



15 octobre 2006

CDG express : face à un projet élitiste et voué à l'échec financier, une alternative de transport en commun est possible

L'actuel tracé du futur CDG Express (dit « virgule ») est celui obtenu grâce à l'action des riverains, usagers et élus, et correspond à la proposition faite par notre association Vivre sans CDG Express. Le tunnel prévu initialement a été abandonné et la modernisation, tant attendu, du RER B devient un préalable à la réalisation du CDG Express. **Ce sont là des avancées, fruit de la vigilance et de la mobilisation de tous, ainsi que du débat public.**

Tout récemment, le Ministère des Transports a engagé une consultation pour le choix de l'opérateur privé. En effet, le projet retenu reste une ligne gérée, en dehors du système francilien, par un opérateur privé, dédié à une clientèle très particulière et à un prix prohibitif, excluant la plupart des franciliens et des touristes – à commencer par toutes celles et tous ceux qui travaillent à l'aéroport.

Conçu à partir d'hypothèses de fréquentation et de financement artificiellement gonflées, le CDG Express sera un **inéluctable désastre financier**. Le projet entre en concurrence avec le RER B et privera les habitants et les salariés de tout le Nord-Est francilien de l'usage du seul investissement ferroviaire important réalisé en direction de la zone aéroportuaire depuis sa création.

C'est pourquoi, selon nous, une expertise financière et socio économique indépendante est aujourd'hui indispensable avant toute poursuite du projet CDG Express. Cette expertise devrait :

- établir les risques financiers réels pesant sur la collectivité publique.
- présenter des taux de rentabilité socio-économique issus de prévisions **réalistes** de trafic et de coût, ainsi que de la prise en compte réelle des effets négatifs, en procédant à une analyse de sensibilité complète, sérieuse et impartiale **tenant compte de l'expérience des autres navettes d'aéroport** (Heathrow Express, Arlanda express),
- analyser la proposition que nous présentons ci-dessous.

L'alternative publique : pas d'idéologie, juste un choix d'économie et d'efficacité

Constante et fidèle à son image de marque, fondée sur une analyse critique et constructive, et la pertinence de ses propositions, l'association « Vivre sans CDG Express » propose aujourd'hui un autre choix : Faire évoluer le projet CDG Express d'une offre de transport élitiste vers une véritable offre de transport en commun répondant d'une part au problème de la desserte de l'aéroport et d'autre part aux enjeux de développement de cette partie de la région.

La nouvelle ligne CDG Express deviendrait une branche du RER E, ouverte à tous, complémentaire du futur RER B. Sur son parcours, la création d'arrêts intermédiaires (dans les gares les plus importantes) et des gares nouvelles offrirait enfin à la desserte du Nord-Est francilien une véritable évolution. Nous considérons que cette approche permettrait d'assurer la viabilité économique du projet, renforçant l'offre de transports en commun si nécessaire, au lieu d'accroître la ségrégation sociale et géographique.

La tarification, en restant conforme au prix public et permettant l'usage des cartes en vigueur, garantirait l'universalité de l'accès au transport de qualité favoriserait le transfert modal. En captant de nouveaux usagers utilisant actuellement les transports individuels, le trafic automobile, les embouteillages et la pollution se réduiraient significativement.

Pour rendre cette alternative encore plus intéressante, la suppression sur les billets de trains de la taxe d'aéroport permettrait de rendre dès aujourd'hui le RER très attractif (Mitry-Claye 4,70 € / CDG1 8,10 €). À Madrid, où le ticket entre l'aéroport et le centre-ville coûte 1 €, la liaison est un succès, tout en ayant un véritable impact sur la circulation automobile.

Notre conviction est qu'il est possible d'empêcher le fiasco qui s'annonce tout en permettant une amélioration substantielle des transports publics vers l'aéroport, en quantité et en qualité, pour tous. C'est l'intérêt général qui doit prévaloir.

