

► **LE RETOUR  
DU CHARLES-DE-GAULLÉ EXPRESS**

Un amendement à la loi Macron permet à l'exécutif de créer une liaison ferroviaire directe entre Roissy et la gare de l'Est. Une ordonnance pourrait ainsi être prise dès juin. ADP et SNCF Réseau devraient créer ensemble ce gestionnaire d'infrastructures sur 32 km de voies – dont 8 km à construire. La ligne pourrait entrer en fonction à la fin 2023. Il y

aurait alors des express toutes les quinze minutes, pour un trajet de vingt minutes au maximum, et un billet à 24 €. « Les usagers de Charles-de-Gaulle paieront également 1 €, qui représente un droit d'option, celui de choisir le train express, au temps de parcours prévisible et qui limite la pollution sur l'autoroute », explique Edward Arkwright, directeur général délégué finances et stratégie chez ADP. « Le CDG Express est un projet vital, ajoute-t-il, 80 millions de passagers annuels sont attendus en 2023 à Roissy. »

► **INQUIÉTUDES ET OPPOSITION**

Le CDG Express est juridiquement sur les rails. Reste à trouver les 1,7 milliard d'euros nécessaires. Le train sera financé sur fonds propres par ADP et SNCF Réseau (400 millions d'euros), et par des emprunts, notamment via le plan Juncker – des fonds européens destinés à soutenir la croissance dans l'UE. « Cela ne devrait pas coûter un centime à la Région et il est vrai que le RER B n'est pas le mode de transport idéal pour les touristes, reconnaît Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports, mais nous restons vigilants, car il y a de nombreuses incertitudes. »

Ainsi, quand un problème survient sur la ligne B, certaines rames peuvent être détournées sur celles de la ligne K notamment, qui seront partagées avec le train express pour Roissy. « Quelle solution y aura-t-il alors, en cas de perturbation du RER B, tout le trafic sera totalement bloqué pour que le CDG express circule ? » s'emporte Catherine Laussucq, présidente de l'Association des usagers du RER B, qui vient de lancer une pétition avec la CGT cheminots, le PCF et le Front de gauche.

Autre « écueil sous-estimé par le gouvernement », selon Pierre Serne: le nombre de passagers attendus sur ce train direct. La jauge serait de 1.600 passagers par heure. « C'est très peu, c'est même ridicule pour un projet aussi cher », estime l'écologiste. D'autant qu'une nouvelle ligne automatique – la 17 du Grand Paris – devrait aussi desservir Roissy en 2023. Mais avec des arrêts et depuis Saint-Denis. Le CDG Express, lui, partirait de Paris intra-muros et filerait d'une seule traite vers l'aéroport. C'est donc, d'ici à l'été, l'heure des choix... ●