

La coûteuse ligne CDG Express risque de défigurer le grand projet Paris Nord-Est

L'enfouissement de la ligne rapide entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle coûterait trop cher selon le gouvernement. Habitants et élus du 18e ne sont pas de cet avis.

Daniel Vaillant est en colère. Et il y a de quoi. Car l'enfouissement du CDG Express au niveau de la porte de La Chapelle est remis en cause. Une décision qui, si elle était maintenue, aurait de lourdes répercussions sur le grand projet Paris Nord-Est, et en particulier sur les aménagements prévus sur le site Chapelle-Charbon.

La future ligne rapide Charles-de-Gaulle Express doit, à partir de 2023, relier la gare de l'Est à l'aéroport de Roissy, deuxième aéroport d'Europe en termes de fréquentation avec 64 millions de passagers par an. Dans le 18e arrondissement, cette ligne franchira l'avenue de la porte de la Chapelle et le boulevard Ney. La Ville de Paris avait demandé qu'elle soit construite en sous-sol pour éviter de déchirer un peu plus un tissu urbain déjà traversé, dans ce quartier, par deux grands faisceaux ferroviaires, l'un conduisant à la gare du Nord, l'autre à la gare de l'Est.

Un chantier titanesque

Or ce secteur est en plein chambardement urbanistique avec le grand projet Paris Nord-Est récemment rebaptisé Paris Nord Europe. « Il s'agit d'un chantier titanesque et de longue haleine qui va déterminer l'avenir du secteur [nord de La Chapelle] et des habitants qui le peuplent pour des décennies. » Ce 3 février, Daniel Vaillant, député du 18e,



tient le micro à l'Assemblée nationale pour une question à Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Initialement située entre le parc de La Villette et la porte de La Chapelle, la zone d'aménagement de 200 ha a été élargie pour compter 600 ha qui

courent jusqu'aux gares du Nord et de l'Est. « Notre objectif a été de raccrocher ce quartier à la ville notamment grâce à l'arrivée du tramway, a indiqué Daniel Vaillant à l'Assemblée. Cela a aussi conduit au développement de l'un des plus importants grands projet de renouvellement urbain, dit Paris Nord Europe dont la vocation est précisément la requalification des espaces publics et des grandes infrastructures, l'essor économique et la cohésion sociale. Tout cela s'inscrit dans la perspective du grand Paris. » (Le projet prévoit notamment une couverture du périphérique pour éviter justement cette séparation des espaces urbains dans cette zone).

Bras de fer

Et la réponse faite à Daniel Vaillant par le secrétaire d'État semble indiquer que l'affaire est pliée. L'enfouissement des voies coûterait trop cher. Il poserait également d'importantes contraintes techniques. « Les considérations de maîtrise des coûts et des délais, a justifié Alain Vidalies, ont conduit à prévoir, dans le projet déclaré d'utilité publique en 2008, l'amélioration des ponts ferroviaires existants déjà circulés par des trains

de fret, plutôt que la construction d'un nouveau franchissement souterrain du boulevard Ney et de l'avenue de la porte de la Chapelle. »

Depuis cet automne, on assiste à un bras de fer entre le gouvernement et la Ville de Paris. Bataille de vœux cet automne, d'abord au conseil d'arrondissement en octobre 2014, puis au Conseil de Paris. « Dès le début du projet, la question de l'enfouissement de la ligne CDG Express sous le secteur de La Chapelle s'est légitimement posée, rappelle Daniel Vaillant au palais Bourbon. En tant que maire du 18e arrondissement à l'époque, j'ai toujours demandé l'enfouissement tout comme Bertrand Delanoë lorsqu'il était maire de Paris. Nos successeurs respectifs, Éric Lejoindre et Anne Hidalgo, sont sur la même longueur d'onde. »

Du côté de l'Association pour le suivi de l'aménagement Paris Nord - Est (ASAPNE), on ne cache guère non plus son inquiétude : « Chacun sait que le CDG Express, dans son tracé entre [la station] Rosa Parks et la porte de la Chapelle, risque de porter un coup fatal aux aménagements existants ».

Solutions alternatives ?

La fameuse loi Macron pour la croissance et l'activité permet désormais au gouvernement de légiférer par ordonnance, après avis de la commission européenne, pour mettre en œuvre les nouvelles modalités de réalisation de CDG Express. Du lourd donc... qui ne prévoit pas d'enfouissement. Le gouvernement sera-t-il sensible à l'avertissement lancé par Daniel Vaillant ? « Des solutions alternatives doivent être envisagées pour rendre le projet acceptable, parce qu'en l'état il ne l'est pas, a-t-il conclu à l'Assemblée. Je pense que l'État doit se prémunir avec Aéroports de Paris et SNCF Réseaux contre des blocages qui ne manqueraient pas d'intervenir si on restait sur cette espèce de voie aérienne qui passerait devant [le campus] Condorcet, Paris I Sorbonne et devant des habitations... À un moment où l'environnement est un élément important. » La porte de la Chapelle se transformera-t-elle une nouvelle zone à défendre ?

Nadia Djabali

Une ligne ruineuse à l'utilité contestable

L'idée de construire la ligne projet CDG Express date de 1998. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2008 et a été attribué au groupe Vinci pour une entrée en service en 2014. Fin 2011, Vinci jette l'éponge : trop complexe, trop coûteux.

L'idée est relancée en 2014, la conception, la construction, le financement et la maintenance sont confiés à SNCF Réseaux et Aéroports de Paris. L'exploitation de la ligne devrait faire l'objet d'un appel d'offres. La construction doit débuter en 2019 et un coordonnateur interministériel a été nommé avec l'objectif d'une mise en service en 2023 au plus tard.

C'est au niveau du budget que le bât blesse : 1,8 milliard d'euros pour un tracé de 32 km qui ne comprend que

8 km de voies nouvelles ! Le prix du billet devrait se situer autour de 25 € pour vingt minutes de trajet.

Un progrès par rapport à l'existant ? Aujourd'hui l'aéroport est desservi, entre autres, par le RER B avec deux stations dans l'aéroport, à Roissy 1 et Roissy 2. Les trains sont au nombre de huit par heure, dont quatre directs qui assurent le trajet depuis la gare de Nord : 29 minutes pour 9,25 €. Même pas dix minutes de plus que la future ligne « express », et pour à peine plus du tiers du prix. En outre, le RER B permet de gagner Roissy sans changement depuis le sud de Paris. Certes les rames et la ligne gagneraient à être renouvelées. Mais cela coûterait moins cher qu'une ligne supplémentaire.

N. D.