



CRTE
Ile de France

FGTE
Transport
Environnement



SCARA

Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes

Paris, le 29 novembre 2016

Note à l'attention de
Monsieur le Président de l'
L'ARAFER



CDG EXPRESS

Monsieur le Président,

Nous nous permettons, en tant qu'organisations patronales et syndicales représentatives au plan national, de vous faire parvenir nos observations sur le dossier « CDG Express » consistant à relier l'aéroport de Paris Charles de Gaulle à Paris.

Le SCARA est une organisation représentant les compagnies aériennes françaises hors groupe Air France.

Le Comité Régional Transport Environnement (CRTE) d'Ile-de-France CFDT, est la structure regroupant les syndicats CFDT du transport et de l'environnement de notre région.

Au préalable, nous souhaiterions préciser que nous soutenons le principe même d'une liaison express entre CDG et Paris, alors que la majeure partie des grandes capitales du monde en sont dotées (Milan, Munich, Vienne, Stockholm, Londres, Shanghai, Hong Kong, Dubaï). Il en va de la compétitivité et de l'attractivité de la destination France.

Néanmoins, si ce projet est stratégique pour le rayonnement touristique de notre pays, il doit prendre en compte un certain nombre de préalable, dans l'intérêt de l'attractivité de la France, des franciliens et salariés qui empruntent chaque jour les transports en commun.

C'est pourquoi nous vous faisons part de nos observations sur ce dossier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

SCARA
Jean-Pierre Bès
Secrétaire Général
Tél : 0607289264
Mail : jpbès@scara.acro

CRTE IDF CFDT
Jean-François Nequier
Secrétaire Général
Tél : 0643558203
Mail : jf.nequier@gmail.com

I/ CDG Express, un projet qui se doit d'être ambitieux pour l'attractivité de la France

A/ L'objectif et les moyens

- L'objectif doit être de rendre à la ligne RER B sa vocation première : le transport des 900 000 passagers franciliens par jour. Il doit être également de décharger les autoroutes A1 et A3.
- Une desserte ferroviaire aéroportuaire doit respecter un certain nombre de caractéristiques, pour répondre à la demande, sous peine d'échec programmé :
 1. **La fiabilité** : il convient que la desserte soit effectuée avec une régularité et une ponctualité absolues, notamment grâce à un site propre garantissant une bonne fiabilité d'exploitation.
 2. **La qualité de service** et le confort des trains utilisés doivent être excellents : desserte directe, rapide, voitures climatisées, propres, et sièges confortables.
 3. **La fréquence** doit être élevée : par exemple pas moins d'un train toutes les 10 minutes en pointe, et tous les quarts d'heure en creux.

B/ Les prérequis nécessaires à un projet de qualité sont loin d'être respectés

- Le train n'a pas de « site propre » sur toute sa longueur, puisque les voies du Nord (ligne d'Hirson) sont utilisées de Mitry Mory à la Chapelle. La desserte subira les aléas et les répercussions de l'encombrement extrême du trafic de banlieue à certaines heures de la journée alors même que les faisceaux en question doivent être affectés aux besoins des dessertes de banlieue, TER et FRET ; Par ailleurs, le train utilisant cette infrastructure de la SNCF ce qui exclut l'automatisation pourtant essentielle compte tenu des aléas de l'exploitation.
- La liaison nouvelle ferroviaire Porte de la Chapelle / Gare de l'Est n'est pas finalisée : la liaison à l'air libre est contestée par les riverains et par la Ville de Paris elle-même. Pourtant l'enfouissement est très coûteux et met encore plus à mal le bilan économique de la desserte. Les 1,7 Milliards d'Euros budgétés pour le projet CDG Express comprennent-ils cette liaison ?
- La desserte de la gare de l'Est, choisie pour de simples questions de saturation de la Gare du Nord, est un contresens, car la gare de l'Est est mal connectée aux réseaux urbains, et éloignée des centres d'affaires et touristiques de la ville. Un accès rapide à la gare Magenta/ gare du Nord est indispensable afin que les clients du CDG Express puissent accéder au RER E vers la Défense. La seule possibilité est d'utiliser le souterrain qui assure actuellement la jonction des voies 1 à 30 de la gare de l'Est avec sortie sur la rue du Faubourg st Martin (station de métro Château Landon), en le prolongeant vers l'Est. Ce prolongement d'environ 70 mètres est cependant extrêmement coûteux car il nécessite le déplacement d'ouvrages hydrauliques, nonobstant l'interférence de cet ouvrage avec l'hôtel OKKO dont la construction semble avoir été décidée à cet emplacement. Ces coûts sont-ils bien intégrés aux 1, 7 Milliards d'Euros budgétés pour le projet CDG Express ?

