

Dernière ligne droite !

CDG EXPRESS
RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION 2025



CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION 2025

Dernière ligne droite !



Éditorial

L'année 2025 a été jalonnée d'avancées majeures et de défis relevés collectivement avec succès.

Baptiste Maurand

L'année 2025 qui s'achève a été riche en avancées structurantes pour le réseau de transports franciliens comme pour le CDG Express.

Alors que notre région poursuit sa transformation pour répondre aux défis d'une mobilité décarbonée, le projet CDG Express a avancé avec détermination, porté par la mobilisation de toutes les équipes et une coordination exemplaire entre les partenaires.

Avec près de 90 % des travaux réalisés, l'année 2025 a été jalonnée d'avancées majeures et de défis relevés avec succès.

Cette dynamique témoigne de l'engagement quotidien des femmes et des hommes qui font vivre le projet, et dont la réactivité et l'expertise demeurent le socle de notre réussite. Parmi les réalisations emblématiques, celles de la mise en service du pont des Cathédrales marque la fin des travaux de génie civil sur le tracé du CDG Express.

Cette prouesse technique sur un axe ferroviaire parmi les plus fréquentés d'Europe, symbolise l'ambition et la maîtrise collective qui caractérisent le CDG Express.

— Baptiste Maurand

Président du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express



Nous entrons dans la dernière ligne droite du projet et serons prêts pour la mise en service du CDG Express le 28 mars 2027.

Michel Etchegaray

2025 a vu l'évolution de l'exploitation ferroviaire de l'Axe Nord de Paris. Les opérations de modernisation et la création de nouvelles installations menées cet été ont permis de préparer l'arrivée du CDG Express tout en améliorant la performance du réseau au bénéfice des voyageurs du quotidien, notamment ceux du RER B.

Les travaux conduits en gare de Paris-Charles de Gaulle ont permis la finalisation des aménagements des quais, l'installation des équipements de sécurité et la préparation des accès passagers. Ces réalisations donnent corps à l'expérience future des voyageurs et matérialisent la complémentarité du CDG Express avec l'offre de transport existante de l'aéroport.



— Michel Etchegaray

Directeur général du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

En 2025 le rôle du projet pour l'attractivité de l'Île-de-France et la transition écologique est majoritairement compris. Les derniers résultats du baromètre Bona fide-IFOP montrent, cette année encore, la confiance quasi unanime des Franciliens, qui perçoivent positivement la contribution du CDG Express à la modernisation de leur région.

En 2026, nous entrons dans la dernière ligne droite du projet. La totalité des équipements ferroviaires sera réalisée, la ligne sera homologuée par des essais et des tests avec le matériel roulant.

Cette préparation confirme la mise en service le 28 mars 2027, portée par l'État et l'ensemble de nos partenaires. Dans ces pages, nous donnons la parole au futur exploitant, Hello Paris, représenté par sa présidente, Soledad Valencia.

C'est ensemble que nous poursuivrons cette grande aventure, au service d'un projet structurant pour la mobilité, l'attractivité et l'avenir de l'Île-de-France.

sommaire

Rendez-vous en 2027!

Partie 1



10 Interview de Soledad Valencia
Présidente d'Hello Paris

12 Hello Paris recrute 140 personnes !

15 Interview croisée Alain Quinet
Directeur général adjoint Régulation et Stratégie Durable SNCF Réseau

Justine Coutard
Directrice générale déléguée du Groupe ADP

Pierre Aubouin
Président du conseil d'administration de CDG Express.
Directeur adjoint de l'Investissement, Banque des Territoires

18 Témoignage Heathrow Express

24 91 % des franciliens favorables au CDG Express

25 Interview Jérôme Fourquet
Directeur du département « Opinion et Stratégies d'entreprises » de l'IFOP

26 3 questions à : Patrick Branco Ruivo
Directeur général de la Société d'Exploitation de la Tour Eiffel

Pierre-Yves Guice
Directeur général de l'établissement public Paris La Défense

Arnaud Burlin
CEO - Directeur Général de Viparis

32 Un engagement fort au service de l'emploi sur le territoire

Portraits du CDG Express

Partie 2

37

2025, année de défis

Partie 3

48

RELEVÉS AVEC SUCCÈS



45 L'avancement des travaux en 2025

46 Le CDG Express au bénéfice des transports du quotidien.

48 Des installations déjà en service au bénéfice des transports du quotidien

50 Mises en service techniques en 2025-2026

52 Interview croisée Patrice Schmitt
Directeur de projet CDG Express, SNCF Réseau Constructeur

Laurent Tosello
Directeur de projet CDG Express, ADP Constructeur

55 État d'avancement des travaux par zone

76 La préparation de l'exploitation s'accélère

78 Premier train d'essais sur la ligne !

81 Dispositif de maîtrise de la qualité

82 La sécurité, une priorité !

84 Le développement durable pendant les travaux

86 La mise en œuvre des dispositifs de protections acoustiques

88 Innovations : un chantier qui invente les méthodes de demain !

90 Un écosystème digital complet pour tout savoir sur le CDG Express

92 Insertion sociale bilan à fin 2025 sur le CDG Express



Rendez-vous en 2027!

Partie 1

Interview



— **Soledad Valencia**
Présidente d'Hello Paris

Hello Paris deviendra l'exploitant du CDG Express à partir de mars 2027 : pouvez-vous nous présenter ses futures missions ?

Hello Paris est la nouvelle entreprise ferroviaire désignée par l'Etat en 2019 pour exploiter le CDG Express. Fruit du partenariat entre Kéolis et RATP Dev, elle opérera une liaison directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, toutes les 15 minutes,

365 jours par an, de 5h à minuit. En tant qu'exploitant, Hello Paris aura pour missions principales : l'exploitation commerciale de la liaison CDG Express, la conduite et la maintenance des trains et la mise en œuvre de la politique commerciale. Au sein d'un écosystème exigeant, Hello Paris met en synergie les savoir-faire ferroviaires, aéroportuaires et urbains pour doter Paris et son aéroport international d'un lien direct, rapide, fiable, complémentaire des infrastructures existantes.

Quelles seront vos priorités et quels engagements structurants prenez-vous vis-à-vis des clients, des partenaires et des institutions publiques ?

Plus qu'un transport, le CDG Express constitue un service essentiel au rayonnement de Paris. Hello Paris en assure la cohérence opérationnelle, la qualité de service et la continuité de fonctionnement. Notre priorité permettre l'accès au centre de Paris dans un temps record, prévisible, constant, en offrant aux voyageurs une sérénité maximale. Pour cela, nos équipes, multilingues, assureront une présence visible tout au long du parcours client.

L'information voyageurs sera délivrée en temps réel dans le train et enrichie d'informations relatives à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. La vente des titres sera facilitée par des canaux multiples, internationaux : Open Payment, titre dématérialisé, vente sur internet ou via les agences partenaires et sur les sites en gare de Paris-Est ou Paris-Charles de Gaulle.

Nos trains confortables, climatisés sont conçus pour accueillir des passagers avec des bagages. Vis-à-vis des partenaires, notre objectif est de servir l'attractivité du territoire, de soutenir le tourisme régional et d'accompagner à la promotion de l'Île-de-France sur les marchés nationaux et internationaux. Pour cela, nous réaliserons la promesse d'un transport efficace, durable et décarboné. Hello Paris veillera à l'intégration harmonieuse du CDG Express dans l'écosystème ferroviaire et urbain existant, en portant une attention particulière à son impact sur le territoire traversé.

Quelles sont vos relations avec le GI CDG Express et comment préparez-vous ensemble le futur service ?

Depuis 2019, Hello Paris entretient des relations actives et continues avec le GI, fondées sur une collaboration visant à assurer le succès opérationnel et commercial du CDG Express. Cette coopération repose sur une répartition claire des missions, définies dès l'origine par l'Etat, et sur une forte complémentarité des expertises.

Les deux parties partagent des objectifs pleinement alignés en matière de fiabilité de la ligne, de pérennité de la solution et de prise en compte des attentes des voyageurs. Le GI accompagne Hello Paris dans la préparation de l'exploitation, en s'appuyant sur ses relations privilégiées avec l'aéroport, les gares et les acteurs clés de la mobilité parisienne. Des comités de suivi mensuels/trimestriels, sont organisés afin de préparer la mise en service dans les meilleures conditions. Les enjeux majeurs y sont examinés Par ailleurs, des équipes projet dédiées, mobilisées au sein de chaque organisation, œuvrent au succès du projet sur l'ensemble de ses dimensions techniques, financières et commerciales.

Pouvez-vous nous présenter vos équipes ?

Actuellement, l'équipe est composée de 20 collaborateurs issus des maisons mères (Ratp Dev et Kéolis), réunissant des expertises complémentaires. Elle couvre les compétences clés du projet : exploitation et maintenance ferroviaires, commercialisation, systèmes d'information, sécurité ferroviaire, ressources humaines et finances. Soudée et pleinement engagée dans le succès de l'exploitation du CDG Express, l'équipe pilote le projet selon une feuille de route exigeante en vue de la mise en service. Elle s'appuie aussi sur un réseau de partenaires reconnus pour leur savoir-faire. L'année 2025 a été marquée par le lancement de notre première campagne de recrutement d'envergure. Hello Paris accorde une importance particulière à la formation et à la transmission des expertises aux futures recrues. Les recrutements seront suivis de périodes de formation importantes en 2026 qui permettront de mobiliser les équipes opérationnelles : conducteurs de trains, superviseurs, personnels commerciaux en gare. L'entreprise porte une forte culture de service client, alignée aux exigences élevées de qualité de service proposée via le CDG Express. À l'horizon mars 2027, Hello Paris prévoit de recruter environ 140 collaborateurs.

« Depuis 2019, Hello Paris entretient des relations actives avec le Gestionnaire d'Infrastructure. Une collaboration visant à assurer le succès opérationnel et commercial du CDG Express. »

Hello Paris recrute 140 personnes !

Hello Paris a lancé en 2025 la première phase de sa campagne de recrutement pour constituer les équipes de conducteurs, superviseurs et techniciens de maintenance en veillant à favoriser une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes et promouvoir la mixité sociale.

Sur 12 semaines de campagne, 5 675 candidatures ont été reçues !

