

CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION **2020**



CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION **2020**

AVANT PROPOS

Le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a prononcé l'annulation partielle de l'autorisation environnementale du projet s'agissant de la dérogation relative à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées et à leurs habitats naturels. À la suite de cette décision, tous les chantiers susceptibles d'être concernés par cette annulation partielle ont été arrêtés et mis en sécurité.

L'État, le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et SNCF Réseau ont fait appel de ce jugement dont ils ont également demandé le sursis à exécution auprès de la Cour administrative d'appel de Paris, respectivement le 16 et le 17 décembre 2020.

Parallèlement, SNCF Réseau a fait appel à un écologue indépendant pour déterminer les zones dans lesquelles les travaux pourraient éventuellement reprendre, dans le strict respect du jugement du tribunal. Au regard de cette analyse indépendante, certains chantiers ont pu reprendre dans la mesure où ils n'avaient pas d'incidence sur les espèces et habitats concernés.

Le 29 janvier 2021, saisi par la Commune de Mitry-Mory, le tribunal administratif de Montreuil a ordonné l'arrêt des travaux qui avaient repris sur le territoire de la commune. Les partenaires du projet ont pris acte de cette décision qu'ils ont appliquée sans délai en arrêtant le chantier et en procédant à sa mise en sécurité. Dans l'attente de l'issue des procédures en cours, il a été décidé d'arrêter l'ensemble des chantiers qui avaient repris à la suite des conclusions rendues par l'écologue.

Le 18 mars 2021, la Cour administrative d'appel de Paris a annoncé surseoir à l'exécution du jugement du 9 novembre du Tribunal administratif de Montreuil. En effet, la Cour considère qu'il existe des moyens sérieux justifiant de surseoir à l'exécution du jugement dans l'attente d'une décision au fond.

Cette annonce a permis une reprise progressive des chantiers du CDG Express en attendant la tenue de l'audience d'appel du jugement du 9 novembre 2020 attendue courant 2021.



> Chronologie des faits concernant l'autorisation environnementale

> 11 février 2019 :

L'autorisation environnementale donnant le feu vert aux chantiers du CDG Express est signée par les préfets de Paris, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne et du Val-d'Oise. Cette autorisation environnementale unique comprend une dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées et à leurs habitats en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement

> Juin 2019 :

La commune de Mitry-Mory en Seine-et-Marne saisit le Tribunal Administratif de Montreuil d'un recours en excès de pouvoir pour s'opposer à cette autorisation et en demande l'annulation.

> 9 novembre 2020 :

Le Tribunal Administratif de Montreuil annule partiellement l'autorisation environnementale du CDG Express. Cette annulation ne concerne que la dérogation relative à la réglementation sur les espèces protégées.

> 10 novembre 2020 :

Par principe de précaution, SNCF Réseau choisit de procéder à l'arrêt des chantiers qui pourraient être concernés par l'annulation partielle de l'autorisation environnementale.

- L'arrêt n'est pas immédiat, le temps de mettre en sécurité les chantiers.
- Un expert écologue est missionné par SNCF Réseau pour établir une analyse précise, zone par zone sur la présence effective d'espèces protégées, pour définir les chantiers susceptibles de reprendre dans le strict respect de la décision du TA de Montreuil.
- Les chantiers non concernés par l'autorisation environnementale se poursuivent.

> 16 et 17 décembre 2020 :

L'État, le gestionnaire d'infrastructure CDG Express et SNCF Réseau font appel de la décision et demandent un sursis à exécution auprès de la CAA de Paris.

> Janvier 2020 :

Après résultat des analyses menées, **SNCF Réseau a repris les travaux dans les zones où aucun risque d'atteinte n'a été identifié.**

> 29 janvier 2021 :

À la suite du **dépôt d'un référé-liberté** par la municipalité de Mitry Mory sur la reprise des chantiers, **le tribunal administratif de Montreuil décide la suspension des travaux sur la commune de Mitry-Mory.**

> 3 février 2021 :

Après avoir mis en sécurité les chantiers de la zone de Mitry-Mory, ces chantiers sont arrêtés. Dans le cadre d'une approche conservatoire, **l'ensemble des chantiers qui relèvent de l'autorisation unique environnementale est arrêté.**

> 18 mars 2021 :

La cour administrative d'appel de Paris prononce le sursis à l'exécution du jugement du 9 novembre 2020 par lequel le tribunal administratif de Montreuil avait partiellement annulé l'autorisation environnementale du CDG Express.

> À compter du 6 avril 2021 :

Reprise progressive des travaux sur l'ensemble des zones.

> Prochaine étape :

La décision au fond de la Cour Administrative d'appel attendue dans les prochains mois.

ÉDITORIAL

Grégoire Marlot

Président du Gestionnaire
d'Infrastructure CDG Express



Marquée par la pandémie du SRAS-COV-2, 2020 a été particulièrement intense pour le projet CDG Express et l'ensemble de nos équipes. C'est grâce à la mobilisation sans faille de tous ceux qui contribuent à la réalisation de la liaison ferrée entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle que les travaux ont pu reprendre progressivement dès la mi-avril, après l'arrêt du chantier le 17 mars lors du premier confinement. Nous saluons ici l'engagement des entreprises et des personnels investis dans le projet qui ont, avec responsabilité, intégré sur le terrain une contrainte supplémentaire : l'application stricte des consignes sanitaires définies par la profession du bâtiment et des travaux publics.

Avec près d'1 milliard € d'investissements engagés en 2020, le projet CDG Express est pleinement entré en phase opérationnelle. Des opérations structurantes ont été menées sur toutes les zones du chantier.

Ainsi, à la gare de l'Est et à Pantin, d'anciennes voies ont été déposées et les plans d'aiguillage simplifiés. À Porte de la Chapelle, le remplacement des ponts se poursuit et le tablier métallique de l'ouvrage principal est d'ores et déjà préfabriqué. Sur l'emprise aéroportuaire, le tunnel sous les pistes est terminé.

Les travaux d'amélioration des transports du quotidien se sont également concrétisés en 2020, avec plus de 150 M€ investis sur un total de 537 M€. Par exemple, à La Plaine, de nombreux travaux de génie civil ont commencé pour simplifier les plans de voies et préparer de nouvelles voies de retournement. À Roissy, des voies de garage supplémentaires sont en cours de construction pour le RER B.

Déjà bien avancé, le projet CDG Express répondra aux attentes des passagers aériens en leur offrant un mode de transport efficace. À l'horizon 2025, le trafic aérien devrait avoir retrouvé son niveau d'avant crise. Mode de transport durable alternatif à la voiture, conforme aux objectifs de transition énergétique fixés par l'État, le CDG Express répondra aux besoins de mobilité.



LE PROJET CDG EXPRESS EST PLEINEMENT ENTRÉ EN PHASE OPÉRATIONNELLE. DES OPÉRATIONS STRUCTURANTES ONT ÉTÉ MENÉES SUR TOUTES LES ZONES DU CHANTIER



Alexandra Locquet

Directrice Générale du Gestionnaire
d'Infrastructure CDG Express



CONTRIBUER À RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DE TOUS, EN COMPLÉMENT DES MODES DE TRANSPORT ACTUELS (RER B) ET À VENIR (LIGNE 17 DU GRAND PARIS EXPRESS)

À terme, il réduira de près de 16% la part de la route dans la desserte de l'aéroport, allégeant d'autant le trafic sur les autoroutes A1 et A3, parmi les plus saturées de d'Île-de-France. Enfin, le CDG Express contribuera à répondre aux besoins de mobilité de tous, en complément des modes de transport actuels (RER B) et à venir (ligne 17 du Grand Paris Express).

L'année 2021 sera déterminante pour le projet. L'obtention du sursis à exécution de la décision du tribunal administratif de Montreuil du 29 novembre 2020, qui avait conduit à un arrêt des chantiers, permet de les reprendre, dans le respect des riverains et des territoires et dans la continuité de ce qui a été entrepris en 2020. Les échanges avec les collectivités territoriales seront fondamentaux pour tirer toutes les conséquences de la suspension des travaux décidée par le juge administratif. Nous serons attentifs à la bonne réalisation de l'ensemble des opérations d'amélioration de l'axe ferroviaire du nord de l'Île-de-France, pour être collectivement à la hauteur des attentes des voyageurs de demain, tout en limitant autant que possible les impacts pour les voyageurs d'aujourd'hui.

Notre détermination à réussir le projet CDG Express demeure toujours aussi vive et notre mobilisation pour le mener à bien, toujours aussi intense.



SOMMAIRE

CDG Express, un projet tourné vers l'avenir
Faits marquants de 2020

8 **# 4 61**
12 **UN CHANTIER IMBRIQUÉ**

1 15
LA VISION DE CDG EXPRESS POUR UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

5 67
UN CHANTIER POUR L'AVENIR
Une avancée vers la neutralité carbone 68
Le respect de l'environnement pendant les travaux 70
L'accent sur l'insertion sociale 82

2 27
UN CHANTIER QUI S'ADAPTE

6 89
UN SERVICE PARTAGÉ DÈS SA PHASE TRAVAUX

3 35
L'AVANCEMENT DES TRAVAUX EN 2020

Descriptif des travaux par zone 36
État d'avancement des procédures et des travaux 44
Dispositif de maîtrise de la qualité 55
Dispositif de sécurité du projet 57

7 97
ÉLÉMENTS FINANCIERS
Présentation des comptes et des résultats annuels 99
Détail des soldes intermédiaires de gestion 103

CDG EXPRESS, UN PROJET TOURNÉ VERS L'AVENIR

➤ CDG Express, une voie d'avance pour le territoire

SE Doter d'une desserte à la hauteur des aéroports internationaux

De nombreuses grandes villes du monde sont dotées de ce **type de desserte, essentielle pour l'attractivité des grands hubs et de notre pays**, première destination touristique mondiale. Pour Londres Heathrow c'est dès 1998, et pour Stockholm dès 1999.

Rendre au RER B sa vocation première de transport du quotidien

Le report des passagers aériens du RER B vers le CDG Express va **bénéficier au confort des usagers du RER B** en réduisant leur nombre, et en redonnant l'espace occupé par leurs bagages.

Investir pour les transports du territoire

Le CDG Express et la modernisation des voies existantes du RER B sont réalisés de façon concomitante.

Plus de 537 M€ sont consacrés par le projet CDG Express à la régénération et à la modernisation des infrastructures existantes, RER B et ligne Paris-Laon.

Favoriser le report modal

Le CDG Express permettra de **décongestionner les axes routiers entre Paris et l'aéroport**, et de proposer une offre de transport plus propre, multimodale et diversifiée. Il captera environ 15% des déplacements actuels depuis et vers l'aéroport en 2025.

Garantir un haut niveau de services pour les voyageurs

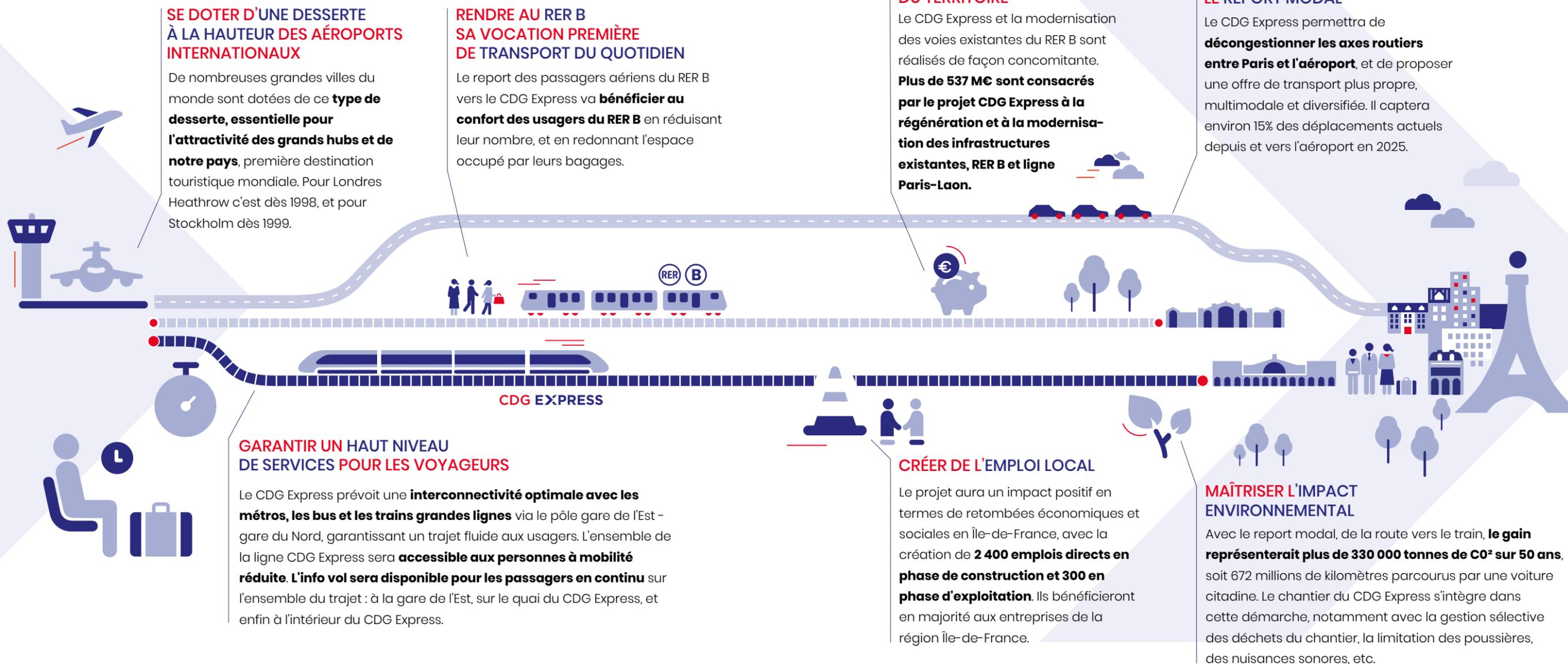
Le CDG Express prévoit une **interconnectivité optimale avec les métros, les bus et les trains grandes lignes** via le pôle gare de l'Est - gare du Nord, garantissant un trajet fluide aux usagers. L'ensemble de la ligne CDG Express sera **accessible aux personnes à mobilité réduite. L'info vol sera disponible pour les passagers en continu** sur l'ensemble du trajet : à la gare de l'Est, sur le quai du CDG Express, et enfin à l'intérieur du CDG Express.

Créer de l'emploi local

Le projet aura un impact positif en termes de retombées économiques et sociales en Île-de-France, avec la création de **2 400 emplois directs en phase de construction et 300 en phase d'exploitation**. Ils bénéficieront en majorité aux entreprises de la région Île-de-France.

Maîtriser l'impact environnemental

Avec le report modal, de la route vers le train, **le gain représenterait plus de 330 000 tonnes de CO² sur 50 ans**, soit 672 millions de kilomètres parcourus par une voiture citadine. Le chantier du CDG Express s'intègre dans cette démarche, notamment avec la gestion sélective des déchets du chantier, la limitation des poussières, des nuisances sonores, etc.



> CDG Express, un moteur pour l'attractivité économique de la capitale

Malgré la baisse actuelle du trafic aérien, le CDG Express conserve sa pertinence. Non seulement parce que la limitation des déplacements liée à la crise sanitaire est conjoncturelle, mais aussi parce que le projet répond à un enjeu environnemental : en favorisant le report modal de la route vers le rail, sur un territoire où les réseaux routiers et ferroviaires sont saturés, il contribue à la décarbonation de l'économie ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France – deux objectifs fixés par les pouvoirs publics. En outre, le CDG Express apportera aux passagers aériens une qualité de service à la hauteur des grands aéroports internationaux et délestera le RER B, au bénéfice des voyageurs du quotidien.

2 400

**EMPLOIS DIRECTS,
PLUS DE 200 CONTRATS
D'INSERTION EN COURS**



Bertrand Burtshell,
Président du Syndicat
Parisien des Travaux
Publics (SPTP)

« 2 400 emplois directs, plus de 200 contrats d'insertion en cours, et

plus d'une centaine d'emplois indirects au sein de PME, sont générés par le projet CDG Express. Outre son utilité sociale, le CDG Express contribue au dynamisme économique du territoire qu'il traverse. La création de cette liaison ferroviaire directe est le moteur de tout un écosystème, dont le Syndicat des Travaux Publics Parisien est fier de faire partie. »



Anne Rigail,
Directrice Générale
d'Air France



L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est la porte d'entrée de la France, première destination touristique au monde.

Pour l'attractivité de Paris et de notre pays, il est essentiel de nous doter d'une infrastructure de transport performante, comme en disposent les grandes capitales internationales depuis de nombreuses années. Le CDG Express répond à ce besoin de relier efficacement Paris à son aéroport principal, et toujours mieux connecter la France au reste du monde. »



Didier Kling,
Président de la
CCI Île-de-France



La CCI Paris Île-de-France est très attentive au développement des réseaux de transport, élément essentiel pour le quotidien des franciliens et l'attractivité du Grand Paris.

Le CDG Express est le fruit d'un travail mené avec persévérance depuis près de 30 ans, avec l'ensemble des acteurs du tourisme d'affaires et d'agrément, en faveur de l'amélioration des conditions d'accueil de la place parisienne. »



Pablo Nakhlé Cerruti,
Directeur Général de Viparis



La réalisation du CDG Express permettra à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle d'accueillir dans les meilleures conditions possibles les passagers du monde entier.

Il représente également un outil indispensable pour que Paris continue à asseoir son statut de capitale mondiale de l'accueil d'événements d'envergure. »



Charles Znaty,

Président du MEDEF



Dans la stratégie de relance, il nous apparaît aussi que ce projet de mobilités, qui relie le cœur de Paris au premier aéroport de Paris en une vingtaine de minutes, est vital pour faire revenir les touristes étrangers

qui font vivre une grande partie de l'activité commerciale et touristique parisienne. À l'heure où de nombreuses capitales à l'instar de Londres, Oslo, Stockholm, Hong Kong ou Tokyo disposent de dessertes expresses, il est temps pour Paris de s'inscrire dans ce mouvement. »

FAITS MARQUANTS DE 2020

Marquée par le lancement opérationnel des travaux dans de nombreux secteurs du tracé, l'année 2020 s'est traduite par la réalisation ou le lancement d'opérations de grande envergure. Coup d'œil sur les principaux faits marquants des travaux du CDG Express et de leur pilotage.



Janvier 2020

Regroupement de l'ensemble des équipes de pilotage des travaux du Gestionnaire d'Infrastructures CDG Express, de SCNF Constructeur et de ADP Constructeur au sein d'un même plateau de travail à Saint-Denis

29 janvier 2020
Comité des projets ferroviaires de l'Axe Nord de l'Île-de-France

LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À CDG 2

Mars 2020

Lancement des travaux de terrassement

À partir de mi-avril 2020

Reprise progressive des travaux suite aux consignes de l'Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics (OPPBTB)

22 juin 2020
Comité des projets ferroviaires de l'Axe Nord de l'Île-de-France

17 mars 2020

Mise en arrêt temporaire du chantier en raison de la crise sanitaire

DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY

Août 2020

Poursuite des travaux de la trémie nécessitant la mise en service des bascules des voies en provisoire

AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY

Août 2020

Préparation des nouvelles voies de retournement du RER B et mise en services des communications entre les voies principales au Bourget

GARE DE L'EST

Août 2020

Neutralisation des voies 1 à 5 et dépose des anciennes voies à quai a été réalisée

RACCORDEMENT À LA PLAINE

Août 2020

Réalisation d'ouvrages de génie civil en cours nécessitant une mise en service des bascules de la voie Retour-Aulnay (ligne K) et la Voie Chapelle

GARE ET AVANT GARE CDG 2

Fin des travaux principaux en octobre 2020

Libération des voies en préparation des travaux de la trémie

RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B

Fin des travaux principaux en octobre 2020

Réalisation des installations pour accueillir les nouveaux garages du RER B

CAP 18 / CHAPELLE CHARBON

Novembre 2020

Libération des voies en préparation des travaux de la trémie

1^{er} décembre 2020 :
Comité des projets ferroviaires de l'Axe Nord de l'Île-de-France

GARE ET AVANT GARE CDG 2

Décembre 2020

Mise en service des 2 premiers escaliers mécaniques



#1

**LA VISION DE CDG
EXPRESS POUR
UN PROJET
D'INTÉRÊT GÉNÉRAL**



LA VISION DE CDG EXPRESS POUR UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CONVICTION #1 ASSURER UNE DESSERTE À LA HAUTEUR DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

Augustin de Romanet
Président-Directeur général
du Groupe ADP



CONVICTION #2

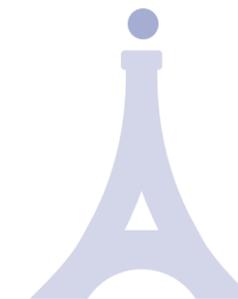
INVESTIR POUR LES TRANSPORTS DU TERRITOIRE, NOTAMMENT LE RER B

Séverine Lepère
Directrice Développement et
Modernisation SNCF Réseau



CONVICTION #3 ÊTRE AU RENDEZ-VOUS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Edward Arkwright
Directeur Général exécutif
du Groupe ADP



CONVICTION #4

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA CAPITALE

Marianne Louradour
Directrice de la Banque des Territoires,
Région Île-de-France



CONVICTION #1**Augustin de Romanet**Président-Directeur général
du Groupe ADP

ASSURER UNE DESSERTE À LA HAUTEUR DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

Pourquoi ce projet est toujours nécessaire dans le contexte actuel ?

