

Quelques éléments pour un projet CDG Express RESTRUCTURÉ (TRAJET, GOUVERNANCE, MONTAGE)

1-INDENIABLE NECESSITE D'UNE LIAISON HAUT-DE-GAMME VERS L'AEROPORT CDG

D'abord sur son utilité : pour l'attractivité de Paris et de l'Ile-de-France comme ville touristique de réputation internationale, et comme grande ville des affaires en Europe, l'offre de transports publics fournie par le RER B en direction de l'aéroport CDG n'est évidemment pas au niveau.

Les passagers de l'aérien, en tout cas les touristes internationaux et hommes d'affaires, dans les cas où la solution taxi n'est pas plus avantageuse, sont d'autant plus en droit de bénéficier d'un service sûr, sécurisé, fiable, propre, et confortable, qu'ils peuvent y mettre un prix sensiblement plus élevé que les passagers du quotidien. Il y va évidemment de l'intérêt collectif des français, des parisiens, des franciliens.

Le RER B ne correspond malheureusement pas à ces caractéristiques, ce qui est un problème en soi qui se traitera sur le temps long, sous maîtrise d'ouvrage du STIF. Le report d'une partie des passagers de l'aérien vers un autre service permettra justement d'améliorer le confort vécu, par désencombrement, et le cadencement renforcé des trains. La desserte fine du territoire assurée par le RER B fournit une solution de TC bon marché à une partie des employés de CDG ; pour ceux-là le projet CDG Express sera aussi, quoiqu'indirectement, bénéfique (même si sa tarification ne pourra en faire un transport du quotidien).

Il y a donc incontestablement besoin de séparer le transport du quotidien, à fort cadencement, mais aussi forte densité, qu'est le RER B, de la solution fournie aux passagers de l'aérien

Les conditions actuelles de l'arrivée sur Paris, de l'aéroport aux transports vers le centre, participent d'une mauvaise image de la ville et de la France à l'international qu'il faut corriger sans laisser filer une décennie supplémentaire.

2-MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX ET SANS CONSIDERATION POUR L'EQUILIBRE ECONOMIQUE

Le projet doit cependant viser une certaine rationalité économique. Les montages à forte composante d'investissement privé – Contrat de Partenariat ou concession – avaient pour mérite de faire ressortir le risque économique lié à l'opération. L'échec de la procédure d'attribution témoigne de l'incertitude pesant sur le projet aux conditions actuelles quant à son équilibre économique.

La concurrence d'autres modes – RER B et, à terme, Métro Grand Paris pour les passagers, essentiellement franciliens, qui ne voudront pas s'acquitter d'un titre de transport (40 à 50€ A/R) quand ils peuvent faire le trajet avec leur pass navigo (70€) et/ou jouiront ainsi d'une desserte plus adaptée – taxis/VTC, bus/cars, dont la forte croissance de l'offre et la baisse des prix, ces dernières années, permise par de nouveaux opérateurs et de nouvelles technologies, fait peser une grande incertitude sur la fréquentation espérée et l'acceptabilité du tarif (d'autant que les passagers, d'affaires ou touristes, moins regardants sur la dépense, n'hésitent pas à emprunter le taxi).

Ces considérations imposent non pas d'envisager une solution low cost (ce qu'est le RER B actuel), mais optimisée. En particulier, la qualité de service, le confort, à bord des trains mais aussi en gare – points souvent négligés dans le transport ferroviaire, par ailleurs très performant, en France – semblent essentiels.

3- CECI MILITE POUR UNE REVISION DES FONDAMENTAUX TECHNIQUES DU PROJET (MEME S'ILS SONT HORS CHAMP DU DEBAT PUBLIC) AU PERIMETRE ACTUEL

Une partie très importante des montants d'investissement serait dédiée à l'infrastructure ferroviaire elle-même : tunnels des voies de gare de l'Est à gare du Nord, barreau Mitry-CDG. En situation de grande incertitude sur le business model coté recettes (tarification et fréquentation) il semble particulièrement risqué d'engager des travaux d'infrastructures aussi lourds sans considérer plus sérieusement d'autres solutions techniques.