En 2026, la campagne se poursuivra pour le recrutement des chefs de bord et hôtes d'accueil. Pour cette future campagne, Hello Paris souhaite renforcer son engagement en faveur de l'emploi local sur les territoires traversés par le CDG Express. Cette volonté d'ancrage territorial se traduira notamment par la mise en place d'aides au financement d'une formation avant embauche, ainsi que par le recours à des structures locales pour relayer et promouvoir les opportunités de recrutement.



Interview croisée



— Alain Quinet

Directeur général adjoint
Régulation et Stratégie Durable
SNCF Réseau

— Justine Coutard

Directrice générale déléguée
Groupe ADP

— Pierre Aubouin

Président du conseil
d'administration de CDG Express.
Directeur adjoint de l'Investissement,
Banque des Territoires

Nous sommes dans la dernière ligne droite avant la mise en exploitation du CDG Express, en mars 2027. Quels seront, selon vous, les enjeux clés des prochains mois pour un lancement réussi du service ?

JUSTINE COUTARD. Les prochains mois seront déterminants pour réussir une mise en service exemplaire à la hauteur des attentes des clients. Pour le Groupe ADP, l'enjeu majeur réside dans la qualité de l'expérience voyageur grâce à une connexion directe et rapide depuis Paris. Le CDG Express doit s'intégrer de manière intuitive dans le parcours passager, en garantissant un haut niveau de fiabilité, de lisibilité et de confort. Cette période sera décisive pour travailler sur l'information voyageurs, optimiser la connexion avec les autres modes de transport et accompagner les parcours. L'arrivée du CDG Express coïncidera ainsi avec la refonte de l'ensemble de la toponymie de l'aéroport Paris-CDG pour rendre la dénomination des terminaux et des portes d'embarquement beaucoup plus simple et intuitive. Il nous appartient de transformer un grand projet d'infrastructure en un service de référence, au bénéfice de l'attractivité de la capitale et de la France.

ALAIN QUINET. Pour SNCF Réseau, l'enjeu central est la sécurité et la performance du système ferroviaire, dans un environnement qui est parmi les plus denses d'Europe. Cette phase sera consacrée à la finalisation des essais, à la fiabilisation des installations, à l'intégration complète du CDG Express dans le réseau existant et à la préparation de la performance d'exploitation. Le défi est double : garantir un niveau d'excellence pour ce nouveau service, tout en préservant la qualité de service pour les franciliens au quotidien, dans un milieu fortement contraint.

PIERRE AUBOUIN. Un projet structurant comme le CDG Express doit évidemment tenir ses engagements en matière de calendrier, de robustesse économique et de qualité de service. Les ambitions de service portées par le projet répondant à un besoin des clients. La réussite de la mise en service confirmera à la fois la viabilité de ce modèle d'investissement de long terme, ne sollicitant pas les finances publiques et sa contribution au système de transport francilien.

En quoi le CDG Express contribuera-t-il à moderniser et fluidifier l'axe ferroviaire Nord, le plus fréquenté d'Europe, ainsi qu'à renforcer le transport ferroviaire quotidien en Île-de-France ?

JUSTINE COUTARD. Le CDG Express est indissociable de la modernisation de l'axe ferroviaire Nord, le plus fréquenté d'Europe. Le projet a dès ses débuts été indissociable de l'engagement d'être un véritable levier d'amélioration des déplacements du quotidien dans cette zone.

C'est dans cette logique que les actionnaires ont décidé, d'une même voix dès le début du projet, d'investir 537 millions d'euros dans la régénération et la modernisation des infrastructures existantes, en particulier celles du RER B.

En créant une ligne dédiée et un service adapté aux voyageurs aériens, à la hauteur de toutes les grandes villes du monde, le CDG Express contribuera à fluidifier durablement la circulation des trains sur l'axe Nord, au bénéfice des déplacements du quotidien des Franciliens, parmi lesquels de nombreux salariés de l'aéroport.

PIERRE AUBOUIN. Le CDG Express contribue directement à moderniser l'axe ferroviaire Nord par l'ampleur des investissements réalisés. C'était un prérequis essentiel pour la Banque des Territoires : un projet dédié aux voyageurs aériens qui est aussi un outil d'amélioration des mobilités du quotidien. En séparant les flux et en renforçant la robustesse des infrastructures, on arrive enfin à une utilisation plus équilibrée et plus performante du réseau ferroviaire régional existant.

ALAIN QUINET. Le CDG Express est effectivement un véritable accélérateur de modernisation. En créant une liaison dédiée, il permet de mieux organiser les circulations, de renforcer la robustesse du réseau et d'améliorer la régularité des trains du quotidien, notamment celle du RER B. Le projet a conduit à des investissements structurants et ces améliorations bénéficient déjà à des millions d'usagers franciliens. C'est tout le savoir-faire d'exploitant, de concepteur et de mainteneur de SNCF Réseau, qui a été mis au service de la réalisation des investissements les plus pertinents : les installations nouvelles pour les trains du RER B, définies avec l'Etat et IDF Mobilités dès l'origine du projet sont d'ores et déjà en exploitation ; nous pouvons nous en féliciter.

Le CDG Express est un projet hors-norme. Quel bilan faites-vous de la collaboration entre les sociétés actionnaires du Gestionnaire d'infrastructure CDG Express ?

JUSTINE COUTARD. Le CDG Express est un projet collectif, d'envergure, qui s'appuie sur une gouvernance associant trois acteurs aux expertises complémentaires. Cette coopération étroite a permis de relever des défis techniques et opérationnels majeurs. Aujourd'hui, plus de 90 % des travaux sont achevés, ce qui marque une étape décisive vers la mise en service et illustre la réussite de ce partenariat au service des voyageurs et de l'attractivité du territoire.

PIERRE AUBOUIN. Le CDG Express est l'illustration concrète de la méthode partenariale que nous portons à la Banque des Territoires. Cette gouvernance partagée est éprouvée depuis le lancement du projet 2018 et démontre qu'un modèle coopératif, fondé sur la confiance et la responsabilité de long terme, est un facteur clé de réussite essentiel pour les grands projets d'infrastructure.

ALAIN QUINET. Le principal enseignement est que la coopération étroite entre les actionnaires a permis de surmonter les fortes contraintes et de tenir le cap, malgré un contexte parfois complexe, et les phases exigeantes du chantier. Chacun a mis à profit son expertise - ingénierie ferroviaire, vision aéroportuaire et capacité d'investissement de long terme, au service des autres partenaires, avec une même exigence partagée.

Vous venez de clôturer la concertation sur l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Quel en est, selon vous, le principal enseignement, et comment le CDG Express s'inscrit-il déjà dans le futur de la plateforme aéroportuaire ?

JUSTINE COUTARD. La concertation sur l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a confirmé une attente forte : celle d'un aéroport plus accessible, mieux connecté et pleinement intégré à son territoire. La mobilité est un nouveau champ de solutions concrètes que nous pouvons apporter aux collectivités et à nos voisins. Les attentes sont fortes et ont été largement relayées par les plus de 17 000 personnes rencontrées et les 20 000 avis exprimés lors de la concertation sur l'avenir de Paris-Charles de Gaulle. Le CDG Express s'inscrit pleinement dans cette ambition de long terme. Il apporte une réponse déterminante aux enjeux de décarbonation des accès à l'aéroport en favorisant le report de la voiture vers des solutions de transports collectifs. Il devient ainsi un élément clé de la transformation et de la compétitivité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

La Banque des Territoires a contribué au développement du CDG Express. Quelles ont été les raisons qui ont motivé votre soutien au projet et quelles sont vos attentes pour les territoires franciliens et en quoi le projet contribue à l'attractivité de la capitale ?

PIERRE AUBOUIN

Le soutien de la Banque des Territoires au CDG Express s'inscrit pleinement dans sa mission : accompagner des projets structurants au service de l'attractivité des territoires et accélérer la transition vers des mobilités plus durables. Le CDG Express répond à un enjeu stratégique pour l'Île-de-France, en favorisant le report modal de la route vers le rail, en limitant les émissions polluantes et améliorant l'accès à la capitale. Il contribue aussi à positionner durablement Paris parmi les grandes métropoles internationales, tant comme destination touristique que comme centre d'affaires.

Le Pont des Cathédrales est la grande réalisation de l'année 2025 et la conclusion de ce chantier marathon. Quel regard portez-vous sur ce moment emblématique et quels sont les prochains défis à relever ?

ALAIN QUINET. Ce chantier illustre le savoir-faire de SNCF Réseau en matière d'ingénierie et de coordination des acteurs. C'est une prouesse technique, qui a été reconnue par la profession de l'ingénierie et des travaux publics. L'objectif a été atteint de réaliser des travaux importants en site contraint, tout en limitant l'impact sur les voyageurs. Les perspectives pour 2026 sont désormais clairement orientées vers la mise en exploitation, avec un travail étroit engagé avec Hello Paris, Gares & Connexions et le Groupe ADP, afin de garantir une intégration fluide, robuste et sécurisée du CDG Express dans l'écosystème ferroviaire de Paris-Nord.



Témoignage

Heathrow Express



— **Chris Jones**
Heathrow Express

En quoi une liaison directe et rapide entre l'aéroport et le centre-ville comme Heathrow Express répond-elle aux besoins des voyageurs et de la métropole londonienne ?

Le Heathrow Express se distingue clairement au sein du marché ferroviaire britannique en proposant une offre fondée sur la rapidité, la fiabilité et une expérience de service de haut niveau. À la différence des liaisons ferroviaires classiques, marquées par de nombreux arrêts intermédiaires et des temps de parcours allongés, le Heathrow Express assure une liaison directe entre l'aéroport de Heathrow et la gare de London Paddington en seulement 15 minutes, ce qui en fait la connexion aéroport-centre-ville la plus rapide du Royaume-Uni.

Cette performance est particulièrement appréciée par les publics pour lesquels le gain de temps est déterminant, notamment les voyageurs d'affaires et les visiteurs internationaux. Le service s'appuie sur des standards élevés et constants. Le matériel roulant moderne offre un confort optimal, avec des sièges spacieux, des espaces dédiés aux

bagages et une connexion Wi-Fi gratuite, garantissant un trajet fluide et agréable. La ponctualité et la fiabilité opérationnelle constituent des atouts majeurs du dispositif, permettant aux passagers de planifier leurs voyages à venir en toute confiance.

En associant une grande rapidité à une qualité de service reconnue, le Heathrow Express répond pleinement aux exigences des voyageurs et parvient même à les dépasser. Il s'est ainsi récemment hissé à la deuxième place du classement des opérateurs ferroviaires britanniques en matière de satisfaction client. Il renforce le statut de Londres en tant que ville connectée à l'échelle mondiale et soutient l'économie métropolitaine en facilitant un accès rapide et fiable au cœur de la capitale pour les arrivées internationales.