La crise sanitaire a entraîné une baisse inédite du trafic aérien. Malgré quelques épisodes de reprises, lors des vacances d'été notamment, les chiffres de l'année 2020 montrent une diminution très brutale du trafic de 60,7 % par rapport à 2019. Mais le niveau de trafic de 2019 devrait être retrouvé à horizon 2025, date à laquelle le CDG Express entrera en service.

La mobilité aérienne reste un élément essentiel pour l'économie et la vie sociale. La réflexion aujourd'hui ouverte par les États sur le pass sanitaire en témoigne, tout l'enjeu est d'aboutir à des mesures concrètes pour relancer le trafic aérien, sans toutefois créer de discrimination entre les personnes vaccinées et les autres. La liberté de voyager est au cœur des attentes aujourd'hui. Et c'est encourageant pour la reprise à venir, le CDG Express sera au rendez-vous des voyageurs.

Quel retard Paris doit-elle absolument rattraper par rapport aux autres capitales ?

Toutes les grandes capitales ont une liaison express vers l'aéroport : Londres, Rome, Oslo, Vienne, Stockholm, Pékin, Tokyo, Sao Paulo, etc. C'est une amélioration de service considérable pour les passagers, en créant un parcours beaucoup plus fluide entre l'aéroport et la ville et, surtout, en offrant aux passagers des certitudes sur leur temps de transport. Un aéroport est une zone internationale mais il représente surtout un point d'entrée dans un pays, un point d'arrivée dans une ville.

C'est ce que symbolise le CDG Express, et il permet d'élever Paris au rang des autres villes mondes qui disposent depuis des années maintenant d'une ligne directe.



**TOUTES LES GRANDES
CAPITALES ONT UNE LIAISON
EXPRESS VERS L'AÉROPORT
POUR ÉQUILIBRER LES
DÉPLACEMENTS ENTRE
LES DIFFÉRENTS MODES DE
TRANSPORT EXISTANTS**

En quoi le CDG Express répond à un enjeu national et local majeur ?

Le CDG Express répond à un enjeu national de relance touristique qui est majeur pour l'économie du pays. Tout ne recommencera pas comme avant après la crise. Le nombre de voyages d'affaires par exemple ne retrouvera peut-être pas son niveau antérieur à la crise.

Mais à l'inverse, le tourisme devrait repartir de plus belle après des mois de limitation des déplacements. Paris est l'une des villes les plus visitées au monde. Il est fort à parier que les touristes étrangers seront nombreux à revenir, il faudra alors être à la hauteur. Le CDG Express contribuera ainsi à la relance du tourisme, en proposant une liaison directe et rapide adaptée aux attentes touristiques.

Le CDG Express est aussi un projet à la croisée du national et du local, qui répond à des échelles de problématiques variables. Sur le plan local, il contribuera au report modal de la route vers le rail et permettra le désengorgement des transports du quotidien. Il participe aussi à l'attractivité de l'Île-de-France, ce qui est essentiel face à l'enjeu de relance économique post-crise Covid-19.

CONVICTION #2

Séverine Lepère

Directrice Développement et Modernisation de SNCF Réseau

INVESTIR POUR LES TRANSPORTS DU TERRITOIRE, NOTAMMENT LE RER B

En quoi la situation de l'axe ferroviaire au nord de l'Île de France est-elle spécifique ?

L'axe ferroviaire du nord francilien est l'un des plus densément circulés au monde, avec une géographie unique ne permettant que peu d'itinéraires de repli et des voyageurs du quotidien très dépendant de la qualité de service offerte. Quelle que soit leur nature, les travaux menés sur cet axe nécessitent donc d'être préparés avec une extrême minutie.

Or l'axe nord, et notamment la ligne B du RER, nécessite un effort important de modernisation et de régénération (des voies, des caténaires, des ouvrages d'art...) afin d'améliorer la qualité de service au quotidien. En ligne de mire : la transformation de l'exploitation de la ligne grâce à l'introduction de nouveaux trains, de nouvelles technologies à l'instar de Nexteo, à la création de nouvelles voies

de retournement et au rajeunissement des éléments d'infrastructure. Cette transformation de l'exploitation cohabite avec d'autres grands projets ferroviaires : le CDG Express bien sûr, mais aussi la rénovation de la gare du Nord, la réalisation des interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express, la construction du franchissement urbain de Pleyel...

Comment le projet de navette aéroportuaire cohabite-t-il avec les travaux de modernisation du RER B ?

La transformation du RER B est une priorité dans laquelle s'inscrit le projet CDG Express. Cette priorité s'exprime au travers du financement par le projet de travaux de renouvellement et de modernisation du RER B. Elle s'exprime également dans la manière de programmer et de conduire les travaux de l'axe Nord, avec une attention prioritaire portée aux voyageurs



537 MILLIONS SONT SPÉCIFIQUEMENT ALLOUÉS À LA RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU EXISTANT



d'aujourd'hui. La réalisation de nuit d'un maximum de chantiers, la massification des chantiers pour optimiser les plages travaux, la mise en place de transports de substitution de qualité font partie de l'arsenal d'outils mis en place pour réaliser l'ensemble des chantiers de cette ligne. Avec, toujours, une double ligne d'horizon : la mobilité d'aujourd'hui et celle de demain.

Tous les projets sont rythmés par les mises en service de signalisation, sans laquelle l'infrastructure ferroviaire ne peut fonctionner et qui garantit la sécurité. Ces mises en service ne peuvent intervenir qu'une fois par an, au creux de l'été, car elles nécessitent d'interrompre l'ensemble des circulations pendant plusieurs jours. Elles sont programmées longtemps à l'avance, exigent des études très longues, et surtout elles ne sont pas spécifiques à un projet : elles concernent tout l'axe. Ainsi plusieurs années d'études ont été nécessaires pour planifier l'ensemble des chantiers de l'axe Nord, pour anticiper et réduire leur impact sur les voyageurs, sans jamais transiger sur le niveau de sécurité.

Quel impact aura le CDG Express sur les transports du quotidien ?

Le CDG Express constituera une offre complémentaire à celle des transports du quotidien (RER B, RER D, lignes Transilien...). Par ailleurs, un quart de l'investissement total du projet, soit 537 millions, est consacré à la régénération et à la modernisation du réseau existant, contribuant ainsi à améliorer la qualité de service pour les voyageurs du quotidien. Il s'agit notamment du renouvellement de 43 kms de voies, de 76 aiguillages (soit 50 % d'entre eux), et de 33 kilomètres de caténaires (50 % d'entre eux également). Les ponts qui enjambent la porte de la Chapelle ainsi qu'un pont passant au-dessus des voies du RER B, qui datent de la fin du XIX^{ème} siècle, seront également remplacés. Enfin des installations de retournement seront réalisées à la Plaine et à Aulnay, afin de faciliter l'exploitation du RER B en situation perturbée. 30% de ces investissements ont déjà été réalisés.

CONVICTION #3**Edward Arkwright**Directeur Général exécutif
du Groupe ADP**ÊTRE AU RENDEZ-VOUS
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE****Quels sont les atouts du CDG Express pour accélérer la transition écologique sur le territoire ?**

Le CDG Express contribue au report modal de la route (véhicule particulier et taxi) vers le mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement. La nouvelle ligne captera environ 15 % des déplacements actuels qui se font par la route, ce qui permettrait, chaque année, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 4 500 tonnes de CO₂. Ce sont également 81 000 tonnes de pétrole qui seront économisées sur 50 ans.

Le CDG Express contribue ainsi à atteindre les objectifs de deux feuilles de route publiques : la stratégie nationale bas carbone et le plan de protection de l'atmosphère en Île-de-France. C'est un enjeu important pour Paris et pour ses territoires.

Comment l'aéroport Paris-Charles de Gaulle agit en faveur de la transition écologique du secteur aérien ?

Le Groupe ADP s'est engagé dans un projet de transformation de la plateforme Paris-Charles de Gaulle qui favorise la transition écologique. Après la décision de l'État de mettre un terme à l'ancien projet de Terminal 4, celui-ci a demandé au Groupe ADP de travailler d'ores et déjà à un nouveau projet considérant l'accueil de l'avion hydrogène comme l'une des hypothèses structurantes.



LA NOUVELLE LIGNE CAPTERA ENVIRON 15 % DES DÉPLACEMENTS ACTUELS QUI SE FONT PAR LA ROUTE, CE QUI PERMETTRAIT, CHAQUE ANNÉE, DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE PRÈS DE 4 500 TONNES DE CO₂



LES PLATEFORMES PARISIENNES ONT VOCATION À DEVENIR LEADERS DE L'AVIATION VERTE, AU SERVICE DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES, ET NOTAMMENT DES TERRITOIRES RIVERAINS DE L'AÉROPORT

L'objectif du Groupe ADP est donc très clair : les plateformes parisiennes ont vocation à devenir leaders de l'aviation verte, au service de toutes les parties prenantes, et notamment des territoires riverains de l'aéroport. Tout le secteur de l'aérien est en train de se transformer. La recherche sur l'avion hydrogène ou le biofioul s'accélère. En tant que gestionnaire de plateformes, nous aurons à nous adapter pour tenir compte de ces évolutions.

Le Groupe ADP mise également sur le renforcement des correspondances air-fer. Avant même le projet de la loi Climat et résilience, le Groupe s'était engagé à encourager le développement d'un réseau ferré sur son aéroport principal, notamment au travers de la mise en ligne du CDG Express.

Mais notre idée est bien de développer un écosystème ferré conséquent permettant des mouvements de passagers et de salariés depuis et vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle car favoriser le report modal de la route vers le fer participe pleinement aux objectifs de décarbonation que le Groupe ADP poursuit par ailleurs.

CONVICTION #4**Marianne Louradour**

Directrice de la Banque des Territoires, Région Île-de-France



RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA CAPITALE

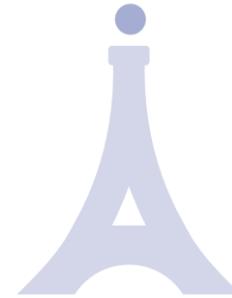
Pourquoi les institutions et les acteurs économiques du territoire travaillent-ils aujourd'hui pour renforcer l'attractivité de l'Île-de-France ?

L'attractivité de l'Île-de-France est un objectif commun à de très nombreux acteurs : la Région bien sûr, les intercommunalités, les communes et les acteurs économiques qui contribuent à l'attractivité et qui en bénéficient mais aussi l'État car le dynamisme de la région francilienne est essentiel pour l'économie du pays.

Quels programmes la Banque des territoires développe-t-elle pour renforcer l'attractivité des régions en France ?

En matière de développement régional, la Banque des territoires s'est donné plusieurs objectifs : accompagner les collectivités locales pour qu'elles soient plus connectées, plus durables, plus sociales et plus intégrées en termes de mobilité. Dans le contexte européen, il est crucial d'avoir des régions fortes en France. Et pour le territoire national, il est aussi fondamental de viser l'équilibre. En termes de mobilité, plusieurs programmes existent, notamment celui de la Société du Grand Paris qui déploie actuellement deux cents kilomètres de lignes de métro automatisé supplémentaires, soit un doublement du réseau actuel.

C'est aussi la mission première de La Caisse des dépôts que de soutenir le financement d'infrastructures déterminantes pour le pays, à l'image du CDG Express en Île-de-France.



LE CDG EXPRESS EST UN ÉLÉMENT ESSENTIEL DE L'ATTRACTIVITÉ POUR LE TERRITOIRE AVEC DES EFFETS D'ENTRAÎNEMENT FORTS SUR L'ÉCONOMIE, L'EMPLOI ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Pourquoi avoir choisi de s'impliquer dans le projet CDG Express ?

Le CDG Express est un élément essentiel de l'attractivité pour le territoire avec des effets d'entraînement forts sur l'économie, l'emploi et la transition énergétique. Sur la durée de sa phase de chantier de construction, le projet va générer 2 400 emplois en moyenne, dont 280 en insertion, puis 300 emplois environ en période d'exploitation. Il faut également se projeter dans le long terme, dans quelques années quand le CDG Express sera entré en service et pleinement intégré à l'offre de transports. Il sera alors essentiel pour répondre aux attentes des voyageurs en faveur d'une mobilité rapide, fiable et décarbonée.

À ce titre, nous sommes très sensibles au fait que le CDG Express est un vecteur de report modal de la route vers le rail, tout en réduisant les pollutions atmosphériques et sonores pour les riverains des axes routiers concernés. Dans un contexte d'urgence climatique, il représente un projet structurant pour l'avenir de l'Île-de-France, son attractivité sur la scène internationale et son accessibilité.



#2

UN CHANTIER QUI S'ADAPTE

Comme l'ensemble des grands chantiers d'infrastructures de l'Hexagone, le déroulement des travaux du CDG Express a été perturbé par l'application des consignes sanitaires liées à la pandémie du SRAS-COV-2, au premier rang desquelles les mesures de confinement.

Grâce à l'engagement responsable, à la réactivité et à la solidarité des équipes missionnées par le Gestionnaire d'Infrastructure, ADP Constructeur et SNCF Réseau Constructeur, la réalisation du projet CDG Express a pu se poursuivre à partir du mois d'avril tout en assurant la sécurité des personnels.

Sur les chantiers du CDG Express, des points d'eau supplémentaires ont été installés afin de favoriser le respect des règles sanitaires.



> Priorité à la protection sanitaire

Dès le premier jour du confinement, le 17 mars 2020, tous les chantiers du CDG Express ont été interrompus et mis en sécurité. Le Gestionnaire d'Infrastructure, ADP Constructeur, SNCF Réseau Constructeur et leurs entreprises sous-traitantes ont collectivement décidé de cesser le travail afin de se donner le temps nécessaire pour organiser le dispositif de protection sanitaire, en appliquant strictement les directives gouvernementales spécifiques aux travaux d'aménagement de grande ampleur.

> Une reprise en toute sécurité

À la suite de la publication du rapport de l'OPPBT (Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics) sur la reprise des chantiers, les travaux du CDG Express ont repris dès le mois d'avril, dans le strict respect des consignes sanitaires. La mise en œuvre de ces mesures a fait l'objet de discussions préalables approfondies avec les entreprises mobilisées sur le terrain, dans un esprit de responsabilité partagée, afin de garantir leur bonne application. Plusieurs dizaines de groupes de travail se sont ainsi réunis pour définir les conditions de la reprise (Maîtrises d'œuvre, Coordinateurs de Sécurité et de Protection de la Santé, Entreprises de Travaux Public, etc.).

Toujours pour assurer la sécurité des équipes, la reprise des travaux s'est effectuée de façon progressive, d'abord au niveau du débranchement de Mitry-Mory, puis du Terminal 2 de l'aéroport, et dans le 18^{ème} arrondissement en dernier lieu. Il était d'autant plus important de ne pas retarder davantage l'avancement des travaux du CDG Express que le planning de réalisation des autres chantiers de l'axe ferroviaire Nord en dépend, notamment ceux visant à améliorer les transports du quotidien.

> Des consignes sanitaires rigoureuses

Déjà forte sur le chantier du CDG Express, la culture de sécurité s'est enrichie d'un nouveau standard sanitaire lié au Covid-19. Les mesures barrières appliquées correspondent aux préconisations édictées par la profession du bâtiment et des travaux publics et validées par le ministère du Travail. Dans certains cas, ces mesures sont complétées par des règles fixées au regard des spécificités des travaux. Ainsi, dans la zone du tunnel du CDG Express, les entreprises ont établi des avenants au Plan particulier de santé et des inspections ont été menées sur site avant la reprise du chantier.



LES TRAVAUX DU CDG EXPRESS ONT REPRIS DÈS LE MOIS D'AVRIL, DANS LE STRICT RESPECT DES CONSIGNES SANITAIRES

Les référents sécurité de ADP Constructeur et de SNCF Réseau Constructeur veillent scrupuleusement à la mise en œuvre et au respect des dispositifs de prévention pour éviter tout risque de transmission du virus.

Aujourd'hui encore, tout est mis en œuvre pour continuer les travaux en protégeant la santé des travailleurs. Maîtres d'ouvrage et entreprises partenaires demeurent vigilants sur le respect des gestes barrières et des règles sanitaires,

prêts à adapter les mesures de prévention en fonction de l'évolution de la situation sanitaire et des directives gouvernementales.

En dépit des contraintes supplémentaires qu'ajoute l'application des consignes sanitaires, les travaux programmés pendant l'été 2020 ont été achevés conformément au calendrier initial. Cette prouesse technique est à mettre à l'actif des équipes de terrain, qui se sont fortement mobilisées.

MESURES SANITAIRES



Le port du masque obligatoire pour toute personne travaillant sur le chantier.



L'organisation, chaque matin, d'un accueil sécurité durant lequel **chaque agent précise que son état de santé est favorable pour réaliser ses missions.**



Le déploiement, dans les bases-vies, de marquages au sol dédiés et la condamnation d'un casier sur deux pour éviter une trop grande proximité des agents.



La mise en place d'un roulement de travail en 3x8 heures pour éviter que les équipes soient trop nombreuses sur le terrain au même moment.



La mise en place de chemins d'accès spécifiques pour éviter les croisements sur le chantier.



L'affichage des mesures de sécurité à des endroits stratégiques des chantiers.



Le renforcement et la systématisation de **l'entretien et la désinfection de l'ensemble des locaux sur les chantiers.**



L'obligation pour chaque agent de garder ses propres outils et d'utiliser le même engin toute la journée et l'obligation de désinfecter ces outils et engins chaque matin et chaque soir.



La nomination d'un « référent Covid-19 » pour sensibiliser l'ensemble des équipes pour garantir la sécurité.



INTERVIEW CROISÉE

Du point de vue logistique, qu'est-ce qui a été le plus complexe à gérer dans le contexte de la crise sanitaire ?

LR : Le premier défi a été d'arrêter « du jour au lendemain » un projet sur lequel de multiples chantiers étaient en cours en les mettant en sécurité tant vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire que des risques d'intrusion. Dans le même temps, il a fallu définir et vérifier la bonne organisation de nos partenaires quant au respect des mesures sanitaires édictées par les autorités, et surtout assurer une veille active pour suivre l'évolution de ces mesures. Grâce à la très forte mobilisation de l'ensemble des acteurs du projet, les travaux ont redémarré dès début avril, CDG Express a été ainsi l'un des tout premiers chantiers à redémarrer en Île-de-France. Enfin, nous avons dû rassurer nos partenaires sur les modalités d'accompagnement financier qui seraient mises en place. Une doctrine partagée, conforme aux directives du gouvernement, a été élaborée avec les entreprises à l'issue d'un groupe de travail.



PARADOXALEMENT, LA PANDÉMIE S'EST TRADUITE PAR UNE REVALORISATION DU TRAVAIL DE CHACUN.

Xavier DUBRAC

Directeur de projet,
ADP Constructeur



XD : Après la phase brutale d'arrêt des chantiers et de mise en sécurité de ceux-ci de mars à juin, nous avons eu une phase intense de travail avec tous les participants à l'acte de construire pour décliner sur chacune des opérations les recommandations sanitaires édictées par la profession. Afin de remettre en route les chantiers, les entreprises ont dû trouver de nouvelles méthodologies de travail pour respecter les mesures de distanciation. Ces processus se sont au fil du temps améliorés pour s'adapter aux différentes tâches. Nos équipes ont vérifié leur conformité aux référentiels de la profession et ont contrôlé leur bonne application. Tous les acteurs ont à cette occasion "modernisé" leur façon de faire au regard du contexte sanitaire

Quel impact la pandémie a-t-elle eu sur la gestion des équipes ?