II/ Le financement

A/ Un projet à notre sens non financé

- Une prévision d'1,7 Milliards d'euros d'investissement, nécessite inéluctablement un financement direct par les compagnies aériennes au travers des redevances ou taxes spécifiques dont le prélèvement serait autorisé par l'Etat avec, selon ADP, un taux de rentabilité interne et garanti par l'Etat de 8%.
- Au-delà des questions relatives aux investissements, la rentabilité du projet « CDG Express » pose des questions. Selon nos informations, le point-mort de l'opération se situerait aux alentours d'une fréquentation de 8 millions de passagers acquittant un tarif de 24 € par passage.
- Sur la base d'une prévision de trafic de 80 millions de passagers à CDG en 2023 comme l'attestent les prévisions figurant dans les dossiers préparatoires du CRE d'ADP, on peut estimer à 50 Millions le nombre de passagers « locaux », les 30 millions restant étant des passagers en correspondance. Peut-on dans ces conditions raisonnablement penser que 16% de ces passagers « locaux » utiliseront CDG Express ? Nous en doutons, d'autant que le prix du passage (24 euros) sera élevé et qu'à l'horizon

2023, la ligne 17 du métro du « Grand Paris » sera en principe opérationnelle, et qu'elle desservira CDG de façon peut être moins rapide (5 arrêts sont prévus avant d'atteindre la ligne 14), mais avec une desserte de métro automatique de qualité, bien plus fréquente, connectée directement au quartier d'affaires de La Défense, et surtout bien moins coûteuse.

B/ Un financement par les compagnies aériennes inenvisageable compte tenu de la difficulté de ce secteur

- Nous refusons l'idée même d'une nouvelle taxe dont le montant ne cessera de croître dans le temps pour garantir une rentabilité inatteignable par la simple vente de billets.
- La Commission Consultative Aéroportuaire¹ avait pourtant confirmé cette position en déclarant que si elle est favorable à une desserte de qualité, elle « *considère qu'un tel projet devra, s'il est décidé, avoir un financement propre (...) et que la liaison ne peut d'une manière ou d'une autre être financée par les redevances aéroportuaires* ».
- Il est souvent opposé aux compagnies aériennes que ce sont les passagers qui supportent seuls ces taxes. Il faut pourtant bien comprendre que les compagnies vendent en TTC depuis des années et qu'elles sont sur cette base dans une féroce compétition notamment à cause des comparateurs de prix. Les compagnies ne répercutent de fait pas ces charges aux clients, et les intègrent tout simplement dans leurs prix de base et leurs coûts au détriment de la marge. Ainsi, compte tenu de l'augmentation continue des charges et de la concurrence de plus en plus importante sur les prix, il apparaît inenvisageable dans un secteur déjà sinistré, de créer une nouvelle taxe sur les billets d'avion.
- En l'état, les deux projets « CDG Express » et « Grand Paris » aboutissent à la mise en œuvre d'une triple desserte ferroviaire de CDG (« CDG Express », RER B et métro ligne 17), toutes hautement déficitaires et concurrentes. Le déficit structurel prévisible du « CDG Express » devra alors être supporté par les compagnies aériennes selon deux types de modalités qui ne sont pas envisageables compte tenu de la situation économique du transport aérien français.
- SNCF Réseau déjà endettée à hauteur de 35 Milliards d'euros sera garant auprès des banques de cet investissement, et devra déjà déroger à la règle d'or sur le financement de nouvelle infrastructure de la loi du 04 Aout 2014 sur la réforme du ferroviaire. Ceci est aussi inenvisageable pour nous.

III/ Une solution alternative

- Ces interrogations nous conduisent à suggérer de revisiter totalement le projet « CDG Express » en l'intégrant notamment dans une vision plus large qui prenne en compte le Grand Paris.
- Il s'agit d'étudier l'opportunité d'utiliser les voies de la ligne 17 du métro du Grand Paris, à l'exemple de Heathrow Express qui utilise les voies du Heathrow connect qui est omnibus.
- Cette possibilité devrait être d'autant plus accessible que la ligne 17 est prévue automatisée et que des aires de doublement du train direct pourraient être aménagées si nécessaire (cependant, selon nos informations, les fréquences prévues permettent de pouvoir faire circuler sur la ligne 17, des trains directs, sans aménagement supplémentaire).
- Cette solution aurait l'intérêt d'un cout bien moindre et d'offrir aux clients des correspondances intéressantes en gare de Pleyel vers le RER, les lignes 16,15, 14, 13 et 12 du métro.
- Alternativement, le Scara préconise également que le projet initial « CDG Express », avec une ligne dédiée essentiellement souterraine soit actualisé, pour examiner s'il ne répondrait pas mieux aux besoins de desserte et aux contraintes financières.
- Le CRTE IDF préconise une étude à long terme de ce projet de « CDG Express » avec un barreau vers le triangle de Gonesse plutôt que Mitry et une arrivée en gare du Nord, ayant l'avantage d'utiliser un faisceau différent de celui du RER B et des correspondances à l'arrivée bien plus nombreuses.

¹ Avis du 23 avril 2015, publié au Journal Officiel. Cette Commission se réunit, dans le cadre de l'établissement d'un CRE et reçoit les différentes parties prenantes, avant de donner son avis consultatif sur ledit Contrat.