Cette offre premium différencie nettement le Heathrow Express des autres opérateurs et confirme son rôle stratégique en matière de connectivité et de commodité.

How does a fast and direct link between the airport and the city center, such as Heathrow Express, meet the needs of travelers and a metropolitan area like London?

The Heathrow Express delivers a clearly differentiated proposition within the UK rail market, combining speed, reliability and a consistently high-quality experience. Unlike conventional rail services that involve multiple stops and extended journey times, Heathrow Express offers a non-stop connection between Heathrow Airport and London Paddington in just 15 minutes, positioning it as the fastest airport-to-city link in the country. This efficiency is particularly valued by time-sensitive segments such as business travelers and international visitors.

The service is underpinned by a commitment to consistency and premium standards. Modern rolling stock provides generous seating, dedicated luggage space and complimentary Wi-Fi, ensuring a seamless and comfortable experience throughout. Punctuality and operational reliability remain core differentiators, giving passengers confidence in planning their onward journeys.

By combining speed with an exceptional customer experience, Heathrow Express not only meets, but continues to exceed traveler expectations, recently ranking the 2nd highest train operating company (TOC) in the UK for customer satisfaction. It reinforces London's status as a globally connected city and supports the wider metropolitan economy by facilitating swift, dependable access for international arrivals. This premium offering sets Heathrow Express apart from other operators and underlines its role as a strategic enabler of connectivity and convenience.

Quel rôle joue Heathrow Express dans le report modal, notamment dans la réduction de l'usage de la voiture individuelle ou des taxis pour les trajets vers l'aéroport ou le centre-ville de Londres ?

Le Heathrow Express constitue un atout majeur favorisant le report modal, offrant une alternative ferroviaire de haute qualité et à grande vitesse, fiable à l'usage de la voiture individuelle ou des taxis pour les déplacements entre l'aéroport de Heathrow et le centre de Londres. Sa liaison directe sans arrêt vers Paddington, assurée en 15 minutes, propose un niveau de performance et de confort difficilement égalable par les autres modes de transport, en particulier pour les voyageurs sensibles aux contraintes de temps, tels que les passagers d'affaires et les visiteurs internationaux.

Cette offre différenciante s'inscrit pleinement dans la stratégie d'accès terrestre de Heathrow (Surface Access Strategy), qui vise à accroître l'usage des transports collectifs et à réduire le trafic routier dans une logique de durabilité. Grâce à une ponctualité élevée, à un matériel roulant moderne doté de larges espaces pour les bagages et à des services à bord tels que le Wi-Fi gratuit, le Heathrow Express propose une expérience fluide et attractive, incitant les passagers à privilégier les transports publics (sur rail) plutôt que les solutions routières.

Alors que Heathrow planifie sa croissance future, maintenir et renforcer cette liaison ferroviaire haute de gamme est essentiel pour atteindre les objectifs de report modal tout en garantissant aux voyageurs un véritable choix de mobilité.

What role does Heathrow Express play in encouraging modal shift, particularly in reducing the use of private cars or taxis for trips to Heathrow Airport or central London?

Heathrow Express is a pivotal lever in driving modal shift by providing a premium, high-speed alternative to private cars and taxis for journeys between Heathrow Airport and central London. Its non-stop 15-minute service to Paddington offers a level of convenience and consistent quality that other transport modes cannot match, particularly for time-sensitive travelers such as business passengers and international visitors.

This differentiated offering directly supports Heathrow's Surface Access Strategy, which targets increased public transport use and reduced road traffic as part of its sustainability commitments. By delivering consistent punctuality, modern rolling stock with ample luggage space, and complimentary Wi-Fi, Heathrow Express ensures a seamless experience that helps to encourage passengers to choose public transport over road-based options.

As Heathrow plans for future growth, maintaining and enhancing this premium rail link is essential to deliver mode share targets and giving passengers choice.

En quoi une liaison ferroviaire avec un service de qualité et adapté aux voyageurs aériens contribue-t-elle, selon vous, à l'attractivité économique et touristique d'une grande capitale comme Londres ?

Les liaisons ferroviaires aéroportuaires dédiées, telles que le Heathrow Express, répondent à un usage spécifique : il ne s'agit pas de trains de banlieue traditionnels, mais de solutions de transfert conçues pour les voyageurs aériens. Ces passagers ont des besoins spécifiques – rapidité, fiabilité, capacité d'emport pour les bagages et fluidité du parcours – qui diffèrent de celles des usagers ferroviaires classiques. Le Heathrow Express y répond en proposant une liaison directe de 15 minutes entre Heathrow et Paddington, limitant les aléas et garantissant un haut niveau de confort pour les voyageurs soumis à des contraintes de temps.

Ce modèle s'inscrit dans les meilleures pratiques internationales. Des services comparables, comme l'Express Rail Link de Kuala Lumpur ou le City Airport Train (CAT) de Vienne, offrent également des liaisons premium, directes et adaptées aux besoins des passagers aériens, contribuant à l'image d'efficacité et d'accessibilité de ces métropoles. L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle s'inscrit dans cette même logique avec le projet CDG Express, qui vise à proposer une connexion rapide et dédiée, à réduire la dépendance aux taxis et à la voiture individuelle, tout en améliorant l'expérience des visiteurs.

En répondant précisément aux attentes des passagers en correspondance, ces services renforcent l'attractivité économique et touristique des grandes capitales. Le Heathrow Express illustre ainsi le rôle stratégique qu'une liaison

ferroviaire de haute qualité, pensée dès l'origine pour les voyageurs aériens, peut jouer dans le renforcement de la connectivité internationale, le soutien à des mobilités plus durables et le positionnement de Londres comme destination majeure pour les échanges économiques et le tourisme international.

In your view, how does a high-quality rail service tailored to air travellers contribute to the economic and tourism attractiveness of a major capital city like London?

Airport rail links such as Heathrow Express serve a unique purpose: they are not conventional commuter services but dedicated transfer solutions designed for air travelers. These passengers have distinct needs – speed, reliability, luggage space, and a seamless experience—rather than the priorities of regular rail users. Heathrow Express addresses this by offering a non-stop 15-minute journey from Heathrow to Paddington, ensuring minimal disruption and maximum convenience for time-sensitive travelers.

This model aligns with global best practice. Kuala Lumpur's Express Rail Link and Vienna's City Airport Train (CAT) provide similar premium, point-to-point services tailored to air passengers, reinforcing their cities' reputations for efficiency and accessibility. Paris Charles de Gaulle is investing in CDG Express for the same reason: to deliver a fast, dedicated connection that reduces reliance on taxis and private cars, while improving the visitor experience.

By meeting the specific requirements of transfer passengers these services enhance a city's attractiveness for tourism and business. Heathrow Express exemplifies how a high-quality, purpose-built rail link can

strengthen global connectivity, support sustainable travel, and position London as a leading destination for international commerce and leisure.

Quels ont été les principaux choix de conception du service (fréquence, temps de parcours, niveau de confort, services à bord), et comment ces choix ont-ils évolué depuis la mise en service d'Heathrow Express ?

Dès son lancement, le Heathrow Express a été conçu comme un service entièrement intégré, disposant de son propre dépôt à Old Oak Common et d'un matériel roulant spécifique, les rames UK Class 332, spécialement développées pour les liaisons aéroportuaires. Ces trains privilégiaient la vitesse, le confort et la capacité d'emport pour les bagages, au cœur de la promesse du service : une liaison directe sans arrêt de 15 minutes entre Heathrow et London Paddington, avec une fréquence élevée d'un train toutes les 15 minutes. Des prestations haut de gamme, telles que des sièges spacieux, des espaces dédiés aux bagages, la climatisation, des prises électriques personnelles et le Wi-Fi gratuit, venaient renforcer le positionnement du Heathrow Express comme un service de haute qualité, spécifiquement pensé pour les voyageurs aériens.

En 2019, le Heathrow Express a évolué vers un modèle d'exploitation fondé sur un service opéré par Great Western Railway (GWR), abandonnant ainsi ses infrastructures et son matériel dédiés. L'introduction de rames UK Class 387 rénovées a permis de conserver les principes fondateurs du service – rapidité, fréquence et confort – tout en intégrant des aménagements adaptés/spécifiques aux usages aéroportuaires, tels qu'une capacité



accrue pour les bagages, des intérieurs modernisés et une connexion Wi-Fi haut débit. Les services à bord, notamment l'offre Business First et les équipements associés, ont été maintenus afin de préserver l'expérience premium.

Tout au long de son évolution, le Heathrow Express est resté fidèle à ses choix de conception initiaux : la performance, la fiabilité et une expérience passager de niveau supérieur. Cette stratégie a permis de gagner en efficacité opérationnelle tout en maintenant les standards élevés attendus par une clientèle internationale, assurant ainsi au Heathrow Express une différenciation durable au sein du marché ferroviaire britannique.

What were the main design choices for the service (frequency, journey time, comfort level, onboard services), and how have these choices evolved since Heathrow Express first entered service?

Heathrow Express was originally conceived as a fully integrated operation, with its own depot at Old Oak Common and a bespoke fleet of UK Class 332 trains designed specifically for airport transfers. These units prioritized speed, comfort and luggage capacity, supporting the service's core proposition: a non-stop 15-minute journey between Heathrow and London Paddington, operating every 15 minutes. Premium features such as spacious seating, dedicated luggage racks, air

conditioning, at-seat power and complimentary Wi-Fi reinforced its positioning as a high-quality, tailored service for air travelers.

In 2019, Heathrow Express transitioned to a service-based model operated by Great Western Railway (GWR), moving away from dedicated infrastructure and rolling stock. The introduction of refurbished Class 387 units retained the essential design principles – fast, frequent, and comfortable travel – while incorporating airport-specific enhancements such as additional luggage space, upgraded interiors and high-speed Wi-Fi. Business First seating and onboard amenities were maintained to preserve the premium experience.

Throughout its evolution, Heathrow Express has remained focused on its original design choices: speed, reliability, and a superior passenger experience. This strategic shift to a service model has delivered

operational efficiencies while sustaining the high standards expected by international travelers, ensuring the brand continues to differentiate itself within the UK rail market.