D'autant que le choix de la gare de l'Est n'est pas sans problèmes ou zones d'ombre :

- desserte en TC bonne mais pas la meilleure de toutes (pas de RER...)
- problèmes d'exploitation (goulet d'étranglement à l'entrée de la gare)
- coût d'opportunité (voies et espaces entre gare Rosa Parks et La Chapelle seront condamnés pour toute autre utilisation - transport petite ceinture et/ou banlieue-banlieue, projets de logistique urbaine)
- le projet ne précise pas l'arrangement retenu en Gare de l'Est (et n'inclut donc pas son coût)

Le barreau de Mitry aura lui-même un coût (entre autres problèmes) qu'il est peut-être possible d'éviter

4- RESTRUCTURER LA « ZONE INTERNATIONALE » DE LA GARE DU NORD (COTE OUEST/RUE DE MAUBEUGE) POUR FOURNIR UNE SOLUTION PLUS MODESTE EN INVESTISSEMENTS DE DÉPART MAIS PLUS ADAPTEE

Il existe, virtuellement, une ligne directe de surface à grande vitesse de la Gare du Nord à CDG2. Elle emprunte les voies dédiées grandes lignes / LGV de Paris nord jusque Garges les Gonesse, puis le début de la LGV Nord, puis un jeu d'aiguillages et de passages souterrains permet de rabattre vers la ligne d'interconnexion, peu utilisée.

Cette voie est équipée pour supporter un trafic important de matériels à grande performance. Il ne devrait pas être insurmontable d'y faire passer 3-4 convois de plus chaque heure.

L'idée serait donc qu'un matériel dédié aux passagers des aéroports (confortable, équipé...), à forte capacité d'accélération, utilise cette voie empruntée par les Eurostar, Thalys, TGV Nord, avant de bifurquer vers CGD2 qui pourrait être atteint en moins de 20mn.

La gare du nord pose, évidemment, des problèmes d'exploitation. Il semble néanmoins que les voies 1 et 2 (le long de la rue de Maubeuge) et leurs abords pourraient être "retravaillées" pour accueillir des navettes compactes. Ceci supposerait des travaux sur les voies mais aussi de restructuration de l'immobilier côté rue de Maubeuge.

Par ailleurs, la zone Eurostar / rue de Maubeuge est sous-dimensionnée et va nécessiter des travaux importants dans les années à venir. La communalité de certains besoins entre le trafic Eurostar et celui de la desserte rapide de l'aéroport (salons confortables, zones de douane ou de contrôle des passagers, arrivée/départ en taxi pour une proportion importante de voyageurs) devrait inciter à envisager une infrastructure autant que possible, mutualisée.

Ainsi cette aile de la gare du Nord – une gare par ailleurs mieux desservie que la Gare de l'Est (autant de lignes de métro mais surtout présence de RER dont l'un desservira dans

quelques années La Défense) – et ses abords immédiats pourraient être optimisés pour en faire la porte d'entrée internationale de Paris (CDG Express en sus d'Eurostar et Thalys)

Ainsi restructuré le projet ferait l'économie de deux postes d'investissement importants menaçant clairement son équilibre économique (« baïonnette » allant en tunnel de gare de l'Est à Gare du nord, barreau de Mitry).

Des travaux importants seraient nécessaire rue de Maubeuge, mais cette opération immobilière est de toute façon nécessaire pour répondre à l'engorgement du terminal Eurostar (tant pour l'enregistrement que pour les taxis). Ils requerraient la pleine coopération de la Ville de Paris et de SNCF.

Actuellement ce foncier est occupé par des immeubles de bureaux et locaux techniques de faible qualité architecturale et qu'il devrait être possible de relocaliser.

Les opérations de démolition-reconstruction côté rue de Maubeuge exigeraient vraisemblablement des investissements de l'ordre de 100-300M€ : bien moindres que le coût d'un tunnel entre les faisceaux de voies Nord et Est.