XD : Passer de moins de 10 % à 90 % des effectifs en télétravail pendant trois mois a été complexe ! Le rôle du management a été crucial pour maintenir le contact avec les salariés et la cohésion d'équipe, donner des perspectives, expliquer les protocoles sanitaires... Sur les chantiers, la cadence s'est ralentie du fait des mesures de prévention sanitaire, en dépit des efforts consentis à tous les échelons. Mais, paradoxalement, la pandémie s'est traduite par une revalorisation du travail de chacun. Compte tenu du nombre de personnes sans activité ou en chômage partiel en France, les collaborateurs, les ouvriers toujours actifs sur nos chantiers s'estimaient privilégiés. Ils étaient fiers de travailler et



Laurent ROSTYKUS

Adjoint au directeur de projet
SNCF Réseau Constructeur

d'être considérés comme indispensables au fonctionnement de la nation. D'une certaine façon, cette crise a vu une revalorisation des travaux sur les chantiers.

LR : Passées la sidération et la mise en œuvre des premières mesures, il a fallu organiser le travail à distance, accompagner nos équipes dans ce nouveau mode d'échanges, veiller à garder des contacts rapprochés avec chacun tout en assurant la bonne marche du projet qui a redémarré rapidement. Sur le long terme, nous continuons de veiller à l'application des mesures décidées par l'entreprise, à maintenir le lien collectif et nous préparons activement l'après pandémie. Notre organisation s'est stabilisée, mais il y aura un avant et un après pandémie.

Qu'est-ce qui selon vous a le plus marqué l'année 2020 sur les chantiers du CDG Express ?

XD : Assurément, l'effort déployé par chacun pour faire avancer les ouvrages, dans des conditions physiques difficiles, a été remarquable. Je salue ici l'abnégation des salariés qui, des donneurs d'ordres comme des entreprises, des ouvriers, se sont mobilisés pour s'adapter aux contraintes sanitaires, remettre en cause leurs méthodologies ainsi que leurs plages de disponibilité. Je pense en particulier au chantier de la gare, mené dans une chaleur éprouvante et compliqué par le stationnement à quai des rames du RER B pour désinfection, avec des conditions de transport difficiles pour se rendre sur site et le tout avec masque en permanence ! Quant à l'ouverture

du tunnel sous les pistes, elle marque une étape importante du projet. C'est une grande satisfaction de ne pas y ressentir ni le bruit ni les vibrations des avions qui se posent. Cela tient à la magie d'un ouvrage souterrain !

LR : Sans hésiter la réussite de l'opération « coup de poing » de l'été 2020 et la mise en service du Poste de Commande de Saint-Denis. Une vraie prouesse collective en soi, mais accentuée du fait des contraintes sanitaires. Un autre sujet de fierté, moins visible : à date, nous atteignons voire dépassons les objectifs que nous avons fixés pour les bénéficiaires de la clause d'insertion sociale. Malgré les difficultés du projet que nous avons essuyées en 2020, et qui ne sont pas uniquement liées à la pandémie, nous avons gardé ce cap et l'avons tenu.



MALGRÉ LES DIFFICULTÉS DU PROJET QUE NOUS AVONS ESSUYÉES EN 2020, NOUS AVONS GARDÉ CE CAP ET L'AVONS TENU.



#3

L'AVANCEMENT DES TRAVAUX EN 2020

DESSCRIPTIF DES TRAVAUX PAR ZONE

ZONE AB GARE ET AVANT-GARE DE L'EST

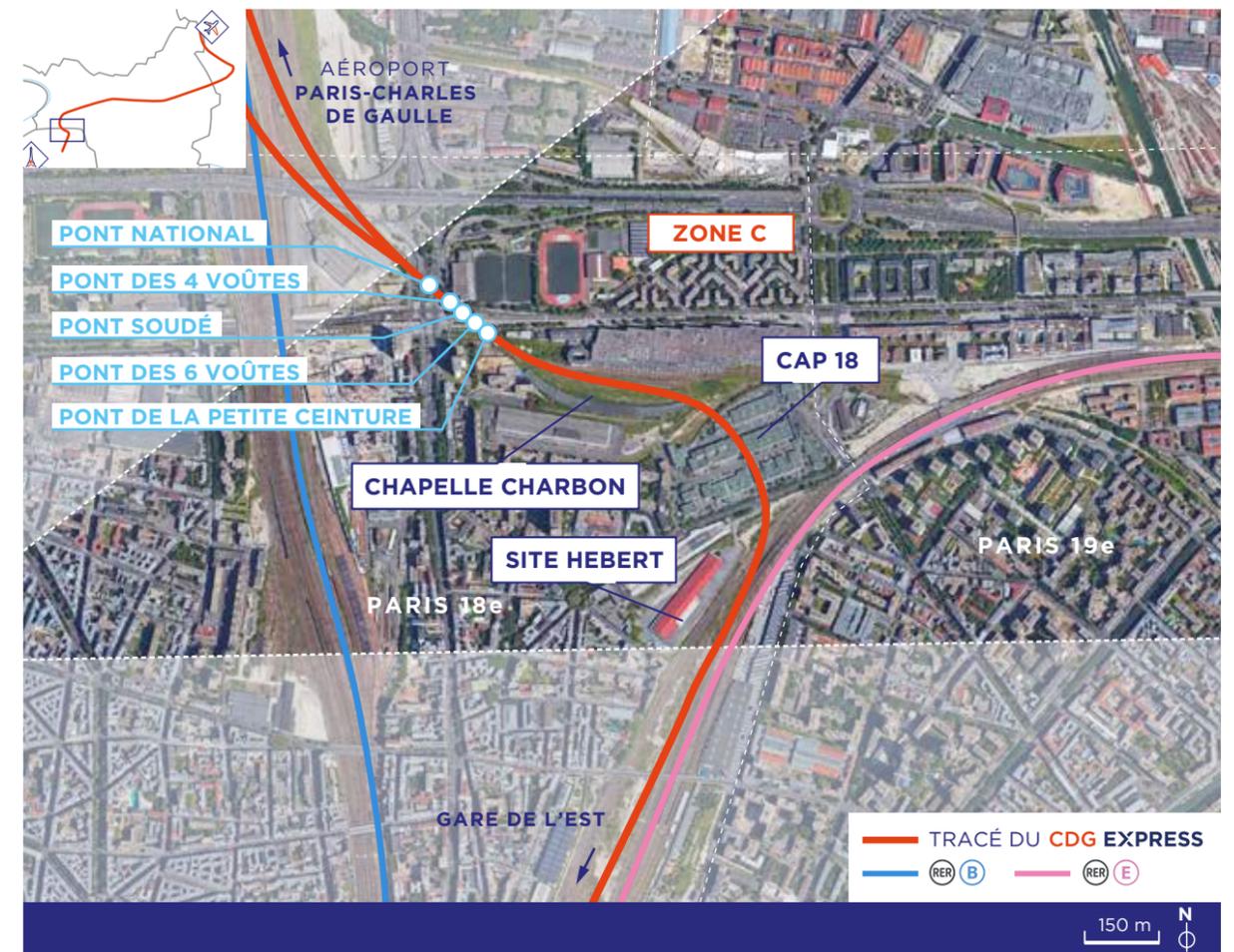


Le tracé du CDG Express débute à la Gare de l'Est avec un quai et des voies dédiées.

Il emprunte le faisceau de voies existantes sur 2 kilomètres. En Gare de l'Est, des espaces de vente et d'information CDG Express sont aménagés et une signalétique spécifique est mise en place. L'arrivée et le départ à quai des trains CDG Express s'effectuent sur ces 3 voies (voies 2, 3, 4).

Les voies 3 et 4 sont les voies principalement utilisées pour les mises à quai. La voie 2 est utilisée en voie de secours ou de garage afin d'améliorer la robustesse d'exploitation de la liaison. Sur le faisceau de l'avant gare, les équipements ferroviaires (voies, caténaires, postes d'aiguillage) et le plan de voies sont adaptés afin de permettre une vitesse plus élevée.

ZONE C CAP 18 / CHAPELLE CHARBON



Cette zone est située dans le 18^{ème} arrondissement de Paris et s'étend sur 1,4 kilomètre. **La liaison entre les faisceaux de la Gare de l'Est et ceux de la Gare du Nord s'effectue par une tranchée couverte** au niveau de la rue de l'Évangile et du site d'activités de CAPI8. Cette tranchée émerge sur le site de Chapelle-Charbon en tranchée ouverte (ouvrage à ciel ouvert).

Le franchissement de la Porte de la Chapelle s'effectue aujourd'hui par des Ponts Rail qui datent du 19^{ème} siècle. Ces ponts seront entièrement remplacés avec des matériaux plus modernes qui absorberont le bruit des circulations ferroviaires. Les travaux permettront également de créer des circulations douces sous les ponts au bénéfice de la population.

ZONE D RACCORDEMENT À LA PLAINE



Le raccordement des voies du CDG Express depuis les ouvrages de la Porte de La Chapelle est fait par la réalisation d'un terrier passant sous les 2 voies existantes RA et VC pour l'une des voies du CDG Express et par

la création d'un pont ferroviaire de type saut de mouton pour l'autre voie du CDG Express au-dessus des voies Fret.

ZONE E AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY



Entre la gare de La Plaine Saint-Denis et Mitry-Mory, le CDG Express utilise sur 22 kilomètres 2 voies existantes parallèles à celles du RER B. Ces voies sont aujourd'hui empruntées par le TER Paris Laon, la Ligne K et le FRET.

Les aménagements à réaliser ont pour principal objectif de **moderniser et simplifier les installations anciennes existantes pour assurer le passage des trains CDG Express** avec une vitesse de circulation de 140 km/h.

Sur cette zone, une part essentielle des travaux bénéficie aux circulations du quotidien. En particulier, il s'agit d'améliorer la gestion des situations perturbées: en assurant le retournement des trains en gare d'Aulnay-sous-Bois et en simplifiant l'exploitation de la gare du Bourget.

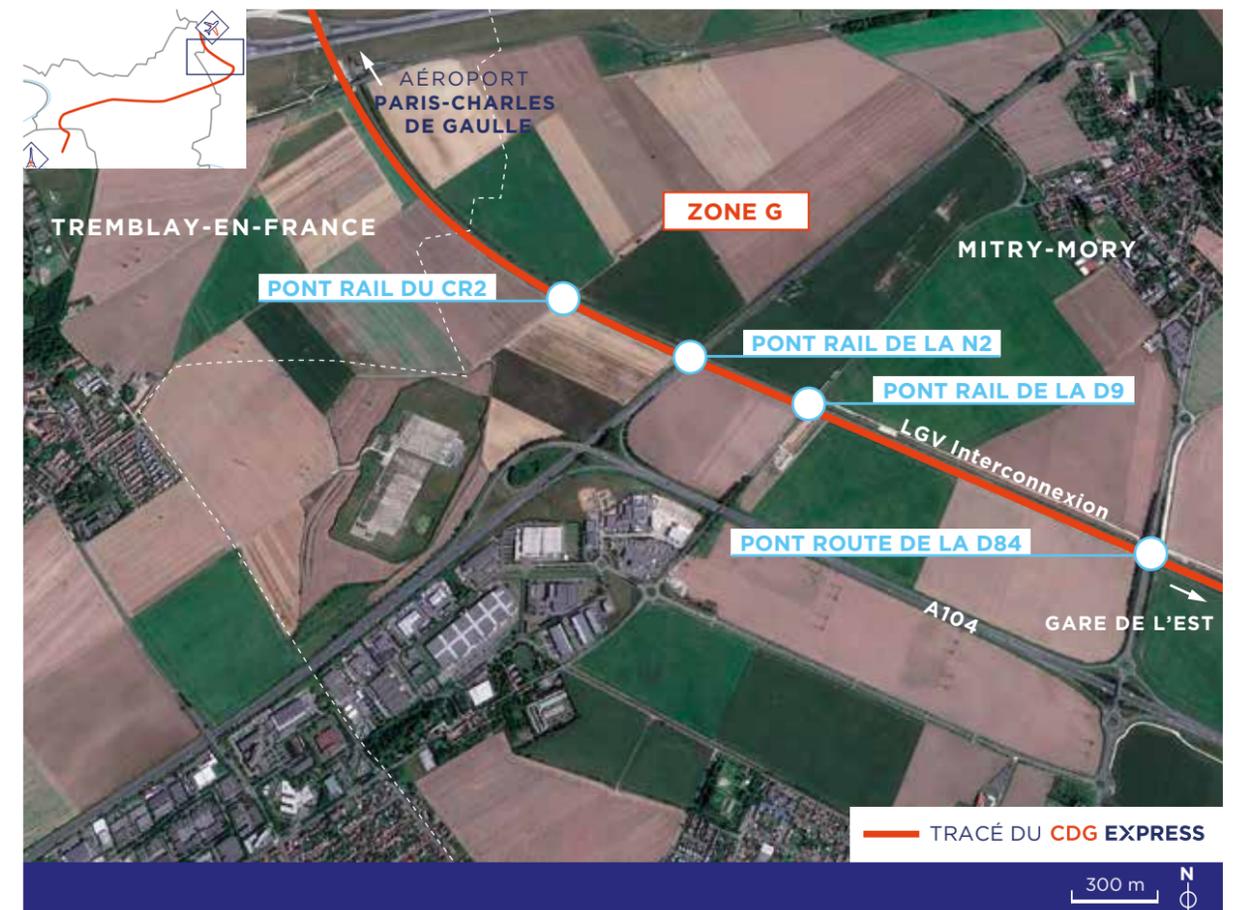
ZONE F DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY



Sur la commune de Mitry-Mory, **les voies du CDG Express décrochent la ligne La Plaine-Hirson pour rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sur des voies nouvelles.**

La réalisation d'un terrier permet aux voies du CDG Express de passer sous les voies du RER B.

ZONE G LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À CDG 2



La zone G relie le terrier de la zone F sur la commune de Mitry-Mory à la zone aéroportuaire. **Ce tronçon, exclusivement en voie nouvelle, s'étend sur 4,4 kilomètres** parallèlement à la ligne à grande vitesse d'interconnexions.

Comme celle-ci, le CDG Express utilise la travée existante sous le pont route de la RD 84 et franchit les RD9, RN2 et le Chemin Rural n°2 par des ponts rails à créer. La plateforme ferroviaire est construite en déblai puis en remblai.

ZONE H GARE ET AVANT-GARE CDG 2



Le tracé du CDG Express arrive sur la plateforme aéroportuaire en passant sous la route périphérique sud au niveau d'une travée du pont route existant au niveau de la LGV Interconnexions.

L'accès à la gare s'effectue ensuite par le tunnel existant, modifié et allongé sous les pistes 2 et 4 de l'aéroport ainsi que sous les voies de circulation. Les équipements ferroviaires sont posés dans le tunnel. Cette zone comporte également les aménagements en gare CDG 2 pour accueillir les passagers du CDG Express et l'installation de base de maintenance et de secours au sud de la plateforme. Enfin, le terminus pour les rames du CDG Express avec des quais adaptés et les accès directs à l'aérogare est réalisé dans la gare CDG 2 dans le prolongement du RER B.

ZONE L RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B



L'arrivée de CDG Express en gare CDG 2 se fera dans le prolongement des voies du RER B, les deux réseaux restant indépendants. Ainsi, le CDG Express occupera en gare CDG 2 les emprises actuelles réservées aux voies de stockage d'arrière gare pour les rames du RER B.

Les trois voies de stockage sont reconstituées en amont de la gare RER CDG 1, le long des voies existantes par quatre places de garage des rames du RER B créées entre les voiries vertes et rouges d'accès à l'Aéroport.

Une passerelle de service, à destination des agents de conduite, des agents de nettoyage et de l'agent de sûreté, est prévue pour franchir la route de la Commune et les voies ferrées.

Un bâtiment de service ainsi qu'un bâtiment technique sont également construits.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROCÉDURES ET DES TRAVAUX

1 MD€ ENGAGÉS
FIN 2020,
PRÈS DE 50 %
DU COÛT
DU PROJET



> État d'avancement des procédures

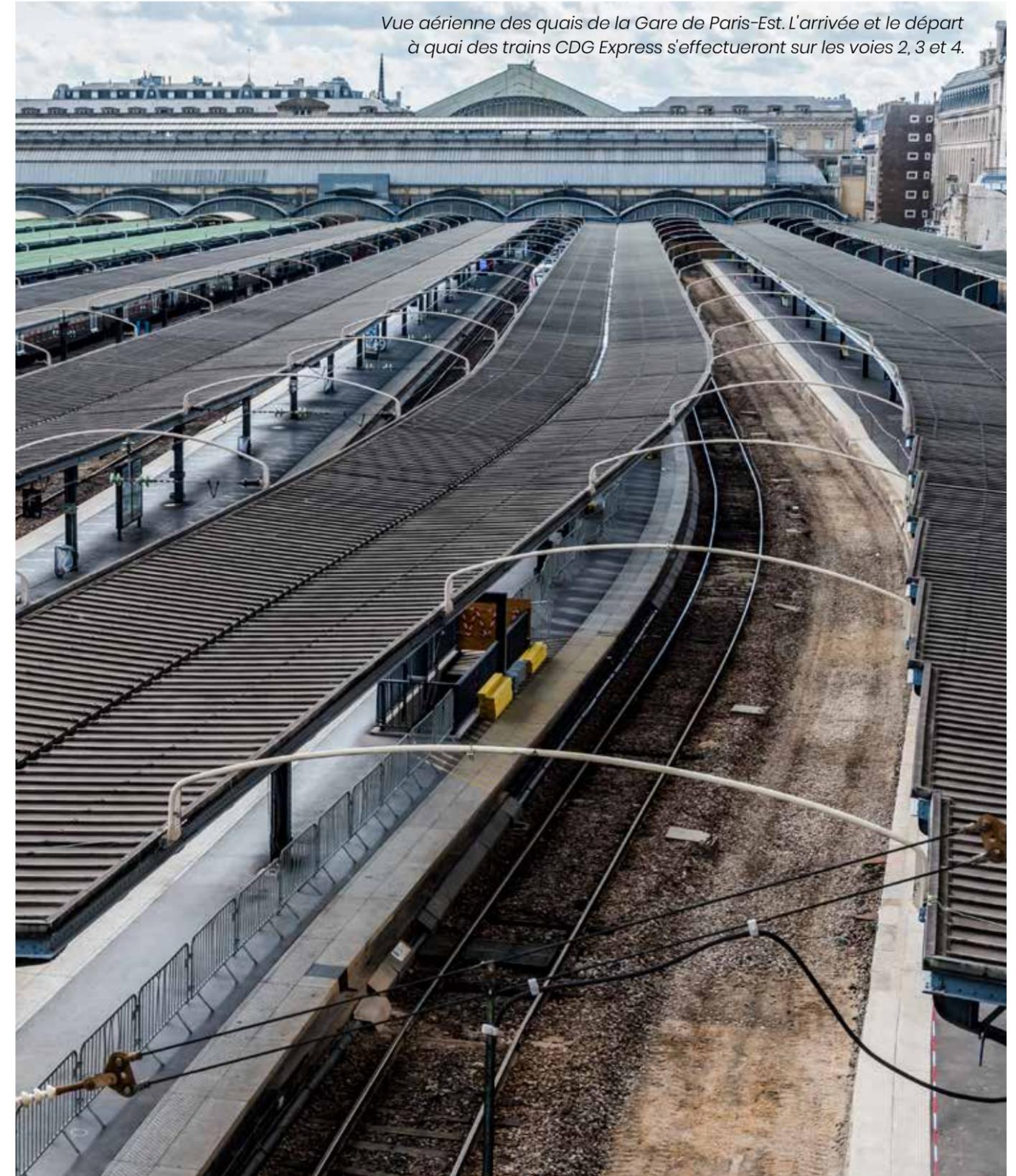
Afin de réaliser les travaux nécessaires à la liaison CDG Express, toutes les procédures foncières sont en cours comme celles auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). Le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) GC2 a été transmis et instruit par l'EPSF en vue de son intégration dans le DPS complet qui interviendra en 2022.

> Zone AB

À la Gare de l'Est, le permis de construire a été obtenu en avril 2020 et les permis de démolir 5 bâtiments désaffectés, en août 2020. Les anciennes voies à quai ont été déposées. L'amélioration de la plateforme est en cours, de même que la simplification des plans d'aiguillage. L'ensemble des travaux d'assainissement est achevé. Dans le secteur de Pantin, l'aménagement de 4 voies supplémentaires, avec escabelles, destinées au remisage des rames, sera terminé début 2021.

