

Liaison ferroviaire entre l'aéroport de Roissy et Paris Le CDG Express, projet inutile ou investissement d'avenir ?

Une « vitrine » ou un service public adapté ?



Christine Chevalier
Responsable de l'Association des usagers du train de Paris-Crépy-Laon

Alors même que l'État est vent debout, en vantant un projet de train prioritaire avec un budget loin d'être bouclé... les voyageurs du quotidien observent que leur service public se détériore. À partir du 11 décembre 2016, des dessertes seront supprimées, générant des temps d'attente de 3 à 5 heures entre deux trains. Et des caténaires vieilles, très vieilles, arrachées, des incidents à répétition qui perturbent encore plus les conditions de transport, comme on l'a vu les 6 et 7 décembre. Des trains Bombardier tout neufs sont bien arrivés sur la ligne K (Paris-Crépy-en-Valois), sauf que les publicités affichées en vidéo montrent du doigt les fraudeurs, soit les voyageurs dans l'impossibilité d'acheter un billet de train et à qui il est agréable de sortir le week-end en Île-de-France. Ces derniers n'ont plus que six trains le dimanche pour aller et venir à Paris. Il est déjà très compliqué de voyager sur la ligne K : tout se gâte lorsque vous arrivez à Paris, puisque vous n'êtes muni que d'un billet grande ligne et que le train arrive en gare de banlieue. Il faut une contremarque pour passer les contrôles automatiques de sortie, et les machines de vente de billets ne les délivrent pas. Comment faites-vous pour sortir de la gare à Paris-Nord sans contremarque, avec enfants et valises ? La modernisation d'un titre de transport permettant de passer les contrôles automatiques s'impose.

Il y a un fossé qui se creuse entre les moyens donnés au futur CDG Express et ceux refusés aux lignes publiques, qui ont de réels besoins urgents afin d'offrir un service aux voyageurs leur permettant de circuler dignement. On le voit bien, si on devait dessiner la carte du réseau ferré de la France aujourd'hui, elle serait rétrécie ! La solution de remplacer des trains par des bus ne comble pas ce déficit.

Notre association d'usagers, l'Association des usagers du train de Paris-Crépy-Laon (ADU) demande la réouverture de la ligne Crépy-Compiègne, des voitures supplémentaires pour certains trains où les voyageurs sont debout, des dessertes supplémentaires et la réouverture des gares sauvegardant la relation humaine.

Les gens qui travaillent n'aspirent qu'à pouvoir acheter un billet de train, avoir des horaires de train leur permettant de se déplacer, même s'ils travaillent en horaires décalés, et ne pas avoir d'allongement de leur temps de transport (après un, deux, trois retards, vous perdez votre emploi, vous arrivez trop tard au périscolaire, vous ratez votre rendez-vous médical, etc.). Il faut pouvoir prendre un abonnement travail, étudiant ou senior, faire des réservations au guichet de la gare, pouvoir sortir en train le week-end, également en soirée (cinéma, piscine...).

Pourquoi l'État ne respecte-t-il pas ses engagements pris lors de la COP21 ? Il envoie les usagers du train de plus en plus sur des routes déjà bondées (nationale 2), le matin et le soir, par manque de circulation de trains dans des villages qui n'ont que ce moyen de transport en commun.

L'idéal serait de travailler dans le sens d'un réel service public avec tous les acteurs concernés (SNCF réseau, région, associations, syndicats, usagers) ; malheureusement, en ce moment, dans les comités de ligne, ne sont pas réellement prises en compte les propositions des usagers.