LE PROJET DE CDG EXPRESS : POURQUOI ÇA NE MARCHERA PAS

Un montage financier hasardeux, gouffre prévisible – et annoncé par les experts - pour l'argent public

Une mise en concurrence frontale avec les services publics : RER B aujourd'hui, Liaison Rapide Normandie Val de Seine demain, menaçant les moyens des transports publics
Le choix d'un accès élitiste à un public réservé, alors que des millions de franciliens, à commencer par les salariés de la plate-forme de Roissy, ont besoin de liaisons nouvelles

Un service de transport discriminatoire, obligatoirement déficitaire donc soutenu financièrement par le contribuable.

En interdisant l'accès quotidien au tout public et en particulier aux plus de 70 000 salariés de l'aéroport, on rétablit la 1^{ère} classe abolie dans les transports franciliens. Mais CDG express c'est surtout un désastre financier inéluctable, pour principalement 2 raisons :

- **des hypothèses de calculs fallacieuses pour le financement**, des hypothèses de trafic ultra optimiste (CDG Express en 2001 c'était 8 millions de passagers à la mise en service, en 2003 ce n'était plus que 6 millions, compte tenu du tarif et de l'expérience des autres liaisons dédiés - Londres et Stockholm - la fréquentation réelle devrait être plutôt proche de 3 millions). Un ciblage marketing paradoxal et un prix trop élevé de 20€ le destine surtout à une clientèle aisée et « affaires » qui évite d'enregistrer ses bagages, sachant que l'expansion de l'aéroport s'effectue grâce au développement du tourisme de masse. Le prix élevé éloignera la principale clientèle, la seule susceptible d'utiliser l'enregistrement des bagages de ces navettes (par ailleurs à Londres ce service mis en place en 1997 a été abandonné en 2003) pourquoi s'entêter alors à maintenir l'enregistrement des bagages en gare de l'est ?
- **l'arrivée dans le cul de sac de la gare de l'Est**, un handicap insurmontable en temps de parcours vers le centre de Paris – s'agira-t-il de « piéger » les nouveaux arrivants sur Paris – ils ne se feront avoir qu'une fois !

L'expérience de Londres montre que ce type de navette ne réduit en rien la circulation automobile, et capte sa clientèle sur les autres transports en commun.

"Un projet financé sans participation publique" (Ministère des transports, juillet 2006)

Apport d'État au projet privé CDG express :

- En 2003, 15 millions d'euros prévus...
- En 2006 : 100 millions d'euros payés !!!

**Apport d'État au projet public RER B nord + en 2006
10 millions d'euros !**

CDG express vs RER B

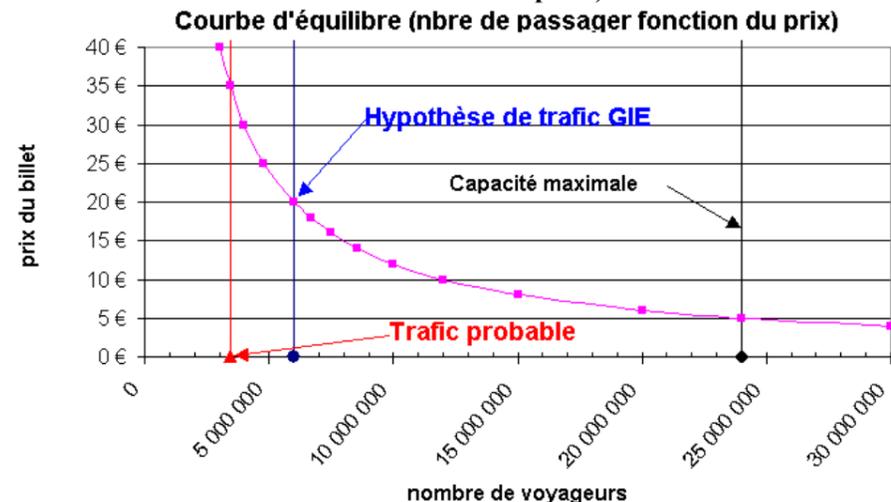
RER B 2012 : un train toutes les 6 mns, temps de parcours 32 mns, lien direct avec le centre de Paris, correspondances multiples

CDG express 2012 : un train toutes les 15 mns, temps de parcours 22 mns soit une différence totale de 1 mn !!! correspondances complexes par le cul-de-sac de la gare de l'Est (soit du temps et de la complexité supplémentaires pour rejoindre Magenta ou la gare du Nord, et de là le centre de Paris).

