

# L'Etat exhume son projet de liaison directe Paris-Roissy

**La liaison directe Charles-de-Gaulle Express portée par le groupe Vinci avait été abandonnée en raison d'un contexte économique dégradé. Le gouvernement veut relancer le projet public-privé avant les élections de 2012.**

Relier la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en vingt minutes, sans escale et toutes les quinze minutes. On croyait ce projet public-privé à **640 millions d'euros** enterré pour de bon, depuis que l'Etat et le groupe Vinci, concessionnaire désigné, ont jeté l'éponge dans un contexte de crise financière.

L'Etat a pourtant exhumé des cartons, mercredi, son projet destiné à séduire les touristes d'affaires face à la concurrence des autres villes européennes. « D'ici à la fin de février, le préfet de Région va recueillir les contributions des principaux intéressés, Réseau ferré de France, la RATP, la SNCF et Aéroports de Paris, indique le ministre des Transports Thierry Mariani. Nous aurons une solution **pour le 15 mars**. »

## Un projet 100% privé

Le projet devra être « entièrement financé par le privé ». « On ne repart pas de zéro », assure le ministre. L'Etat pourrait se baser sur le projet du groupe Vinci pour gagner du temps et trancher **avant les échéances électorales de 2012**. « Nous cherchons la meilleure solution, dans les meilleurs délais et au moindre coût », précise Maurice Leroy, ministre en charge du Grand Paris.

L'accord avec Vinci prévoyait la création d'ici à 2016 d'une liaison partant de la gare de l'Est, puis longeant la ligne B du RER à partir de la gare du Nord. Pour les passagers, le tarif prévu était plus élevé que celui des transports en commun classiques.

Contactée, une porte-parole de Vinci a indiqué que, « malgré les efforts de l'Etat et du groupement désigné, il n'a pas été possible de mener à bien l'opération dans les conditions initialement envisagées. **L'environnement financier dégradé** et les réflexions engagées dans le cadre du Grand Paris sont effectivement venus modifier les conditions de réalisation du projet ».

## SNCF et RATP ont leur projet

Dès juin 2011, la RATP et la SNCF ont proposé une solution concurrente, moins coûteuse (200 millions d'euros) et plus rapide à mettre en œuvre (réalisable en trente mois), consistant à **réutiliser l'axe gare du Nord - Roissy**.

Plus précisément, les entreprises publiques veulent réutiliser les voies parallèles du RER B entre Paris-Nord et Aulnay, puis insérer **entre deux et quatre trains directs par heure** dans la circulation du RER entre Aulnay et Roissy.

## Recycler les vieux RER A

Enfin, le projet consisterait à recycler et à réaménager **les anciennes rames à un étage MI84** en cours de retrait de la ligne A du RER, pour en faire, sans surcoût, des trains dédiés à la clientèle des aéroports.

« Nous voulons une ligne dédiée, directe et hermétique », a toutefois insisté Thierry Mariani, qui n'exclut aucun scénario.

**Le projet n'est piloté que par l'Etat et exclut a priori le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).** Ce dernier a toutefois rappelé que le projet de métro en rocade du Grand Paris prévoyait déjà **une liaison directe entre La Défense, Saint-Denis et Roissy**, connectée à la ligne 14 du métro. Pour Maurice Leroy, « ces projets sont complémentaires ».

Publié dans Métro

## CDG Express : redémarrage après lâchage

Le projet d'une liaison ferrée vers l'aéroport Charles-de-Gaulle, abandonné il y a un mois par le groupe Vinci, a été relancé ce matin. Trois ministres, Thierry Mariani pour les Transports, Maurice Leroy pour le Grand Paris, et Frédéric Lefebvre pour le Tourisme, ont réuni autour d'une table ronde les principaux acteurs potentiels du projet. Puis, ayant fait asseoir sur le côté les représentants d'Aéroports de Paris, de Réseau Ferré de France, de la SNCF et de la RATP, ils se sont installés en tribune et ont annoncé que le projet était reparti. « *La totalité des participants ont affirmé une volonté forte de le relancer* ». A l'intention des représentants des entreprises publiques, Frédéric Lefebvre a eu ce compliment bizarre : « *C'est nouveau que ces quatre entreprises travaillent ensemble* ».