Alors, le CDG Express qui roulera tous les quarts d'heure sur la ligne même des trains qui suppriment des dessertes, ligne dont les caténaires sont vieillissantes, c'est un projet inutile, incohérent et contraire à l'intérêt général. ●

Un complément nécessaire



Philippe Duron
Député PS du Calvados, rapporteur sur le projet CDG Express

L'actualité a mis en évidence la fragilité du RER B. Des dizaines de milliers d'usagers ont été pénalisés, la semaine dernière, par l'interruption du service liée à une rupture de caténaire pendant près de 24 heures. On mesure la fatigue, l'inquiétude, voire la colère qui en a résulté chez tous ceux qui dépendent des transports en commun au quotidien. Pour eux, la priorité est, légitimement, l'amélioration du RER B. À cet égard, la création du CDG Express, cette ligne ferroviaire directe prévue entre l'aéroport de Roissy et le centre de Paris, n'est certainement pas ressentie par la population de Seine-Saint-Denis ou de Seine-et-Marne comme une priorité. Pourtant, ce projet en discussion depuis vingt ans apparaît lui aussi nécessaire à la vie de Paris, à l'Île-de-France et plus généralement au pays. Deuxième plateforme aéroportuaire européenne, l'aéroport mondial de Roissy est en effet l'un des seuls aujourd'hui à ne pas disposer de liaison ferroviaire directe avec la capitale qu'il dessert. On en mesure chaque jour les conséquences : les autoroutes A1 et A3 sont en voie de saturation, puisque deux tiers des passagers aériens utilisent la route pour rejoindre Paris, perdant sur terre une partie du temps gagné par le transport aérien. Il faut en effet souvent plus d'une heure, voire 1 h 30 pour gagner la capitale en taxi ou en car.

La congestion des voies d'accès routier génère de surcroît une pollution dont on mesure le danger de santé publique dans les périodes anticycloniques que nous venons de vivre. Mais c'est aussi le réseau ferroviaire qui est aujourd'hui proche de la saturation, avec notamment un RER B qui accueille les usagers quotidiens comme les voyageurs avec leurs bagages et qui est soumis à une telle situation d'encombrement qu'il génère un mécontentement légitime chez ses utilisateurs et décourage de nombreux voyageurs de l'emprunter.

Ces simples raisons justifieraient à elles seules un aménagement spécifique de la desserte de l'aéroport. Mais la réalisation de CDG Express répond aussi à d'autres enjeux :

c'est d'abord un atout pour la plateforme aéroportuaire et pour la capitale. Elle doit accompagner l'augmentation des trafics attendus, dont on sait qu'ils génèrent 4 000 emplois pour 1 000 000 passagers. Ce n'est pas négligeable pour le nord de Paris et la relance de l'activité et de l'emploi dont notre pays a besoin. C'est aussi un atout pour notre attractivité, car en améliorant la qualité de la liaison aéroport-capitale, cette réalisation soutient le maintien et le développement de l'activité touristique, qui est devenue un de nos secteurs d'activité majeurs.

Le projet présente l'avantage d'avoir une faible marque environnementale. La ligne utilisera 24 km de voies existantes et seulement 8 km de voies nouvelles qui longeront la LGV vers Lille, afin de préserver au maximum le foncier agricole et naturel, mais aussi de réduire les coûts d'expropriation et de travaux dans les zones urbaines et périurbaines. De surcroît, ce projet ne porte pas préjudice aux transports du quotidien. Car, outre sa compatibilité et complémentarité avec ces derniers, il sera financé uniquement par ses utilisateurs, ainsi que par une taxe sur les voyageurs aériens, à partir de sa mise en service en 2024. Au-delà, le projet intègre une contribution de 125 millions d'euros pour le renforcement de la ligne du RER. Les travaux qu'elle permettra viendront en sus du schéma directeur du RER B, vaste programme de modernisation déjà contractualisé par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) et la SNCF.

Si ce projet a été examiné par le Parlement en procédure accélérée, c'est parce que le temps presse. Cette desserte de qualité de la capitale constitue un des engagements de la France dans sa candidature aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et un atout pour l'organisation de l'Exposition universelle, l'année suivante. Pour y être prêt, il faut engager ce projet dès le début 2017. ●

L'intérêt général doit prévaloir !



