

L'opposition grandit contre le train des riches Charle-de-Gaulle Express

9 février 2019 / Marie Astier (Reporterre)



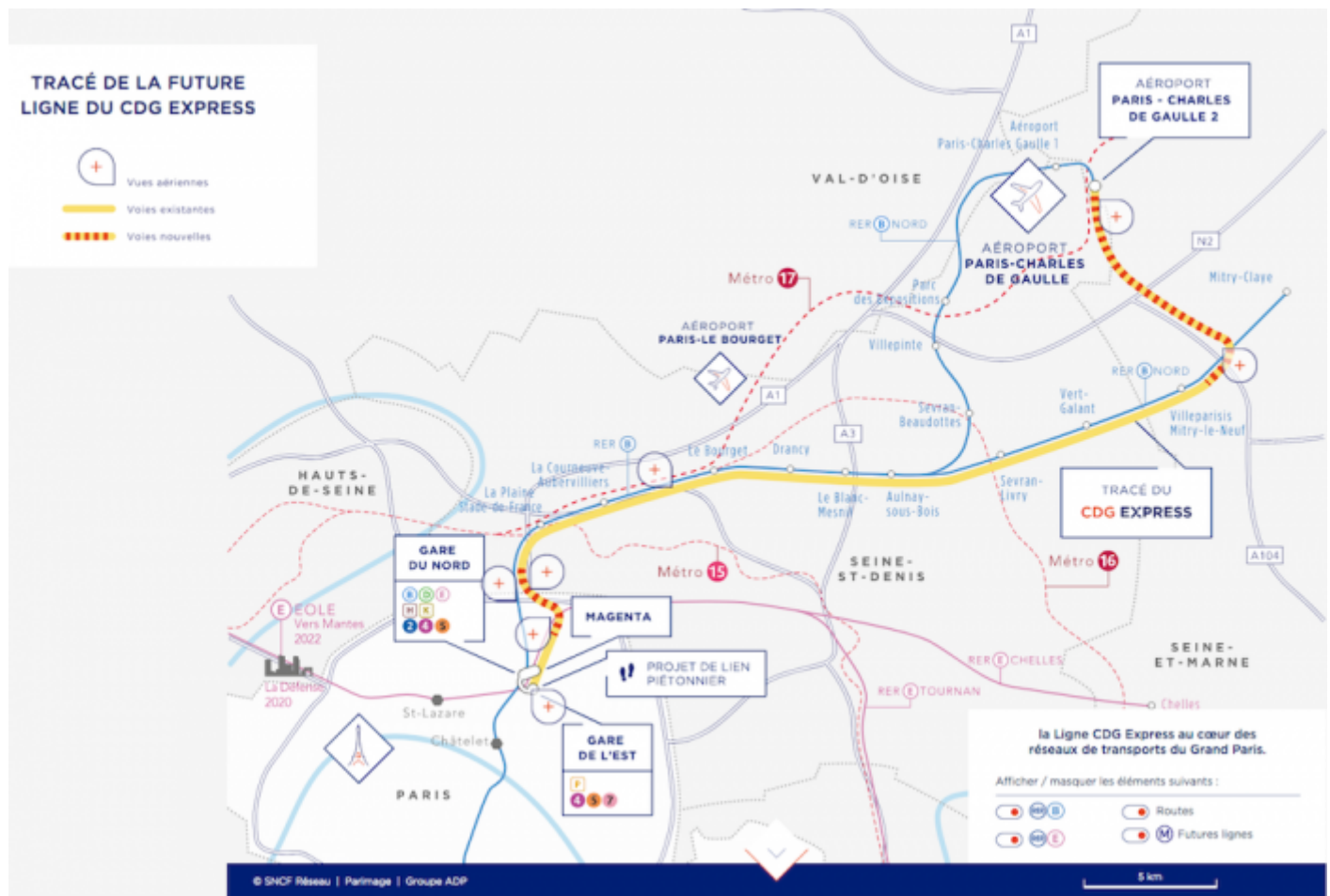
Le gouvernement a confirmé cette semaine la réalisation du CDG Express. Cette navette rapide entre l'aéroport de Roissy et Paris est destinée aux touristes et voyageurs d'affaires. Mais les usagers du RER B craignent que cela dégrade encore le service sur cette ligne sur-fréquentée.

