

# L'ex-PDG d'Air France ressuscite CDG Express

Créé le 15-05-2012 à 17h46 - Mis à jour le 16-05-2012 à 09h26

Par Anna Rousseau, Challenges

**EXCLUSIF** La SNCF et RFF veulent relancer le projet de ligne dédiée au transport de voyageurs entre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et la gare de l'Est à Paris. C'est Pierre-Henri Gourgeon qui est aux commandes.



Arrivée à Roissy-Charles-de-Gaulle. En 1974, priorité est donnée à la voiture pour rejoindre l'aéroport. D'où la médiocrité actuelle de la desserte par les transports en commun. Le projet CDG Express permettrait d'offrir un service de qualité avec une liaison directe et rapide entre l'aéroport et le centre de la capitale. M. Bertrand pour Challenges.

On croyait le projet mort et enterré. Il n'en est rien. Une réunion destinée à relancer CDG Express s'est récemment tenue entre Pierre Mongin, président de la RATP, Guillaume Pepy, président de la SNCF, et Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France (RFF). Cette fois, l'impulsion ne viendra pas des politiques, mais des industriels : la SNCF et RFF ont mandaté deux personnalités du monde des transports pour travailler sur le projet et leur rendre un rapport complet d'ici l'été.

Le premier est Jean-Marc Delion, ex-HEC et ENA, conseiller en matière de transports de Jean-Pierre Raffarin lorsque celui-ci était Premier ministre, puis de Dominique Villepin ensuite, conseiller du président de RFF et grand apôtre des partenariats publics-privés. Le second est Pierre-Henri Gourgeon, l'ancien directeur général d'Air France-KLM, brutalement débarqué en octobre dernier. Après quelques mois de repos, il a créé le 1er février 2012 PH Gourgeon Conseil. CDG Express est donc l'un de ses tout premiers contrats.

La dernière tentative en date pour créer une liaison rapide digne de ce nom entre la capitale et le premier aéroport d'Europe continentale date de 2007, lorsque le gouvernement lance un appel d'offres –en PPP– pour construire et exploiter cette ligne. Problème : le cahier des charges est épouvantablement complexe, la SNCF exigeant d'assurer la maintenance des trains, la RATP œuvrant en sous-main pour intégrer au Grand Paris un prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Roissy. De leur côté, les banques, voyant que ce sont des cheminots SNCF qui vont conduire les trains, refusent de croire que le service sera correctement rendu, et renâclent à débloquer le financement nécessaire. En mars 2011, Vinci, le vainqueur de l'appel d'offres et seul candidat, jette officiellement l'éponge.

## **ADP prêt à financer en partie le projet**

Mais le projet n'a pas été abandonné, et pour la première fois peut-être, CDG Express a une chance de voir le jour. Car cette fois, la RATP et la SNCF sont partenaires, à 50-50 : elles exploiteraient conjointement la ligne au sein d'une société commune. RFF fait partie prenante de l'élaboration du dossier, en particulier grâce à la position de Jean-Marc Delion, et serait chargé de la construction et de la maintenance de la ligne. Aéroports de Paris (ADP), qui gère Roissy, a déjà officiellement fait savoir qu'il était prêt à financer une partie du projet et à le soutenir.

Porté par les industriels, le projet ne devrait pas non plus rencontrer d'opposition sur le plan politique. Jusqu'ici, Jean-Paul Huchon, le président PS de la Région Ile-de-France, refusait la création d'une ligne dédiée tant que la ligne du RER B, qui relie déjà l'aéroport à Paris (mais s'arrête naturellement très souvent entre les deux bouts de la ligne) n'était pas rénovée. Ce sera chose faite en 2013, après de très longs mois de travaux.