Comme le CDG Express ne sera jamais rentable, l'opérateur aura intérêt à garantir son capital, pour cela 2 hypothèses :

- le contribuable remboursera le manque à gagner à l'opérateur privé,
- les clauses d'environnement seront draconiennes vis à vis de la concurrence, soit le RER B modernisé (cela sera probablement un prix du billet plus élevé pour rendre moins attractif le RER B).

"Financer la réalisation grâce aux contributions des seuls utilisateurs de CDG express, éviter ainsi de faire appel aux contribuables" Ministère des transports)



Recette d'exploitation annuelle nécessaire : 120 millions d'euros.

Nombre de voyageurs maximum prévisible (en extrapolant le trafic de Heathrow express) : 3,3 millions de voyageurs par an

Prix annoncé par le Ministère en 2006 : 20 € le trajet.

- Il faudrait 6 millions de voyageurs par an, prévision déraisonnable !
- C'est trop cher, selon les propres études du GIE promoteur : à 20 € la prévision de fréquentation s'effondre ! (voir étude Thalès)

Prix usagers retenu dans le projet initial : 15 € – valeur 2008.

- Manqueront 20 euros par voyageur (avec 3,3 millions de voyageurs par an), soit 60 millions d'euros par an

Prix maximum possible (étude "Thalès", au delà, la fréquentation chute) : 18,30 €
Manquent alors 16,70 euros par voyageur, soit 55 millions d'euros par an. Pour être à l'équilibre à 18,30 €, il faudrait que CDG express transporte 6,7 millions de voyageurs

Les expertises commandées puis écartées, et l'étude aux conclusions vraiment trop belles...

L'étude du cabinet KPMG, septembre 2001, concluait explicitement au risque majeur de cessation de paiement du CDG express en dessous de 6,4 millions de voyageurs par an. KPMG mettait en question la possibilité même d'investissements privés « sauf à imposer à la sphère publique des garanties telles qu'elle n'y aurait aucun intérêt ». Il mettait le doigt sur le risque que le RER B soit défavorisé et précisait : « on ne peut pas contourner la contrainte d'endettement de RFF ». Conclusions écartées sans discussion par le GIE !

Le rapport des Ponts & Chaussées, janvier 2002, allait dans le même sens : 1 million de voyageurs en moins par an en dessous des 8 millions « représenterait un risque de 14 m€ par an valeur 2003, devant être assumé par les pouvoirs publics ». Les P&C mettaient en doute le réalisme des prévisions de trafic, la rentabilité attendue, et interrogeaient poliment : « le risque pris par les pouvoirs publics est-il réellement plus faible que dans le cas d'un financement 100 % public ? ».

Mais voici le rapport qui tombe si bien, l'étude Thalès, mars 2002 : elle dit exactement ce que le GIE avait prédit – comme c'est beau ! Mais au prix de belles torsions imposées aux faits...

Les charges du projet prévues tombent pile avec le prix de 15 € (valeur 2008), et le trafic envisagé (8 millions de voyages par an) n'est pas vérifié.

- Exclusion, dans les calculs, de l'impact négatif de la perte de passagers du RER B pour l'équilibre financier des transports publics,
- Disparition de l'impact négatif sur les revenus des taxis,
- Valorisation mirobolante du service d'enregistrement des bagages en Gare de l'Est,
- Contrainte pour les voyageurs d'aller en Gare de l'Est valorisée en... positif !
- Aucune nuisance de travaux ni d'exploitation...

Les paramètres d'étude retenus ne sont que la valeur du temps affectée aux voyageurs, les prévisions de trafic, les coûts d'investissement. Ils sont maintenus dans des hypothèses largement favorables au projet. Pourtant, le taux de rentabilité socio-économique obtenu est juste à la limite du taux minimum préconisé (8 %) par le commissariat au Plan.