Quels enseignements clés tireriez-vous de l'expérience d'Heathrow Express pour des projets similaires en Europe, notamment à l'approche de la mise en service du CDG Express ?

L'expérience du Heathrow Express offre plusieurs enseignements clés pour des projets similaires en Europe, en particulier à l'approche de la mise en service du CDG Express.

Premièrement, la clarté du positionnement est déterminante. Le Heathrow Express a été conçu dès l'origine comme un service de transfert premium, direct et dédié aux voyageurs aériens, et non comme une ligne de transport du quotidien. Ses choix structurants – un temps de parcours de 15 minutes, des départs cadencés toutes les 15 minutes et des quais dédiés à London Paddington comme au cœur des terminaux aéroportuaires – ont largement contribué à son succès. Ces caractéristiques offrent lisibilité, prévisibilité et simplicité d'usage, des critères essentiels pour des passagers souvent peu familiers des réseaux de transport locaux. Le CDG Express devrait s'inscrire dans cette même logique, en faisant de la vitesse, de la fiabilité et de la simplicité des piliers centraux de son offre.

Deuxièmement, la flexibilité opérationnelle et les partenariats constituent des leviers clés de performance. Le Heathrow Express a su évoluer d'un modèle entièrement intégré, reposant sur un matériel roulant spécifique et un dépôt dédié, vers un modèle d'exploitation par service confié à Great Western Railway (GWR). Cette transition a permis de maintenir un haut niveau de qualité tout en réduisant les coûts et en renforçant la

robustesse opérationnelle. Les futurs projets devraient intégrer dès leur conception des modèles évolutifs et collaboratifs, capables d'optimiser les ressources sans compromettre les standards de service.

Troisièmement, le leadership en matière d'innovation constitue un facteur de différenciation majeur. Le Heathrow Express a été le premier opérateur ferroviaire britannique (Train Operating Company) à déployer la billetterie numérique via code-barres Aztec, et figure parmi les premiers au Royaume-Uni à avoir mis en œuvre l'ETCS (European Train Control System). Ces choix ont établi des références en matière de signalisation numérique et de sécurité opérationnelle. Cette approche proactive illustre l'intérêt d'adopter précocement des technologies de pointe afin d'améliorer la fiabilité, d'optimiser les capacités et d'anticiper les évolutions futures. Le CDG Express devrait ainsi considérer l'innovation non comme une simple obligation réglementaire, mais comme un véritable levier stratégique au service de la performance et de l'attractivité du projet.

What key lessons would you draw from the Heathrow Express experience for similar projects across Europe, particularly as CDG Express approaches entry into service?

Heathrow Express experience offers key lessons for similar projects across Europe.

First, define the proposition clearly. Heathrow Express was conceived as a premium, non-stop transfer service for air travelers, not a commuter line. Its core design choices – 15-minute journey time, clock-face departures every 15 minutes, and dedicated platforms at London Paddington and at the heart of airport terminals – have been fundamental to its success. These features deliver predictability

and ease of use, which are critical for passengers unfamiliar with local transport systems. CDG Express should adopt similar principles, ensuring consistent speed, reliability and simplicity remain central.

Second, operational flexibility and partnerships matter. Heathrow Express evolved from a fully integrated model with bespoke rolling stock and its own depot to a service-based arrangement operated by GWR, maintaining quality while reducing costs and improving resilience. Future projects should plan for scalability and collaborative models that optimise resources without compromising service standards.

Third, innovation leadership is a differentiator. Heathrow Express was the first Train Operating Company in the UK to employ digital ticketing (aztec barcode), and was one of the first UK operators to deploy ETCS (European Train Control System), setting a benchmark for digital signaling and operational safety. This proactive approach demonstrates how embracing cutting-edge technology early can enhance reliability, optimise capacity and future-proof services. CDG Express should view innovation as a strategic enabler, not just compliance.



91 % des Franciliens favorables au CDG Express

La 7^e vague de l'étude annuelle « Les franciliens et le CDG Express » (IFOP/ Institut Bona fidé)* confirme que, cette année encore, le CDG Express demeure fortement plébiscité par les Franciliens. Plusieurs enseignements positifs pour l'avenir ressortent de cette nouvelle édition.

Le projet continue de bénéficier d'un niveau d'adhésion très élevé : 91 % des Franciliens déclarent ainsi y être favorables, un niveau stable et largement partagé dans l'ensemble des catégories de population. Cette popularité repose notamment sur la perception d'une utilité très forte pour le territoire. Une large majorité estime ainsi que le CDG Express sera bénéfique pour Paris (92 %), pour l'Île-de-France (88 %) et pour la France (81 %), confirmant l'importance accordée par l'opinion à l'amélioration de la desserte vers la principale porte d'entrée internationale du pays.

Plusieurs enseignements marquants ressortent de cette nouvelle vague :

> Une notoriété qui progresse à l'approche de la mise en service : 61 % des Franciliens déclarent connaître le projet, avec des niveaux particulièrement élevés parmi les Parisiens et les voyageurs réguliers en avion.

> Une perception très positive des bénéfices attendus : 89 % des Franciliens considèrent que le CDG Express contribuera à désengorger le RER B, 81 % qu'il renforcera l'attractivité touristique de Paris et 78 % qu'il aura un impact positif sur l'environnement en réduisant le trafic routier.

> La question des nuisances liées au chantier très limitées au sein de la population : près de 74% des Franciliens estiment que les travaux ne pénalisent aujourd'hui pas la qualité des transports entre Paris et Roissy.

> Un point d'attention néanmoins sur l'appropriation du calendrier du projet : parmi les personnes qui connaissent le CDG Express, seuls 25 % identifient en effet correctement l'année de mise en service du CDG Express.

L'étude confirme enfin les principaux facteurs d'attractivité du futur service. La rapidité apparaît très nettement comme l'avantage comparatif majeur du CDG Express, citée par près des trois quarts des personnes déclarant qu'elles l'utiliseront. Un résultat qui souligne l'attente forte d'une liaison directe, fiable et performante entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

7^e enquête réalisée du 3 au 9 février 2026 par l'IFOP et l'Institut Bona Fidé auprès de 1 115 personnes représentatives de la population francilienne âgées de 18 ans et plus, selon la méthode des quotas. Le département de Seine-Saint-Denis et les communes sur le tracé du CDG Express ont fait l'objet d'un sur-échantillon, afin de faciliter la lecture des résultats, puis ont été remis à leur poids réel au moment du traitement des données

92 %

des Franciliens estiment qu'il est « utile pour Paris », en hausse de +4 points par rapport à 2024, dont 58 % qui le jugent « très utile ».

89 %

d'entre eux considèrent que le CDG Express permettra de désengorger le RER B

78 %

d'entre eux jugent que le CDG Express aura un impact écologique positif en réduisant la part des trajets en voiture.

Interview



— Jérôme Fourquet

Directeur du département « Opinion de stratégies d'entreprises » de l'IFOP

A un an du lancement, que nous dit la 7^e vague du Baromètre ?

Cette nouvelle vague confirme tout d'abord totalement les enseignements des précédentes études, notamment le soutien sans faille de l'opinion francilienne au projet du CDG Express. Elle révèle ensuite un élément nouveau, à savoir que le CDG Express est désormais, dans les représentations des habitants, un facteur d'amélioration globale des transports en commun en Île-de-France. La vision positive de l'évolution des transports collectifs de la région est ainsi sensiblement plus marquée chez les riverains du CDG Express et les chez Franciliens ayant une bonne connaissance du projet CDG Express, signe que le projet n'est pas vu seulement comme une ligne seulement aéroportuaire, mais bien comme une desserte s'inscrivant dans l'écosystème global des transports franciliens. Enfin, on notera que si les franciliens adhèrent au projet, ils sont encore près de 75 % à ne pas en connaître la date de mise en

service. Il apparaît donc urgent de communiquer largement ; dans cette année de dernière ligne droite, pour mieux le faire savoir !

Le CDG Express est toujours aussi plébiscité : comment expliquer cette adhésion massive ?

Sept vagues en cinq ans : c'est un dispositif de mesure répété et régulier, qui nous permet de disposer de résultats particulièrement fiables, et donc de conclusions solides. La principale, c'est la popularité constante et consistante du projet CDG Express, depuis le début de ce baromètre, autour de 90 %, qui pourrait faire pâlir d'envie tous nos responsables politiques ! C'est un projet qui crée un large consensus au sein de l'opinion francilienne. Une très large majorité est convaincue de son utilité pour le territoire et de ses bénéfices concrets à venir autour du triptyque « désengorgement du RER B pour les trajets du quotidien », « renforcement de l'attractivité touristique de Paris » et « impact écologique positif », avec, notamment, la réduction de la circulation sur l'autoroute A1. Ces opinions prévalent très majoritairement dans toutes les catégories d'âge, les classes sociales ou encore dans tous les électors. Dans une société où les grands projets d'aménagement ou d'infrastructures sont souvent contestés et critiqués, c'est assez rare pour être souligné : le CDG Express fait sens pour le territoire... et pour ses habitants.

Quels éléments feront son succès, à son lancement le 28 mars 2027 ?

Le projet répond, à l'évidence, à un besoin et à une attente. Tous les feux sont au vert pour un lancement réussi. Une très large majorité de Franciliens anticipe un succès et le potentiel d'usage

déclaré du CDG Express, alors même que sa date de mise en service est encore largement méconnue, est déjà plutôt positif au sein de la population francilienne. Cela sans parler, ici, des voyageurs internationaux ! Le CDG Express devra capitaliser sur ce qui est son avantage comparatif perçu numéro un : la rapidité. Vingt minutes pour aller de Paris-Charles de Gaulle à la gare de Paris-Est, c'est imbattable ! C'est d'ailleurs logiquement l'argument cité en premier (73 %) par les Franciliens qui se disent "certains" de le prendre lorsqu'il sera mis en service. Un argument qui se situe très loin devant tous les autres avec « seulement » 36 % pour la fréquence et 29 % pour la fiabilité. Gagner du temps pour aller ou revenir de l'aéroport : telle est bien la promesse la plus attractive du CDG Express.

3 questions à

Société d'Exploitation de la Tour Eiffel



— **Patrick Branco Ruivo**
Directeur général

En quoi le CDG Express vous semble-t-il utile pour répondre aux enjeux d'accessibilité de la Tour Eiffel ?