D'ici fin février, le préfet de la région Ile-de-France fera le tour des participants en question pour regarder comment procéder. Il examinera les différentes formules financières et juridiques. « *Le gouvernement est décidé à ce que ce projet se fasse*, a martelé Thierry Mariani. *La déclaration d'utilité publique date de 2008. On ne peut pas rester dans cette impasse.* »

Il y a un mois, Vinci - qui avait emporté en 2009 le marché de construction et d'exploitation de cette future ligne -, a abandonné le projet, après pas mal de déboires il faut bien le reconnaître. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France n'avait jamais été très chaud pour ce métro de luxe. Et l'ancien secrétaire d'Etat au développement de la région capitale Christian Blanc, l'avait carrément écarté au profit de son métro Grand Paris. A un journaliste qui a demandé ce matin à Thierry Mariani pourquoi Vinci avait abandonné, l'intéressé a répondu : « *Demandez-leur* ». Mais les raisons apparaissent assez transparentes.

Dans l'idée initiale, le marché était concédé au privé, à charge pour lui de se rembourser avec l'exploitation. L'Etat n'y mettait pas un euro. Mais pour que cette opération dont on n'a jamais vraiment connu le montant – « *de 200 millions à un milliard* », a soupiré Mariani - soit rentable, il fallait évidemment qu'aucun concurrent ne lui mange la laine sur le dos. Désormais, un tel montage financier 100% privé est-il encore possible? « *La solution préférable est sans subvention*, a répondu le ministre. *Mais s'il faut une subvention légère pour avancer, ce n'est pas exclu* ». De la même manière, le gouvernement n'écarte pas l'hypothèse d'avoir à racheter à Vinci les études que le groupement a déjà menées, histoire de ne pas repartir à zéro.

Aujourd'hui, a résumé le ministre des Transports, « *la nécessité d'une telle liaison est une évidence. Paris Charles-de-Gaulle est desservi à 70% par la voiture, les taxis, les bus* ». Le RER B, qui est en train d'être rénové dans sa partie nord pour devenir un omnibus fiable et régulier (projet RER B+) est fait pour les déplacements des Franciliens. « *Il n'est pas adapté à une desserte aéroportuaire de qualité* », a ajouté Mariani. Paris est la dernière grande ville qui n'offre pas de desserte dédiée.

Frédéric Lefebvre a vanté les mérites d'un tel service vu de la fenêtre tourisme : « *Il faut avoir des espaces bagages, des informations sur les vols, un cadencement* ». « *La France, a-t-il déploré, a perdu des parts de marché en valeur sur le tourisme. L'Espagne est passée devant nous et l'Italie nous talonne* ». Le trajet actuel dans un RER B cahoteux n'améliorerait pas la réputation de Paris capitale touristique. Pour Thierry Mariani, le dispositif doit être direct, « *hermétique, sans arrêt, et fiable* ».

Il est vrai que les trajets vers les aéroports et les déplacements domicile-travail du quotidien ne posent pas les mêmes questions. Partout, on sépare ces deux flux et en Ile-de-France, les cars Air France n'assurent pas le service des bus de la RATP.

Le Stif n'était pas présent à la table ronde de ce matin. Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France et par là, du syndicat, « *a fait savoir cent fois que le Stif avait été viré du dossier il y a quatre ans* », rappelle son **entourage**. Il craint de surcroît que tout cela ne se termine avec un partenariat-public-privé (PPP). Possible. Interrogé sur ce montage, le ministre des Transports a dit que « *la loi actuelle ne le permettait pas. Mais, a-t-il ajouté, nécessité faisant loi, si la solution pertinente est un PPP, la loi peut être changée* ».