Prévisions de trafic : pourquoi le CDG express ne transportera jamais 6 millions de voyageurs par an

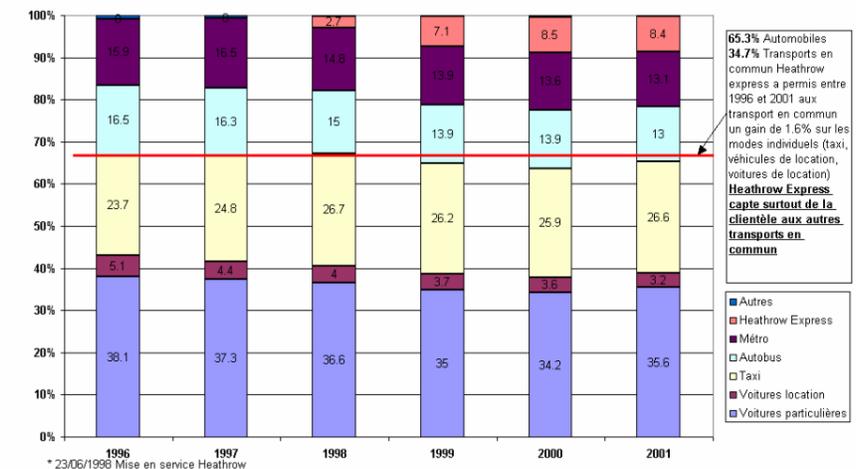
Le RER B, avec un tarif de 8 €, proposera un meilleur service (4 trains/h en heure creuse et 10 trains/h en heure de pointe, contre 4 trains/h pour le CDG Express), un temps de parcours à peine plus long et surtout un accès direct au centre de Paris et à toutes les autres lignes de RER et métro.

Examinons la grande sœur de CDG express, Heathrow express : cet aéroport de Londres transporte 60 millions de voyageurs par an – prévision CDG en 2015 : 55 millions de voyageurs.

L'Heathrow express ne souffre de la concurrence d'un métro poussif, pourtant il plafonne à moins de 5 millions de passagers... en ayant après coup créé des arrêts en banlieue pour essayer de récupérer des voyageurs en plus. Il n'y a pas d'effet notable de baisse d'utilisation des voitures individuelles, les taxis renforcent même leur trafic ! Les voyageurs sont gagnés sur les transports publics – essentiellement autobus.

Expérience londonienne : hausse de la part des transport en commun de 2%, baisse de 20% sur les bus et de 30% sur le ferré public.

Répartition modale Heathrow



* 23/06/1998 Mise en service Heathrow

Cet exemple permet de prévoir en 2015, pour le seul RER (pour les bus la répartition entre les lignes 350, 351 de la RATP et les bus Air France n'est pas connue) :

Passagers aériens utilisant les transport en communs = 10 200 000

RER B	5 210 000	Baisse de 30%
CDG Express	3 290 000	Cessation de paiement
Total Ferré	8 500 000	
BUS	2 700 000	Baisse de 20%

La perte de recette sur le RER B serait de 3 200 000 voyageurs donc 15,2M € (+ perte de taxe d'aéroport par ADP : 11 M€)

A 20 euros et 3,3 millions de passagers CDG Express dégage 49 M € de pertes.
Grâce au CDG Express une perte annuelle pour la sphère publique (état, région, etc..) de 64 M€.

La clause de non-concurrence

Demandée (sans aucune transparence) par le GIE CDG express au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) cette clause imposerait le versement d'une indemnité publique à CDG express à chaque fois qu'une amélioration serait apportée à un équipement public entre Paris et CDG :

- Les améliorations du transport public plus chères !
- Une subvention public supplémentaire à chaque billet de CDG express !

Cette clause est inacceptable, elle doit être rejetée.