Un terminus dans une gare du Nord améliorée (notamment au niveau des flux de taxis) assurerait vraisemblablement une fréquentation plus importante.



5- QUEL MONTAGE ADAPTÉ POUR CE PROJET RESTRUCTURÉ ?

Le montage ici proposé prend tout son sens dans un projet restructuré techniquement, mais conserve une petite pertinence à périmètre inchangé. Il milite pour un modèle économique du projet financé par ses principaux bénéficiaires :

- les utilisateurs directs, bénéficiaires du gain de temps, confort, sûreté et fiabilité du trajet : les passagers de l'aérien effectivement utilisateurs du service, via la tarification directe (i.e. plutôt que par des taxes pesant sur tous les passagers de l'aéroport, ce qui risque de produire des dégâts considérables sur l'image d'ADP).

- La Ville de Paris : d'une part parce que ses habitants et activités économiques seront les premiers utilisateurs directs et bénéficiaires indirects (par l'amélioration de l'image et donc de la fréquentation touristique) d'une liaison améliorée – bien plus que les franciliens des autres départements voire les habitants hors Ile-de-France qui seraient amenés à contribuer via un financement étatique... D'autre part car elle détient nombre des clefs de la réussite technique du projet notamment au niveau des règles d'urbanisme et de fluidité des circulation des taxis. Accessoirement, on peut souligner que les grands projets ferroviaires des dernières années (LGV SEA, BPL...) ont reçu des financements de l'Etat et des collectivités traversées, mais jamais de Paris, dont les habitants, proportionnellement plus consommateurs de voyages en TGV, sont d'objectifs bénéficiaires des lignes nouvelles fortement subventionnées..
- La SNCF devrait être associée au projet, tant par son implication dans l'exploitation ferroviaire que ses intérêts dans la restructuration de la gare.

Certainement plus exigeant techniquement et au niveau de la coordination des acteurs impliqués, qu'un projet partant d'une gare de l'Est au motif principal (quoique non avoué) qu'elle est sous-utilisée, une solution CDG Express au départ de la Gare du Nord, permettrait de faire trois pierres d'un coup

- un CDG-E à moindre coût, puisqu'utilisant le réseau existant
- une amélioration de la zone internationale de la Gare du nord (Eurostar, CDG E, Thalys) dans laquelle de forts investissements sont de toute façon indispensables, considérant l'engorgement actuel et les nouvelles consignes de sécurité
- une opération urbaine dans un quartier de Paris délaissé (entre le Boulevard Barbès et la Rue de Dunkerque)

6- CONCLUSION LA SOLUTION TECHNIQUE ACTUELLEMENT RETENUE SEMBLE LA PLUS LOGIQUE : ELLE EST SURTOUT LA PLUS FACILE, CAR MONODIMENSIONNELLE

Elle consiste à construire des infrastructures lourdes supplémentaires, dont le coût sera de l'ordre du milliard d'Euros minimum, pour desservir la gare de l'Est au motif principal qu'elle est la plus facile à réaménager, plutôt que de chercher à optimiser des infrastructures existantes (voie LGV direct de GdN à CDG), tandis que des travaux rue de Maubeuge seront, quoiqu'il arrive indispensables dans les années à venir. Elle isole donc la réponse technique au besoin le plus évident (transport ferroviaire rapide dédié) de nombreuses autres considérations (utilisations alternatives des emprises ferroviaires de la Chapelle, amélioration du secteur ouest de la Gare du nord, variété et qualité des correspondances)

Il est encore temps de laisser de côté des solutions techniques envisagées initialement mais qui rendent le projet intenable économiquement – même si l'abandon des formes concessives ou PPP permet de mettre à l'abri des regards cette question dérangeante. Il n'y a aucune honte à redimensionner un projet nécessaire mais peut-être trop ambitieux en termes d'investissements de départ, mais paradoxalement pas à la hauteur de tous les enjeux.