

# Les anti-CDG-Express remettent la contestation sur les rails

Le projet est de créer une navette pour relier la gare de l'Est à l'aéroport. Les opposants prédisent un impact négatif sur la circulation des trains.



Gare du Nord, hier matin. Didier le Reste (au centre) et d'autres militants de l'association Non au CDG distribuent des tracts contre la création de cette ligne.

X<sup>e</sup>

PAR BENOIT HASSE

« **IL FAUT INVESTIR** pour améliorer les conditions de transport de millions de Franciliens. Pas celles de quelques milliers de touristes aisés. » Voilà le message que les opposants au CDG (Charles de Gaulle) Express ont diffusé, hier matin, en distribuant des tracts aux usagers du RER B, à la gare du Nord mais aussi dans diverses gares de Seine-Saint-Denis. En ligne de mire : les conséquences « néfastes » que la création de la nouvelle navette directe pour l'aéroport de Roissy pourrait avoir sur le reste du réseau de transport en commun du nord de la capitale.

À l'étude depuis des années, l'épineux dossier du CDG-Express est désormais lancé. La navette ferroviaire, conçue pour relier l'aéroport à la gare de l'Est (la gare du Nord ne disposant pas de suffisamment de voies pour l'accueillir) en une vingtaine de minutes et sans arrêts, doit être mise en service fin 2023. Le trajet, non accessible avec un passe Navigo, coûtera 24 € l'aller. La facture de la construction de la nouvelle ligne (qui empruntera des voies exis-

tantes sur 26 des 34 km de son parcours) pourrait, elle, atteindre... 1,7 Md€. De quoi inquiéter Didier Le Reste, élu (PCF) au Conseil de Paris et ancien secrétaire général de la puissante fédération CGT des cheminots, qui a pris la direction de l'association Non au CDG-express. « Ce train privatisé emprunterait des voies déjà utilisées par la ligne K et même pour le report du RER B quand la situation est perturbée. Il va avoir un impact négatif sur le fonctionnement des trains du quotidien », indique le militant après avoir distribué à la volée des milliers de tracts aux voyageurs du matin.

**« QU'ILS COMMENCENT PAR AMÉLIORER NOTRE LIGNE AVANT DE PENSER AUX TOURISTES »**  
UN VOYAGEUR

Dans la gare du Nord, à la sortie des RER B qui arrivent de Seine-Saint-Denis, le public est réceptif à ce discours. « Qu'ils commencent par améliorer notre ligne avant de penser aux touristes. Franchement, le B c'est la misère », confirme un jeune homme qui arrive du Blanc-Mesnil. Le projet de loi validant le CDG-express (présenté comme un atout de poids pour la candidature de Paris au

JO) a été voté à l'Assemblée et au Sénat fin 2016. Et les candidats à l'exploitation de la future ligne ont déjà remis leurs dossiers au ministère des Transports. Mais pour Didier Le Reste, ce projet peut encore être stoppé. « Nous étudions avec des avocats, les possibilités de recours. Il reste encore plein de fils à tirer », conclut le militant CGT anti-CDG.

## En 1976, une liaison directe gare du Nord-Roissy en 19 minutes !

**L'IDÉE** d'une liaison directe en train permettant de relier Paris à Roissy en moins de vingt minutes, n'est pas vraiment nouvelle. En effet, deux ans à peine après l'ouverture de l'aéroport Charles-de-Gaulle, en mai 1976, était mise en service « Roissy Rail », une liaison directe depuis la gare du Nord assurée tous les quarts d'heure et permettant de rallier l'aéroport en seulement 19 minutes ! Mais l'explosion de la demande en Seine-Saint-Denis, à Sevran et Villepinte en particulier, pousse la SNCF à laisser tomber les

trains directs dès l'hiver 1977. Plus récemment, en décembre, lors de la panne géante à gare du Nord, la SNCF a de nouveau assuré des liaisons directes avec Roissy, en affrétant exceptionnellement des TGV. L'initiative a par la suite été étudiée plus précisément, comme une possible alternative au CDG Express. Mais les voies de la gare du Nord, la plus fréquentée d'Europe, sont déjà toutes très sollicitées et la SNCF a jugé impossible d'en libérer pour assurer cette desserte directe.

G.P.