

CDG EXPRESS ÉTOILE DU NORD PARISIEN

Le 20 mars 2017, en inaugurant le nouveau siège social du groupe ADP, le président de la république a évoqué ce projet d'infrastructure destiné à faciliter l'accès à la plate-forme aéroportuaire depuis Paris tant pour les passagers des compagnies aériennes que pour les salariés des entreprises implantées sur le site.

La réalité est sensiblement différente puisque les navettes ne desserviront pas la gare Roissy CDG 1 – Roissy-pôle qui est au cœur du bassin d'emploi de la plate-forme avec notamment les sièges sociaux d'ADP et d'Air France, la gare routière et offre une correspondance quasiment de quai à quai avec la station du CDGVAL, bien différente de celle de Roissy CDG 2-TGV, complexe et lointaine puisque le terminus des navettes sera situé à l'extrémité sud de celui du RER B.

Le président a également rappelé les dernières étapes du marathon institutionnel de ce projet avec la tenue de l'enquête publique préalable à la modification de la DUP du 19 décembre 2008 et l'adoption de l'article 117 de la loi n° 2016-1918 de finances rectificative pour 2016 du 29 décembre 2016.

Cet article suscite la colère des compagnies aériennes regroupées au sein du SCARA car il prévoit, qu'à partir du 1^{er} avril 2024 – date estimée de la mise en service des navettes – chaque passager aérien à l'arrivée et au départ de Roissy CDG sera taxé à hauteur d'1,40 € qu'il aille ou non à Paris, qu'il en vienne ou non.

Cette manne est destinée à équilibrer les comptes de SNCF Réseau, propriétaire de la ligne car l'État reconnaît d'ores et déjà suivant des études complémentaires réalisées après l'enquête publique de juin/juillet 2016 que la fréquentation des navettes et donc les recettes de billetterie seront insuffisantes pour rembourser les 2 Mds € d'investissement.

Cette taxation reste cependant soumise à l'agrément de la commission européenne puisqu'elle constitue une subvention destinée à biberonner durablement ce train considéré comme le train des riches et un veto de sa part redonnerait de l'oxygène au projet.

Quant à l'exploitant des navettes – qui sera désigné en 2019 – il devra se débrouiller avec les 24 € de chaque billet pour les faire rouler même à vide et assurer leur survie.

La perspective de voir rouler côte à côte sur les voies de la ligne de La Plaine à Hirson des navettes à moitié vides et les trains du RER B n'est pas un fantasme car l'offre actuelle est importante.

L'aéroport Roissy CDG est desservi quotidiennement de 5 h à minuit par 150 trains dans chaque sens entre la gare du nord et Roissy dont 40 directs en semaine de 10 h à 16 h (un sur deux les samedis, dimanches et jours fériés) soit un train toutes les 8 minutes environ et comme 10 % du personnel des entreprises implantées sur le site aéroportuaire résident à Paris, ils devraient préférer le RER B aux navettes pour leurs déplacements domicile/travail .

Malgré cette offre, on constate que les trains directs gare du nord/Roissy CDG ne sont pas saturés, qu'ils n'attirent pas comme ils le devraient la clientèle des passagers aériens bien que les MI 79, qui assurent majoritairement le trajet, aient été rénovés.

Cette situation pourrait bien expliquer la volonté des promoteurs de CDG Express de maintenir coûte que coûte ce projet persuadés qu'en donnant plus de visibilité à cette liaison ferrée, en la séparant des trains du quotidien , en lui assurant un site dédié et un matériel roulant spécifique, elle séduira davantage que le RER B et la gare du nord souterraine.

Sachant qu'en général les passagers aériens choisissent le taxi ou les VTC pour atteindre leur destination finale au lieu des transports en commun , il devient indifférent que le terminus parisien des navettes CDG Express soit impérativement fixé dans la gare de l'est, il suffit qu'il se situe dans Paris *intra-muros* dans un lieu facile d'accès , attractif et proche de la ligne.

Un tel lieu existe à une encablure du trajet des navettes, c'est la friche ferroviaire qui sépare l'ensemble immobilier Macdonald du triangle de l'Evangile et de son projet îlot fertile, à deux pas de la gare Rosa Parks et du RER E dont l'extension mettra ce terminus en connexion avec La Défense-Grande Arche.

Cette friche accueillera dans quelques années le terminus du T8 prolongé depuis la porte de Paris à Saint-Denis, et offre d'autres atouts comme la possibilité de créer deux tramways sur l'ancienne ligne de Petite Ceinture, de part et d'autre du parvis nord de la gare Rosa Parks.

L'un vers Pont Cardinet (connexion M 14, réseau Saint-Lazare et RER C rue Fragonard) et un second vers les Buttes-Chaumont (correspondance M7 à Pont de Flandre et M5 avenue Jean Jaurès) facilitant l'accès à trois grands parcs aux habitants du nord-est parisien (parcs MLK, Buttes-Chaumont et La Villette), effaçant la balafre ferroviaire au travers du parc MLK et accélérant la création du futur parc Chapelle-charbon.

Une troisième ligne de transport, fluviale celle-ci, pourrait voir le jour avec une escale implantée quai de la Marne sur une desserte reliant la ZAC Ecocité-canal de l'Ourcq à Bobigny au bassin de La Villette. Cette escale se situerait quai de la Marne , sous le tramway des Buttes-Chaumont où une station-pont serait aménagée à l'image de celle construite pour le T1 à Bondy.

Depuis l'extrémité sud du quai de cette station, une passerelle en encorbellement appuyée sur le talus ferroviaire donnerait accès à la Ferme du Rail , projet lauréat de Réinventer Paris.

