



15ème législature

Question N° : 18743	De Mme Clémentine Autain (La France insoumise - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse >Travaux du train CDG Express	Analyse > Travaux du train CDG Express.
Question publiée au JO le : 09/04/2019 Réponse publiée au JO le : 07/05/2019 page : 4367		

Texte de la question

Mme Clémentine Autain alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les craintes et la colère des usagers du RER B suscitées par la réalisation des travaux du Charles-de-Gaulle Express en Seine-Saint-Denis. Le CDG Express, qui doit relier Paris à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle pour un tarif de 24 et 29 euros les 20 minutes de trajet, suscite une forte incompréhension et une exaspération de la part des habitants du nord-est de la Seine-Saint-Denis. Les usagers du RER B, qui attendent depuis des décennies des investissements massifs dans les transports du quotidien tels que le RER B et les lignes 16 et 17 du métro, sont excédés. Les travaux du CDG Express entraînent de nombreux désagréments. Au-delà du bruit et des passages d'engins de chantier à haute fréquence dans certaines villes du département, l'ensemble du fonctionnement des autres transports en commun est également perturbé. En témoigne la journée noire du mardi 2 avril 2019, au cours de laquelle le trafic a été interrompu de 9 heures à 17 heures entre les stations Parc des Expositions et Roissy Charles-de-Gaulle. Les adaptations de trafic prévues sur la ligne du RER B sont invivables pour les habitants. Tout au long de la durée des travaux, il est prévu que le RER B s'arrête plus tôt dans la soirée, que la fréquence des trains soit fortement diminuée. Pire, durant plus d'une centaine de jours par an (soit un tiers de l'année), aucun train ne passera de toute la journée, laissant les 900 000 usagers de la ligne sans aucune alternative ! Fin mars, SNCF Réseau a fait savoir qu'elle était favorable au report de 18 mois des travaux de ce chantier. Aujourd'hui, les acteurs de ce projet ne sont plus en mesure d'assurer un service public de transport décent aux habitants. La réalisation du CDG Express se fait au détriment des habitants du territoire et ne répond qu'aux intérêts du privé et particulièrement de l'aéroport de Roissy prochainement privatisé. Elle lui demande de prendre des mesures d'urgence pour que le chantier du CDG Express soit stoppé, et que des conditions de mobilité décentes soient assurées aux habitants de la Seine-Saint-Denis.

Texte de la réponse

Le RER B transporte 860 000 passagers par jour de semaine. C'est la seconde ligne la plus empruntée après le RER A et l'une des plus fréquentées d'Europe. À ce titre, elle a bénéficié d'investissements conséquents ces dix dernières années au travers du schéma directeur (RER B « Nord + » et « Sud + ») financé par le contrat de plan État-région (CPER) Île-de-France. Le CPER 2007-2013 puis le CPER 2015-2020 d'Île-de-France font de l'amélioration des lignes de RER une priorité à travers la mise en place des schémas directeurs. Celui du RER B a notamment conduit à la modernisation de la partie nord de la ligne, dont le fonctionnement a été revu en profondeur. Il a été complété par la suppression de la relève des conducteurs à la gare du Nord et la mise en place d'une direction de ligne unifiée, au sein d'un centre de commandement unique, ayant pour objectif d'améliorer la coordination entre

les deux exploitants de la ligne, à savoir la RATP et SNCF Mobilités. Enfin, le matériel roulant a été en grande partie rénové. Ces efforts ont permis des progrès en termes de ponctualité. Entre 2009 et 2018, le taux de ponctualité est passé de 78 % à 88 % avec un pic à 90 % en 2015 dans un contexte de progression de la fréquentation à un rythme de 2 % par an. Toutefois, les conditions de déplacements sur cette ligne ne sont effectivement pas satisfaisantes. En dehors des schémas directeurs, d'importants travaux de régénération de l'infrastructure sont également conduits. Ils concernent notamment les voies et caténaires au nord de la ligne. De plus, d'ici 2025, deux évolutions majeures vont intervenir sur le RER B : premièrement, l'arrivée d'un nouveau matériel roulant plus fiable, plus capacitaire et plus confortable et, deuxièmement, un nouveau système d'exploitation innovant (Nexteo) offrant une meilleure régularité pour les trains et une robustesse renforcée face aux aléas d'exploitation. Même si cet horizon paraît lointain, la RATP et Transilien mettent déjà tout en œuvre afin d'aboutir à une livraison du matériel roulant dans les meilleurs délais. Ces différents éléments témoignent de la volonté des pouvoirs publics, au sein desquels l'État prend toute sa part, d'améliorer la situation du RER B. Ils s'inscrivent dans un contexte plus général où des moyens considérables sont engagés pour la modernisation et l'extension des réseaux de transports en Île-de-France, au profit de leurs usagers du quotidien. S'agissant du projet CDG Express, il est indispensable pour améliorer le lien entre le centre de Paris et son principal aéroport. En effet cette liaison, directe, rapide et fréquente, est vitale pour l'économie et l'attractivité de notre pays, et de sa capitale, première destination touristique d'Europe. Les accès par les autoroutes A1 et A3 et le RER B sont saturés et ne pourront suffire à la croissance du trafic de l'aéroport. Face à cet enjeu, le Gouvernement a concrètement confirmé la nécessité du projet CDG Express et son engagement sans délai. Le contrat de concession a ainsi été signé le 11 février 2019 avec SNCF Réseau, ADP, et la Caisse des dépôts et consignations. En termes de financement, le projet CDG Express ne bénéficie d'aucune subvention publique et ne diminue en rien les financements prévus par ailleurs pour améliorer les transports du quotidien. Son abandon ferait même disparaître les ressources affectées à des opérations qui leur bénéficieraient. Le projet CDG Express prévoit plus de 500 M€ d'investissements sur les voies ferroviaires existantes dont 190 M€ au bénéfice du RER B. En effet, le coût de réalisation de l'infrastructure est entièrement financé par le groupement concessionnaire du projet, qui a mobilisé 0,4 Md€ en fonds propres et recourt à un prêt de l'État pour environ 1,6 Md€. Le prêt sera intégralement remboursé sur les recettes des tickets de la liaison CDG Express et sur le produit de la taxe sur le prix des billets d'avion sur les passagers de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. C'est donc le voyageur aérien qui supportera la totalité du coût du projet. Concernant la phase de travaux, des chantiers très importants sont prévus dans les années à venir sur le secteur ferroviaire nord, notamment pour moderniser les transports du quotidien. Au total, 30 % du montant des 1,8 milliard d'euros du coût des travaux concernent le réseau existant. Une inquiétude s'est exprimée sur la capacité à réaliser l'ensemble de ces projets dont le CDG Express n'est qu'une partie. Le préfet de région a ainsi été chargé d'une mission sur le calendrier de ces travaux. Il remettra ses conclusions en avril, et devra préciser dans quelles conditions SNCF Réseau est capable de tenir, pour le CDG Express, le calendrier des Jeux olympiques et paralympiques. Si la qualité de service des transports du quotidien n'est pas suffisamment assurée, il n'est pas exclu de revoir le calendrier du projet.