

Et pourquoi pas un CDG Express "version light" pour desservir l'aéroport de Roissy ?

Enlisé, le projet de desserte dédiée de Roissy-Charles de Gaulle en transport en commun pourrait trouver une voie de secours en laissant le RER B partager ses rails avec des trains directs vers l'aéroport au départ de la gare du Nord. Un "saute-mouton" à Aulnay-sous-Bois permettrait de ne pas gêner le trafic vers Mitry. Une solution avancée par l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France, estimée "cinq fois moins cher" et réalisable avant 2020. Utopique ?



Proposition de tracé de la desserte de Roissy-CDG avancée par l'Association des usagers d'Ile-de-France. Les trains au départ de Gare du Nord utiliseraient la voie du RER B jusqu'à Aulnay-sous-Bois puis "sauteraient" au dessus de la ligne B pour irriguer - Cliquez pour agrandir la photo

SUR LE MÊME THÈME

- Comment nous transporterons-nous en 2025 ? - 26/08/2013
- L'avion pour financer le train CDG Express - 25/08/2013
- Paris va-t-il enfin avoir son métro express vers Roissy ? - 21/12/2011

La solution pour décoincer l'imbroglie technico-financier du CDG Express, ce projet de desserte dédiée et directe en quinze minutes entre Paris et son aéroport international, serait un simple jeu de saute-mouton, défend l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT).

Son vice-président, Yves Boutry, présentait le 16 décembre devant la presse une contre-proposition a priori pragmatique "et cinq à six fois moins cher" que CDG Express estimé par les experts à près de deux milliards d'euros.

Plutôt que de faire circuler des trains entre Paris Gare de l'Est et Roissy-CDG sur une voie dédiée, l'idée consiste à insérer des trains directs sur la ligne B du RER au départ de la Gare du Nord, et grâce à un "saute-mouton" à Aulnay sous-Bois, ils passeraient au-dessus de la voie du RER B (en pointillé vert sur la carte ci-contre agrandissable) pour ne pas gêner la circulation vers Mitry (en bleu sur la carte).

La liaison décrirait une boucle depuis Aulnay-sous-Bois pour desservir CDG1 et 2, puis reviendrait s'insérer dans la circulation entre Aulnay et gare du Nord.

Avantage selon l'association d'usagers, cette branche du RER B (entre gare du Nord et Aulnay)

est moins chargée avec des trains toutes les six minutes : on pourrait donc y intercaler des rames directes vers Roissy-CDG, toutes les 20 ou 30 minutes.

Au lieu de faire partir les trains directs vers l'aéroport depuis la gare de l'Est "pas formidablement reliée aux réseaux de transports parisiens, notamment aux RER", juge l'AUT, ils partiraient tous de la gare du Nord. Ce qui contredirait la Déclaration d'utilité publique du projet CDG Express. Lequel est au point mort.

"500 millions au lieu d'1,8 milliard d'euros"

Pour rappel, en heures creuses, il existe déjà des trains directs tous les quarts d'heure, entre gare du Nord et Roissy-CDG (28 AR quotidiens). La solution avancée par l'association d'usagers monte ces dessertes directes à 38 AR quotidiens, à raison d'un direct toutes les 30 minutes, mais toute la journée.

Problème, avec une desserte cadencée toute la journée vers et depuis Roissy, les 26 voies de la gare du Nord (+ 4 voies en souterrain) n'arriveraient pas à traiter ce surplus de circulation sans automatiser la signalisation. Aujourd'hui, il part déjà 1,5 train par heure sur chaque voie, ça ne chôme pas.

Mais rien d'insurmontable selon Yves Boutry qui a fait un petit tour d'Europe : "Si on compare avec d'autres gares européennes similaires, notre projet tient la route : il part 2,5 trains par heure sur chacune des 16 voies de la gare de Zurich, et à Lille, il part 1,69 train pour 16 voies", compare le porte-parole de l'association d'usagers. Il a poussé son voyage d'observation jusqu'en Corée où l'ARex, une desserte de type RER, fait circuler cinq à sept trains omnibus par

heure vers l'aéroport de Séoul.

Les travaux d'automatisation de la signalisation des voies de la gare du Nord sont estimés par l'AUT à "environ 300 millions d'euros". Ajouté au 300 millions d'euros du saute-mouton d'Aulnay, "cela fait moins cher que 1,8 milliard pour CDG Express en quinze minutes".

"Finalement, est-il bien nécessaire de mettre quinze minutes pour gagner l'aéroport (et Paris) tous les quarts d'heure, alors qu'on attend deux à trois heures son avion ?", s'interroge Yves Boutry. Pas faux... Mais quand on descend de l'avion, on est bien content de ne pas attendre une demie-heure son RER. Quinze minutes qui coûtent cher, mais surtout, l'actuel CDG Express est sur une voie de garage ([lire l'encadré ci-dessous](#)).

"Notre proposition ressemble au [projet qui avait été exploré par la RATP](#) en 2011 avec le prolongement de la ligne 14 vers Roissy", conclut l'association des usagers. Le Grand Paris Express avec son tronçon destiné à desservir Roissy a eu sa peau. Ce qui repousse la desserte directe de Roissy au-delà de 2020.

Nathalie Arensonas [Suivre @N_Arensonas](#)

CDG Express, une saga sans fin

Après dix ans d'atermoimements, CDG Express qui depuis que Vinci a jeté l'éponge pour sa réalisation, ne repose plus sur le principe d'une concession mais est placé sous la maîtrise de la SNCF, de la RATP et de RFF, est aujourd'hui malmené par le Grand Paris Express. Tout en restant chahuté sur son coût (près de 2 milliards d'euros).

CDG Express recherche donc toujours ses financements et est placé sous l'égide des Aéroports de Paris qui avance l'hypothèse d'une taxe sur les billets d'avion. Elle rapporterait 400 millions d'euros, mais ne serait mise en place qu'après la mise en service de la liaison, pour rembourser les emprunts nécessaires.

Le service serait facturé 24 euros afin que les recettes couvrent les charges d'exploitation. Aux origines du projet, le coût estimé du billet était de 15 euros.

Si RER B Nord+ améliore les conditions d'accès à Roissy pour les employés de l'aéroport et de la zone logistique qui l'entoure, l'accès des voyageurs au principal aéroport parisien reste une grande faiblesse du système de transports parisiens.

N.A.