Pour ses détracteurs, c'est un train des riches qui va se faire au détriment des trains des pauvres. A Mitry-Mory, en Seine-Saint-Denis, depuis début février, chaque jour les opposants reviennent à l'une des entrées du chantier de la future ligne Charles-de-Gaulle Express (CDG Express).

« On va être la ville la plus impactée. Pendant les travaux, 150 engins et camions quotidiens sont prévus. Et

ensuite, on aura un train toutes les sept minutes qui ira à l'aéroport et nous passera sous le nez sans qu'on puisse le prendre ! », s'indigne auprès de Reporterre Charlotte Blandiot-Faride, maire communiste de la ville en tête de la mobilisation. « Et les seuls travaux de transports en commun prévus à Mitry sont ceux du Charles-de-Gaulle express alors qu'il est aujourd'hui impossible pour nous d'aller à l'aéroport sans repasser soit par Aulnay, soit par Paris. »

Le projet de ligne directe entre Roissy et Paris permettrait, pour un prix annoncé de 24 euros par trajet, de franchir les 32 kilomètres entre l'aéroport et la gare de l'Est en seulement 20 minutes, à raison d'un train tous les quarts d'heure. Il s'adresse aux touristes et voyageurs d'affaire. Il est présenté par Aéroports de Paris (ADP) comme une « absolue nécessité » dans un contexte de croissance du nombre de voyageurs aériens, de saturation des routes entre l'aéroport et la capitale, de coexistence difficile des touristes et des voyageurs quotidiens dans le RER B et enfin de l'accueil des Jeux Olympiques en 2024. Le coût des travaux est estimé à 2,1 milliards d'euros. La gestion des voies pourrait être confiée à parts égales à ADP, à SNCF Réseau et à la Caisse des Dépôts. L'exploitation irait au Groupement Keolis-RATP Dev.



Le CDG Express va nécessiter la construction de 8 km de voies nouvelles, et partagera pour le reste (24 km) ses voies avec la ligne K du transilien, qui sont aussi celles utilisées par les TER Paris-Laon et sont parallèles à celles du RER B. « Cela fait des années qu'on demande l'élargissement du tunnel du RER B à Châtelet, ce qui améliorerait grandement le trafic, et qu'on nous répond que cela coûterait 1 milliard d'euros donc trop cher. Et là ça va coûter le double ! » dit Didier Le Reste, président de l'association Non au CDG Express. « Le Charles-de-Gaulle express n'aura que 17.000 utopiques usagers quotidiens quand le RER B en a 900.000 ! » renchérit Charlotte Blandiot-Faride.

Perturbations supplémentaires sur le RER B

Imaginé dès 2002, ressorti depuis par chaque gouvernement, abandonné une première fois en 2011 après le retrait de la candidature du groupe Vinci car il risquait de ne pas être rentable, le projet a été relancé en 2014, et vient de connaître un coup d'accélérateur. La ministre des Transports Elisabeth Borne a annoncé mercredi 5 février dernier dans *Le Parisien* que le contrat de concession serait « signé dans les prochains jours ». Les travaux, eux, ont donc déjà commencé.

La ligne Express va d'abord avoir un impact sur le RER B et le transilien K pendant a durée des travaux, qui

viennent s'ajouter à ceux déjà prévus. « Sur les lignes du quotidien, des chantiers de rénovation des voies et des caténaies, de mise à niveau des quais, d'accessibilité des stations aux handicapés sont prévus. Vaut-on prioriser le train des riches au détriment des handicapés ? » interroge Didier Le Reste. « Il y aura un pic de travaux entre 2021 et 2023 », explique Marc Pélissier, président de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France. Son association n'est pas opposée au CDG Express mais ne l'estime pas prioritaire et plaide pour un étalement des travaux afin de moins pénaliser les usagers. Des fermetures de longue durée sur le RER B, pendant les vacances d'été, ont été évoquées, en plus de celles le week-end ou des travaux de nuit. « Mais on ne peut pas remplacer le RER B par des bus tout le temps... » dit Marc Pélissier. « Et puis, si on veut qu'il soit à tout prix prêt pour les Jeux Olympiques, en 2024, tout en poursuivant les autres travaux planifiés, la SNCF nous informe officieusement qu'ils ne savent pas faire. » Autrement dit, il faudra effectivement prioriser entre les travaux pour les trains du quotidien et ceux du Charles-de-Gaulle Express.

