**CDG EXPRESS**

***Rapport Hors-recueil - AD du30/1/2018***



Il s’agit de rendre un **avis défavorable** à la demande d’autorisation environnementale du Charles de Gaulle Express déposé à l’Autorité environnementale dans le cadre de l’enquête publique.



* Création d’une liaison ferrée directe (20 min.) entre Paris (Gare de l’Est) et l’Aéroport CDG (Terminal 2).
* Public visé : usagers de l’aéroport.
* Coût du CDG Express : entre 2 et 2,5 milliards d’euros HT.
* Mise en service souhaitée par l’Etat pour les JO de 2024.
* Prix d’un billet simple par passager de 24 euros.
* Délibération du Val d’Oise du 8 juillet 2016 favorable au projet mais « avec réserves » (non levées à ce jour).



**Avis défavorable du Département car les réserves de 2016 n’ont pas été levées et ont même été renforcées :**

* Impacts importants du CDG Express sur le bon fonctionnement des lignes existantes du quotidien.
* La RATP et la SNCF n’ont pas confirmé l’absence d’impact sur l’exploitation des RER B, E et des lignes K (Paris Nord / Crépy-en-Valois) et H (Paris Nord / Persan-Beaumont ou Luzarches ou Pontoise).
* Priorité donnée au CDG Express sur les lignes du Métro du Grand Paris (annonce du Gvt - fév. 2018)
* Calendrier modifié :report de la ligne 17 de 2024 à 2027 et 2030 et priorité au CDG Express pour 2024.
* Financement :volonté du Gouvernement de revoir le « modèle économique » du Métro du Grand Paris.

En parallèle, un prêt d’1,7 milliard d’euros est attribué par l’Etat pour le projet privé de CDG Express.

* Le Val d’Oise reste le grand oublié des projets ferroviaires.
* Sur les 68 gares du Métro du Grand Paris, le Triangle de Gonesse est la seule gare en Val d’Oise.
* Le réseau nord de Paris porte de nombreux projets : Le Département demande à intégrer le comité de coordination des travaux.
* La ligne H doit bénéficier d’un arrêt à la future gare de St Denis Pleyel. C’est nécessaire et prioritaire.
* Le projet du CDG Express ne prend pas assez en compte les considérations environnementales.
* En phase chantier,
	+ Il faut davantage prendre en compte les émissions de polluants et les nuisances acoustiques et visuelles.
	+ La capacité des sites identifiés à accueillir les déblais est incertaine.
* A terme, les impacts réels sur la biodiversité ne sont pas assez développés.



« L’Etat refuse de payer pour la ligne 17 alors qu’il finance le CDG Express à hauteur de 1,7 milliard d’euros.

Retarder la livraison de la ligne 17, c’est pénaliser le développement de l’est du territoire.

Le CDG Express risque de gravement perturber le fonctionnement du RER B ».