UN ENGAGEMENT DE TOUS POUR UN PLANNING TENU

Les travaux et mises en service de l'été 2020 se sont déroulés conformément au planning, à l'exception des secteurs de la Gare de l'Est et de Pantin, où des opérations perturbées par la crise sanitaire ont dû être décalées. Cette phase d'été est cruciale dans l'ordonnement des chantiers sur l'axe ferroviaire du nord de l'Île-de-France : toute livraison de travaux impactant la signalisation nécessite une mise à jour du poste de commande à distance de Saint-Denis. Il s'agit d'une étape complexe, compte tenu des contraintes d'exploitation de ce secteur ferroviaire qui se place au 3^{ème} rang mondial en termes de fréquentation de voyageurs.

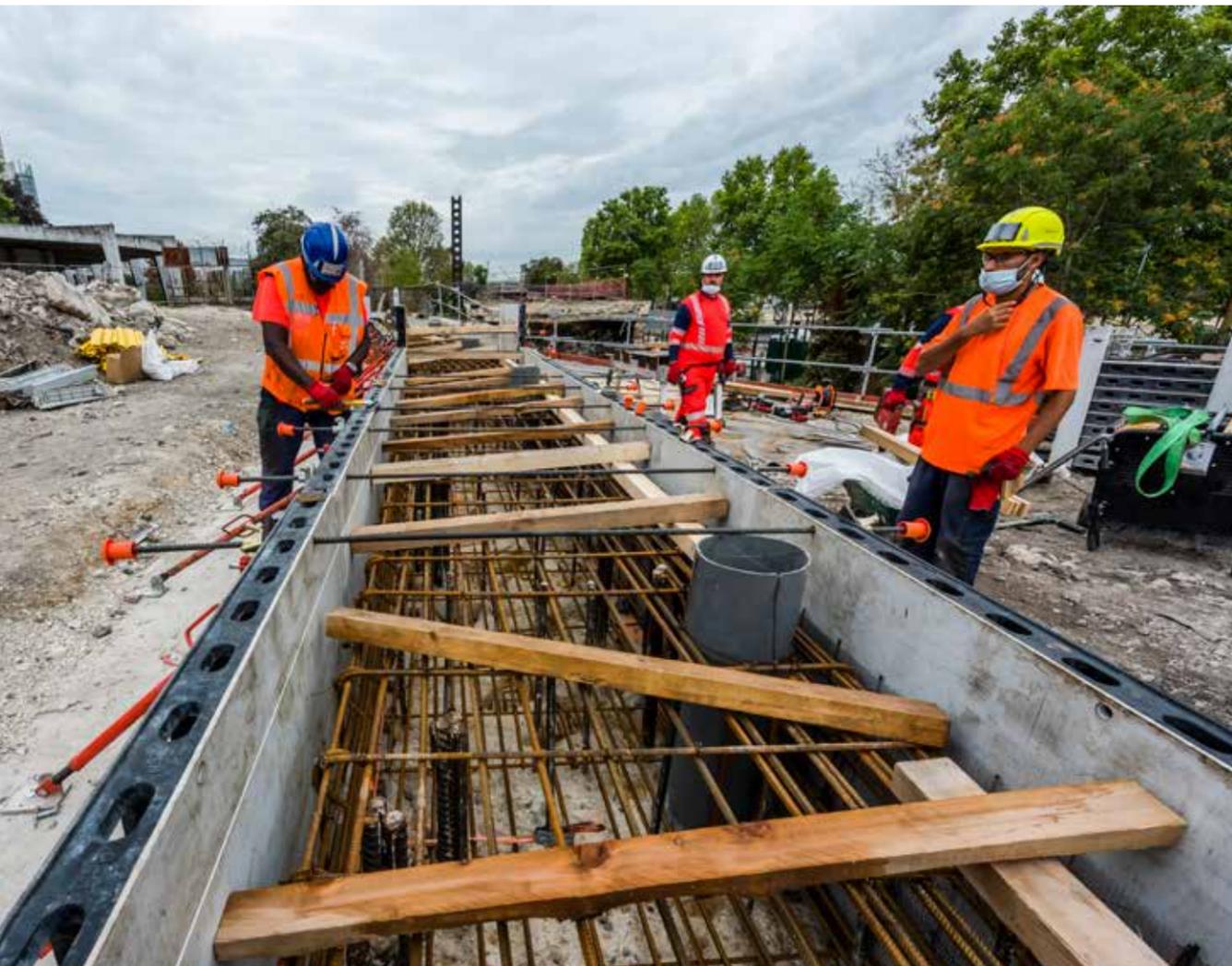


Vue aérienne des quais de la Gare de Paris-Est. L'arrivée et le départ à quai des trains CDG Express s'effectueront sur les voies 2, 3 et 4.

> Zone C

Le dévoiement des réseaux divers (Télécom, GRT, Enedis...) et d'assainissement est terminé. Le chantier de la tranchée couverte au niveau de la rue de l'Évangile est prêt à démarrer, dès que les bâtiments riverains seront libérés. Le permis de démolir le bâtiment 5 de CAP 18 et le permis de construire les locaux techniques ont respectivement été obtenus le 24 septembre et le 9 octobre 2020.

La dépose des ponts rail de la Porte de la Chapelle a été repoussée d'une année mais les travaux sur les culées se poursuivent et le tablier métallique de l'ouvrage principal a été préfabriqué en usine. La phase 2 de mise à jour du poste de commande à distance de Saint-Denis a été effectuée le week-end du 1^{er} août. En juillet 2020, une phase importante a été faite avec la décroche de l'alimentation électrique du T3bis avec fermeture totale pendant 3 semaines du T3bis ce qui permettra lors de la prochaine coupure en été d'optimiser la durée de la coupure qui sera nécessaire pour déposer les ponts.



> Zone D

L'espace a été dégagé à l'été 2020 pour travailler à la reconstruction du Pont 1 et poursuivre la construction du tunnel où passera l'une des voies du CDG Express. La réalisation de nombreux ouvrages de génie civil est en cours pour simplifier les plans de voies et accroître la vitesse de circulation du RER B, préparer ses retournements au Stade de France et créer les voies du CDG Express. Les Occupations Temporaires de voiries pour réaliser les travaux des rues Christino Garcia et du Bailly ont été obtenus en octobre. Les travaux préparatoires rue Christino Garcia ont commencé.



> Zone E

Au Bourget, les travaux d'été ont consisté à la suppression de la traversée entre les voies bis et les voies directrices, et la mise en service des jonctions V2 / V1 sur les voies directrices. Ces travaux contribuent à la préparation des nouvelles voies de retournement du RER B.



> Zone F

Du côté de la zone F (débranchement de Mitry), les travaux de l'été 2020 ont consisté à basculer les 4 voies bis. Ceux-ci ont permis de poursuivre les travaux de la construction de la future trémie vers le tunnel de la zone G.

> Zone G

Les travaux de terrassement de la voie nouvelle ont débuté. Un chemin agricole a été rétabli et la RD84 a été remise en service.

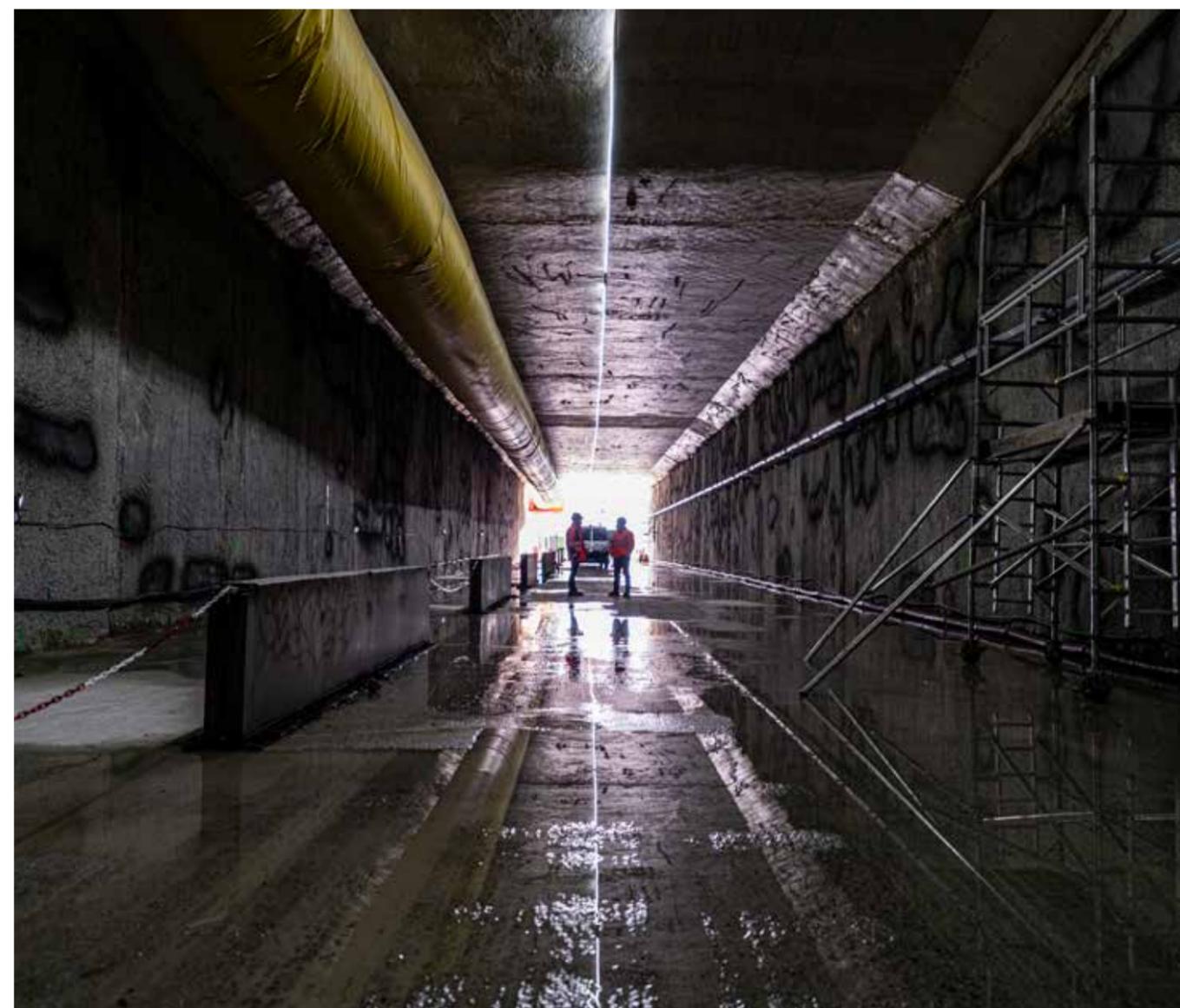
Un pylône de ligne à haute tension a été déplacé, conformément au planning établi en accord avec le Conseil départemental de Seine-et-Marne pour limiter les impacts sur la circulation des engins agricoles. Le chantier d'extension de la gare RER B a démarré.



> Zone H

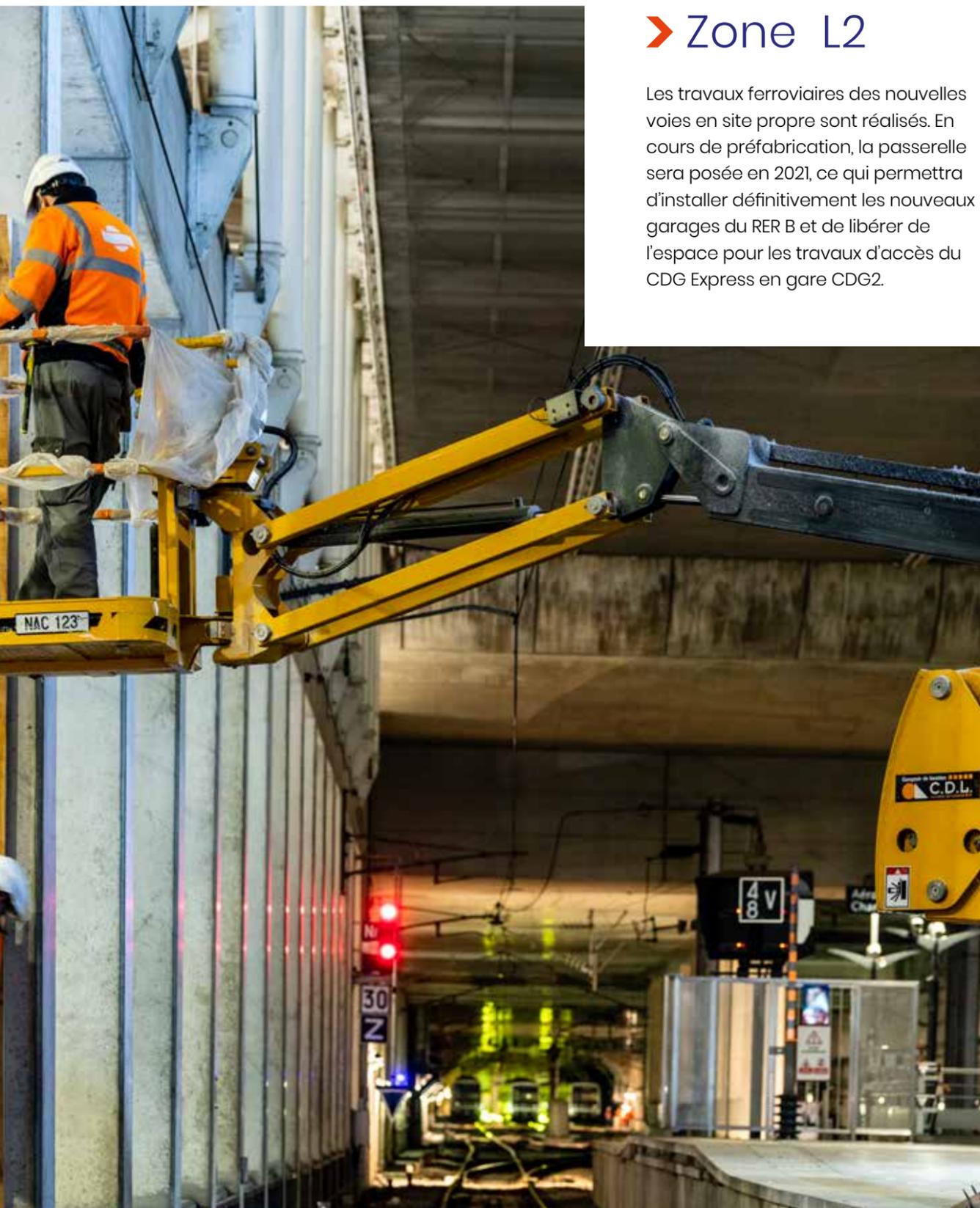
Le nouveau tunnel ferroviaire sous les pistes 2 et 4 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est achevé. Les épreuves de charge réalisées en septembre et octobre 2020 avec des push/pull de 50 tonnes et un avion gros porteur de 400 tonnes, ont été concluantes. L'aménagement de la base vie est terminé depuis septembre et les travaux de l'usine de désenfumage ont démarré en octobre.

Dans la gare, les poutres en béton fibré ultra performant (BFUP) ont été posées fin 2020. La charpente des deux premiers escaliers mécaniques réceptionnés sur le quai du RER est en cours de construction et la réfection de la verrière nord a commencé.



➤ Zone L2

Les travaux ferroviaires des nouvelles voies en site propre sont réalisés. En cours de préfabrication, la passerelle sera posée en 2021, ce qui permettra d'installer définitivement les nouveaux garages du RER B et de libérer de l'espace pour les travaux d'accès du CDG Express en gare CDG2.



LES ÉPREUVES DE CHARGE DU TUNNEL CDG EXPRESS

Les épreuves de charge consistent à faire supporter à un ouvrage des tonnages très importants puis à vérifier que les déformations qu'il a subi sont inférieures aux seuils définis lors de sa conception. La résistance du sol du nouveau tunnel ferroviaire a été éprouvée le 23 septembre 2020 avec quatre push/pull – des engins de 50 tonnes utilisés pour déplacer les avions à terre et dont la charge est comparable à celle d'une rame.

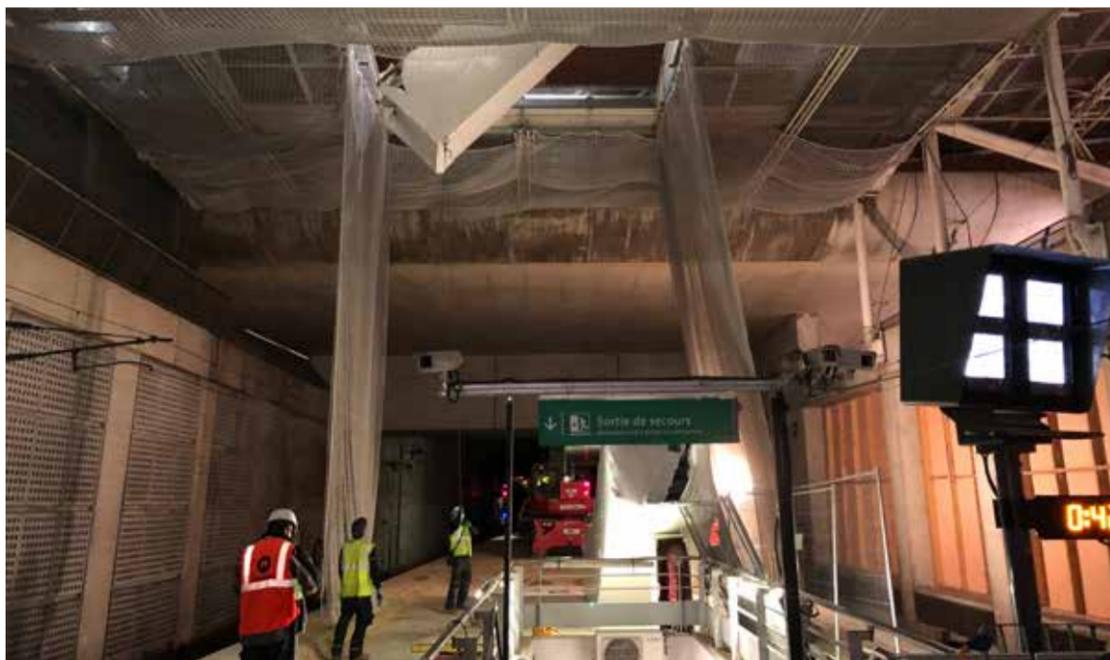
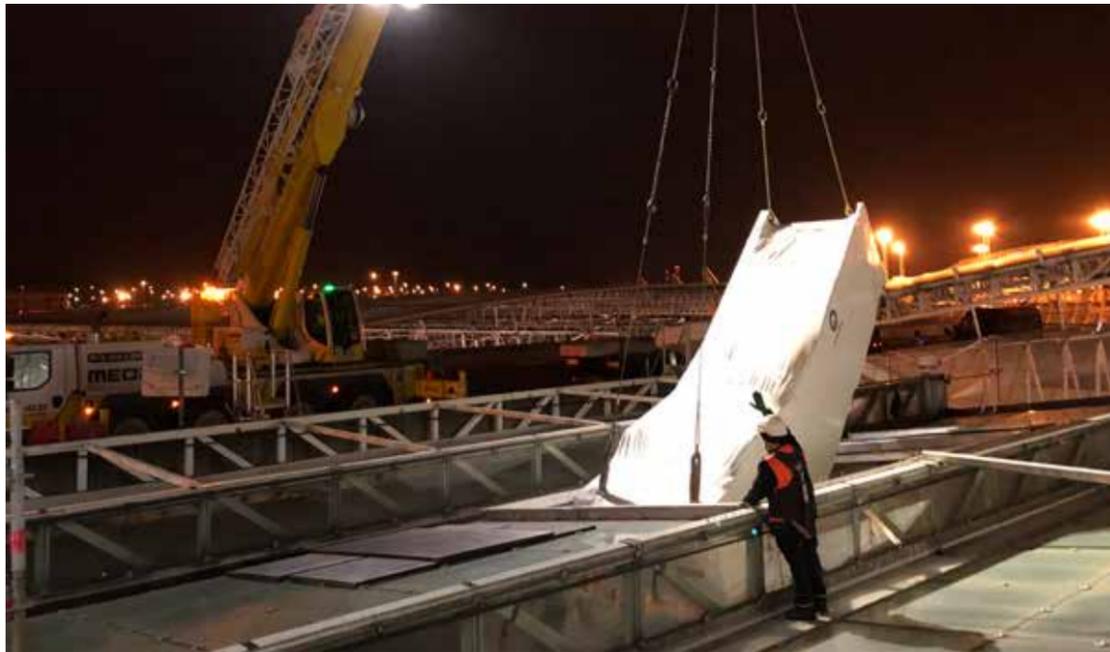


La résistance de l'ensemble de la structure a quant à elle été testée le 1^{er} octobre 2020 avec un avion-cargo de près de 400 tonnes à pleine charge positionné à la verticale du tunnel sur la piste 2, puis sur la piste 4. Ces épreuves ont été réalisées tout en maintenant les trois autres pistes de l'aéroport en exploitation.



