

Le Charles-de-Gaulle Express à nouveau sur les rails

TRANSPORTS. Une enquête publique sur cette liaison controversée débute aujourd'hui et se prolonge jusqu'au 12 juillet. Voici les principaux points de ce projet qui remonte à plus de dix ans.

LA LIAISON DIRECTE entre l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle et Paris refait surface. Une enquête publique sur ce « CDG Express » débute aujourd'hui et se prolonge jusqu'au 12 juillet. Deux réunions publiques sont prévues, le 16 juin à Paris (20 h 30 au Louxor dans le X^e) et le 20 juin au Mesnil-Amelot en Seine-et-Marne (20 h 30 à l'hôtel Radisson Blu). L'occasion de se prononcer sur ce sujet controversé qui vise, selon ses promoteurs, à mettre l'aéroport de Roissy au niveau de certains de ses grands rivaux internationaux. Voici les principaux points de ce projet qui remonte à plus de dix ans.

Roissy-Paris en 20 minutes pour 24 €

Le projet prévoit de relier le terminal 2 de l'aéroport à la gare de l'Est en 20 minutes, avec des départs tous les quarts d'heure à partir de 5 heures et jusqu'à minuit, à un tarif unique : 24 €. « C'est moins cher qu'un taxi à destination de Paris », rappelle le site de l'enquête publique, même si c'est beaucoup plus cher qu'un billet de RER (10 €), qui permet de rallier Paris en trente à cinquante minutes. Le CDG Express empruntera les voies existantes le long du RER B sur 24 km (principalement utilisées par le Transilien K et le TER Paris-Laon). Il sera nécessaire de construire 8 km de voies nouvelles entre Mitry-Mory (Seine-et-Marne) et l'aéroport, ainsi qu'un ouvrage, à Paris, reliant ces voies à la gare de l'Est.

Un calendrier serré

L'objectif est de mettre en service le CDG Express en 2023, un an avant les JO pour lesquels Paris est candidate. Le début des travaux est prévu en 2018. Pour cela, il a fallu relancer le dossier qui dormait dans un tiroir depuis la première concertation en 2001 et la déclaration d'utilité publique de 2008. La loi Macron en 2015 a remis le dossier sur la table, per-

mettant au gouvernement de prendre une ordonnance en février.

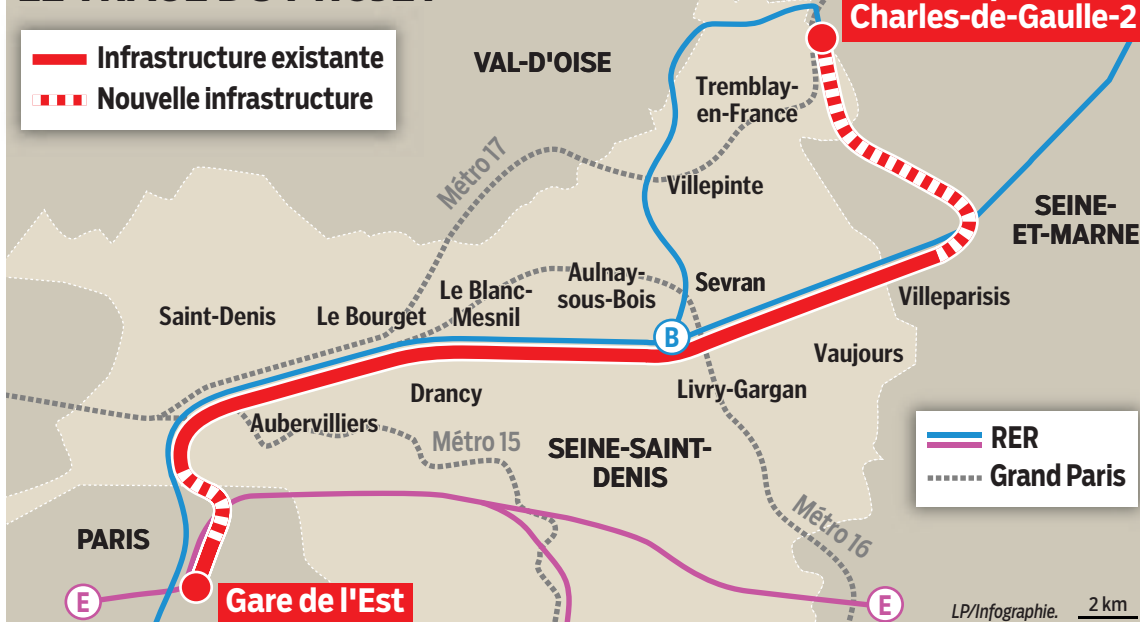
Un financement privé

C'est notamment parce que le montage financier et juridique a changé que l'enquête publique a été relancée. Désormais, le financement et la construction de l'infrastructure sont portés par SNCF Réseau (ex-Réseau ferré de France) et le groupe ADP (Aéroports de Paris). Bien qu'actionnaire de ces entreprises, l'Etat ne mettra donc pas la main à la poche. Le coût estimé est de 1,4 Md€. Les seules recettes de billetterie pourraient ne pas suffire à couvrir ces frais, c'est pourquoi l'Etat précise envisager la création d'une taxe dédiée prélevée sur les voyageurs aériens de Roissy-Charles-de-Gaulle.

JEAN-GABRIEL BONTINCK

▼ Le Charles-de-Gaulle express permettra de gagner de 10 à 30 minutes de trajet entre Paris et Roissy, par rapport à la liaison actuelle via le RER B.

LE TRACÉ DU PROJET



Les élus Front de gauche dénoncent « une ligne VIP »

Le Charles-de-Gaulle Express ne fait pas que des heureux. Trop cher, trop de nuisances, trop tourné vers les touristes... Les critiques sont nombreuses contre cette « ligne VIP », notamment chez les élus locaux de gauche ou des associations de riverains, à Paris ou en Seine-Saint-Denis. La semaine dernière, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), piloté par la présidente (LR) de la région, Valérie Pécresse, a « affirmé son fort soutien » au CDG Express. Lors de ce conseil d'administration du Stif, des élus Front de gauche avaient manifesté leur opposition à ce projet pour « quelques privilégiés », qui prévoit d'accueillir 50 000 voyageurs par jour, contre 870 000 sur le RER B. C'est l'argument le plus utilisé par les opposants au CDG Express : il vaudrait mieux utiliser l'argent pour les transports existants (RER B) et à venir (ligne 17 du supermétro).

À Paris, ces critiques se doublent d'une inquiétude sur le passage prévu en aérien du CDG Express à la porte de la Chapelle, qui risque de défigurer le quartier et d'apporter des nuisances supplémentaires. Au Conseil de Paris fin mai, la maire (PS) Anne Hidalgo s'est dite favorable au projet « indispensable au développement de la métropole parisienne », tout en souhaitant « travailler en bonne intelligence pour qu'il s'insère dans un ensemble urbain harmonieux ».

J.-G.B.