

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE
SUR LE PROJET CDG EXPRESS

*AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
Juillet 2016*

Opportunité du projet

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France se préoccupe principalement des déplacements du quotidien mais considère que le projet CDG Express peut se justifier pour les raisons suivantes :

- Une liaison de qualité entre la capitale et son principal aéroport est un enjeu pour le tourisme et l'attractivité économique régionale.
- Le RER B, même amélioré, ne sera jamais bien adapté aux besoins spécifiques des voyageurs aériens. Le CDG Express, service dédié à la plate-forme aéroportuaire, permettra non seulement de créer une liaison rapide ville-aéroport, mais aussi de délester le RER B des voyageurs aériens et de leurs bagages qui encombrant cette ligne saturée aux heures de pointe.
- Le projet doit permettre un report modal afin de limiter les déplacements en taxi et en voiture particulière entre Roissy et la capitale, ce qui aura un effet bénéfique sur la saturation de l'A1 et sur la pollution et sur la disponibilité des taxis dans la capitale.

Cependant, cet avis favorable est assorti des réserves suivantes.

Financement et tarification

L'AUT / FNAUT IDF avait fait des propositions pour réaliser un projet moins couteux et regrette qu'elles n'aient pas été étudiées.

Nous prenons acte que le financement du CDG Express ne pèsera pas sur les capacités de la Région à investir en faveur des transports du quotidien. Cependant, SNCF Réseau étant l'un des maîtres d'ouvrage de ce projet, on peut craindre qu'une part de ses ressources financières - et humaines - en Ile-de-France soit consacrée à la construction du CDG Express au détriment de la modernisation indispensable du réseau francilien.

En effet, le tarif élevé du CDG Express et la taxe sur les billets d'avion ne suffiront pas à couvrir à la fois les coûts de construction et d'exploitation de cette ligne.

Plus généralement, L'AUT / FNAUT Ile de France déplore le déficit prévu du bilan de l'exploitation du CDG Express, dû à l'existence du projet concurrent de la ligne 17 du Grand Paris Express financé en totalité sur fonds publics.

Il serait souhaitable que l'Etat procède au plus tôt à un arbitrage entre ces deux projets au profit du CDG Express, tous les deux portés par des Etablissements Publics placés sous la tutelle de l'Etat (et par Paris Aéroport dont l'Etat détient plus de 50 % du capital), et mette fin à ce doublon ruineux qui devient un triplon si on y ajoute le RER B desservant déjà CDG et qui nécessite aussi des ressources importantes - financières et humaines - pour sa modernisation.

L'AUT IDF rappelle qu'elle demande que des modalités d'abonnement préférentiel à CDG Express soient proposées pour les personnes travaillant sur la plate-forme aéroportuaire et que les entreprises présentes sur ce site soient sollicitées pour compenser le manque à gagner résultant de ces tarifs préférentiels.

C'est en mettant en place les éléments permettant une exploitation financièrement viable du CDG Express que l'appel à la concurrence pour l'exploitation de ce service pourra aboutir. A défaut, cet appel risque d'échouer, comme ce fut le cas en 2011 de l'appel à la concession globale.

Effets sur le RER B

Le projet CDG Express devrait avoir un léger effet bénéfique en termes de décharge du RER B au nord. Cependant, le projet CDG Express ne peut être bien accepté que s'il n'a pas d'effets négatifs significatifs sur le fonctionnement du RER B. Outre la nécessaire poursuite des investissements prévus en faveur du RER B (travaux de régénération et schéma directeur RER B sud), il faut conserver la possibilité d'utilisation des voies directes par le RER B en situation perturbée. En complément, il faut étudier la possibilité de mettre en place des installations de contre-sens (IPCS) sur les voies dédiées au RER B. De plus, la suppression des voies en tiroir en gare de CDG2 qui servent notamment pour garer un train de réserve, devra nécessairement être compensé par ailleurs.

Enfin, la création de CDG Express devra aboutir à la suppression des trains directs Gare du Nord / Roissy pour les remettre à la disposition des usagers du quotidien.

Intégration dans l'environnement

En matière de bruit ferroviaire, si le projet semble désormais prendre en compte les protections phoniques nécessaires dans le 18^{ème} arrondissement de Paris, il convient de réduire également les nuisances du Pont de Soissons à Saint-Denis (cf. avis de l'AUT - Plaine Commune).

Maillage régional

Avant même la réalisation de CDG Express, l'AUT / FNAUT Ile-de-France rappelle la nécessité de réaliser la liaison piétonne souterraine directe entre gare de l'Est, Magenta et gare du Nord.

A l'horizon de réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris Express passant par la gare de La Plaine Stade de France, la possibilité d'ajouter un arrêt de CDG Express dans cette gare doit être préservée.

* * *