Libération Sybille Vincendon

## Paris va-t-il enfin avoir son métro express vers Roissy ?

**Un mois après l'abandon du projet CDG Express par le groupe Vinci, le ministre des Transports relance le dossier de desserte de l'aéroport parisien en transport collectif. Une ligne directe, spécialement conçue pour les voyageurs aériens « prêts à payer plus cher » qu'en RER. Un groupe de travail réunissant la SNCF, la RATP, Aéroports de Paris et RFF doit remettre une solution fin février 2012.**



Paris est l'une des rares capitales européennes à ne pas disposer d'une desserte rapide et dédiée vers son principal aéroport, celui de Roissy Charles de Gaulle, distant de 25 km du nord de la ville.

Pour de l'express, ça va être express ! Thierry Mariani attend que le groupe de travail composé de la RATP, la SNCF, Aéroports de Paris (ADP) et Réseau ferré de France (RFF) lui soumette une solution de liaison ferroviaire directe, cadencée, fiable et confortable entre Paris et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, d'ici à fin février 2012.

Et mi-mars, le gouvernement prendra sa décision, a annoncé le ministre des Transports, le 21 décembre devant la presse. « Après, ce serait trop tard à cause de l'échéance électorale de mai », a glissé le bras droit de NKM qui veut aller vite.

Cet empressement suppose donc de s'appuyer sur les études existantes élaborées par le groupe Vinci pour le projet CDG Express qui avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2008.

Vinci qui devait exploiter en concession cette ligne dédiée (estimée à un milliard d'euros, valeur 2011), a officiellement jeté l'éponge début novembre 2011 faute de garanties financières (lire l'encadré).

Mais les études sont toujours d'actualité. Et pour « ne pas repartir dans deux ans d'étude » et une nouvelle DUP, elles pourraient même être rachetées à Vinci « si cela est nécessaire », a confirmé Thierry Mariani qui n'exclut pas non plus une subvention publique.

## **La RATP défend son projet**

Mais la RATP défend une autre hypothèse de travail : une liaison certes directe et dédiée vers l'aéroport, mais depuis la gare du Nord, au lieu de la gare de l'Est pour CDG Express. Elle emprunterait les voies parallèles du RER B entre Paris et Aulnay-sous-Bois, pour s'insérer dans les voies du RER B jusqu'à Roissy.

Deux à quatre rames par heure en gare du Nord (les MI84 retirées de la ligne du RER A et rénovées) seraient insérées dans le trafic du RER B et coexploitées par la RATP et la SNCF.

Cette hypothèse ne nécessiterait pas la construction d'ouvrages d'art supplémentaires et coûterait 200 millions d'euros, au lieu du milliard de CDG Express, selon la RATP. « Et serait opérationnelle en 30 mois », assure une source proche du dossier.

Des arguments choc pour un ministre qui veut aller vite. « Mais on serait obligé de refaire une DUP », rétorque Hubert du Mesnil, président de RFF.

## **1ère destination touristique mondiale sans liaison directe vers Roissy**

« Si l'on veut rester première destination touristique internationale, on ne peut pas se passer de cette liaison », a commenté Frédéric Lefèbvre, secrétaire d'Etat chargé du commerce et du tourisme. Quid du projet de desserte de l'aéroport depuis La Défense inscrit dans la loi du Grand Paris (lire) ? « Il n'est pas incompatible, il est complémentaire », assure Thierry Mariani. Deux systèmes de transport plutôt qu'un ? En attendant, Paris est l'une des rares métropoles européennes à ne pas disposer d'une liaison correcte vers son aéroport distant de 25 km.

Nathalie Arensonas Transports publics

## **Pourquoi Vinci a jeté l'éponge**

Faute de garanties sur le financement et en raison du projet de ligne Grand Paris Express dont une partie du tracé dessert l'aéroport de Roissy, Vinci qui devait être concessionnaire de CDG Express a fini par abandonner le projet début novembre 2011.

Le montage financier élaboré par le groupe de BTP et ses partenaires (Caisse des dépôts, Axa Infrastructures Investissements et l'opérateur Keolis), représentait environ milliard d'euros. Il butait sur des problèmes de financement, tous les acteurs hésitant à s'engager dans un tel projet en pleine crise économique et les incertitudes sur le trafic aérien.

N.A