La Tour Eiffel accueille chaque année près de 10 millions de visiteurs sur son parvis, issues de 150 pays, parmi lesquelles 6 750 000 accèdent au monument. Près d'un tiers de nos visiteurs arrivent de destinations long-courriers et, plus largement, 78 % d'entre eux sont étrangers. Si les Français demeurent les premiers visiteurs de la Tour Eiffel (environ 19 %), ils sont suivis par les visiteurs en provenance des États-Unis (environ 13 %). Dans ce contexte, la mise en service du CDG Express constitue un atout majeur pour Paris et un atout de plus pour l'accessibilité de la Tour Eiffel, en apportant une liaison directe, lisible et fiable entre l'aéroport et le centre de la capitale. Paris est une ville de transports en commun : il manquait, à mon sens, une navette aéroport-centre-ville comparable à celles que l'on retrouve dans de grandes métropoles internationales. Dès mars 2027, le CDG Express apportera une solution rapide, écologique et rassurante sur le temps de trajet, cohérente avec les usages de nos visiteurs.

Quelle est votre perception du réseau de transport francilien pour l'accès au parvis de la Tour Eiffel ?

Aujourd'hui, la majorité de nos visiteurs emprunte les transports en commun, notamment via la station Bir-Hakeim (ligne 6). Le réseau parisien est compétitif au regard des standards internationaux, régulier, globalement fiable et bien entretenu. Il faut en être fier. Les Jeux Olympiques et Paralympiques ont constitué un accélérateur, et les transformations à venir, notamment avec le Grand

Paris, renforceront encore cette dynamique. Dans ce paysage, le CDG Express apparaît comme « la cerise sur le gâteau » de la mobilité parisienne : en complément d'autres atouts comme le prolongement de la ligne 14, il facilitera ainsi l'accès à Paris et renforcera la confiance des voyageurs sur la maîtrise du temps de trajet, tout en offrant de meilleures conditions de transport. Mon expérience récente à Toronto a, là encore, confirmé l'intérêt concret d'une navette directe entre un aéroport et le centre-ville.

Au-delà des volumes touristiques, l'enjeu est aussi celui de la qualité de visite. En haute saison, ce sont jusqu'à 28 000 personnes par jour qui accèdent à « La Dame de Fer ». Nous sommes fiers d'avoir atteint un taux de satisfaction de 96 % en 2024. Près de 1 000 personnes travaillent quotidiennement sur site et nous poursuivons la transformation de la Tour, en développant la qualité des prestations et la diversité de l'offre, notamment autour du rayonnement de la gastronomie française avec le restaurant doublement étoilé Jules Verne ou Madame Brasserie au 1^{er} étage.

Quels sont aujourd'hui les principaux enjeux de développement et d'attractivité pour la Tour Eiffel ?

Le CDG Express contribue à la stratégie visant à faire de Paris une destination de « stopover » : permettre à des voyageurs en correspondance de rejoindre facilement le cœur de la capitale pour quelques heures et profiter d'une visite, par exemple celle de la Tour Eiffel. Cet enjeu suppose une information accessible dès l'arrivée à l'aéroport, afin de construire un parcours complet, de la sortie d'un vol long-courrier jusqu'aux sites emblématiques de Paris.

Le CDG Express s'inscrit pleinement dans cette évolution, au service d'une ambition commune : améliorer l'hospitalité, accroître le rayonnement international de Paris et valoriser son monument le plus emblématique.

Enfin, nous accordons une attention prioritaire à la qualité de l'expérience sur site : un parvis accueillant, esthétique, propre, et un fonctionnement exigeant de toutes les équipes et partenaires. La Tour Eiffel, ouverte chaque jour de l'année, à l'exception du 14 juillet, requiert un engagement quotidien au service de Paris.

3 questions à

L'établissement public Paris La Défense



— **Pierre-Yves Guice**
Directeur général
de l'établissement public
Paris La Défense

En quoi le CDG Express est-il un projet structurant pour le quartier de Paris La Défense ?

L'accessibilité constitue l'un des leviers d'attractivité essentiels du quartier de Paris La Défense. Désenclaver le territoire,

notamment en renforçant ses connexions avec les grands pôles aéroportuaires, est un enjeu central. Nous considérons au sein de l'établissement public que les transports sont l'un des vecteurs majeurs de développement du quartier : chaque amélioration significative de la desserte a un impact direct sur son dynamisme économique.

Après le prolongement d'EOLE et de la ligne 14, le CDG Express s'inscrit pleinement dans cette dynamique de transformation des mobilités.

La perspective d'une liaison facilitée entre le quartier de Paris La Défense et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle en environ 45 minutes représente une amélioration très concrète de l'accessibilité du quartier. En cumulant le trajet du CDG Express (20 minutes), la correspondance et la liaison Magenta-La Défense, le temps de parcours global sera particulièrement attractif pour un quartier d'affaires de dimension internationale.

Le CDG Express constitue un véritable atout pour une partie de la clientèle du quartier, en particulier internationale, à l'image de ce qu'a représenté l'arrivée d'EOLE et la connexion avec l'Eurostar via la gare de Paris-Nord. Il a vocation à s'intégrer durablement dans les réflexes de mobilité des usagers et représente un argument fort d'attractivité, notamment dans les discours à destination des entreprises.

Comment décririez-vous l'évolution du quartier de La Défense et de ses publics ?

L'image de Paris La Défense comme un quartier exclusivement dédié aux grands groupes du CAC 40 demeure, mais elle ne reflète plus la réalité du territoire. Depuis plusieurs années, et notamment depuis la crise sanitaire, le quartier a connu une évolution significative de ses usages et de ses publics.

Le quartier accueille aujourd'hui environ 200 000 salariés, 50 000 habitants et plus de 70 000 étudiants, répartis dans près de 70 établissements d'enseignement supérieur. À ces publics s'ajoutent chaque année plusieurs dizaines de milliers de visiteurs de loisirs, attirés par l'offre commerciale, culturelle et événementielle.

Le quartier compte environ 2 800 entreprises, allant des grands comptes traditionnels à des structures intermédiaires, toutes particulièrement sensibles à l'amélioration de la connectivité et de l'offre de transports. À cet égard, l'amélioration continue de la desserte joue un rôle structurant. L'installation récente du siège de grands groupes à La Défense, avec la volonté d'être au plus proche de la gare EOLE, illustre cette attractivité renouvelée et la capacité du quartier à répondre aux attentes des entreprises leaders, pour lesquelles la qualité des connexions nationales et internationales est un critère déterminant.

Le CDG Express participe au renforcement de l'attractivité globale du territoire et accompagne sa transformation en un quartier dynamique, ouvert et connecté à l'échelle internationale.

Quel rôle joue la salle Paris La Défense Arena dans cette transformation et quels enjeux d'accessibilité cela soulève-t-il ?

Avec 45 000 places, Paris La Défense Arena, plus grande salle de spectacle indoor d'Europe, contribue à l'élargissement et à la diversification des publics du quartier. En accueillant plus de 100 spectacles par an et des événements internationaux de très grande ampleur, elle positionne désormais La Défense dans une concurrence qui dépasse le cadre francilien pour s'inscrire à une échelle mondiale.

Ces événements attirent un public très large, dont une part significative de visiteurs internationaux et de publics de loisirs, venant parfois spécifiquement pour un concert ou une manifestation sportive.

Ce public international est particulièrement attentif à la qualité de l'offre de transport et à l'accessibilité du site. Dans ce contexte, le CDG Express constitue un atout stratégique supplémentaire, en facilitant l'accès depuis l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, tant pour les publics de loisirs, les équipes ou les partenaires internationaux des grands événements. Il contribue ainsi à renforcer l'attractivité globale du quartier et à accompagner son positionnement comme destination économique, culturelle et événementielle de premier plan.

3 questions à **Viparis**



— **Arnaud Burlin**
CEO - Directeur général

En quoi le CDG Express constitue-t-il un levier d'attractivité pour Paris, notamment dans la perspective des grands événements internationaux accueillis sur vos sites ?

Viparis accueille chaque année 10 millions de visiteurs sur ses sites emblématiques - parmi lesquels Paris Expo Porte de Versailles, Paris Convention Centre, Paris Nord Villepinte, Palais des Congrès de Paris, Paris Le Bourget, les Salles

du Carrousel - et se positionne parmi les leaders mondiaux de l'accueil d'événements professionnels. Dans un marché international extrêmement compétitif, où chaque capitale et grande ville européenne se bat pour attirer les plus grands événements, l'expérience client constitue l'un des piliers stratégiques de la compétitivité de Paris et de Viparis. L'expérience d'un participant à un congrès ou un salon commence bien avant d'être accueilli sur site : elle démarre dès l'aéroport et chaque étape du parcours (signalétique, transport, confort, rapidité) joue un rôle déterminant.

Dans cette perspective, le CDG Express représente un avantage majeur grâce à :

- Un parcours d'arrivée fluide, clair et sans attente. Le CDG Express offrira une liaison directe, sans arrêt intermédiaire, permettant de relier l'aéroport Paris - Charles De Gaulle au centre de Paris en 20 minutes. Cette rapidité et cette simplicité répondent parfaitement aux attentes des visiteurs internationaux, notamment ceux qui ne connaissent pas la langue ou les usages locaux et qui privilégient des transports dédiés, faciles à comprendre, lisibles et prévisibles.
- Une solution moderne et fiable. Les transports actuellement disponibles, fortement sollicités aux heures de pointe, peuvent générer stress et perte de temps dès l'arrivée en France. Le CDG Express offre une alternative plus régulière, sécurisante et adaptée aux voyageurs internationaux. Cette fiabilité contribuera directement à une expérience visiteur réussie : fluide, rassurante et à la hauteur des meilleurs standards internationaux du tourisme d'affaires.
- Une solution durable. Les voyageurs d'affaires sont de plus en plus sensibles à l'empreinte carbone de leurs déplacements, le CDG Express permet de réduire cette empreinte en proposant une alternative confortable aux trajets en taxis ou VTC.

Quels besoins et quelles évolutions en matière d'accessibilité des publics identifiez-vous aujourd'hui pour Viparis ?