GRUTAGE DES ESCALIERS MÉCANIQUES EN GARE CDG2

Destinés à améliorer la desserte du quai du RER B dans la gare CDG2, deux escaliers mécaniques ont été descendus en pièces détachées de 4 à 5 tonnes chacune avec une grue mobile, par une ouverture aménagée dans la verrière.



DISPOSITIF DE MAÎTRISE DE LA QUALITÉ

La réalisation des travaux et leur suivi répondent à des règles précises en matière de maîtrise de la qualité (conformément à l'annexe 9 « Maîtrise de la qualité » du Contrat de Concession de travaux).

> En phase de conception-construction

Au niveau du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, les processus de maîtrise de la qualité sont repartis dans les documents suivants :

Le manuel de projet, qui comprend :

- I.** Document d'organisation : Plan de management de projet
- II.** Documents de gestion de la qualité et de l'environnement : Plan d'assurance qualité
- III.** Documents de gestion des risques : Plan de maîtrise des risques
- IV.** Documents de planification et de mesure de l'avancement
- V.** Documents de gestion des interfaces : Plan de gestion des interfaces
- VI.** Documents de gestion de la sécurité des travaux (plan de sûreté partiel établi – Cf. 3.4)
- VII.** Documents d'organisation de la réception : Plan détaillé de réception (le moment venu)
- VIII.** Documents de fin de phase de réalisation (le moment venu)

Au cours de l'année 2019, le Plan de management de projet (I) a été établi. Il comprend : la description générale du Projet, de ses acteurs, la comitologie et les outils de pilotage mis en place, le plan de gestion documentaire du projet, son plan de communication. Sont annexés à ce Plan, la méthodologie de suivi des coûts de construction et des tirages sur le Prêt de l'État ainsi que le Guide d'utilisation de la gestion documentaire du GI CDG Express.

Le Plan de maîtrise des risques (III) a été réalisé début 2020. La démarche de maîtrise des risques consiste, conformément au schéma ci-dessous, en :

- > l'identification des risques ;
- > la mise au point d'une méthode d'évaluation de la criticité de ces risques ;
- > l'application de la méthode d'évaluation de la criticité aux risques identifiés ;
- > la hiérarchisation des risques ;
- > l'identification des actions de traitement associées à chaque risque ;
- > le processus de suivi des actions de traitement et de réévaluation des risques.

Chaque constructeur a également mis en place une procédure de gestion de la qualité et de l'environnement à son niveau. La synthèse de la conduite générale de l'opération est reportée au Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express qui en assure le contrôle et le suivi au travers de :

- > visites mensuelles sur site en présence de l'organisme technique indépendant qui assure le contrôle technique pour le compte de l'État concédant et de l'État prêteur, faisant l'objet de comptes-rendus ;
- > rapports mensuels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus ;
- > rapports trimestriels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus.

L'ensemble de ces processus est appliqué depuis le mois de février 2019 et ils sont décrits dans le Plan d'assurance qualité (II).

En complément, le planning d'avancement des travaux (IV) est mis à jour et présenté mensuellement et trimestriellement par les Constructeurs au Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express. Après analyse, ce planning est présenté à l'État Concédant, en présence des Constructeurs. Cependant, à la suite de la décision du Gouvernement de reporter la date de mise en service de la liaison CDG Express à décembre 2025, le planning de l'opération a dû être actualisé. Aussi, à fin 2019, la formalisation du document de planification et de mesure de l'avancement est en cours de finalisation.

Le Plan de gestion des interfaces (V) entre les acteurs du projet a été établi au cours de l'année 2019. Ainsi, le Protocole arrêtant les modalités d'organisation des réunions d'interface entre l'Exploitant ferroviaire et le Gestionnaire d'Infrastructure a été signé en octobre 2019.



**CHAQUE CONSTRUCTEUR
A ÉGALEMENT MIS EN
PLACE UNE PROCÉDURE DE
GESTION DE LA QUALITÉ ET
DE L'ENVIRONNEMENT À
SON NIVEAU.**

DISPOSITIF DE SÉCURITÉ DU PROJET

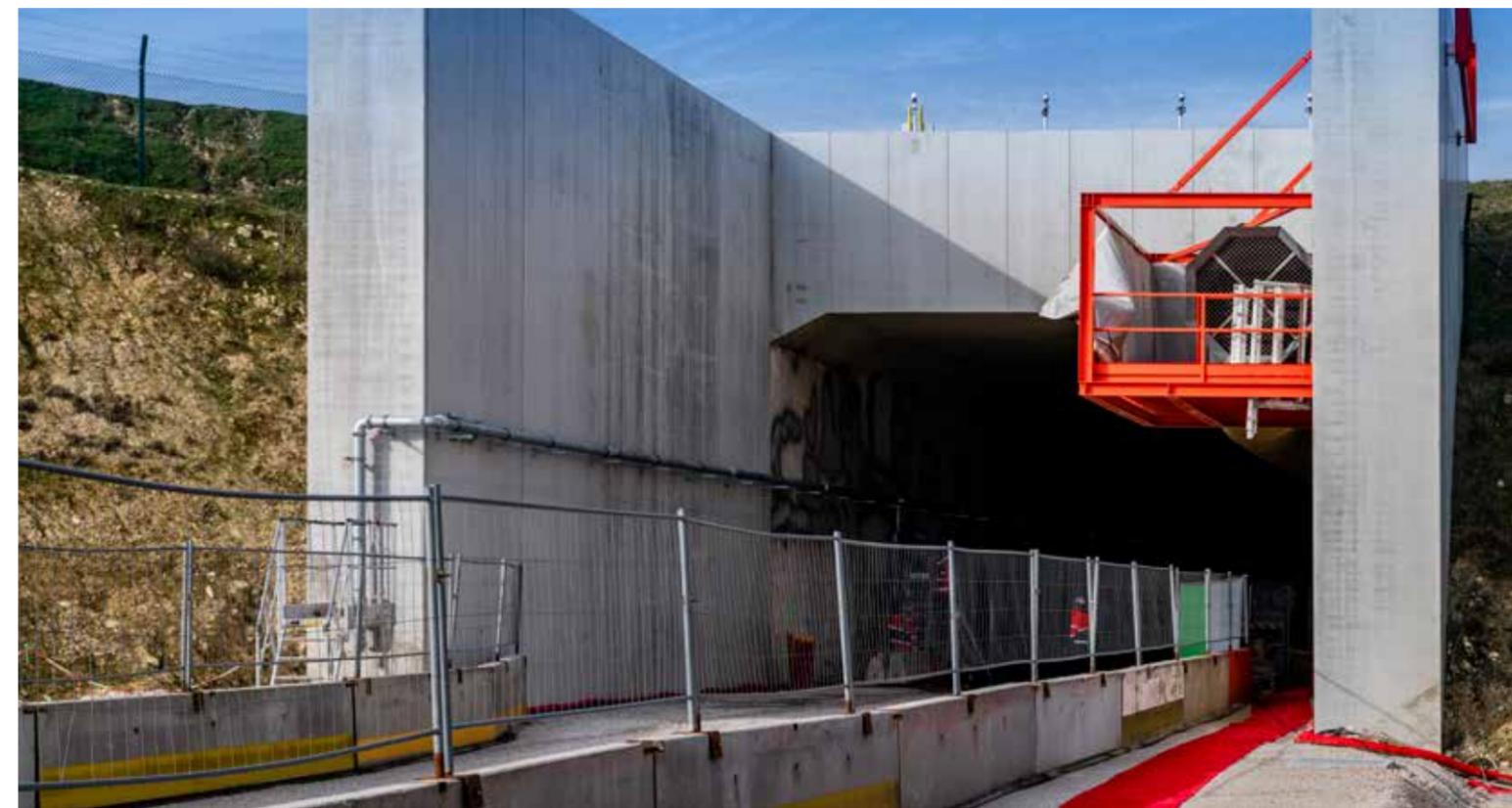
> Concernant les chantiers d'ADP Constructeur

ADP Constructeur a lancé une démarche sécurité spécifique sur les travaux d'équipements du tunnel sous piste et de l'usine de désenfumage. Cette démarche s'articule autour de deux thématiques particulièrement importantes pour ce chantier : cheminements piétons et travail en hauteur. Cette démarche se traduit concrètement par des réunions de travail ou de sensibilisation spécifiques, associant ADP Constructeur, les entreprises et les différents intervenants du chantier : Maîtrise d'Ouvrage,

Maîtrise d'Œuvre, Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé, Ordonnancement Pilotage et Coordination.

La démarche a permis de définir un plan d'actions et des indicateurs, dont la mise en œuvre et le suivi seront assurés tout au long du chantier, notamment par des visites inopinées et des reportings mensuels. Cette démarche permet également d'associer les services prévention d'ADP Constructeur et des entreprises, avec évidemment un objectif commun pour toute l'équipe projet : "zéro accident".

Aucun Évènement de Sécurité Remarquable (ESR) n'a été signalé depuis le 31 mars 2020 sur le chantier du tunnel sous piste et de l'usine de désenfumage.



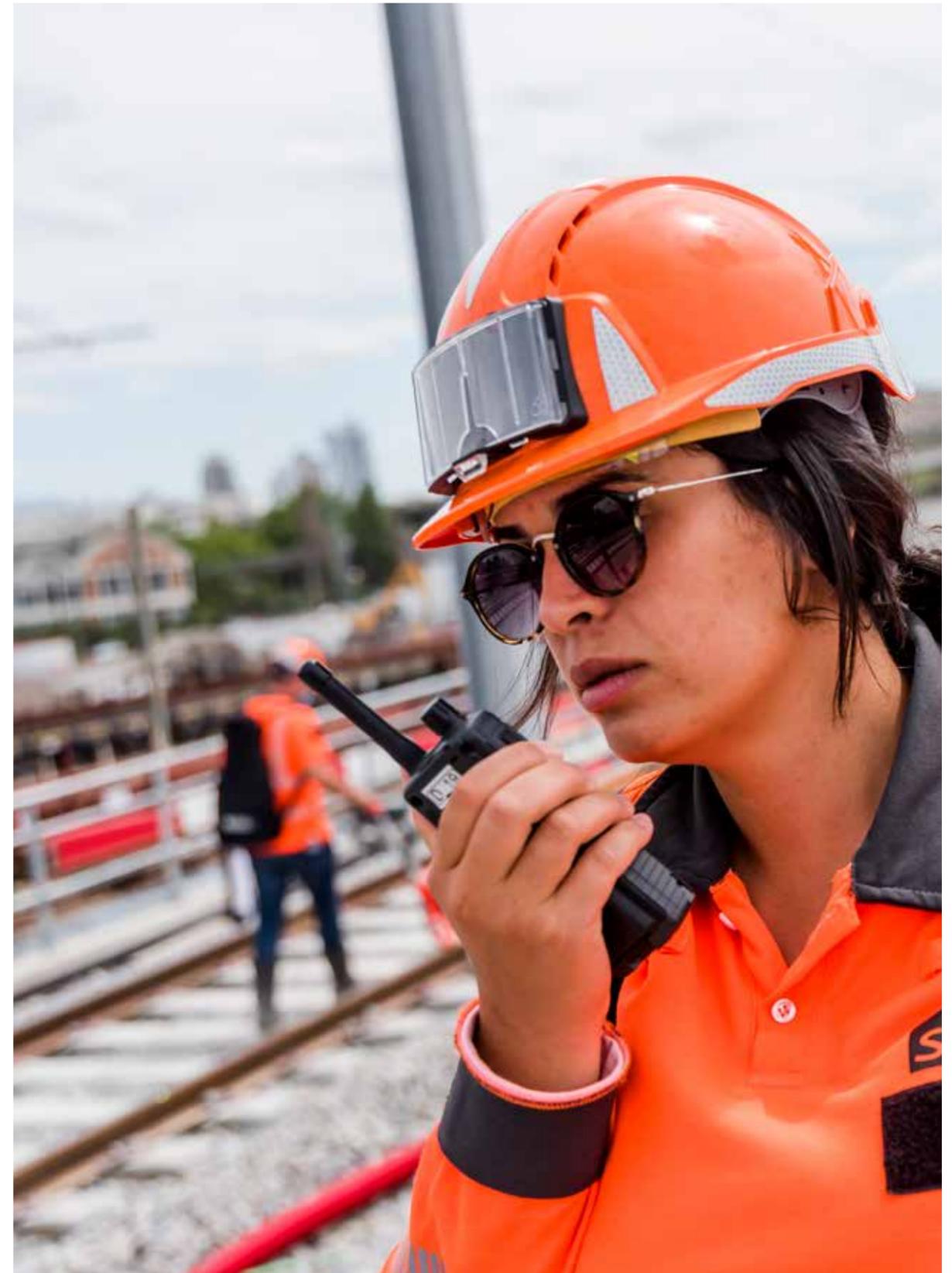
➤ Concernant les chantiers de SNCF Réseau Constructeur

SNCF Réseau Constructeur met au premier rang la mise en œuvre des principes généraux de prévention.

Au-delà de l'application des lois et décrets en matière de sécurité sur les chantiers, SNCF Réseau constructeur a mis en place un management collaboratif et participatif de la

sécurité et de la santé au travail. En complément de la désignation de Coordonnateurs Sécurité et Protection de la Santé (CSPS), des formations avec des professionnels de la prévention ont été lancées. Ces formations sont dispensées par l'OPPBT à l'ensemble des collaborateurs de la Maitrise d'ouvrage, ainsi que ceux de la Maîtrise d'œuvre.

Elles incitent à organiser la construction des chantiers en y intégrant pleinement le sujet de la sécurité. Ces formations sont mises en pratique par le biais des visites mensuelles en présence de la Maitrise d'Ouvrage, la Maître d'œuvre et les Coordonnateurs Sécurité et Protection de la Santé, sur les chantiers du CDG Express.





#4

UN CHANTIER IMBRIQUÉ

Étroitement articulé avec les projets de l'axe ferroviaire Nord de l'Île-de-France, le CDG Express est bien plus qu'un projet de liaison reliant l'aéroport et son centre-ville. Près de 30 % des investissements consacrés à sa réalisation participent à l'amélioration des conditions de déplacement des voyageurs du quotidien.

➤ Haute densité de circulation

De la gare du Nord à Mitry-Claye, l'axe ferroviaire du nord de l'Île-de-France comporte deux doubles voies qui accueillent une mixité de trafic, une forte densité de circulation et plus d'un million de voyageurs par jour. Deux d'entre elles, dites voies directes, sont dédiées au RER B. Les deux autres sont affectées aux trains de la ligne K, aux TER Paris-Laon et au fret. Le CDG Express empruntera uniquement ces dernières, sur le tronçon La Chapelle-Villeparisis. Aujourd'hui 4 trains par heure circulent sur ce tronçon ce qui permet d'insérer le CDG Express sans affecter les circulations.

Les trains de marchandises qui passent sur cet axe circulent entre Le Bourget et le nord de la France d'une part, et entre Saint-Ouen les Docks et l'est de la France d'autre part. Cette seconde ligne, dite du « raccordement de l'Évangile », est déviée depuis 2019 sur un itinéraire alternatif compte tenu de la reconstruction de deux ponts à la Porte de la Chapelle (Pont national et Pont Soudé) intégrée au projet CDG Express.

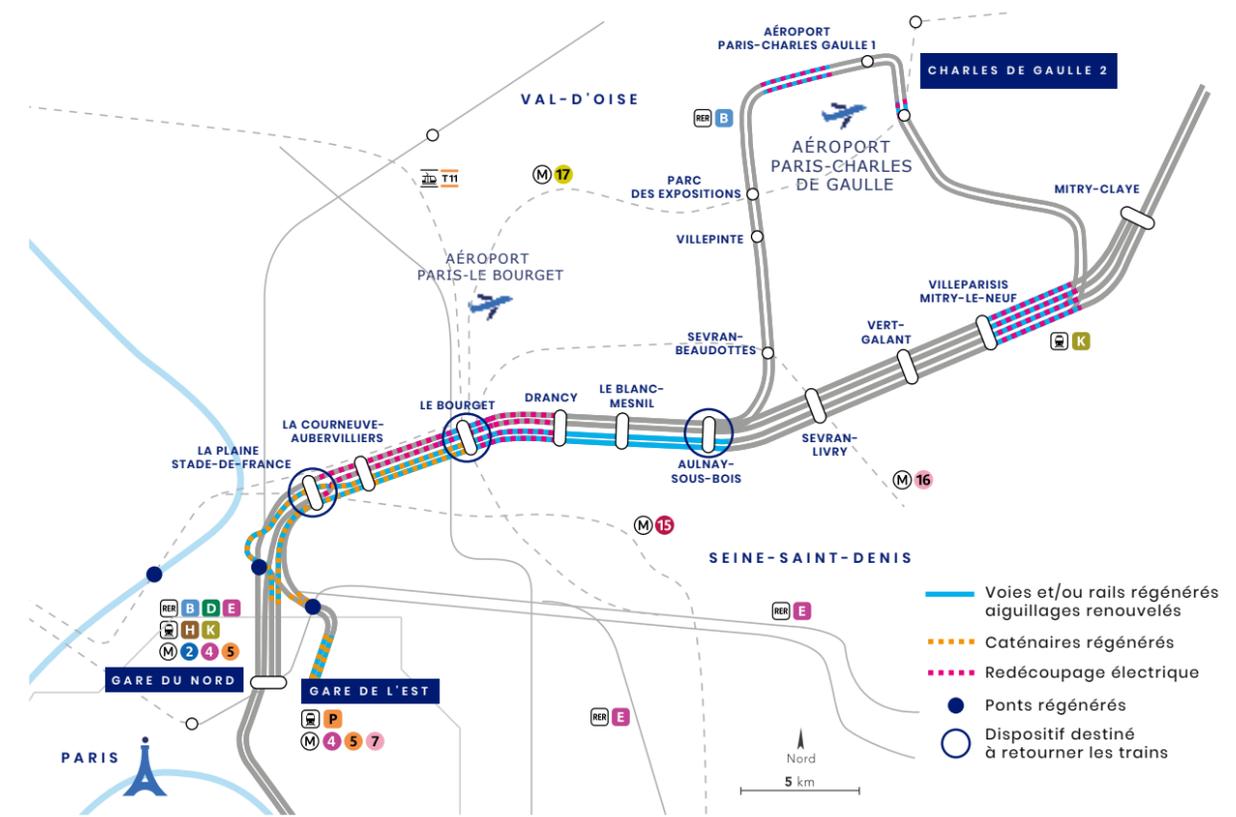
➤ Modernisation du réseau ferroviaire

La réalisation du CDG Express comporte d'importants travaux de modernisation des installations ferroviaires existantes.

Entre les gares de La Plaine – Stade de France et Aulnay-sous-Bois, les travaux portent sur les caténaires, la signalisation, la rectification du tracé, le renouvellement du ballast et la rénovation des traverses et des rails. Sur les lignes K et TER Paris-Laon, ces travaux de rénovation permettront de relever la vitesse de circulation des trains de 120 à 140km/h.

Sur le RER B, de nouvelles voies de garage ou de retournement sont également créées à Aulnay-sous-Bois, La Plaine Stade-de-France et CDG 2, améliorant ainsi la gestion des situations perturbées et le retour plus rapide à un trafic normal dans les cas de panne de matériel.

MODERNISATIONS INTÉGRÉES AU PROGRAMME CDG EXPRESS



43
KM DE VOIES
ET RAILS RÉGÉNÉRÉS

33
KM DE REMPLACEMENT
DE CATÉNAIRES

16
KM DE REDÉCOUPAGE
ÉLECTRIQUE

2,2 MILLIARD €
D'INVESTISSEMENT
DE CDG EXPRESS DONT
537 M€ AU PROFIT
DES TRANSPORTS
DU QUOTIDIEN



Sur le reste du réseau, le CDG Express va permettre le remplacement des ponts ferroviaires de la Porte de la Chapelle par un ouvrage unique en structure mixte acier-béton améliorant la performance des rails, réduisant les nuisances sonores lors du passage des trains et permettant de simplifier les liaisons piétonnes et cyclables sur la voirie actuelle. Ce nouveau pont assurera également une amélioration d'infrastructures des lignes existantes, en permettant notamment l'accueil de trains à deux étages pour le RER B. CDG Express participe également au financement du projet de liaison entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est porté par Île-de-France Mobilités.

