



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question orale n° 1395

## Texte de la question

M. Yves Albarello attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet « Charles de Gaulle express » qui consiste en la mise en service, à l'horizon 2023, d'une ligne ferroviaire directe entre l'aéroport de Roissy et la gare de l'est. Ce projet répond de toute évidence à un besoin avéré. En effet il permettra de renforcer l'attractivité de Paris, de la région Ile-de-France et de la France : l'aéroport de Paris-CDG accueille chaque année plus de 65 millions de voyageurs. La desserte de/vers Paris est un critère prioritaire pour la clientèle d'affaires et les touristes. Une meilleure satisfaction des voyageurs et un accroissement de trafic sont attendus grâce au CDG express. L'enjeu économique est majeur, d'autant plus que la France a l'ambition d'accueillir 100 millions de touristes à l'horizon 2020. De plus, une desserte ferroviaire entre Paris et l'aéroport CDG semble indispensable dans le contexte de la candidature de Paris aux JO 2024 et à l'exposition universelle de 2025. On peut également évoquer l'effet positif de ce projet sur la saturation des dessertes ferrées (RER B) et routières actuelles, l'A1 et l'A3 étant parmi les autoroutes les plus empruntées par les Franciliens, ainsi que sur l'environnement : il est prévu 6 millions de voyageurs par an sur le CDG express. La part du ferroviaire sur l'axe Paris-CDG doublerait pour se situer à environ 40 %. Cependant, plusieurs incertitudes demeurent. D'abord, sur son financement : selon les estimations de Charles-de-Gaulle express Études, l'investissement relatif à l'infrastructure est estimé à 1,6 milliard d'euros pour 6 millions de passagers annuels. Ces chiffres sont-ils confirmés ? Comment le projet sera-t-il financé, qui seront les acteurs concernés et pour quel montant ? Qu'en est-il de la participation d'Aéroport de Paris (ADP) et de SNCF réseau ? Des financements publics seront-ils engagés ? Quelles prévisions de trafic ont été réalisées ? Quelles recettes envisagées ? Quelle méthodologie envisagée pour mener l'enquête d'utilité publique sur le montage financier ? Les délais de réalisation du projet seront-ils tenus ? Par ailleurs, la mise en concurrence des différentes infrastructures de transports a-t-elle été envisagée et sera-t-elle encadrée ? Toutes les lignes desserviront-elles les deux aéroports ? Enfin, y a-t-il une réflexion sur la fiabilité de cette ligne ? Ne faut-il pas envisager une technologie de métro automatique identique à la ligne 14 du métro parisien ? Il lui demande de répondre à ces interrogations.

## Texte de la réponse

### PROJET CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Albarello, pour exposer sa question, n° 1395, relative au projet Charles-de-Gaulle Express.

**M. Yves Albarello.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la secrétaire d'État chargée des collectivités territoriales, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet structurant du Charles-de-Gaulle Express, qui consiste en la mise en service d'une ligne ferroviaire directe entre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la capitale.

Ce projet répond de toute évidence à un besoin avéré. En effet il permettra de renforcer l'attractivité de Paris, de la région Île-de-France et de la France : l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle accueille chaque année plus de 65 millions de voyageurs. La desserte actuelle vers Paris constitue un critère prioritaire pour la clientèle d'affaires et les touristes. Une meilleure satisfaction des voyageurs et un accroissement de trafic sont attendus grâce au Charles-de-Gaulle Express.

L'enjeu économique est d'autant plus majeur que la France a l'ambition d'accueillir 100 millions de touristes à l'horizon 2020. De plus, une desserte ferroviaire entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle semble indispensable dans le contexte de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2024 et à l'Exposition universelle de 2025.

L'effet de ce projet serait également positif sur les dessertes ferrées et routières – le RER B tout comme les autoroutes A1 et A3, deux des voies les plus empruntées par les Franciliens, étant complètement saturées –, ainsi que sur l'environnement.