La dynamique des grands événements, les attentes internationales et l'expérience acquise lors de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 imposent des évolutions majeures en matière d'accessibilité que Viparis intègre dans sa politique RSE « Better Events ». Les principales tendances qui en

sont renforcées sont les suivantes :

- Accessibilité universelle et intégration du handicap. Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont accéléré les travaux d'accessibilité dans les transports et sur les sites recevant du public, avec une approche couvrant toute la chaîne de déplacement (déplacements, voirie, bâtiments publics). Viparis doit poursuivre dans cette logique, en particulier sur les aménagements PMR, la lisibilité des parcours et l'accueil multilingue et inclusif.
- Mobilités durables et la gestion optimisée des flux. Viparis est engagé à soutenir une mobilité plus durable pour les visiteurs et à optimiser les flux logistiques. Cela implique la réduction de la dépendance à la voiture individuelle, la valorisation des transports en commun (d'où l'importance du CDG Express), des solutions de micromobilité autour des sites, des solutions de logistique groupée.

Quels sont aujourd'hui les principaux enjeux de développement et d'attractivité pour Viparis ?

Les enjeux de développement et d'attractivité de Viparis sont liés à ceux de l'ensemble de la destination Paris face à la concurrence internationale et s'articulent aujourd'hui autour de trois priorités structurantes, qui conditionnent notre capacité à rester un acteur mondial de référence dans l'accueil de tous les grands événements nationaux et internationaux.

Une expérience client différenciante : Offrir une expérience fluide et qualitative sur l'ensemble du parcours visiteur constitue un axe essentiel de notre attractivité. Au delà de la circulation et de l'orientation, cette expérience repose sur des services adaptés aux publics accueillis : espaces de détente, lieux de coworking, restauration variée, hôtellerie de proximité, commerces et

services sur site. Nos sites ne sont plus seulement des espaces événementiels : ils deviennent de véritables lieux de vie répondant aux attentes de toutes nos clientèles.

Un alignement des acteurs de la destination : L'attractivité du Grand Paris dépend de la mobilisation coordonnée de tous les acteurs publics et privés : opérateurs de transport, collectivités territoriales, opérateurs touristiques, agences d'attractivité, hôteliers, services de l'État. Cet alignement stratégique est indispensable pour continuer à attirer les plus grands événements internationaux et garantir une expérience homogène, lisible et compétitive à l'échelle de la destination.

Un engagement au service des événements durables : Viparis inscrit son développement dans une démarche environnementale ambitieuse, portée par sa politique RSE « Better Events ». Notre ambition est d'accueillir des événements dans des sites exemplaires, capables de créer de la valeur tout en maîtrisant leur impact environnemental. Cette exigence - désormais déterminante pour les organisateurs et les visiteurs internationaux - guide nos actions en matière de réduction des émissions, d'efficacité énergétique, de gestion responsable des ressources et d'intégration des enjeux de durabilité dans toute la chaîne événementielle.

Un engagement fort au service de l'emploi sur le territoire

Créé en décembre 2023, le Fonds de dotation du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express a vocation à contribuer au financement d'études et d'actions menées par les collectivités locales ou associations, pour favoriser le développement cohérent et durable des territoires traversés par l'Infrastructure. Dans ce cadre, le Fonds de dotation a choisi de poursuivre son soutien, en 2025, à l'association Duo for a Job qui porte un programme de mentorat intergénérationnel et interculturel. Elle vise à faciliter l'accès à l'emploi de jeunes de moins de 30 ans, tout en valorisant l'expérience, les compétences et l'engagement de mentors bénévoles de plus de 50 ans.

Duo for a Job et le CDG Express

En 2025, le partenariat entre le Fonds de dotation CDG Express et Duo for a Job a permis de renforcer l'ancrage territorial du CDG Express sur les communes situées le long du tracé, en cohérence avec les objectifs fixés. Ainsi, sur cette période :

- 43 jeunes résidant dans les communes du tracé ont été accompagnés dans leur parcours d'insertion professionnelle.
- Parmi eux, 50 % ont accédé à une solution positive, avec un taux atteignant 67 % pour la cohorte accompagnée en 2024.

- Les jeunes accompagnés présentent des profils majoritairement éloignés de l'emploi : près de deux tiers résident en quartier prioritaire de la politique de la ville, plus de 40 % sont de nationalité étrangère et une majorité dispose d'un niveau de qualification inférieur ou égal au baccalauréat.
- Les actions menées ont reposé sur une logique d'« aller-vers » et de présence terrain. Le partenariat s'est notamment traduit par :
 - la prise de contact avec 17 Agences locales d'insertion (ALI) et l'organisation de 3 sessions d'information ;



- des échanges avec les agences France Travail du territoire ;
- le développement de partenariats avec le monde associatif, donnant lieu à 13 sessions d'information organisées au sein d'associations partenaires ;
- la participation à des événements sur le territoire (Semaine de la Jeunesse Paris Terre d'Envol, Forum des associations de Saint-Denis, Bus de l'emploi Roissy, etc.)

➤ Cette dynamique a contribué à renforcer la visibilité du programme, à faciliter le repérage des jeunes et à consolider un réseau local au service de l'insertion professionnelle.



Et en 2026 ?

Le Fonds de dotation souhaite poursuivre et soutenir des initiatives concrètes qui bénéficient aux territoires traversés et à leurs habitants en ayant comme ambition d'ancrer le projet CDG Express au cœur des enjeux sociétaux.

L'association Duo for a Job, c'est quoi ?

Fondée en Belgique en 2013 et présente en France depuis 2019, Duo for a Job est une association qui développe un programme de mentorat intergénérationnel et interculturel à destination de jeunes issu(e)s de l'immigration. Le principe repose sur la création de duos composés d'un(e) jeune et d'un(e) mentor bénévole de plus de 50 ans, afin de favoriser l'insertion professionnelle des jeunes tout en revalorisant l'expérience des seniors et en recréant du lien social.

Le programme s'appuie sur une méthodologie structurée : formation initiale des mentors, accompagnement individuel de chaque duo par un coordinateur, ateliers collectifs et temps d'échanges réguliers. L'accès au dispositif est ouvert, sans condition de diplôme, de niveau de formation ou d'expérience professionnelle.

2 200 duos

créés depuis 2019 sur les territoires d'Île-de-France, Hauts-de-France, Lyon et Marseille

Plus de **10 000 duos**

formés en Belgique, France et Pays-Bas dont 2 000 en 2025

771 mentors

âgés de plus de 50 ans qui sont des bénévoles actifs

4 antennes

territoriales en France

Plus de **30**

collaboratrices et collaborateurs mobilisés au sein de l'association

7 jeunes sur 10

accèdent à une solution positive (emploi, formation ou stage). Parmi eux, 1 jeune sur 2 décroche un emploi stable (contrat d'au moins trois mois)

8 mentors sur 10

poursuivent leur engagement dans un nouvel accompagnement

FOCUS ÉVÈNEMENTS

La Bourse du travail à Saint-Denis

Depuis octobre, Duo for a Job bénéficie deux jours par semaine d'un bureau à la Bourse du Travail de Saint-Denis. Des sessions d'information à destination des jeunes y sont organisées, ainsi que des entretiens individuels. C'est un endroit d'accueil pour les premières étapes de suivi des binômes de mentorat pour les jeunes qui le souhaitent (première rencontre avec le mentor, signature de convention).

Cette présence régulière est essentielle car elle permet de rapprocher le programme de mentorat de Duo for a Job des jeunes moins mobiles. L'entrée dans le programme est ainsi facilitée et les freins logistiques à l'engagement limités.

Cette implantation a permis à l'association de renforcer ses liens avec les partenaires associatifs et publics du territoire, et ce à deux niveaux.

D'une part, l'orientation des publics est facilitée pour les structures situées à Saint-Denis et dans les communes voisines : Duo for a Job y a ainsi pu organiser une session d'information collective dédiée pour les bénéficiaires de l'association Drop de Béton.

D'autre part, cette présence sur place a favorisé des rencontres avec de nouveaux partenaires également actifs dans ce même lieu.

La Cité des Métiers CDG Alliance

Dans le cadre de ses actions d'« aller-vers » menées sur les territoires du tracé, Duo for a Job est intervenu à la Cité des Métiers. Cette action s'inscrivait dans un job dating organisé en lien avec les acteurs locaux de l'emploi.

À cette occasion, François, Dominique et Jacqueline, trois mentors expérimentés de l'association, ont proposé un dispositif de « coaching express » à destination des candidats présents. Près de 150 jeunes ont ainsi bénéficié d'un accompagnement individualisé visant à affiner leur discours, structurer leur présentation et se préparer à rencontrer les dix recruteurs mobilisés lors de l'événement.

Cette contribution a été saluée par les organisateurs comme un apport déterminant à la réussite du job dating. L'expertise et l'engagement des mentors ont permis de renforcer la qualité des candidatures présentées et de positionner les jeunes dans des conditions optimales face aux entreprises, contribuant ainsi à la pertinence des échanges entre candidats et recruteurs.

Cette collaboration illustre la capacité de Duo for a Job à s'inscrire dans des dynamiques partenariales locales et à mobiliser son réseau de bénévoles au service d'actions concrètes et impactantes en faveur de l'insertion professionnelle.





Partie 2

Portraits du CDG Express

Depuis plusieurs années, la mobilisation et l'investissement de chacun, à son échelle, contribuent à la réussite du projet. Compagnons, ingénieurs, juristes, équipes de suivi, experts techniques et fonctions supports : tous les métiers sont représentés au sein du CDG Express. À l'approche de la dernière ligne droite, la fierté du chemin parcouru est collective. La réalisation du CDG Express est avant tout une grande aventure humaine.





2025, ^{Partie 3} année de défis

RELEVÉS AVEC SUCCÈS





L'avancement des travaux en 2025

En 2025, le CDG Express a franchi plusieurs jalons déterminants, avec la mise en service d'ouvrages structurants et l'entrée en phase de préparation opérationnelle à l'exploitation. Les travaux menés cette année contribuent également à la modernisation durable du réseau ferroviaire existant. Deux opérations majeures ont marqué l'année : la mise en place du pont des Cathédrales et l'opération de raccordement au Poste de Commande à Distance (PCD5-août 2025).



La mise en place du pont des Cathédrales

En 2025, le nouveau pont des Cathédrales (en remplacement du pont 1) à Saint-Denis, a été mis en service. Long de 143 m et conçu sans appui intermédiaire, il est l'un des plus grands ouvrages de ce type en Europe. Implanté au cœur d'un nœud ferroviaire très dense, l'ouvrage a été conçu et réalisé pour garantir au maximum la continuité de l'exploitation ferroviaire pendant les travaux. Le tablier métallique, d'un poids d'environ 1 800 tonnes, a été assemblé à proximité des voies. La voie supportée par l'ouvrage a été mise en service le 15 août 2025, conformément au calendrier prévu. Cet ouvrage améliorera durablement la fiabilité des circulations et constitue un élément structurant de la modernisation de l'axe nord ferroviaire.