Enfin, les aménagements réalisés dans le cadre du projet au sein de la gare Aéroport Paris-Charles de Gaulle 2 profiteront directement aux voyageurs du RER B. En effet, les escaliers mécaniques et les ascenseurs accessibles aux personnes à mobilité réduite sont entièrement renouvelés.

Au total, ce sont 537 M€ d'investissements réalisés, montant qui se divise en deux catégories :

- > La régénération, à hauteur de 343 M€, dont par exemple, le remplacement de certains ponts (48 millions d'euros), 194 millions d'euros pour les voies ou rails (43 kilomètres au total) et 76 aiguillages renouvelés, etc.
- > La modernisation du réseau, à hauteur de 194 M€ dont, par exemple, près de 90 M€ en faveur de l'exploitation du RER B (relèvement de vitesse, banalisation de voies, des garages, des jonctions), mais également des travaux pour créer des voies de retournement à la Plaine Saint-Denis, à Aulnay-sous-Bois, etc..

Sur ces 537 M€, environ 30% sont d'ores et déjà engagés dans le cadre des travaux réalisés depuis 2019.

> Complexité du phasage

Imbriqué aux projets de l'axe ferroviaire du Nord de l'Île-de-France, le phasage du chantier du CDG Express sort de l'ordinaire.

L'ensemble des opérations de l'axe Nord a été orchestré selon un phasage fin afin de limiter l'impact des travaux sur les circulations et de minimiser les perturbations pour les voyageurs. Cette programmation est établie à un horizon de trois ans, le temps d'affiner la planification de chaque opération au fil des études techniques, des appels d'offres et de l'analyse des impacts sur les fermetures de voies, jusqu'à l'établissement de grilles horaires de circulation. Ces étapes s'enchaînent afin de proposer un plan de transport robuste aux voyageurs. Toute remise en cause inopinée de la programmation des travaux – qu'il s'agisse de blocages administratifs ou de l'arrêt ou du ralentissement des chantiers dus à la crise sanitaire – risque de se traduire par des perturbations des plans de transport.

L'impératif de sécurité des circulations impose aussi un enchaînement cadencé des chantiers. Toute modification du tracé des voies impliquant une adaptation de la signalisation, il faut remettre à jour régulièrement le poste de commande à distance de Saint-Denis, qui pilote la signalisation et les aiguillages de l'axe ferroviaire du nord de l'Île-de-France pour tous les trains. Ces opérations nécessitent de couper les circulations pendant 24 heures au moins. Elles sont donc mutualisées et réalisées une fois par an en été sur un week-end, afin de limiter la gêne occasionnée aux voyageurs. Les travaux prévus sur l'année doivent tenir cette échéance, sous peine de déstabiliser la programmation des chantiers suivants.

De surcroît, les opérations sont parfois interdépendantes au point que pour démarrer un chantier, le précédent doit être terminé. À titre d'exemple, les travaux de CDG Express à la Plaine Stade de France constituent un préalable à la reconstruction du Pont de Soissons, prévue pour laisser le passage aux futurs trains à grande capacité du RER B. Ou encore, l'avancement du projet EOLE dépend d'une intervention sur un poste de signalisation à la gare de l'Est dans le cadre du projet de navette de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Catherine Guillouard, Présidente Directrice-Générale de la RATP

« Le CDG Express va bénéficier à toute la région Île-de-France, en favorisant notamment la modernisation des transports au Nord du territoire. Je pense en particulier au RER B, deuxième ligne de voyageurs la plus fréquentée d'Europe avec près d'un million de passagers par jour. Dans le cadre du CDG Express, 537 millions d'euros pourront être alloués à la modernisation du RER B. À terme, les deux lignes seront complémentaires, et offriront à chacun un mode de transport adapté à ses besoins »





#5

UN CHANTIER POUR L'AVENIR

Le projet CDG Express participe à la transition énergétique et écologique. Non seulement parce que sa mise en service évitera des émissions de gaz à effet de serre et contribuera à la qualité de l'air en Île-de-France, mais aussi parce que sa réalisation s'inscrit dans la politique RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) des constructeurs, maîtres d'œuvre et entreprises de travaux partenaires.

UNE AVANCÉE VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE

Quelque 55 000 véhicules individuels circulent chaque jour entre Paris et Roissy au départ ou à destination de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en période habituelle. Sur ce parcours, ils représentent environ 15 % du trafic des autoroutes A1 et A3, parmi les plus saturées d'Île-de-France. S'y ajoutent 20 000 taxis et 500 autocars ou autobus.

En proposant aux voyageurs aériens un mode de transport collectif propre, CDG Express contribuera à limiter les nuisances environnementales liées au trafic routier – émissions de polluants et de gaz à effet de serre – et participera à l'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A3 entre Paris et Roissy. Selon les estimations actuelles, grâce au CDG Express, la part de la route dans la desserte de l'aéroport baisserait de 16 %.

Le CDG Express éviterait ainsi le rejet de 330 000 tonnes de CO₂, soit 81 000 tonnes équivalent pétrole, ce qui correspond à 32 500 tours du monde en voiture.

En favorisant le report modal de la route vers le fer, le projet de navette aéroportuaire participe ainsi pleinement aux objectifs de décarbonation de l'économie fixés par les pouvoirs publics, qu'il s'agisse des orientations de la programmation pluriannuelle de l'énergie, de la stratégie nationale bas carbone – qui vise la neutralité carbone en 2050 – ou du plan de protection de l'atmosphère en Île-de-France. Avec une connexion améliorée avec la gare du Nord et la gare de l'Est, où le CDG Express disposera de voies dédiées, le projet contribue également à renforcer la correspondance air-fer, dans la droite ligne du projet de loi Climat et résilience qui prévoit le report vers le train des transports aériens de courte durée.

Sven Boinet, Président honoraire d'Alliance France Tourisme

« La mobilité de demain sera davantage respectueuse de l'environnement. Le CDG Express représente une alternative indispensable à la voiture individuelle, et face à l'urgence climatique, constitue une réponse fiable et durable aux besoins de se déplacer entre Paris et l'aéroport. Le CDG Express permettra de désaturer le réseau routier, et contribuera ainsi à éviter le rejet de plusieurs milliers de tonnes de CO₂. »

TRAFIC SUR A1 ET A3 ENTRE PARIS ET ROISSY

(DANS LES DEUX SENS)



55 000

VÉHICULES INDIVIDUELS
PAR JOUR À DESTINATION OU
AU DÉPART DE L'AÉROPORT

20 000 TAXIS

500 CARS OU AUTOBUS

BÉNÉFICE CARBONE DU CDG EXPRESS À PARTIR DE 2025

67

MILLIONS DE VÉHICULES-
KILOMÈTRES SUR LA ROUTE
EN MOINS

81 000

TEP* DE CONSOMMATION
D'ÉNERGIE FOSSILE EN
MOINS SUR 50 ANS

LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT PENDANT LES TRAVAUX

> 90 % des déchets traités sont valorisés

Les déchets du chantier du CDG Express – matériaux issus des travaux de terrassement ou de dépose des voies – sont valorisés au maximum. Leur réemploi sur les emprises ferroviaires est privilégié autant que possible, dès lors qu'il s'agit de déblais, de déchets inertes ou non dangereux. Les déblais, ainsi que l'exige la réglementation, et tous les autres

déchets produits dans le cadre des travaux et non valorisables sur place font l'objet d'une procédure de traçabilité contrôlée par un organisme extérieur. Ils sont orientés vers des filières de traitement ou de valorisation adaptées. Au total, 90 % des déchets évacués ont été valorisés en 2020. Cette proportion atteint 98 % pour les déchets inertes, qui ont notamment servi à combler des carrières. Elle s'élève à 36 % pour les déchets dangereux, contenant de l'amiante, du plomb ou, comme les traverses en bois, de la créosote. Ces dernières (162 t) ont été valorisées à 100 %, dans une filière de cogénération d'énergie et de chaleur par incinération.

396 531
TONNES DE DÉCHETS ÉVACUÉES



90%
DES DÉCHETS TRAITÉS SONT VALORISÉS

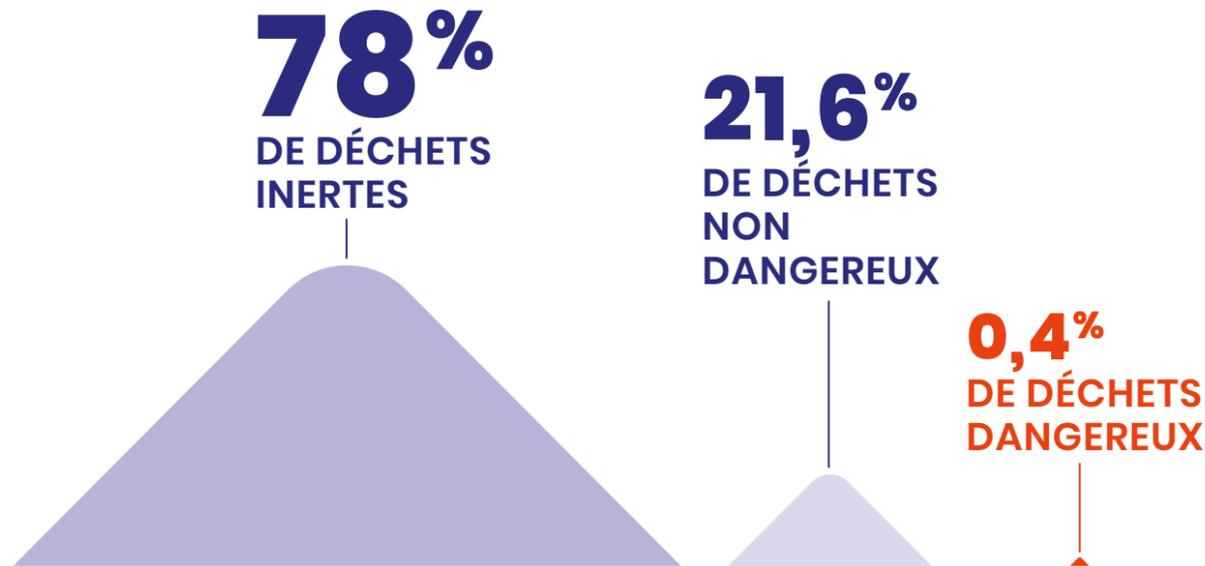


RÉFÉRENCE RÉGLEMENTAIRE ISSUE DE L'ARRÊTÉ D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE			ZONES ET TRAVAUX CONCERNÉS	ÉCHÉANCE
ARTICLE	FORME	CONTENU		
ARTICLE 6-2 Dispositions relatives à la pollution des sols et des terres	Registre inséré	Suivi de la destination des déblais et produits d'excavation des travaux issus des parties en souterrain	Travaux en souterrain	Non indiqué
ARTICLE 13 Prescriptions relatives à la gestion des déblais	Rapport semestriel	Volumes et tonnages de déblais extraits ainsi que le lieu de destination	Toutes zones	Semestriel



Déchets de démolition en Zone C à La Chapelle - Charbon

RÉPARTITION DES DÉCHETS PAR NATURE



TYPLOGIE	DÉCHETS DANGEREUX	DÉCHETS NON DANGEREUX	DÉCHETS INERTES	TOTAL
Tonnes de déchets sur Site c'est-à-dire après toutes les solutions de réemploi sur site envisagées (estimation des déchets à évacuer)	1 816	83 385	311 331	396 531
% en quantité par rapport au total	0,5%	21,0%	78,5%	
Tonnes de déchets pesés dans l'établissement Exutoire	1 266	80 065	288 859	370 190
répartition par catégorie	0,3%	21,6%	78,0%	
Tonnes des déchets traités (après vérification que le type de déchets correspond au bordereau et qu'il est valorisable par l'établissement exutoire)	1 266	80 065	288 640	369 971
Tonnes valorisées par l'entreprise Exutoire	457	51381	282711	334 550
% déchets ultimes	64%	36%	2%	10%

Un registre des déchets sortants répertorie leurs caractéristiques, leur poids et leur destination, tous étant orientés vers une filière de traitement ou de valorisation adaptée. Des bordereaux de suivi doivent être retournés par les sites qui les accueillent, les déchets

dangereux étant expédiés vers des centres de traitement spécialisés. En 2020, 15574 bordereaux de suivi des déchets non dangereux et inertes ont été émis, et 120 pour les déchets dangereux.

FOCUS SUR LE RÉEMPLOI DES TERRES

En juin et juillet 2020, ADP Constructeur a terrassé la plateforme en tête Sud du tunnel sous pistes (zone H). Ces terrassements représentaient 30 000 m³ de terres à évacuer. Une mise en décharge de ces terres était initialement prévue. À l'automne 2020, SNCF Réseau Constructeur effectuait le remblai ferroviaire de la zone G nécessitant un apport de terres. ADP constructeur a donc décidé de stocker ces terres sur site pendant plusieurs mois et d'adapter son phasage de travaux, afin de permettre que ces terres soient envoyées vers la zone G pour y être réemployées, plutôt qu'évacuées en décharge.

➤ Une attention particulière portée aux eaux pluviales

Le ruissellement des eaux pluviales est un enjeu majeur dans la phase travaux d'un projet. Les bassins de rétention permettent de ne pas saturer les réseaux d'assainissement des

communes traversées. Sur l'ensemble du projet CDG Express, SNCF Réseau Constructeur et ADP Constructeur, ont prévu la création de 30 bassins de rétention des eaux pluviales.

ZONE TRAVAUX	NOMBRE DE BASSINS DE RÉTENTION (RUISSELLEMENT)	VOLUME DE RÉTENTION TOTAL DANS LA ZONE (M3)	SURFACE COLLECTÉE PAR LES BASSINS DE LA ZONE (HA)
Zone AB	5	1 271	3,63
Zone C	3	810	1,7
Zone D	6	3 798	15,1
Zone E	5	535	2
Zone F	3	4 475	30,03
Zone G	5	5 704	1,63
Zone H	1	107	
Zone L2	2	2 068	
Total	30	18 768	

➤ 24 hectares de compensation écologique

Avant le début des travaux, lors du dossier d'autorisation environnementale, un état des lieux des surfaces où devaient se dérouler les travaux a été réalisé. Le diagnostic vis-à-vis des espèces protégées faune et flore a abouti à l'identification d'un impact potentiel (surface sensible) sur une surface totale de 44,06 hectares pour l'ensemble des travaux.

En appliquant le principe maintenir, restaurer et gérer, une analyse plus fine a permis de déterminer quelles actions pourraient être effectuées afin de limiter les impacts. La conclusion de cette analyse a conduit à :

- > Eviter 8,11 ha de surfaces sensibles (18,5 %) ;
 - > 36,5 % de surfaces sensibles (16,10 ha) sont des surfaces qui seront impactées par les travaux mais pas par les installations définitives. Ces surfaces seront remises en état après les travaux. En complément, il a été décidé de proposer un taux de compensation à 0,25 pour 1, principe validé par les services de l'État et l'enquête publique ;
 - > Les zones sensibles impactées de façon permanente soit 45% des surfaces totales sont compensées à 100%.
- Par conséquent, la synthèse des besoins de compensation représente 23,89 ha.

Des sites ont été choisis pour leur gain en biodiversité possible à terme et leur localisation en termes de corridors écologiques, représentant une surface totale de 24,5 ha.

SURFACES SENSIBLES POUR LA FAUNE ET LA FLORE SUR LE TRACÉ DU CDG EXPRESS

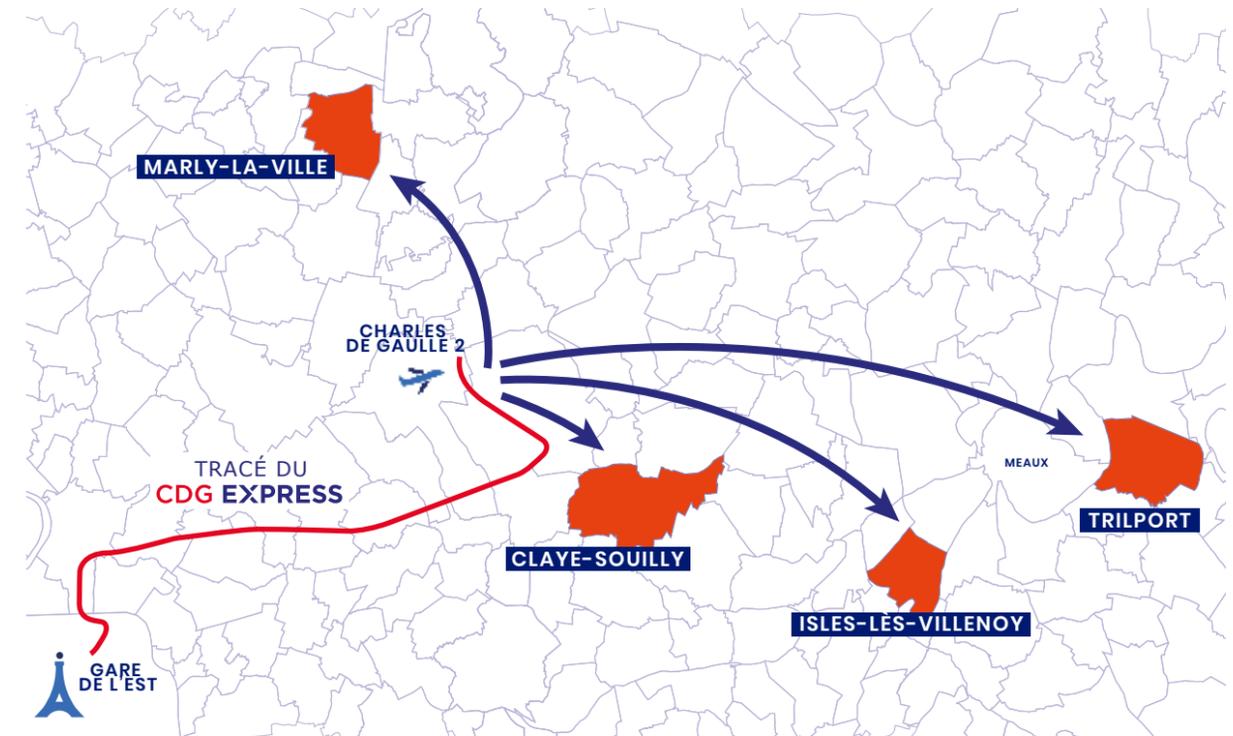
ZONE	ÉTAT INITIAL SURFACES SENSIBLES
Zone AB	6,39 ha
Zone C	3,42 ha
Zone D	25,80 ha
Zone E	3,85 ha
Zone F	0,60 ha
Zone G	3,97 ha
Zone L2	0,03 ha
Total	44,06 ha

**COMPENSATION ÉCOLOGIQUE DES SURFACES SENSIBLES
IMPACTÉES PAR LE PROJET**

ÉTAT INITIAL		TAUX DE COMPENSATION	SYNTHÈSE DU BESOIN DE COMPENSATION
Surfaces à remettre en état	16,10 ha	0,25 pour 1	4,03 ha
Surfaces évitées	8,11 ha	-	-
Zones sensibles impactées de façon permanente	19,86 ha	1 pour 1	19,86 ha
Total	44,06 ha		23,89 ha

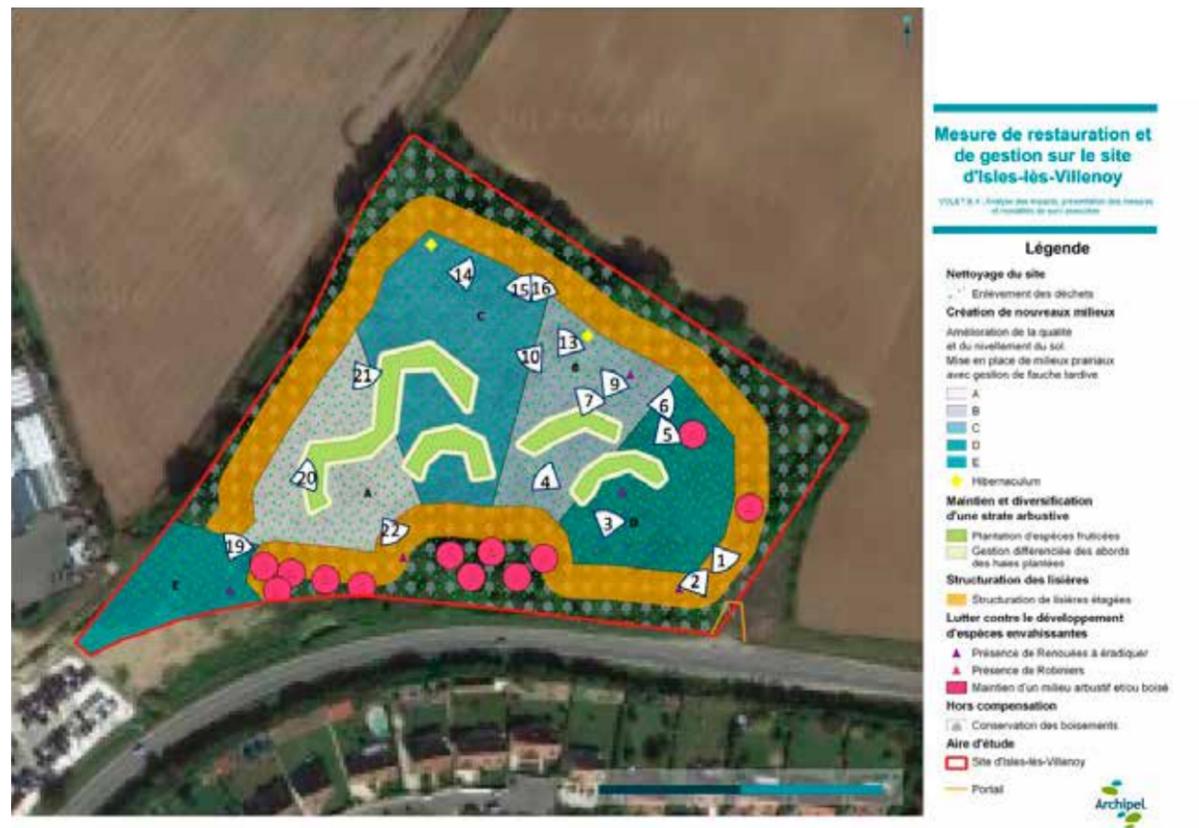


➤ Localisation des 4 sites de compensation



COMMUNES DES SITES CHOISIS	SURFACES COMPENSÉES
Isles-lès-Villenoy	2,5 ha
Claye Souilly	10 ha
Trilport	2 ha
Marly-la-Ville	10 ha
Total	24,5 ha

Site d'Isles-lès-Villenoy



Site de Trilport



Site de Claye-Souilly



Site de Marly-la-Ville



L'ACCENT SUR L'INSERTION SOCIALE

Les maîtres d'œuvre et entreprises de travaux retenus pour le projet CDG Express dans le cadre d'appels d'offres publics ont notamment été sélectionnés au regard de critères RSE.