Cependant, plusieurs incertitudes demeurent, d'abord en ce qui concerne son financement. Charles-de-Gaulle Express Études évalue l'investissement relatif à l'infrastructure à 1,6 milliard d'euros pour 6 millions de passagers annuels. Ces chiffres seront-ils confirmés ? Comment le projet sera-t-il financé ? Qui seront les acteurs concernés et pour quels montants ? Qu'en est-il de la participation d'Aéroports de Paris et de SNCF Réseau ? Des financements publics seront-ils engagés ? Quelles prévisions de trafic ont été réalisées ? Quelles recettes sont envisagées ? Les délais de réalisation du projet seront-ils tenus ?

Par ailleurs, la mise en concurrence des différentes infrastructures de transports a-t-elle été envisagée et sera-t-elle encadrée ? Toutes les lignes desserviront-elles les deux aérogares ou une seule ? Enfin, une réflexion est-elle conduite sur la fiabilité de cette ligne ? Ne faut-il pas envisager une technologie de métro automatique identique à celle de la ligne 14 du métro parisien ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des collectivités territoriales.

**Mme Estelle Grelier, secrétaire d'État chargée des collectivités territoriales.** Monsieur le député, vous l'avez souligné, le projet CDG Express est indispensable pour améliorer le lien entre le centre de Paris et son aéroport principal. Vous avez raison de rappeler que la qualité de cette liaison est vitale pour l'économie et l'attractivité de notre pays, ainsi que de sa capitale, première destination touristique d'Europe. Ce projet contribuera à désengorger le RER B et à réduire la circulation automobile au nord de Paris, en favorisant l'usage des transports en commun.

Les études prévoient un trafic de 6 millions de voyages par an, amené à croître ensuite jusqu'à 9 millions. Ces chiffres tiennent compte à la fois de la croissance importante du trafic de l'aéroport et des itinéraires alternatifs pour relier Paris par les transports du quotidien que constituent le RER B et la future ligne 17 du Grand Paris Express. La conception du projet intègre par ailleurs des mesures de renforcement de la robustesse et de la fiabilité de la liaison, ainsi que des autres lignes existantes – en lien avec le STIF, le Syndicat des transports d'Île-de-France –, en particulier le RER B, dont la modernisation et l'amélioration se poursuivent.

Le coût du projet se monte à 1,4 milliard d'euros aux conditions économiques de 2014 et sa mise en service est effectivement prévue pour 2023, en tenant compte des candidatures, que vous avez rappelées, aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ainsi qu'à l'Exposition universelle de 2025. Sa construction sera financée sans subvention publique, dans le cadre d'un montage juridique associant SNCF Réseau et Aéroports de Paris, avec la possibilité d'un tiers investisseur.

Pour ce faire, et la suite de l'avis favorable de la Commission européenne, l'ordonnance du 19 février dernier permet sans plus attendre aux deux opérateurs précités de créer une société de projet pour concevoir, financer et réaliser l'infrastructure, dans le cadre d'un contrat de concession avec l'État. Par ailleurs, vous le savez, un financement dans le cadre du plan européen de relance par l'investissement, dit « plan Juncker », a été sollicité.

Une enquête publique aura lieu dans les mois à venir pour compléter la déclaration d'utilité publique du projet, compte tenu du nouveau montage que je viens de vous présenter. Elle permettra d'apporter les réponses précises utiles, sur plusieurs points intéressants que vous venez de soulever, monsieur le député.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Albarello.

**M. Yves Albarello.** Madame la secrétaire d'État, vous avez répondu à mes questions, exception faite de la dernière : est-il possible de réaliser, sur le modèle de la ligne 14, une liaison automatique directe entre l'aéroport et la capitale ?

## Données clés

**Auteur :** [M. Yves Albarello](#)

**Circonscription :** Seine-et-Marne (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1395

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [19 avril 2016](#)

**Réponse publiée au JO le :** [27 avril 2016](#), page 2807

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [19 avril 2016](#)