Flashez ce QR Code pour découvrir la pose du pont en images

L'opération de raccordement au poste de commande à distance (PCD5), notamment de la portion de voie nouvelle entre Mitry et l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Pendant l'été, plus de 300 spécialistes de la signalisation ferroviaire venus de toute la France se sont mobilisés pour réaliser la 5^e opération de raccordement au Poste de Commande à Distance. Réalisée avec succès, elle visait à mettre en service une série de nouvelles installations essentielles à l'exploitation du CDG Express, notamment les appareils de voie, les caténaires et les panneaux de signalisation de la portion de voie nouvelle entre Villeparisis et Roissy mais aussi la voie sur le pont des Cathédrales. Cette PCD5, s'est déroulée durant le week-end du 15 août 2025, de jour comme de nuit, dans des conditions parfois exigeantes.



Flashez ce QR Code pour tout savoir sur la PCD5

Le CDG Express au bénéfice des transports du quotidien.

Quand les travaux du CDG Express avancent, ceux du RER B et des transports du quotidien progressent également. Certains travaux sont d'ores et déjà terminés et l'ensemble des améliorations seront opérationnelles avant la mise en service du CDG Express le 28 mars 2027.

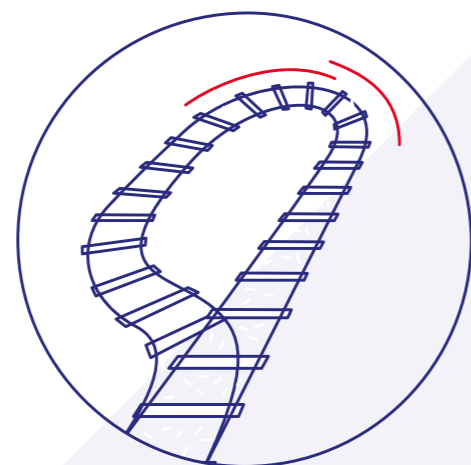
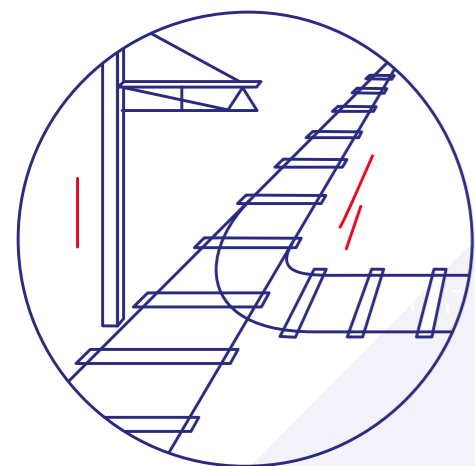
537
millions d'euros

**consacrés à la régénération
et la modernisation de l'axe
ferroviaire Nord**

Modernisation des voies existantes (en cours de finalisation)

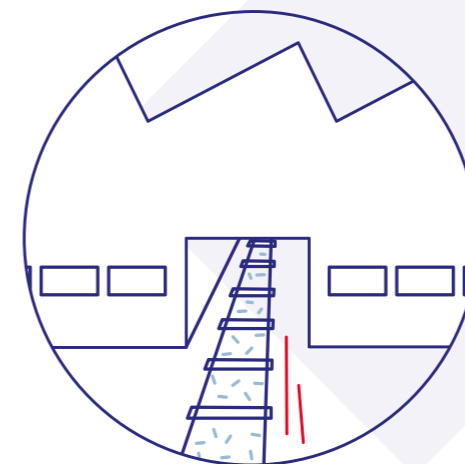
Ces travaux concernent la rénovation des caténaires, de la signalisation et la régénération de voies (ballast, traverses, rails, assainissement).

- **43 km de voies** régénérés
- **76 aiguillages** renouvelés
- **33 km de caténaires** remplacés

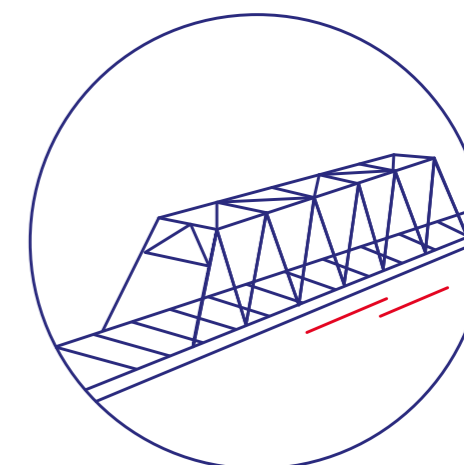


Création de voies de retournement pour le RER B (Le Bourget en 2022, La Plaine en 2023, Aulnay en 2026)

Afin d'améliorer la gestion des incidents et limiter leur impact sur le réseau ferroviaire du nord de l'Île-de-France, 3 installations de retournement sont réalisées : à La Plaine, au Bourget et à Aulnay-sous-Bois. Elles permettent à un train d'être retiré du service ou de changer de direction sans perturber la circulation des autres trains.

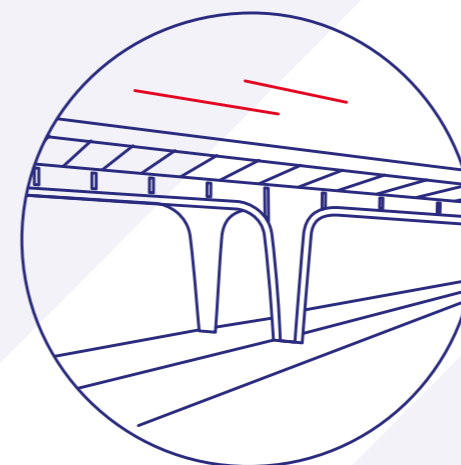


Reconstitution des voies de garage pour le RER B à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle avec création d'une voie de garage supplémentaire (2022)



Remplacement du pont 1 : le nouveau Pont des Cathédrales (2025)

Situé sur la commune de Saint-Denis, au-dessus des lignes des RER B et D, le pont 1 construit en 1894, n'était plus adapté aux exigences de circulation actuelle. Son remplacement par le pont des Cathédrales était indispensable pour maintenir la fiabilité du réseau. Il permettra d'accueillir le CDG Express, mais aussi le TER Paris- Laon, la ligne K et le RER B en situation perturbée.



Modernisation des ponts ferroviaires de la Porte de la Chapelle (mise en place du nouveau pont en 2022)

Les anciens ponts-rails ont été remplacés par un pont unique en acier-béton, plus silencieux et mieux intégré dans l'environnement urbain.

Des installations déjà en service au bénéfice des transports du quotidien

Installations en exploitation en cas de situations perturbées

► Exploitation en terminus la gare de la Plaine (PCD4 : août 2023)

► Exploitation en terminus la gare du Bourget (PCD3 : août 2022)

► Garage de 4 rames du RER B à CDG1 (PCD3 : août 2022)

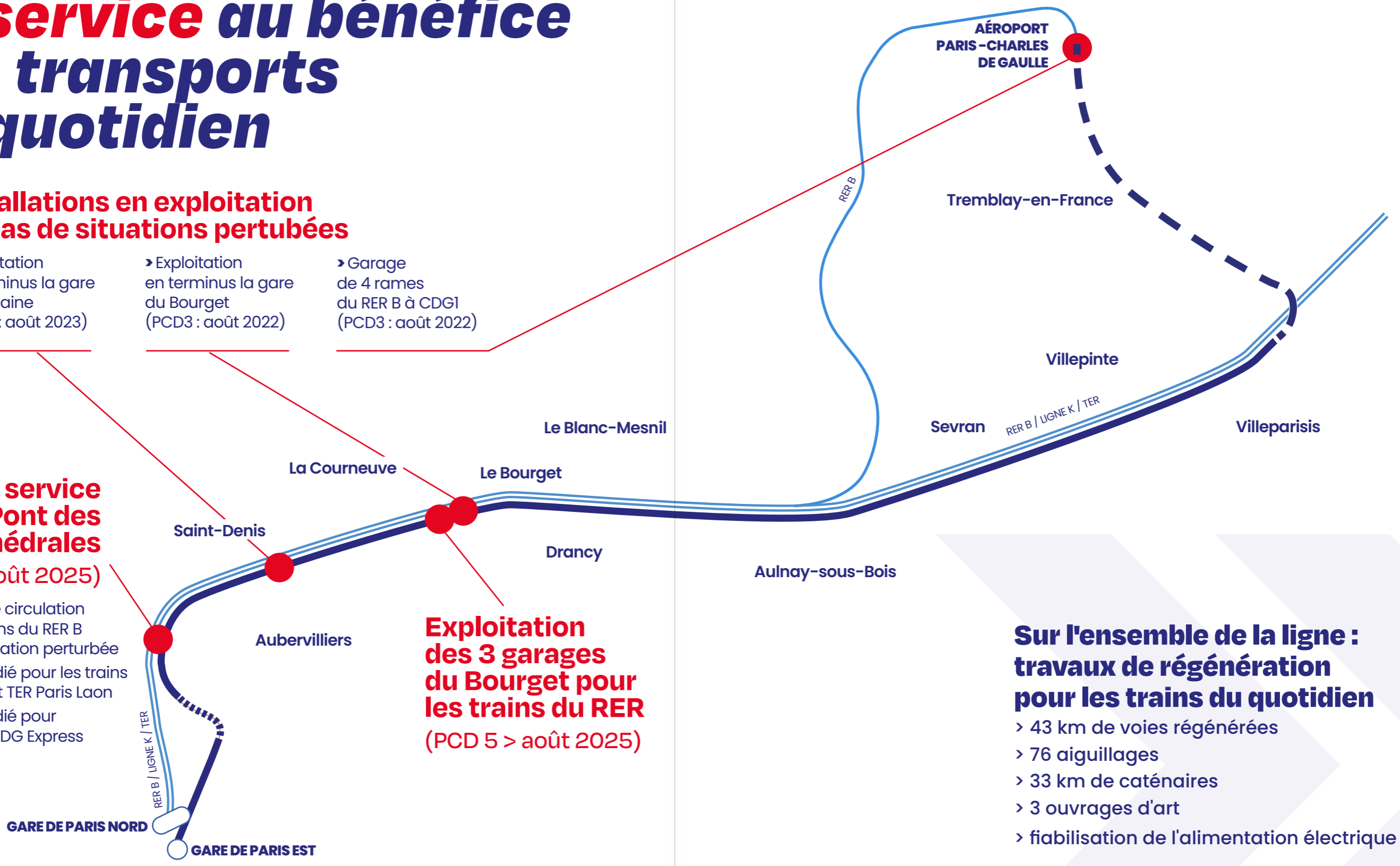
Mise en service du Pont des Cathédrales (PCD 5 > août 2025)

- Possibilité de circulation des futurs trains du RER B (MING) en situation perturbée
- Itinéraire dédié pour les trains de la ligne K et TER Paris Laon
- Itinéraire dédié pour les trains du CDG Express

Exploitation des 3 garages du Bourget pour les trains du RER (PCD 5 > août 2025)

Sur l'ensemble de la ligne : travaux de régénération pour les trains du quotidien

- > 43 km de voies régénérées
- > 76 aiguillages
- > 33 km de caténaires
- > 3 ouvrages d'art
- > fiabilisation de l'alimentation électrique



Mises en service techniques en 2025-2026

Mise en service technique de la ligne nouvelle entre la Gare de Paris-Est et La Plaine (PCD 6 > mai 2026)

Relèvement de vitesse de 120 à 140 km/h entre la Plaine et Aulnay pour les trains commerciaux (Dimanche 13 décembre 2026 lors du nouveau Service Annuel 2027).

