

Gare d'arrivée de CDG Express

Revenons à l'essentiel :

- 1) La liaison Roissy-Paris par le RER B, dont la médiocrité fait l'unanimité, ne pourra jamais assurer le service de qualité attendu : durée du trajet, affluence, mélange de clientèles difficilement compatibles (voyageurs occasionnels avec bagages au milieu d'une foule d'habités), sécurité..... Même sa fréquence ne peut être améliorée (goulet du tunnel Chatelet-gare du Nord)
- 2) Donc, il faut créer une nouvelle liaison. L'AUT en a débattu et s'est clairement positionnée pour CDG express.
- 3) Très majoritairement, les voyageurs arrivant à Roissy veulent pouvoir accéder aisément à Paris intramuros. Il en est ainsi dans les grandes métropoles mondiales : Les liaisons depuis l'aéroport permettent d'accéder au centre de la métropole. C'est l'une des raisons, outre la durée du trajet, pour lesquelles l'AUT considère qu'il ne serait pas sérieux de demander aux voyageurs de transiter et changer de moyen de transport à St Denis (L 17 du Grand Paris) !
- 4) On peut discuter longtemps d'un terminus gare du Nord (RER + 2 métros) ou Gare de l'Est (3 métros). Comme indiqué par Daniel Faure, je pense que 3 lignes de métro permettent de mieux accéder aux différents quartiers de Paris (et que seule une minorité de touristes ou hommes d'affaires irait prendre un RER).
- 5) L'idée de C. de faire rentrer CDG express dans Paris par les voies du RER E est à rejeter. Les difficultés actuelles du RER A sont dues en grande partie à la multiplication des "branches" convergeant sur un même tronçon central. Donc, ne recommençons pas. D'ores et déjà, l'adaptation des sillons horaires du E à la création de la gare de Rosa Parks et à l'optimisation des deux branches actuelles du E semble délicate.... Et le jour où le prolongement du E à l'ouest (Eole) arrivera....

Michel

C'est vrai, la gare de l'Est est plus sympathique que la gare du Nord. Mais elle reste un pôle secondaire par rapport à la gare du Nord où passent en plus 2 RER, B et D, facilement accessibles depuis les quais de la gare, plus le E à Magenta.

Car même quand on est japonais passant à Paris, notre métropole garde 12 millions d'habitants et 30 % du PIB national : des correspondances sur tout le territoire francilien sont déterminantes.

C'est pourquoi je suis pour donner priorité à la ligne 17 sur le CDG Express. Avec une correspondance quai à quai avec la ligne 14 et la ligne 15 vers Défense (en 2 gares différentes bien sûr, St Denis Pleyel de la SGP est un monstre infaisable), on a vraiment une liaison aéroport -métropole.

Pour aller directement au cœur de Paris cher au touriste étranger, le RER B reste pas mal n terme d'infrastructure. Pourquoi ne pas rétablir les directs sur les voies que l'on s'apprête à céder à CDG Express? A voir aussi si ces directs ne pourraient pas terminer gare de l'Est pour ne pas s'ajouter aux RER du tunnel.

En tout cas il faut faire quelque chose sur le RER B et vite. Pour rigoler aller lire les commentaires sur l'article de La Tribune annonçant la présentation du nouveau CDG Express au STIF.

http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20150130trib9d23c4566/air-france-et-la-sncf-veulent-ameliorer-le-rer-b-vers-roissy-que-dira-le-stif.html#article_post_Comments

Je ne suis pas sûr qu'il faille tant insister pour placer l'arrivée de CDG Express à la Gare du Nord. La raison principale est que le client typique de CDG Express ne ressemblera pas à l'utilisateur parisien typique. De plus la Gare de l'Est a ses avantages.

Je me concentre ici sur le cas d'un voyageur étranger qui loge à l'hôtel, puisque c'est cette clientèle qui est visée en priorité.

Mettons à part le « routard » qui, débarquant à Roissy préférera le RER B, bien moins cher. J'imagine donc le client typique de CDG Express comme un voyageur aérien plutôt à l'aise, puisqu'il a les moyens de payer 25 € pour le transit. A l'arrivée, je le vois préférer le taxi :

- Parce qu'il n'a pas trop envie de s'aventurer dans un transport public qu'il ne connaît pas.
- Parce que le prix du taxi est modéré pour un trajet intra-muros ((à l'inverse d'un trajet plus long de puis l'aéroport)

Il ne restera donc qu'une minorité de clients pour s'orienter vers le métro ou le RER, ce qui diminue l'importance du problème.

Et, parmi ceux qui feront ce choix de transport souterrain, je pense même que la Gare de l'Est est plus attractive. Aux deux gares on trouve les lignes 4 et 5. La différence est RER B(gare du Nord) versus Ligne 7 (Gare de l'Est).

Le RER B est très utile pour aller en banlieue. Mais je ne vois pas du tout le voyageur international loger en banlieue Nord, et très difficilement en Banlieue Sud. Il peut sans doute loger vers St Michel ou Montparnasse, mais la ligne 4 peut l'y conduire.

A l'inverse, la ligne 7 le conduit vers le centre prestigieux de Paris (Opéra), à proximité duquel on trouve la majorité des grands hôtels.

J'ajouterai quelques arguments.

La gare de l'Est a quelques atouts : la plus belle architecture de gare (avis personnel), des commerces dans la gare, une affluence modérée (moins grouillant que la gare du Nord).

Une arrivée à la Gare de l'Est répartirait mieux le trafic entre Nord et Est.

Daniel

- CDG Express, *Offrir une seule destination au cœur de Paris et en un point de **seconde importance** ?*