

# COLLECTIF CDG EXPRESS

C'est  
définitivement  
**NON !**

**COÛTE QUE COÛTE, LE GOUVERNEMENT S'OBSTINE À IMPOSER CETTE LIAISON FERROVIAIRE CDG EXPRESS ENTRE PARIS GARE DE L'EST ET L'AÉROPORT CHARLES DE GAULLE, MALGRÉ UNE OPPOSITION QUI PREND DE L'AMPLEUR DANS UNE LARGE DIVERSITÉ.**

Ce « Serpent de Mer » a été remis sur les rails par la loi Macron, du 06 août 2015, après que le Gouvernement a, là aussi, utilisé le 49-3 pour la faire passer ; alors que cette liaison pour hommes d'affaires et riches touristes avait été abandonnée car trop coûteuse !

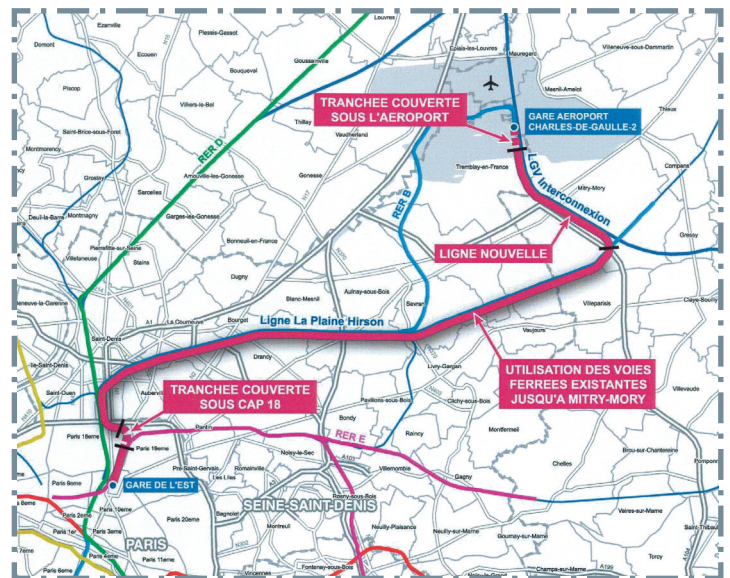
➡ Dans ce train, non accessible avec le Pass Navigo, le ticket sera à 24€ minimum, pour un seul trajet !

Ce train emprunterait les voies du réseau ferré national qu'utilisent déjà la ligne K, le TER Picardie, les trafics Fret mais qui sont aussi des voies de report du RER B en situation perturbée et avec des impacts également sur les RER D et E.

Autrement dit, pour 22 000 passagers par jour (horizon 2025) on va dégrader les conditions de transports de 2 millions d'autres ! Alors que les attentes et besoins sont immenses !

Avec ce train sans arrêt, interdit au Pass Navigo, c'est une discrimination de plus à l'égard des habitants de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne et de Picardie.

Un train inutile puisque la ligne 17 du Grand Paris Express est déjà prévue et doit relier l'aéroport à Saint-Denis Pleyel et l'Ouest de Paris, tout en étant, elle, accessible au Pass Navigo.



D'ailleurs, l'Autorité Environnementale (AE), dans une étude, précise que la mise en service de la ligne 17 fera baisser le nombre de passagers empruntant CDG Express de 15% environ.

De son côté, dans un rapport, le STIF parle déjà d'une perte de 1,5 milliards d'euros liée à une dégradation de la ponctualité juste pour le RER B. La ligne K et le TER seront la dernière roue du carrosse, alors qu'elles transportent autant de passagers qu'envisagés pour le CDG Express.

Il faut aussi noter que les nuisances sonores envisageables ne sont pas quantifiées financièrement, soulevant - à juste titre - des inquiétudes.

**Collectif regroupant associations d'usagers, élu-e-s, organisations syndicales, partis politiques et citoyen-ne-s**

Contact : [didier.lereste@paris.fr](mailto:didier.lereste@paris.fr) /  Suivez-nous sur Facebook : Non au CDG Express

➡ **Mais, ce qu'il faut aussi noter est que le financement n'est toujours pas assuré !**

**On nous répète qu'aucun argent public ne sera versé ...** à y regarder de plus près, il y a de quoi s'inquiéter quand on sait que **l'État possède 51% d'Aéroports de Paris et 100% de SNCF Réseau**, les deux sociétés étant celles **qui doivent principalement financer CDG Express !**

**Il faut aussi rappeler que SNCF Réseau est un établissement public portant une dette publique de 37 milliards d'euros** conduisant l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) à préciser que «SNCF Réseau, très endettée, ne devrait pas financer ce projet ! »

➡ **Car, malgré un ticket à 24€, ce montant ne couvrira pas le coût de l'exploitation !**

D'où la volonté du gouvernement d'instaurer, dès 2017, une taxe sur les billets d'avions partant ou arrivant à l'aéroport CDG pour financer le projet... et combler le déficit : taxe qui sera compensée par une réduction des impôts pour les compagnies aériennes ! Dans ce projet, et ce montage financier, la question est donc plutôt de savoir **«quel argent n'est pas public ? »**.

Et cela dans une période où la nouvelle majorité du Conseil Régional de l'IDF augmente le prix du Pass Navigo par manque de moyens pour financer les transports collectifs publics.

**Vous êtes d'ailleurs nombreux à vous être exprimés dans l'enquête publique pour dénoncer ce projet néfaste et véritable scandale financier dont le rendu prévu mi-août a été reporté et n'est toujours pas publié !** Mais, le gouvernement n'en a cure et le 06 juillet 2016 a été produit un projet de loi relatif et spécifique au CDG Express (**procédure accélérée**).

Ce projet de loi sera examiné par la Commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale, le 20 septembre 2016, et le Parlement devrait être saisi de cette question en séance extraordinaire, le 27 septembre 2016.

Notre collectif, à sa demande, a été reçu par le rapporteur de cette commission le 7 septembre 2016, auquel nous avons clairement expliqué et argumenté notre opposition tout en formulant des propositions.

Le rapporteur, M. Duron, député PS, a été amené à l'issue de l'audition à reconnaître que les arguments et propositions du collectif sont sérieux et pertinents. C'est un point d'appui supplémentaire pour amplifier les mobilisations.

## **ON S'OPPOSE ET ON PROPOSE !**

Depuis des années, citoyens, syndicats, élus et associatifs portent des propositions alternatives :

- ➡ Réaliser le bouclage du RER B entre Mitry-Claye et l'Aéroport ;
- ➡ Améliorer le cadencement de la ligne K ;
- ➡ Doubler le tunnel entre les gares de Châtelet et de Gare du Nord, ce qui permettrait d'absorber deux fois plus de trafic pour les RER B et D ;
- ➡ Investir dans du matériel roulant neuf ;
- ➡ Installer un véritable atelier de maintenance du matériel roulant à Mitry-Mory ;
- ➡ Rénover les voies de chemin de fer et leurs abords, aujourd'hui dans un état vétuste ;
- ➡ Réaliser des travaux d'infrastructures au sud de la ligne B pour permettre la circulation de rames à 2 étages ;
- ➡ Réhumaniser les gares et les trains.

**Elargissons et amplifions la mobilisation dans nos villes, dans nos entreprises.**

**Ne les laissons pas choisir à notre place, rassemblons-nous pour une politique des transports durable au service et au bénéfice de tous !**

**REJOIGNEZ NOTRE COLLECTIF !**