



VIVRE SANS CDG EXPRESS

ASSOCIATION INTER-COMMUNES CONTRE LE CDG EXPRESS ET POUR L'AMELIORATION DU RER B (Loi 1901)

Bruno DEFAIT

Président de Vivre sans CDG Express

à

Monsieur Dominique BUSSEREAU

Secrétaire d'État auprès du ministre d'État
Ministre de l'Ecologie, du Développement et de
l'Aménagement durables

Chargé des Transports

40 rue du Bac

75700 PARIS

Recommandée avec AR

Objet : projet Charles de Gaulle Express.

Sevran, le 15 novembre 2007

Monsieur le Ministre,

Dans quelques jours, débutera l'enquête relative à la déclaration d'utilité publique sur le projet « CDG Express ». Permettez-nous de porter à votre connaissance quelques éléments relatifs à ce projet.

Notre association, à l'origine du tracé retenu « Virgule » évitant l'inutile et coûteux tunnel du projet initial, milite depuis 6 ans pour l'amélioration du RER B, en proposant les solutions, pour la plupart validées par le programme « RER B+ », qui devrait enfin aboutir en 2012.

Nous sommes, bien entendu, favorables à l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport, conscients de l'impérieuse nécessité d'amélioration de cette liaison, mais il nous semble que le projet CDG Express ne peut répondre à cette problématique, pour trois raisons principales :

- 1. le volume de passagers ne sera jamais suffisant** pour assurer le fonctionnement financier autonome de cette liaison. Pour votre information, la même liaison à Londres, avec Heathrow, aéroport générant un trafic bien plus important que CDG, n'est absolument pas rentable. Concurrencée seulement par un métro, pourtant cher et poussif (trajet d'une heure), la desserte de Londres plafonne à moins de 5 millions de passagers/an. Dès lors, en Île de France, dans des conditions bien moins favorables, les 6 millions de passagers nécessaires à l'équilibre du projet « Charles de Gaulle Express » ne peuvent absolument pas être atteints.
- 2. une arrivée dans le cul de sac de gare de l'Est** nécessitera l'obligation de rejoindre le RER B ou le RER E à Gare du Nord pour accéder au centre de Paris ou l'Ouest Parisien.
- 3. le prix du ticket de 20 €, particulièrement discriminant**, réservera le CDG Express à une catégorie très particulière de voyageurs aériens. Ces voyageurs « de choix » seront-ils d'ailleurs au rendez-vous ? Ceci revient de fait à créer une première et une classe affaire ferroviaire excluant la clientèle de la classe économique et des vols « low cost » qui pourtant assure à l'aéroport son développement.

Projetons-nous un instant à l'horizon de la mise en service du CDG Express (2012 ?) :

Le programme RER B+ serait d'ores et déjà en fonction offrant, aux heures de pointe, un RER B pour CDG toutes les 6 minutes et un temps de parcours de 30 minutes au prix de 8,10 €. (Rappelons que sans la taxe d'aéroport, payée par les seuls usagers des transports en commun, le prix serait de 4,10 €). Sans compter également, une arrivée directe au centre de Paris, voire au-delà.

Que propose en comparaison le CDG Express ? : Une navette toutes les 15 minutes avec 20 minutes de trajet, soit un faible gain de temps de 3 minutes par rapport au RER pour un prix bien plus élevé (20 €) et une arrivée excentrée et sans issue !

Il nous paraît décidément raisonnable de mettre en doute la fiabilité du modèle économique de CDG Express !

Le Grenelle de l'environnement a imposé l'évidence des problèmes dus au réchauffement climatique.

Dans ce cadre nouveau, les services de transport ne devraient pas être en concurrence mais complémentaires. Il serait alors paradoxal que la seule ligne nouvelle de chemin de fer en Île de France soit utilisée par une infime partie de voyageurs. Quant à la capacité de transport du CDG Express sur une journée, elle sera équivalente à une heure de fonctionnement du RER B ! Même si CDG Express était un succès, hypothèse hautement improbable au vu des résultats de ses homologues étrangers, ce projet pour notre région, notre département et notre capitale manquerait singulièrement d'ambition : Un transport en commun ne doit pas limiter son accès à un seul public, fût-il à haut potentiel économique ; une politique des transports à l'impératif d'anticiper l'évolution des besoins.

C'est pourquoi, l'association «Vivre Sans CDG Express » propose de créer sur le trajet prévu pour le « CDG Express», en lieu et place de celui-ci, une nouvelle branche du RER E.

Ce service, accessible sur la base du tarif francilien à tous les voyageurs, desservira, outre l'aéroport, les principales gares, Le Bourget, Aulnay-sous-Bois et Vert Galant. L'avantage indéniable de cette proposition est d'améliorer la desserte de l'aéroport, mais aussi de **diminuer à Châtelet les transferts de voyageurs entre la ligne B et A.** Notre liaison assurera pour l'ensemble des usagers un choix élargi de destinations : Haussmann, et ultérieurement l'ouest de l'Île de France.

Nous sommes et serons toujours disponibles pour vous rencontrer, Monsieur le Ministre ou vos collaborateurs, afin d'exposer à nouveau nos propositions et en justifier l'intérêt et la pertinence.

Espérant avoir su retenir votre attention et votre écoute de façon convaincante, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.



Bruno DEFAIT, Président de VSCDGExpress