Pour compléter le pôle d'échanges Rosa Parks , une gare routière internationale pourrait voir le jour au niveau 0 de l'entrepôt Ney , gare couplée avec un parc de stationnement public en remplacement du parc de la porte de La Chapelle fermé depuis 2013 .

La création de deux voies dédiées aux navettes entre le pont rail de l'avenue de la porte de La Chapelle et celui de Soissons à Saint-Denis ,sur les friches ferroviaires existantes , permettrait de relancer l'aménagement du secteur Ouest-Wilson porté par la communauté d'agglomération Plaine Commune .

D'autres travaux pourraient être mis en œuvre comme la modification du plan des voies à l'est de la gare d'Aulnay-sous-Bois pour fluidifier les connexions entre les voies directes et celles du RER B en direction de Roissy CDG (cf sur ce point l'avis n° 467 Yves Boutry et AUT exprimé lors de l'enquête publique) et la signalisation NExTEO sur la ligne de La Plaine à Hirson qui permet de réduire l'espacement des trains et d'accroître leur fréquence.

Alors que le STIF ambitionne de faire circuler dans le tunnel Châtelet/gare du nord 40 trains par heure et par sens, soit un train toutes les 90 secondes , décider de construire 8 km de ligne nouvelle et d'importants ouvrages d'art entre Mitry-Mory et Roissy CDG pour n'y faire circuler que 4 trains par heure et par sens apparaît dépourvu de rationalité économique.

L'implantation du terminus des navettes CDG Express renforcerait l'attractivité de l'opération d'aménagement Paris Nord-Est et serait susceptible de mobiliser la participation des entreprises déjà présentes (ICADE, Veolia, BNP-Paribas , La Foncière Europe Logistique, etc.) et d'y associer les startups du CARGO.

Les avantages par rapport au projet actuel sont importants :

- réduction du coût des travaux - estimée à 800 M € pour une réduction de 2 km sur les 32 du tracé - et mise en service des navettes en 2022 avec celle du RER E à La Défense
- pas d'indemnités d'expropriation à verser aux entreprises de la zone industrielle CAP 18 ni aux exploitants agricoles seine-et-marnais
- préservation des 2000 emplois de la zone industrielle CAP 18
- valorisation de l'entrepôt Ney (gare routière internationale) et accélération de la mutation de la porte de La Chapelle
- restructuration des 30 ha de friches ferroviaires du secteur Ouest Wilson et des cathédrales du rail à Saint-Denis
- couverture de la tranchée du tramway Rosa Parks/Pont Cardinet entre les portes des Poissonniers et de Clignancourt et création d'un front bâti en rive sud du bd Ney entre le bd et la rue Belliard
- extension du parc MLK par suppression de la balafre ferroviaire avec halte de la navette au niveau du Belvédère (à noter que la double voie qui fragmente le parc est réduite à une seule par l'existence d'un appui sous la dalle des Batignolles)
- à Rosa Parks , création d'une salle d'échanges au-dessus du terminus souterrain des navettes, sur le plancher haut de cette salle implantation du terminus du T8 prolongé et d'une station de taxis , galerie couverte sur le raccordement Chapelle/Evangile et liaison piétonne avec les jardins suspendus de l'îlot fertile
- accélération de l'extension du T8 favorisant la mutation du site Gare des Mines étouffé par le projet pharaonique de couverture du bd périphérique. Desserte des futurs ateliers de la société CHANEL et densification du parc d'activités des portes de Paris , propriété d'ICADE, filiale de la CDC

- possibilité de créer une antenne du T8 pour la desserte du secteur Ouest Wilson depuis la gare des Mines via le pont-rail Hainguerlot de franchissement de l'A1
- sur le tracé du tramway des Buttes-Chaumont aménagement de son terminus nord au cœur du parc d'activités Pont de Flandre et valorisation des emprises foncières bordant la plate-forme au niveau des rue Curial et de Cambrai
- aménagement d'une escale fluviale quai de la Marne avec possibilité de création d'un port de plaisance par redimensionnement de la partie sud de la darse du fond de Rouvray , quai de la Garonne, propriété de l'EPPGHV
- renforcement de l'accessibilité à La Ferme du Rail (la desserte actuelle se borne à un étroit passage voûté) grâce à la passerelle de liaison avec la station Canal de l'Ourcq/parc de La Villette.
- restructuration de la friche entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Petit avec la station du tramway des parcs et création d'un accès rue André Danjon
- remodelage de la tranchée du parc des Buttes-Chaumont avec le terminus Buttes-Chaumont/mairie du 19ème du tramway et création d'un accès à la station au niveau de l'allée Darius Milhaud, place Jacques Féron, en connexion avec les bus 48, 60 et 75 dans un futur pôle d'échanges à aménager.

Ce nouveau projet devrait permettre au futur gouvernement de le faire bénéficier du plan de relance économique JUNCKER élaboré par la commission européenne qui implique d'associer investissements publics et privés ce qui n'est pas le cas pour le CDG Express puisque le gouvernement se bat les flancs pour compléter le tour de table des bailleurs de fonds et a dû se rabattre sur la seule CDC pour investir à fonds perdus dans ce cul-de-sac ferroviaire.

Au lieu de quémander auprès de cette même commission européenne l'autorisation de subventionner un projet bancal qui finira en fiasco , ne serait-il pas plus honorable pour la France de présenter un projet plus séduisant que ce tonneau des Danaïdes ?

Il s'agit aujourd'hui de remettre en marche le projet CDG Express, de dépasser les postures idéologiques, de bousculer les rigidités institutionnelles et administratives, et d'échapper aux intimidations de la technostructure dans la perspective de PARIS JO 2024 et d' EXPOFRANCE 2025.

Jacques GAUTHIER
28 avril 2017