Un facilitateur présent sur les territoires les accompagne pour la mise en œuvre de la clause d'insertion sociale.

Les candidats choisis par ADP Constructeur ont pris des engagements forts pour favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées du marché du travail et noué des partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi et les structures d'insertion. Ceux retenus par SNCF Réseau pour les principaux marchés (supérieurs à 3 mois et 500 000 €) doivent respecter un objectif d'insertion de 7 %.

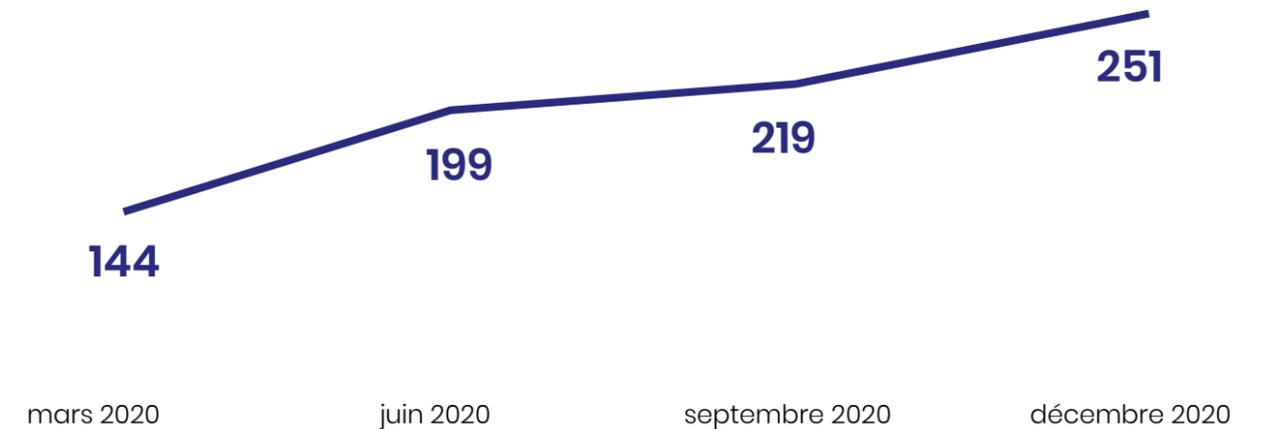
251 PERSONNES EN INSERTION

41% HEURES D'INSERTION RÉALISÉES DANS LE CADRE D'EMPLOIS STABLES

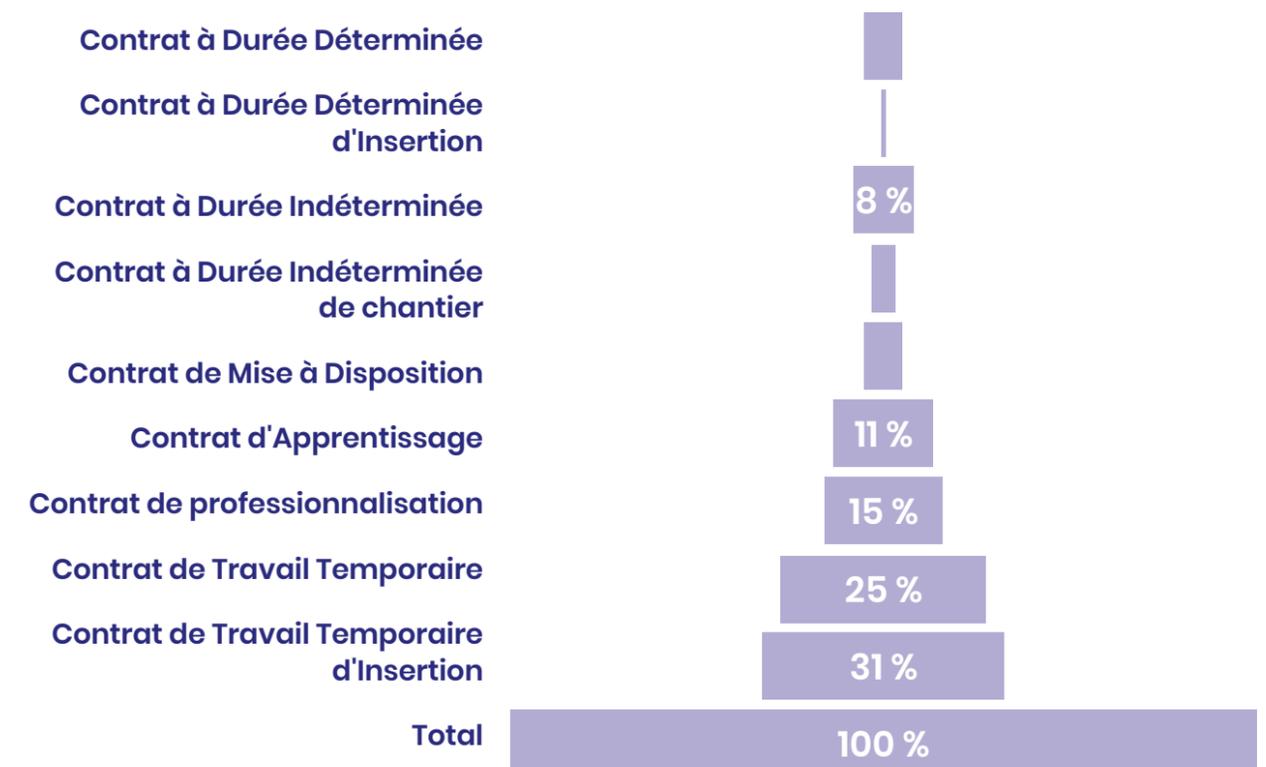
BILAN DES MESURES D'INSERTION DE SNCF RÉSEAU SUR LE PROJET AU 30 SEPTEMBRE 2020

	HEURES ESTIMÉES SUR L'OPÉRATION À L'ORIGINE	TOTAL DES HEURES PRÉVUES SUR LES MARCHÉS ÉLIGIBLES À LA DATE DU RAPPORT	HEURES RÉALISÉES À DATE	% HEURES RÉALISÉES/ PRÉVUES SUR MARCHÉS NOTIFIÉS
24/09/19	Environ 400 000 heures prévues sur l'ensemble du projet	276 000 heures	18 541 heures	7 %
30/11/19		272 272 heures	30 979 heures	11 %
31/03/20		382 531 heures	60 419 heures	15,79 %
30/06/20		393 731 heures	68 745 heures	17,5 %
30/09/20		395 330 heures	95 320 heures	24,1 %
06/01/21		395 330 heures	122 895 heures	31,09 %

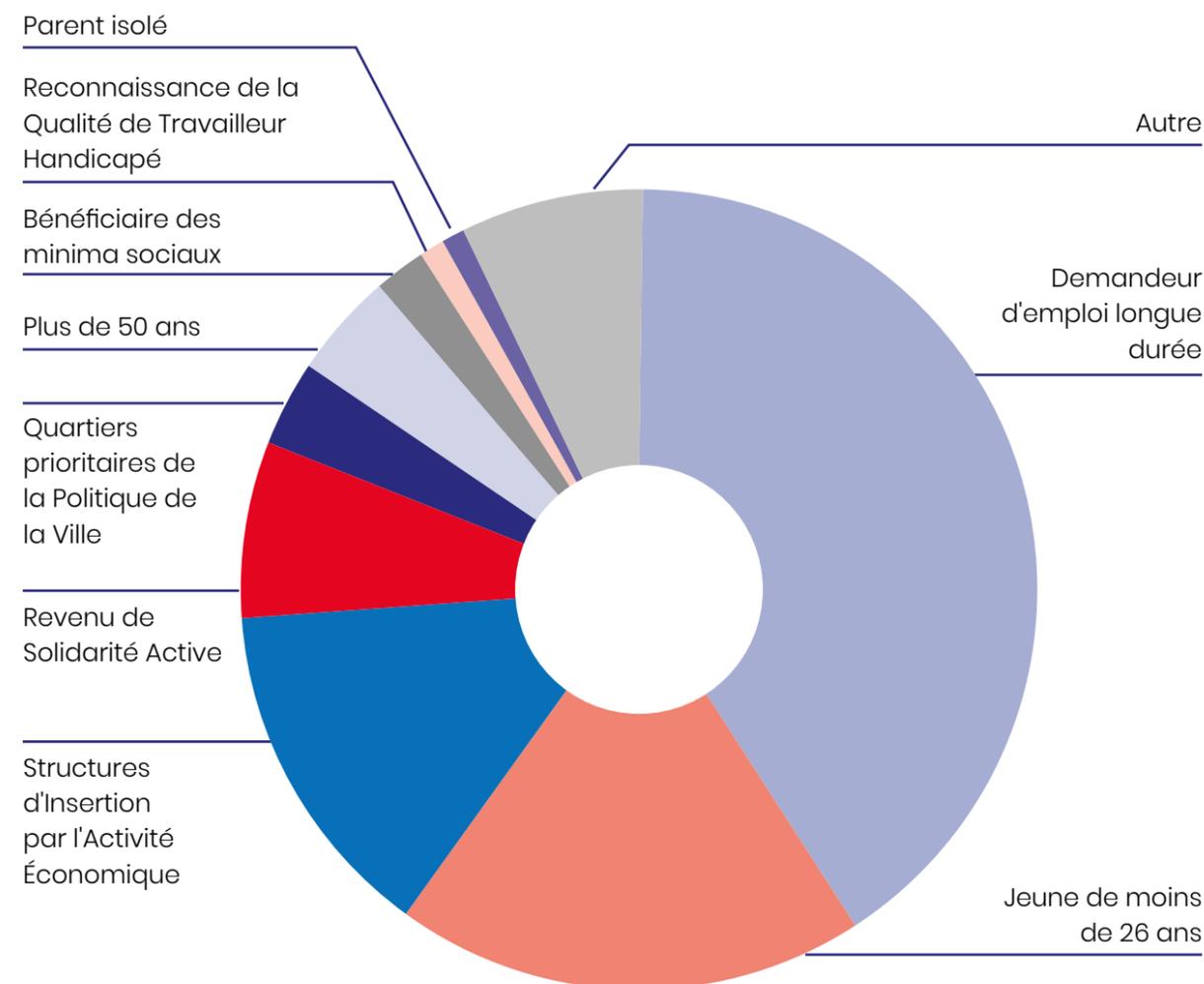
ÉVOLUTION DES BÉNÉFICIAIRES DE L'INSERTION SOCIALE DEPUIS MARS 2020



RÉPARTITION DES HEURES PAR TYPE DE CONTRAT



PROFIL DES CANDIDATS À L'ENTRÉE DANS LE DISPOSITIF



Olivier Jankovec

Directeur Général d'ACI Europe

UNE REPRISE DU TRAFIC AÉRIEN EN PHASE AVEC LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Quelles sont les estimations de reprise du trafic aérien ?

Les estimations, basées sur de nombreuses enquêtes réalisées auprès des passagers, des entreprises, des Gouvernements, et actualisées régulièrement, indiquent que le trafic devrait reprendre très vite, notamment pour des raisons personnelles et touristiques. Nous avons deux exemples hors Europe : l'exemple de la Chine et celui des Etats-Unis. En Chine, le trafic est aujourd'hui, sur le marché domestique, supérieur à ce qu'il était en 2019. En effet, les contraintes intérieures ont été complètement relâchées sur le marché chinois, de même aux Etats-Unis. Plus près de nous, nous avons observé avec beaucoup d'intérêt la façon dont le trafic a repris instantanément entre l'Allemagne et les Baléares juste avant les vacances de Pâques, lorsque les restrictions ont été levées pour les voyages sur cet axe. En un seul jour, plus de 70 vols ont été mis en place depuis l'Allemagne vers de Palma de Majorque, tous quasiment pleins. Nous pensons donc que le trafic pour des raisons personnelles va reprendre. La reprise sur le long-courrier sera plus lente, mais elle dépendra de la vitesse à laquelle la vaccination progressera et de l'amélioration de la situation épidémiologique sur chaque continent. Nous anticipons une reprise du trafic, au même niveau que 2019, à horizon 2025 - mais cela pourrait aller plus vite.

Comment concilier voyage et environnement ? Quelles sont les grandes évolutions à prévoir pour les

années à venir et la crise sanitaire les met-elle en péril ?

Toute l'industrie aéronautique est engagée dans la transition écologique. Cette industrie ce sont les aéroports, les compagnies aériennes, les constructeurs d'avions, les hommes et les femmes du contrôle aérien. Au niveau européen, l'ensemble de ces acteurs vient en février dernier de s'engager à arriver à zéro émission net de CO₂ pour l'ensemble des vols au départ de l'Europe d'ici à 2050, avec un engagement intermédiaire de réduction à -55% d'ici à 2030. Cet engagement s'ajoute à celui pris par les aéroports européens en juin 2019 d'arriver à zéro émissions net de CO₂ d'ici à 2050 pour ce qui est infrastructures déployées au sol. En outre il repose sur une feuille de route qui détaille l'ensemble des leviers et actions qui permettront d'arriver à cet objectif : des gains en efficacité au niveau des opérations aériennes aux nouvelles technologies en passant par des mesures économiques (notamment le renforcement du système européen des droits d'émissions pour l'aérien) et l'usage croissant de carburants alternatifs durables.

Sur cette base, le secteur dans son ensemble est en cohérence avec l'accord de Paris et les objectifs climatiques de l'Union européenne. Nous sommes actuellement en discussion avec les instances européennes sur le développement d'un cadre réglementaire et financier qui soit pleinement aligné avec notre feuille de route et nous permette d'atteindre nos objectifs. Nous proposons ainsi à la Commission européenne de mettre sur pied et de piloter un Pacte Européen pour l'Aviation Durable.

UN PROJET EN PHASE AVEC LES ÉVOLUTIONS DE NOTRE TEMPS

Comment imaginez-vous les quartiers de la gare du Nord et de la gare de l'Est à l'horizon 2030 ?

Depuis des années nous nous battons pour obtenir des pouvoirs publics une prise en compte des problématiques et enjeux liés à ces deux gares internationales, portes d'accès à la capitale.

Aujourd'hui, le plan de rénovation de la gare du Nord intègre les perspectives d'une forte augmentation du trafic de voyageurs, tant des banlieues Nord et Est qu'internationaux et territoriaux. Cette projection permettra plus de fluidité dans les déplacements au sein de la gare et une liaison réaménagée pour faciliter les transferts de gare à gare, par des accès plus cohérents, mieux équipés : intermodalité entre gares, équipement d'un escalator d'accès aux voies par Île-de-France Mobilités, piétonnisation, éclairage adapté, espaces végétalisés, lieu de détente (jardin Marielle Franco). La rénovation de la gare du Nord et le CDG Express réalisés, le quartier deviendra le pôle de transport multimodal le plus important de Paris.



LES GARES, LES FLUX INTERNATIONAUX, RÉGIONAUX ET LOCAUX SONT LES MARQUEURS DE CETTE PARTIE DE PARIS...

Qu'est-ce que la proximité d'une gare change dans un quartier ? En quoi est-ce une spécificité forte ?

La proximité d'une gare dans un quartier apporte naturellement une attractivité pour les riverains, passants et commerces. Une gare est un lieu de vie et de passage, symbole d'évasion et de départs. Chargée d'histoire et marquée par son activité spécifique, elle s'intègre plus ou moins à son environnement, en valorisant toutefois les quartiers avoisinants. C'est aussi une spécificité forte dans la mesure où elle offre le partage des espaces entre des populations non sédentarisées et locales. Elle génère une cohabitation de populations différentes aux intérêts divergents, parfois antagonistes.

Le quartier des deux gares a toujours été un lieu d'échanges depuis le milieu du XIX^{ème} siècle. Les gares, les flux internationaux, régionaux et locaux sont les marqueurs de cette partie de Paris, et c'est souvent l'une des raisons du choix d'y habiter.

Pierre Coulogner

Association Vivre Gare du Nord et de l'Est

Quel sera selon vous le bénéfice principal de l'arrivée du CDG Express pour le quartier de la gare de l'Est ?

Paris-Charles de Gaulle est un des rares aéroports de classe mondiale à ne pas disposer d'une liaison directe avec la capitale. CDG Express pallie ce problème en facilitant l'accès à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour les voyageurs internationaux. De plus, les départs et arrivées en Gare de l'Est des voyageurs sur longs courriers offriront une réelle opportunité pour le quartier. Ces voyageurs apprécieront d'utiliser une ligne qui leur sera dédiée en leur offrant les avantages suivants :

- > Le CDG Express va fortement réduire les délais de transport entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; actuellement de 45 mn à 1h avec le RER B, le CDG Express permettra un trajet en 20 mn.
- > Amélioration du confort durant le transport sur les lignes du RER B : le dédoublement RER B et CDG Express va donner plus de place aux voyageurs dans les RER B, moins encombrés par les valises parfois encombrantes des voyageurs internationaux.
- > Sécurité des passagers au départ gare de l'Est et dans le CDG Express.
- > Facilité d'accès à pieds depuis la Gare du Nord et château Landon, création d'un escalator en parallèle de l'escalier monumental.

> Intermodalité entre les autres gares parisiennes et la Gare de l'Est, facilitant l'accès au CDG Express pour les voyageurs internationaux.

De même, nous enregistrons que de plus en plus de jeunes cadres à vocation internationale installent leur famille aux abords des deux gares en accédant à la propriété pour 2 raisons principales :

- > le foncier par un prix du m² encore accessible.
- > les interconnexions entre les réseaux de transport urbains, territoriaux et internationaux.

Nous espérons que cette ligne CDG Express contribuera à instaurer une vie plus intense dans ce quartier par une fréquentation assidue des hôtels, restaurants et commerces de la part d'une clientèle internationale et territoriale plus mobile et plus aisée.

Cette clientèle du CDG Express devrait entraîner l'installation d'autres commerces plus attractifs et plus haut de gamme dans leur diversité. Ce qui, dans le temps, transformera la physionomie du quartier et apportera du dynamisme.



