

CDG Express repart pour un tour de piste

Clouée au sol, la liaison directe et sans arrêt entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle estimée à près de deux milliards d'euros, sera-t-elle sur les rails en 2023 comme l'annonce ce soir Frédéric Cuvillier, à l'occasion des vœux d'Aéroports de Paris (ADP) ? Le projet qui a connu plusieurs rebondissements sera cette fois réalisé par Réseau ferré de France et ADP et serait en partie financé par une taxe sur le billets d'avion. La RATP se rêve aux commandes de CDG Express dans une coentreprise avec la SNCF.



Le RER B relie Paris à l'aéroport de Roissy à raison de 28 aller-retours quotidiens. En heures creuses, les directs ne sont que tous les quarts d'heure, entre gare du Nord et CDG. © Ch. Recoura

SUR LE MÊME THÈME

- Et pourquoi pas un CDG Express "version light" pour desservir l'aéroport de Roissy ? - 17/12/2013
- Comment nous transporterons-nous en 2025 ? - 26/08/2013
- L'avion pour financer le train CDG Express - 25/08/2013

Aujourd'hui, pour rejoindre l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle depuis Paris, il faut être dans de bonnes dispositions.

Il y a bien Roissybus depuis l'Opéra (10€), les cars Air France depuis les gares de Lyon, Montparnasse, les Invalides ou la porte Maillot (20€), les bus 350 et 351 depuis Nation et gare de l'Est (3 tickets RATP et vous n'êtes pas sûr d'avoir votre avion), le RER B en espérant tomber sur un train direct et ne pas écraser les pieds des autres passagers avec votre valise (9,75€ et 25 à 35 minutes de trajet pour un direct).

Ou bien accepter de déboursier 50 à 60 euros pour un taxi, tout en restant tributaire du trafic automobile sur l'autoroute A1 ou A3.

Bref, Paris, première destination touristique internationale, ne dispose toujours pas d'un système de transport collectif rapide et performant vers son principal aéroport qui accueille 60 millions de passagers, un chiffre appelé à doubler dans les dix prochaines années.

Ce n'est pas faute d'y réfléchir. Sans revenir sur les atterrissements du projet de liaison ferrée CDG Express qui a connu plusieurs rebondissements (en novembre 2011, le groupe Vinci retenu comme concessionnaire de l'infrastructure et de l'exploitation déclarait forfait, faute d'obtenir 135 millions de subvention de l'Etat; en 2013, la quatuor désigné par le gouvernement - RATP, SNCF, Réseau ferré de France, Aéroports de Paris - ne parvenaient pas à se mettre d'accord). Depuis, CDG Express estimé entre 1,7 et 1,9 milliard d'euros était cloué au sol.

Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, doit le relancer ce soir à l'occasion de la cérémonie des vœux d'ADP organisée au terminal 3 de l'aéroport. Seules deux entreprises publiques sont cette fois alliées pour tenter de mettre sur les rails la desserte dédiée entre Paris gare de l'Est et Roissy : RFF, gestionnaire du réseau ferroviaire et ADP, gestionnaire de l'aéroport.

Une filiale commune a été créée fin 2013 dans laquelle l'Etat doit aussi entrer au capital et qui est chargée de concevoir, construire, financer, entretenir et renouveler les infrastructures de la future ligne.

Une conduite 50/50

Si tout se passe bien, les travaux devraient démarrer en 2017 pour une mise en service en 2023.

Sur 32 kilomètres de voies SNCF, dont une voie nouvelle de huit kilomètres entre Mitry-Mory et l'aéroport. Complètement indépendantes du RER B, pour ne pas gêner les circulations déjà malmenées.

C'est donc bien la gare de l'Est avec une "virgule" souterraine par la gare du Nord qui a été retenue comme terminus parisien. "La gare du Nord est déjà saturée avec le RER B", justifient les conseillers ministériels, indiquant que "le tracé ne change pas : c'est celui de la déclaration d'utilité publique de 2008".

>> Voir le projet de tracé de CDG Express

CDG Express circulerait au rythme d'un train direct toutes les 15 minutes, de 5 heures du matin à minuit, tous les jours, avec un temps de parcours de 20 minutes. Le prix du billet serait de 24 euros. Et qui sera derrière le volant ? La RATP ? La SNCF ? Les deux ? Ou bien un autre opérateur choisi sur appel d'offres ?

L'actuel gouvernement n'envisagerait pas forcément d'appel d'offres pour l'exploitation de la future desserte de l'aéroport : "Ça dépend de la décision du Parlement européen sur le sujet de la concurrence et de toutes les façons, on n'en est pas encore là", balaie le ministère. La RATP et la SNCF y sont déjà : "J'ai proposé une coopération 50/50 à la SNCF qui légalement, est le seul opérateur. Nous créerions une entité commune pour gérer ensemble cette nouvelle ligne", expliquait le même jour Pierre Mongin, patron de la RATP, lors d'une rencontre avec la presse au siège de la Régie.

L'avion pour financer CDG Express

L'alliance de RFF et d'ADP lève-t-elle les inconnues financières autour de ce projet estimé entre 1,7 et 1,9 milliard d'euros ? "Il reste des questions sur le plan technique et financière", admettent les conseillers de Frédéric Cuvillier qui évaluent le taux de rentabilité interne à seulement 6%. Autant dire, "assez bas", admettent-ils. Même avec un billet à 24 euros.

"Pour augmenter la rentabilité, il faudra compléter avec d'autres ressources", et c'est du côté d'une taxe sur les billets d'avion (le montant d'1 euro précédemment évoqué n'est pas validé) et/ou sur les parkings autour de l'aéroport de Roissy que semble se tourner le gouvernement. La taxe sur les billets aériens rapporterait 400 millions d'euros mais elle ne serait instaurée qu'après la mise en service de la liaison, pour rembourser les emprunts nécessaires.

En attendant CDG Express, [cliquez sur ce lien](#) pour savoir comment aller prendre votre avion à Roissy car il y en a encore pour quelques années...

Nathalie Arensonas [Suivre @N_Arensonas](#)