**Une offre de transport public, ouvert à tous
au prix du transport en commun, ça marche !**

**L'association VSCDG propose de faire de la nouvelle ligne une branche
du RER E**

Les caractéristiques du projet :

- Tarification normale aux usagers,
- Universalité de l'accès aux transports : accompagnants, salariés de la plate-forme, tous les usagers au prix du transport normal,
- Pas de concurrence avec le RER B ! Au contraire, les deux liaisons se complètent et se renforcent, la recette va à l'autorité de transport public, qui ne perd aucun moyen,
- Création de dessertes semi-directes, permettant de retrouver des directs Le Bourget, Aulnay, Mitry sur la ligne,
- Transfert modal favorisé, avec la plate-forme Magenta/Gare du Nord, la desserte de Saint-Lazare, bientôt de La Défense, directe à partir de CDG 2,
- La diminution des flux vers Châtelet et le soulagement de charge du RER A !
- Évolutions possibles : raccordement de la future liaison ferrée « Normandie Val de Seine », création de gares nouvelles sur la nouvelle ligne pour les habitants de la limite 93/77, obligés massivement de prendre la voiture, autres développements possibles...

Répartition modale 2000 Passagers aériens uniquement		
RER	19 %	5,1 M
Autobus	9 %	2,4 M
Taxis	39 %	10,5 M
Voitures	33 %	8,8 M
Total		26,8 M

Hypothèses de trafic en 2015		
RER B+ RER E CDG	8,6 M	27 %
Autobus	2,6 M	8 %
Taxis	10,9 M	34 %
Voitures	9,9 M	31 %
Total	32 M	

Effet de la création du CDG express PUBLIC – branche du RER E :

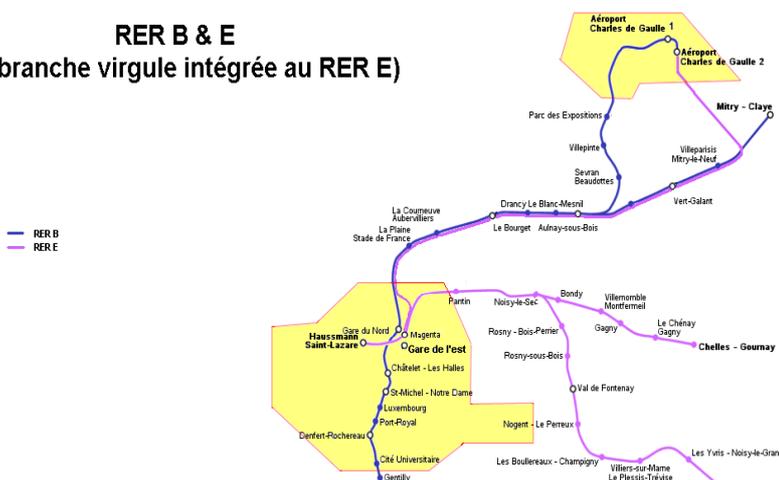
Hypothèse haute : le RER Express public absorbe du trafic à tous les autres modes

Hypothèse basse : le rééquilibrage modal se fait uniquement entre transports publics

2015 Tous passagers	Haute		Basse	
	RER Express	20 %	6,3 M	14 %
RER B	11 %	3,5 M	10 %	3,2 M
Bus	4 %	1,3 M	4 %	1,3 M
Taxis	34 %	11 M	39 %	12,5 M
Voitures	31 %	9,9 M	33 %	10,5 M
Total		32 M		32 M

Alors que le CDG express viendra dégrader la recette voyageurs du RER B et rendre plus difficile le financement nécessaire, le RER Express viendra au contraire améliorer le financement général des transports publics.

**RER B & E
(branche virgule intégrée au RER E)**



**LA NOUVELLE BRANCHE DU RER E
C'EST DONC PERMETTRE :**

- la création de nouvelles gares sur Villeparisis/Mitry/Tremblay avec la nouvelle voie,
- des dessertes directes Gare du Nord/Le Bourget/Aulnay/Vert-Galant, en complément du RER B,
- la desserte de Magenta et Saint-Lazare, bientôt La Défense
- la diminution des flux à Châtelet et de la charge de la ligne A du RER.
- Une opération économiquement robuste !