Par ailleurs, les usagers craignent également que la nouvelle ligne express ait un impact sur le trafic de ses voisines une fois en exploitation. Le rapport du Syndicat des transports d'Île-de-France de décembre 2018 s'inquiète notamment des conséquences en cas de situation « perturbée » : le RER B entrerait alors en concurrence avec le CDG Express. Éviter cela nécessitera de nombreux aménagements. Et puis, est-on certains que la priorité sera donnée au RER ?

Pour tenter de calmer la contestation, la ministre avait confié en novembre dernier une mission de concertation au préfet de la région Île-de-France Michel Cadot. Le rapport a été remis le 4 février dernier et ne s'oppose pas à la signature du contrat de concession. Le lendemain, la ministre annonçait sa signature prochaine. « Les travaux avaient commencé avant la fin de la concertation, elle était pipée ! » proteste l'élue de Mitry-Mory.

Oppositions multiples



L'opération déminage du gouvernement semble donc avoir échoué, et les opposants se multiplient. Outre ceux de la première heure, une flopée d'élus d'Île-de-France ont rejoint ces derniers jours la protestation. Les présidents des départements de Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val d'Oise, et du Val-de-Marne ont dans un communiqué commun demandé « des garanties pour les transports du quotidien ». Anne Hidalgo, la maire de Paris, demande aussi la suspension du projet.

Une centaine d'élus et responsables associatifs et syndicaux ont signé un [appel](#) allant dans le même sens, à l'initiative de l'association Non au CDG Express. Un syndicat de compagnies aériennes a lui aussi [exprimé ses doutes](#). La région Île-de-France reste circonspecte, elle affirme l'utilité d'une telle desserte tout en demandant la suspension des travaux et en [rappelant](#) à l'État ses obligations de financement des transports du quotidien dans la région.

La question du financement du CDG Express, d'ailleurs, interroge également. Aucun argent public ne sera dépensé, assure la ministre des Transports. En fait, 400 millions d'euros seront apportés à parts égales par ADP, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts. « *Dire que ce n'est pas de l'argent public, c'est se moquer du monde !* » s'insurge Didier Le Reste. Par ailleurs, 1,7 milliards seront prêtés par l'État et remboursés grâce au prix des billets et une taxe sur les billets d'avions. « *Ils basent les études de rentabilité sur des hypothèses optimistes d'augmentation du trafic de voyageurs aériens et sur un kérosène non taxé. Mais on ne peut pas continuer avec des lignes ultra polluantes telles Paris-Béziers ou Paris-Bruxelles* », avertit Julien Bayou, élu EELV d'Île-de-France.

« *On a tous les ingrédients d'un grand projet inutile, poursuit-il. On minimise les coûts et les nuisances, on valide le projet malgré une majorité d'opinions défavorables lors de l'enquête publique, et on évacue d'emblée les alternatives.* »

« *La bonne question, c'est : pourquoi le gouvernement s'acharne-t-il à vouloir relancer ce projet ?* » s'interroge Didier Le Reste, qui donne aussi la réponse : « *La véritable raison est la privatisation annoncée d'Aéroports de Paris. Vinci est candidat à l'achat. Et comme il a perdu Notre-Dame-des-Landes, il attend son lot de consolation. D'ailleurs, quand il était ministre de l'Économie, Macron a fait entrer Vinci au capital d'ADP.* » Avec une ligne directe vers la capitale, l'aéroport serait encore plus attractif...

« *Il faut désormais convaincre la ministre de ne pas signer le contrat de concession dans les quelques jours qui viennent, espère Charlotte Blandiot-Faride. Seule la mobilisation citoyenne peut encore faire changer la donne.* » Elle organise d'ailleurs une réunion publique ce samedi 9 février à Mitry-Mory, où elle invite « *toutes les parties prenantes.* »

Lire aussi : [Habitants et élus bloquent les travaux du Charles-de-Gaulle express](#)

Source : Marie Astier pour *Reporterre*

Photos :

- . chapô : un tract distribué jeudi 7 février sur la ligne du RER B. @MrnDream sur [Twitter](#)
- . tracé : [CDGExpress](#)
- . cartons rouges : @Plusdetrains sur [Twitter](#)

- [Emplacement](#) : [Accueil](#) > [Editorial](#) > [Info](#) >
- [Adresse de cet article](#) : <https://reporterre.org/L-opposition-grandit-contre-le-train-des-riches-Charle-de-Gaulle-Express>