Didier Le Reste
Conseiller PCF de Paris, président de l'association Non au CDG Express

Le projet CDG Express (relation ferroviaire directe entre la gare de l'Est et la gare CDG-2 de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle) a été lancé en 2002, par Réseau ferré de France. Le premier débat public qui a suivi estimait déjà qu'il fallait « améliorer la desserte ferroviaire de Roissy pour les passagers aériens et, avec le même degré de priorité, voire d'urgence, améliorer les conditions de fonctionnement du RER B pour les utilisateurs du quotidien ». Les dysfonctionnements actuels, voire récurrents, du RER B et l'arrachement des caténaires, victimes du sous-investissement chronique, jeudi dernier, sur la ligne B et au sortir de la gare du Nord, en disent long sur ce qui s'est passé depuis. Après l'abandon du partenariat public-privé, en 2011, pour l'exploitation de la ligne jugée insuffisamment rentable, la loi Macron d'août 2015 a relancé

le projet, autorisant le gouvernement à procéder par ordonnances. La nouvelle enquête publique qui a été conduite entre le 8 juin et le 12 juillet 2016 a enregistré 91 % d'avis négatifs!

Ceux qui militaient contre ce projet dans les années 2000 avancent des arguments renforcés aujourd'hui. Ce projet ne sert pas l'intérêt général, il n'est donc pas d'utilité publique! Son objet s'adresse à une population restreinte (22 000 voyageurs/jour, contre 870 000 voyageurs/jour pour le RER B) et relativement aisée (24 euros l'aller simple!). Sa tarification spécifique n'intègre pas les tarifs Stif et se place ainsi hors passe Navigo. Son coût global, estimé à près de 2 milliards d'euros, soit plus de deux fois le coût estimé en 2007, pour un projet réservé à une catégorie de personnes, constitue un véritable scandale!

C'est pourquoi l'association Non au CDG Express, composée d'élus-e-s, de syndicats, d'associations d'usagers, de citoyen-ne-s, exige, avec d'autres acteurs, que les sommes envisagées soient affectées à l'amélioration du transport public du quotidien. Ce projet n'intègre pas la dimension fret ferroviaire, ni ne prend en compte la ligne 17 du Grand Paris Express, qui va elle aussi desservir l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle à partir de 2023. Le dossier d'enquête publique précise que la ligne 17, lorsqu'elle sera en service, fera chuter de 15 % la fréquentation du CDG Express! Comme l'ont mis en garde le rapport du Stif et l'avis de la commission d'enquête, le CDG Express, qui devrait utiliser 24 des 32 km de lignes existantes, va impacter négativement la qualité de service et la ponctualité des lignes B, K, H, E et P du réseau Transilien et le TER Picardie. L'agence environnementale indique dans son avis que le projet présenté est incomplet, incohérent dans

certaines données et non conforme au Code de l'environnement.

De ce point de vue, l'expropriation de terrains agricoles et le fait que la zone Natura 2000 du parc de la Poudrerie ne soit pas pris en compte posent problème. Comment accepter que le CDG Express traverse à la porte de la Chapelle, dans le 18^e arrondissement de Paris, le parc urbain Chapelle Charbon, avec un train toutes les 7 minutes, rajoutant de nouvelles nuisances aux riverains de cette ZAC déjà fortement affectés? Le totem des

JO 2024 qui est brandi maintenant pour déclarer le CDG Express indispensable ne s'avère pas très sérieux dans la mesure où la plupart des sites retenus pour les JO ne sont pas connectés au CDG Express (90 % de ces sites sont connectés au RER B et à la ligne 17 du Grand Paris Express).

Le projet CDG Express n'est pas financé et le fait de demander à SNCF Réseau de s'endetter encore davantage (42 milliards d'euros de dette aujourd'hui) pour contribuer à son financement est là aussi dangereux et scandaleux! La Cour des comptes, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Arafer), la commission d'enquête alertent sur ce point!

L'intérêt général, c'est d'abandonner ce projet élitiste, inutile, dangereux, et de mettre en œuvre les propositions alternatives que nous portons! ●

**LE PROJET DE LOI
RELATIF À LA LIAISON
FERROVIAIRE EST
ACTUELLEMENT
EXAMINÉ
PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE
ET LE SÉNAT.**

POUR SUIVRE LE DÉBAT SUR
L'HUMANITÉ.FR