



## 16ème législature

<b>Question N° : 389</b>	De <b>Mme Ersilia Soudais</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-et-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Protection phonique des riverains du CDG express	<b>Analyse</b> > Protection phonique des riverains du CDG express.
Question publiée au JO le : <b>26/07/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/12/2022</b> page : <b>6730</b>		

### Texte de la question

Mme Ersilia Soudais alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les conséquences de la création du CDG express. Le 28 janvier 2019, au lendemain d'une réunion publique tenue à Mitry-Mory, au cours de laquelle le représentant de l'État avait assuré qu'il s'agissait encore d'une phase de concertation, débutaient les travaux de celui-ci. Depuis plus de trois ans maintenant, les riverains en subissent les nuisances : liaison cyclable fermée entre les deux parties de Mitry, suspension fréquente de la liaison ferroviaire avec Paris sur les lignes B et K (pas de service à partir de 22h et les week-ends), travaux nocturnes bruyants... Les habitants de Mitry-Mory et des environs ressentent très durement ce qui s'apparente nettement à une marque de mépris à leur égard. Il convient de rappeler à ce sujet que cette liaison ferroviaire ne concerne les riverains de la ligne B Nord que pour les nuisances qu'elle génère. C'est pourquoi depuis près de 20 ans, la quasi-totalité des élus locaux et des habitants s'y est opposée par référendums locaux. De plus, ce projet, qui a été présenté comme essentiel dans l'optique des JO 2024 et qui ne sera prêt qu'en 2027, consiste, pour un tarif du même ordre qu'une course de taxi, à acheminer directement les voyageurs depuis l'aéroport à la Gare de l'Est, à seule fin d'épargner une dizaine de minutes de trajet supplémentaire à des gens qui viennent de l'autre bout du monde... et surtout le côtoiement de la misère, que les politiques gouvernementales ont maintenue et amplifiée depuis plus de 30 ans en banlieue nord. Ce projet de train de riches est l'expression même d'un mépris de classe et il reviendra à une prochaine majorité de le remettre en cause pour permettre aux habitants des villes de se réappropriier les infrastructures déjà construites. Dans l'immédiat, la phase de travaux actuelle se termine sur la zone de Mitry-Mory / Villeparisis. La pose de dispositifs anti-bruit est à l'ordre du jour. Pour cela, il n'est prévu pour le moment que 15 millions d'euros. Outre le fait que cette somme était déjà notoirement insuffisante compte tenu de la longueur du chantier et des nuisances (un train express tous les quarts d'heure), l'explosion des coûts de matériaux fait peser un risque très grand de protections phoniques au rabais. Une réunion était initialement prévue le 5 juillet 2022 par le préfet d'Île-de-France avec l'ensemble des personnes concernées. Elle a été repoussée *sine die*. Par conséquent, elle aimerait savoir si cette réunion aura bien lieu et quelle réponse le Gouvernement entend apporter aux associations et élus locaux qui réclament avec elle un doublement de cette enveloppe.

### Texte de la réponse

Le projet CDG Express est indispensable pour améliorer la desserte entre le centre de Paris et son principal aéroport, Paris-Charles-de-Gaulle. La réalisation de cette liaison express, directe et fréquente est nécessaire pour l'attractivité de la capitale, de la Région Île-de-France et au-delà, de notre pays. Les accès par les autoroutes A1 et



A3 et le RER B sont en effet saturés et ne peuvent suffire à la desserte de l'aéroport dans de bonnes conditions. Le projet ne se fera toutefois pas au détriment des transports du quotidien dont l'amélioration est une priorité pour le Gouvernement. Au-delà des investissements massifs prévus pour les transports urbains dans le contrat de plan État-Région en Île-de-France (schémas directeurs des RER et des Transilien, prolongement d'EOLE, etc), dont une part est prise en charge par l'État et la Société du Grand Paris, et des projets portés par le Grand Paris Express, le projet CDG Express prévoit plus de 500M€ d'investissements sur les voies ferroviaires existantes qui bénéficieront au RER B, et aux lignes K et Paris-Laon (régénération des voies, remplacement d'ouvrages d'art, amélioration de la gestion des situations dégradées par la création de nouvelles possibilités de retournement). Ces investissements seront réalisés en majeure partie d'ici 2024, c'est-à-dire avant la mise en service du CDG Express lui-même. L'État est également attentif, à ce que le projet CDG Express soit réalisé dans des conditions de moindre impact sur les voyageurs du quotidien et de limitation des nuisances pour les habitants des communes traversées. À cet effet, une étroite coordination est assurée avec les exploitants du RER B et Île-de-France-Mobilités pendant la phase de travaux afin de limiter au maximum les perturbations et les travaux nécessitant des interruptions temporaires de circulation qui sont effectués pour l'essentiel durant la nuit. C'est également pour répondre à ces objectifs qu'ont été mises en place des instances de concertation animées et pilotées par le Préfet de la région Île-de-France. Les protections phoniques associées au projet CDG Express constituent un des sujets d'attention traités dans ce cadre. Les discussions avec les élus des communes concernées vont reprendre très prochainement sous l'égide du préfet de Région Île-de-France avec l'objectif d'identifier les mesures les plus satisfaisantes à adopter.