#6

UN SERVICE PARTAGÉ DÈS SA PHASE TRAVAUX

À l'aune de l'intensification des travaux sur le territoire, CDG Express a adapté son dispositif de communication, en déployant rapidement de nouveaux outils pour continuer à informer ses parties prenantes, les riverains des chantiers en premier lieu. Par ailleurs, la crise sanitaire a conduit CDG Express à renforcer encore certains dispositifs, notamment l'écosystème digital du projet.



En 2020, l'agent de proximité Thierry ABID, a accompagné les riverains sur les zones de travaux AB, C et D (secteur Paris/Saint-Denis) du CDG Express.

> Un dialogue renforcé

CDG Express s'est attaché à renforcer les liens avec l'ensemble des parties prenantes du projet - riverains, élus locaux, acteurs économiques, acteurs institutionnels, entreprises, médias - dans le respect des consignes sanitaires.

Il s'agissait de poursuivre la démarche de pédagogie et d'explication du projet, autour de ses bénéfices concrets et directs : performance des accès à l'aéroport, attractivité du territoire, réduction de la pollution, amélioration du service sur les lignes du quotidien, en particulier le RER B. À travers différents canaux de communication (tchats digitaux, rencontres dans le strict respect des mesures sanitaires, échanges vidéos, etc.), CDG Express et ses constructeurs ont eu à cœur de faire perdurer le lien avec l'ensemble des parties prenantes du projet. Ces échanges ont également permis de faire émerger de nouvelles perceptions sur le projet, qui contribuent à la valorisation d'un « nouveau Paris », avec davantage d'intermodalité et de complémentarité de l'offre de transports en Île-de-France.

> Focus sur la communication chantier

Au nombre de 11 au premier trimestre 2020, les réunions avec les riverains, les entreprises et les élus locaux ont été momentanément suspendues en raison de la crise sanitaire avant d'être organisées de façon dématérialisée, à travers un « tchat digital ». Elles ont repris au dernier trimestre sur le terrain, en respectant les gestes barrières. Ainsi à Saint-Denis, une rencontre avec six créneaux d'une demi-heure a été proposée aux riverains le 14 octobre.

Par ailleurs, une large communication de proximité a été déployée par CDG Express pour accompagner spécifiquement les riverains sur le terrain. Ce dispositif est notamment marqué par la mobilisation, dès début 2020, de deux personnes dédiées à l'information du public, notamment des personnes habitant à proximité des travaux.

Ces agents de proximité ont mis à disposition leurs coordonnées, notamment sur le site internet, afin que les riverains puissent les contacter en cas de questions pratiques liées aux travaux. Par ailleurs, des Flashs Infos portant sur les travaux réalisés par SNCF Réseau sur l'axe nord ferroviaire ont permis de sensibiliser les voyageurs sur les travaux du CDG Express et leur imbrication dans les opérations réalisées sur ce faisceau ferroviaire. Une information en Gare de l'Est a également été déployée, directement sur les palissades chantier de la voie 3 de la gare pour s'assurer que les voyageurs puissent mettre en perspective les travaux en gare avec les caractéristiques du projet CDG Express.

11
TEMPS D'ÉCHANGES EN 2020 AVEC LES RIVERAINS, ASSOCIATIONS OU SERVICES MUNICIPAUX

2
TCHATS DIGITAUX ORGANISÉS EN 2020

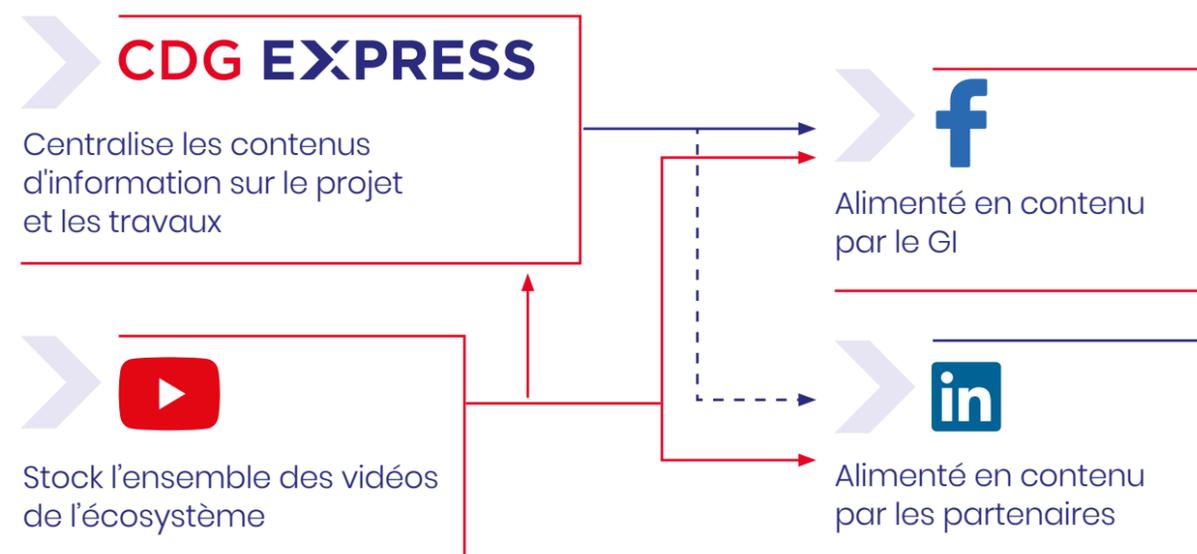
LES RENCONTRES RÉALISÉES EN 2020

COMMUNES	DATES DES RÉUNIONS	OBJET
Villeparisis	29/06/2020	Tchat digital : échange commun avec Mitry-Mory
Drancy	06/2020	Programmation des travaux et présentation de la démarche acoustique
Saint-Denis	14/01/2020	Présentation des travaux secteur rue Cristino Garcia et rue du Bailly Présentation de la démarche acoustique
	22/09/2020	Présentation des Travaux rue du Bailly et rue Cristino Garcia
	14/10/2020	Permanence « riverains » au Pont Commun : présentation travaux rue Cristino Garcia et rue du Bailly.
	27/07/2020	Tchat digital
EPT Plaine Commune Secteur La Plaine	06/02/2020	Revue des procédures d'urbanisme et focus sur le Mur de la Rue du Bailly Point sur les moyens de communication vers les tiers
Paris	23/01/2020	Présentation travaux Porte de la Chapelle
	12/02/2020	Présentation travaux Porte de la Chapelle
Mitry-Mory	25/06/2020	Point projet
	29/06/2020	Tchat digital
	29/06/2020	L'agent de proximité rencontre l'association ADRCDG
	02/07/2020	L'agent de proximité visite les abords du chantier avec l'ADRCDG
	Été 2020	Démarches de l'agent de proximité auprès des riverains de l'av. du chemin de fer

UN ÉCOSYSTÈME DIGITAL ÉTOFFÉ

Dans l'objectif d'offrir l'information la plus exhaustive possible auprès de tous les publics, CDG Express a souhaité en 2020 renforcer son écosystème digital.

Pensée comme un ensemble, chaque entité vise donc à se répondre et à aborder de façon efficace les différentes thématiques du projet : de la description des évolutions du projet et ses enjeux à l'information sur les grandes étapes des travaux en cours et à venir, en passant par l'annonce des événements publics en invitant le public à y participer.



20 000*

CONNEXIONS SUR LE SITE INTERNET DEPUIS SA MISE EN LIGNE

50 000

PAGES CONSULTÉES ET PARCOURUES

15 000

VUES AU TOTAL POUR 11 VIDÉOS PUBLIÉES

Le site internet cdgexpress.com a été refondu et mis en ligne en juin 2020. Il expose le projet de liaison aéroportuaire et ses enjeux, donne des informations sur l'organisation des travaux, accorde une place importante aux actualités et comporte une médiathèque avec documents, vidéos et photographies. Le site internet s'est installé comme plateforme de référence pour les personnes en quête d'informations sur le projet. Il permet en outre de contacter les agents de proximité. En 2021, le site sera de nouveau enrichi, avec plusieurs optimisations et de nouvelles fonctionnalités afin de renforcer l'information de l'ensemble des publics.



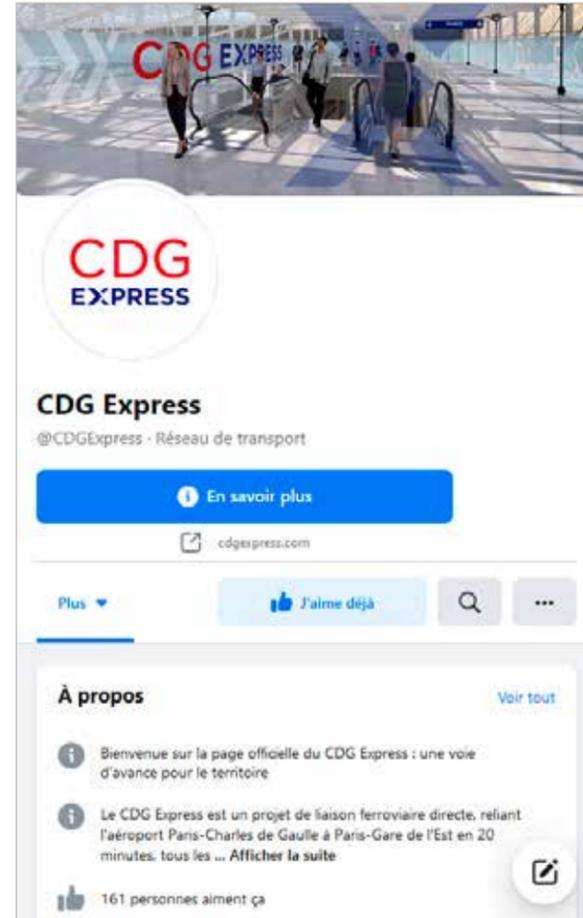
LE SITE INTERNET S'EST INSTALLÉ COMME PLATEFORME DE RÉFÉRENCE

* Ces données concernent la période juillet 2020 à mars 2021.



CDG Express a également pris place sur les réseaux sociaux. Ouverte en juin, la chaîne Youtube a vocation à héberger l'ensemble des vidéos produites sur le projet – 6 en 2020. En 2021, elle comportera de nouveaux formats audiovisuels et sera structurée en playlists. Elle a été complétée en octobre 2020 par une page Facebook, vouée à donner des informations régulièrement à une communauté d'abonnés désireuse d'en savoir plus sur le projet. Ce média social a été choisi pour la relation de proximité qu'il installe.

Enfin, l'année 2020 a été riche en production multimédias à visée pédagogique sur le projet, ses enjeux et l'avancement des travaux, qu'il s'agisse de formats vidéo en motion design, de



LA PAGE FACEBOOK EST RÉGULIÈREMENT ALIMENTÉE AVEC DES CONTENUS D'INFORMATIONS SUR LE PROJET.

tournages vidéos - sur les mesures sanitaires appliquées sur les chantiers par exemple - ou d'infographies animées sur des informations clés. En 2021, de nouveaux contenus diversifiés verront le jour afin de répondre aux attentes des riverains et de nos futurs clients.

CDG EXPRESS cdgexpress.com/fr/
 www.facebook.com/CDGExpress/



FILM DE PRÉSENTATION DE LA MODERNISATION DU RÉSEAU GRÂCE AUX TRAVAUX DU CDG EXPRESS



FILM DE PRÉSENTATION DU PROJET ET SES ENJEUX



FILM SUR LES MODALITÉS DE LA REPRISE DES CHANTIERS SUITE À LA CRISE SANITAIRE DU COVID-19



FILM DE PRÉSENTATION DES MODALITÉS DE FINANCEMENT DU CDG EXPRESS



#7

ÉLÉMENTS FINANCIERS

PRÉSENTATION DES COMPTES ET DES RÉSULTATS ANNUELS

> Principes comptables

L'intégralité des coûts engagés par le GI CDG EXPRESS jusqu'à la date de mise en service est comptabilisée en immobilisation.

Les dépenses nécessaires à la construction de l'infrastructure sont composées de :

- Dépenses directement engagées par le GI CDG Express : il s'agit principalement des dépenses qui résultent des contrats de construction avec SNCF Réseau et Groupe ADP ;
- Études et travaux réalisés par SNCF Réseau et Groupe ADP avant la signature du contrat de concession de travaux et facturées à son entrée en vigueur.

Ces coûts sont directement comptabilisés en immobilisations en cours du domaine concédé.

Les dépenses courantes, incluant principalement les frais de personnel, des honoraires de conseil, des primes d'assurances et des frais de gestion. L'ensemble de ces dépenses constituent des frais généraux.

Les frais financiers liés au crédit relais fonds propres et au contrat de crédit État.

Ces deux catégories de coûts sont comptabilisées en charges, puis neutralisées par un compte de produits "Production immobilisée" pour être présentées à l'actif en immobilisation en cours du domaine concédé.

LES COMPTES DE BILAN

Actif		Exercice au 31/12/2020			Exercice précédent au 31/12/2019	
		Montant brut	Amort. ou Prov.	Montant net		
Capital souscrit non appelé						
Actif immobilisé	Immobilisations incorporelles	Frais d'établissement Frais de développement Concessions, brevets et droits similaires Fonds commercial (1) Autres immobilisations incorporelles Immobilisations incorporelles en cours Avances et acomptes				
		TOTAL				
	Immobilisations corporelles	Terrains Constructions Inst. techniques, mat. out. industriels Autres immobilisations corporelles Immobilisations en cours Avances et acomptes	958 081 019 69 234 534		958 081 019 69 234 534	552 835 534 80 572 911
		TOTAL	1 027 315 554		1 027 315 554	633 408 445
	Immobilisation financières(2)	Participations évaluées par équivalence Autres participations Créances rattachées à des participations Titres immob. de l'activité de portefeuille Autres titres immobilisés Prêts Autres immobilisations financières				
		TOTAL				
	TOTAL DE L'ACTIF IMMOBILISÉ		1 027 315 554		1 027 315 554	633 408 445
	Actif circulant	Stocks	Matières premières, approvisionnements En cours de production de biens En cours de production de services Produits intermédiaires et finis Marchandises			
			TOTAL			
		Avances et acomptes versés sur commandes		2 134 642		2 134 642
Créances(3)		Clients et comptes rattachés Autres créances Capital souscrit et appelé, non versé	8 125 29 675 219		8 125 29 675 219	42 415 249
		TOTAL	29 683 344		29 683 344	42 415 249
Divers		Valeurs mobilières de placement (dont actions propres :) Instruments de trésorerie Disponibilités	8 744 504		8 744 504	34 056 594
		TOTAL	8 744 504		8 744 504	34 056 594
Charges constatées d'avance		349 645		349 645	350 475	
TOTAL DE L'ACTIF CIRCULANT		40 912 136		40 912 136	78 956 961	
Frais d'émission d'emprunts à étaler Primes de remboursement des emprunts Écarts de conversion actif						
TOTAL DE L'ACTIF		1 068 227 690		1 068 227 690	712 365 407	
(1) Dont droit au bail						
(2) Dont part à moins d'un an (brut) des immobilisations financières						
(3) Dont créances à plus d'un an (brut)						
Clause de réserve de propriété	IMMOBILISATIONS		STOCKS		CRÉANCES CLIENTS	

Passif		Au 31/12/2020	Exercice précédent	
Capitaux propres	Capital (dont versé : 1 500 000) Primes d'émission, de fusion, d'apport Écarts de réévaluation Écarts d'équivalence Réserves Réserve légale Réserves statutaires Réserves réglementées Autres réserves Report à nouveau Résultats antérieurs en instance d'affectation Résultat de la période (bénéfice ou perte)	1 500 000	1 500 000	
	Situation nette avant répartition	1 500 000	1 500 000	
	Subvention d'investissement Provisions réglementées			
	Total	1 500 000	1 500 000	
	Aut. fonds propres	Titres participatifs Avances conditionnées		
		Total		
	Provisions	Provisions pour risques Provisions pour charges		
		Total		
	Dettes	Emprunts et dettes assimilées Emprunts obligataires convertibles Autres emprunts obligataires Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit (2) Emprunts et dettes financières divers (3)	979 576 715	652 532 154
		Total	979 576 715	652 532 154
Avances et acomptes reçus sur commandes (1)				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés Dettes fiscales et sociales Dettes sur immobilisations et comptes rattachés Autres dettes Instruments de trésorerie		1 878 891 1 354 85 270 729	1 809 512 3 395 56 520 343	
Total		87 150 975	58 333 252	
Produits constatés d'avance				
Total des dettes et des produits constatés d'avance		1 066 727 690	710 865 407	
Écarts de conversion passif				
TOTAL DU PASSIF		1 068 227 690	712 365 407	
Renvois :	Crédit-bail immobilier			
	Crédit-bail mobilier			
	Effets portés à l'escompte et non échus			
Dettes et produits constatés d'avance, sauf (1), à plus d'un an à moins d'un an		977 858 255 88 869 435	651 626 815 59 238 592	
(2) dont concours bancaires courants et soldes créditeurs de banques				
(3) dont emprunts participatifs				

LE COMPTE DE RÉSULTAT EN €

	France	Exportation	Total	Exercice précédent	
Produits d'exploitation (1)	Ventes de marchandises Production vendue : - Biens - Services		6 771		
	Chiffre d'affaires net		6 771		
Produits d'exploitation (2)	Production stockée production immobilisée Produits nets partiels sur opérations à long terme Subventions d'exploitation Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges		18 126 167	11 836 759	
	Autres produits		5		
	Total		18 132 944	11 836 759	
	Charges d'exploitation (2)	Marchandises Achats Variation de stocks			
		Matières premières et autres approvisionnements Achats Variation de stocks			
Autres achats et charges externes (3) Impôts, taxes et versements assimilés Salaires et traitements Charges sociales			4 066 776 41	7 392 272	
Dotations d'exploitation • sur immobilisations amortissements provisions • sur actif circulant • pour risques et charges					
Autres charges			6		
Total		4 066 824	7 392 272		
Résultat d'exploitation		A	14 066 119	4 444 487	
Opér. commun	Bénéfice attribué ou perte transférée	B			
	Perte supportée ou bénéfice transféré	C			
Produits financiers	Produits financiers de participations (4) Produits financiers d'autres valeurs mobilières de placement et créances d'actif immobilisé (4) Autres intérêts et produits assimilés (4) Reprises sur provisions, transferts de charges Différences positives de change Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement				
	Total				
	Charges financières	Dotations financières aux amortissements et provisions Intérêts et charges assimilées (5) Différences négatives de change Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement		14 066 119	4 444 487
		Total		14 066 119	4 444 487
Résultat financier		D	-14 066 119	-4 444 487	
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔT (± A ± B - C ± D)	E				

DÉTAIL DES SOLDES
INTERMÉDIAIRES
DE GESTION

	31/12/2020	%	31/12/2019	%
Ventes de produits finis et travaux				
Ventes de services	6 771	0,04		
Production stockée				
Production immobilisée	18 126 168	99,96	11 836 760	100,00
PRODUCTION EXERCICE	18 132 939	100,00	11 836 760	100,00
Achats matières et consommables				
Variation stocks de matières				
Sous-Traitance				
Marge de production	18 132 939	100,00	11 836 760	100,00
ACTIVITÉ	18 132 939	100,00	11 836 760	100,00
MARGE GLOBALE	18 132 939	100,00	11 836 760	100,00
Autres achats et charges externes	4 066 777	22,43	7 392 272	62,45
VALEUR AJOUTÉE	14 066 162	77,57	4 444 488	37,55
Subventions d'exploitation Impôts & taxes				
Salaires	41			
Charges sur salaires				
EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	14 066 121	77,57	4 444 488	37,55
Autres produits , Reprise amortissements	5			
Autres Charges	7			
Dotations amortissements et provisions				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	14 066 120	77,57	4 444 488	37,55
Opérations en commun				
Produits financiers				
Charges financières	14 066 120	77,57	4 444 488	37,55
Résultat financier	-14 066 120	-77,57	-4 444 488	-37,55
RÉSULTAT COURANT	0	0	0	0
Produits exceptionnels				
Charges exceptionnelles				
Résultat exceptionnel				
Impôts sur les bénéfices et participation				
RÉSULTAT NET	0	0	0	0

Conception et réalisation : Parimage

Rédaction : CDG Express / Parimage

Crédits photos : Emile Luider - La Company /

Zoo Studio / ADP International /

Sylvain Cambon / SNCF Réseau /

Éric COUDERC - Caisse des Dépôts 2015

Impression : RGI Impressions.

Ce rapport est imprimé sur un papier certifié PEFC™
issu de sources responsables.

