



L'exécutif sécurise la réalisation du CDG Express

Les opposants au « train des riches » craignent qu'il ne fragilise encore davantage les transports grand public

L'Etat a-t-il volé au secours du « train des riches » entre Paris et Roissy ? Alors que le futur métro automatique Grand Paris Express est suspendu à un arbitrage de l'exécutif et que d'autres lignes de transport en Ile-de-France attendent leur premier euro depuis des années, la décision du gouvernement de financer directement le Charles-de-Gaulle Express (CDG Express) passe mal auprès de ses nombreux opposants.

Le ministre de l'économie et des finances, Bruno Le Maire, l'a annoncé le 16 novembre à l'Assemblée nationale : l'Etat va prêter 1,7 milliard d'euros au consortium – Aéroports de Paris (ADP), SNCF Réseau et Caisse des dépôts (CDC) – chargé de construire cette liaison ferroviaire directe, qui doit permettre aux voyageurs d'affaires et aux touristes aisés d'aller de l'aéroport à la gare de l'Est en vingt minutes pour 24 euros. Le prêt doit être remboursé grâce au péage que versera le futur exploitant de la ligne au consortium, et à une taxe appliquée aux passagers de l'aéroport.

Exit la recherche d'un prêt bancaire, l'Etat reprend la main. Et sécurise la réalisation de cette ligne de transport, jusque-là restée dans un flou relatif tant elle a connu d'avaries depuis que le projet a été mis sur les rails, en 2002. « Il est indispensable d'accélérer la réalisation de cette infrastructure dans la perspective des Jeux olympiques de 2024 », a justifié Bruno Le Maire, pour qui « ce financement sera moins coû-

teux et plus rapide. »

« On aimerait qu'il y ait autant de volonté politique sur les transports du quotidien. En Seine-Saint-Denis, l'extension du tramway T1 est bloquée, celle de la ligne 11 du métro aussi... Même pour l'amélioration du RER B, la RATP a du mal à obtenir les crédits pour les projets déjà décidés », observe Marc Pélissier, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports en Ile-de-France, pourtant pas hostile au principe de cette desserte directe.

Selon un proche du dossier, le mécanisme de garantie publique et de cession de créance d'un prêt bancaire a été jugé trop compliqué par Bercy, qui a préféré passer par un prêt de l'Etat. « Ce n'était pas la demande du consortium, qui aurait obtenu l'argent des banques, et ça ne change rien aux fondamentaux du montage, qui se fait sans subventions et repose sur sa seule rentabilité », assure ce connaisseur.

La rentabilité fait débat

« Si l'Etat se substitue aux banques, c'est qu'il sait que cette ligne ne sera jamais rentable et qu'au bout c'est lui qui va payer, c'est une subvention déguisée », croit au contraire Jacques Baudrier, conseiller (PCF) de Paris, vice-président de la commission Aménagement métropole et administrateur du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

« Ce projet ne sera jamais rentabilisé : un document de SNCF Réseau communiqué aux organisations syndicales cet été assure que l'Etat compensera les déficits jus-

qu'en 2030 et chiffre le coût global à 2,1 milliards d'euros », peste aussi Didier Le Reste, conseiller (PCF) de Paris, ancien patron de la fédération CGT des cheminots et président de l'association Non au CDG Express.

La rentabilité de cette desserte directe a toujours fait débat, depuis les premières discussions dans les années 2000. En 2011, le groupe Vinci, seul candidat à la réalisation et à l'exploitation d'une première mouture de cette ligne, avait finalement jeté l'éponge. Réactivé en urgence en 2014, le projet affiche aujourd'hui un trafic attendu de 20 000 voyageurs par jour en moyenne.

La crainte des opposants : que la liaison aéroportuaire, pour satisfaire ces 7 millions de passagers annuels en leur évitant de subir les arrêts multiples, les incidents d'exploitation, ne fragilise encore davantage les transports grand public. Le projet de ligne 17 du futur Grand Paris Express, qui doit également desservir Roissy Charles-de-Gaulle, menacé d'un renvoi à des jours meilleurs. Mais aussi le RER B, totalement saturé avec ses 900 000 voyageurs quotidiens.

« C'est une erreur politique, parce que c'est une ligne pour les riches, mais c'est aussi un délire technique : on va ajouter des trains sur des voies déjà bien remplies et créer des interférences avec le RER », regrette M. Baudrier. L'essentiel du parcours de 32 km se fera en effet sur des voies partagées de fait avec le RER B – qui les utilise en cas de perturbations, assez fréquentes – et la ligne K de la SNCF. En cas d'embouteillage, les voyageurs du

CDG Express seront-ils prioritaires sur les passagers franciliens ?

Problèmes de cohabitation

En juin 2016, dans son avis – favorable – au projet de CDG Express, le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France s'alarmait des retombées de la ligne sur la régularité de ses trains. « Le STIF estime que la perte d'un point de ponctualité sur l'ensemble du RER B correspond à une perte de valeur actualisée nette de 1,5 milliard d'euros. Si l'on tient compte de cette perte dans le bénéfice actualisé du projet CDG Express, l'impact est très significatif sur la rentabilité du projet », notait le rapport du conseil.

Pour les défenseurs du train express, tous ces problèmes de cohabitation seront résolus : le consortium souligne qu'il va dépenser 150 millions d'euros pour renforcer la robustesse du RER B et pour améliorer le cadencement de la ligne K.

Les trois partenaires chargés de réaliser le CDG Express doivent se constituer en société à part entière à la fin du premier semestre 2018. Les travaux sur les infrastructures ferroviaires pourraient commencer début 2019. Sauf si la justice administrative s'en mêle : deux associations, Non au CDG Express et Pouvoir Citoyen, ont déposé un recours devant le Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique. Or le moindre accroac dans le calendrier empêcherait la ligne d'être opérationnelle pour les Jeux olympiques. ■

GRÉGOIRE ALLIX

Deux nouvelles liaisons vers l'aéroport Roissy-CDG

- Charles-de-Gaulle Express**
(projet de ligne directe entre Roissy-CDG et la gare de l'Est, prévue pour 2024)
- Ligne 17 du Grand Paris Express**
(initialement prévue pour 2024 dans le projet du Grand Paris)
- Autres lignes prévues du Grand Paris**
et date de mise en service

