ne vise pas à déclarer d'utilité publique un projet nouveau mais à confirmer que les modifications introduites dans le montage juridique et financier du projet n'affectent pas la déclaration d'utilité publique prise en 2008 valable jusqu'en 2018. Dans les faits, seule est formellement portée à l'enquête la modification du montage juridique et financier même si, pour des raisons de transparence et de bonne compréhension, l'ensemble des pièces du dossier a été mis à la disposition du public. La déclaration d'utilité qui a été prononcée aux termes de l'enquête ne change pas la validité de l'étude d'impact initiale. Dans ce contexte, il est utile de rappeler que le Conseil d'État dans un arrêt du 2 juin 2010, rejetant le recours contentieux dirigé contre l'arrêté de DUP initial de 2008, a notamment considéré qu'aucune irrégularité substantielle n'affectait l'étude d'impact et que celle-ci était suffisante au stade de la déclaration d'utilité publique. De surcroît, il est important de souligner que conformément aux procédures d'autorisation au titre du code de l'environnement, en application de la loi no 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la maîtrise d'ouvrage devra obtenir une autorisation environnementale unique pour les phases ultérieures du projet. Le dossier élaboré à cet effet comprendra une nouvelle étude d'impact sur l'environnement qui tiendra compte de l'avancée du projet, notamment des études d'avant-projet détaillées qui auront été réalisées. Elle sera soumise à l'appréciation du public au cours d'une enquête publique, après avis de l'Autorité environnementale.