Circulation des trains de Fret entre le réseau de Paris-Est et Paris-Nord. Raccordement de l'Évangile (Octobre 2026)

Liaison vers le technicentre de Bobigny et vers la base de maintenance de l'Infrapôle. (Octobre 2026)

En cas de situation perturbée entre Aulnay et la gare Paris-CDG, report de flux des voyageurs entre les voies du RER B et du CDG Express (PCD6 : mai 2026)

Mise en service technique de la ligne nouvelle entre Villeparisis et l'aéroport (PCD 5 > août 2025)

Mise en service technique de la ligne CDG Express sur la totalité du tracé (Mai 2026)

Abaissement du bruit au niveau réglementaire par la mise en place d'écrans acoustiques et de protections de façades.



Interview croisée



— Patrice Schmitt

Directeur de projet CDG Express,
SNCF Réseau Constructeur

Quels ont été les temps forts de l'année 2025 ?

PATRICE SCHMITT. Deux jalons ont particulièrement marqué l'année côté infrastructure. Le premier est le pont des Cathédrales, avec les opérations de lancement réalisées en février 2025 et les premières circulations sur l'ouvrage à l'été. Le second est la PCD5, en août 2025, qui a permis la mise en service technique de la partie nord de l'infrastructure et les premières circulations de trains sur les voies de retournement du Bourget. Ces étapes ont ouvert la voie aux premiers essais de signalisation et de voie entre Mitry-Mory et l'aéroport.

LAURENT TOSELLO. Une étape importante a été la mise à disposition des emprises à SNCF Gares & Connexions et à l'exploitant Hello Paris, afin qu'ils puissent engager les aménagements relevant de leurs périmètres. Ces travaux ont démarré en novembre 2025 et nécessitent certains ajustements, qui conduiront les équipes d'ADP Constructeur à réintervenir ponctuellement jusqu'à l'été 2026.

Comment s'est déroulée la vie des chantiers en 2025 ?

PATRICE SCHMITT. Pour SNCF Réseau Constructeur, 2025 correspond à la dernière grande phase de travaux de génie civil sur l'ensemble du tracé avec une activité soutenue et conforme au planning. Les travaux se sont poursuivis en gare de Paris-Est, ainsi que dans les différentes zones, avec l'achèvement des voies sur dalle, la restitution progressive des emprises et la clôture de la majorité des marchés de génie civil. Cette année marque l'atteinte d'environ 90 % de l'avancement global du projet.

LAURENT TOSELLO. Les travaux en gare de CDG 2 se sont achevés début 2025, nous permettant d'entrer dans une phase de levées des réserves et de constats de bonne fin des travaux. Plusieurs améliorations ont été proposées en matière d'exploitation et d'expérience client telles que des interventions sur l'étanchéité et le traitement des ambiances. Cela nécessite une bonne coordination des équipes, avec une gare désormais en conditions d'exploitation, préfigurant les futures interventions à l'approche de la mise en service.

— Laurent Tosello

Directeur de projet CDG Express,
ADP Constructeur

Quels sont les grands jalons attendus en 2026 ?

LAURENT TOSELLO. En 2026, l'enjeu principal pour ADP Constructeur est le maintien en condition opérationnelle des équipements en gare jusqu'à l'entrée en exploitation. Cela implique des opérations de maintenance régulières et la gestion de contraintes spécifiques, comme la mise en place de protections amovibles pour préserver les ouvrages. Nous accompagnons également le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et Hello Paris dans la constitution des dossiers nécessaires à l'obtention de l'agrément et de l'autorisation de mise en service. Les dossiers seront déposés en mai 2026, pour une autorisation attendue à l'automne.

PATRICE SCHMITT. Pour SNCF Réseau Constructeur, l'année 2026 sera rythmée par plusieurs jalons techniques majeurs. Le plus structurant est la mise en service de la signalisation au poste de commande de Saint-Denis, prévue en mai, qui conditionne l'activation complète de l'infrastructure. À l'automne, la signalisation reliant l'infrastructure à la gare de Paris-Est et au technicentre sera mise en service. Enfin, un relèvement de la vitesse entre La Plaine et Aulnay, de 90 à 120 km/h, est prévu en novembre 2026.



Comment s'organisent les essais avant la mise en service ?

PATRICE SCHMITT. Les essais vont monter en puissance tout au long de l'année 2026, avec des circulations déjà possibles selon des procédures spécifiques entre Mitry et l'aéroport. Dès l'été, des trains circuleront sur certaines sections pour roder le nouveau matériel roulant sur l'infrastructure.

LAURENT TOSELLO. En parallèle, ADP Constructeur est mobilisé sur la finalisation des dispositifs de sécurité, notamment le désenfumage du tunnel, et sur la préparation de la visite de la commission de sécurité prévue en octobre sur la gare CDG 2. Des visites à blanc et des exercices, incluant des scénarios de sécurité incendie, seront organisés afin de tester les dispositifs et les procédures. Nous poursuivons également le déploiement de la signalétique fixe et dynamique, de la nouvelle toponymie des terminaux de Paris-CDG et des équipements d'information voyageurs, afin d'être prêts pour la mise en service.

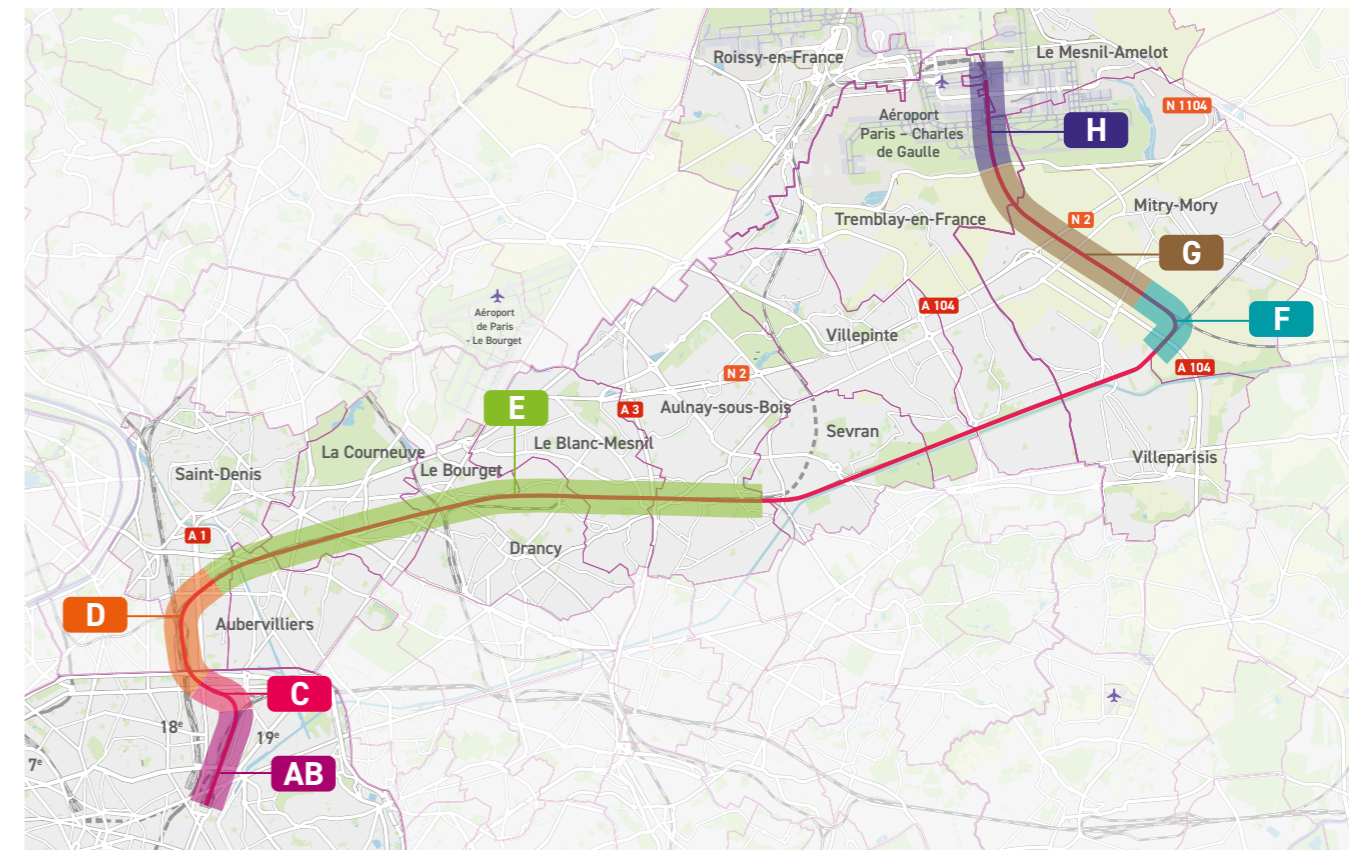
La mise en service approche. Dans quel état d'esprit sont les équipes ?

LAURENT TOSELLO. Pour les équipes d'ADP Constructeur, l'achèvement des ouvrages marque la fin d'un cycle très intense et l'entrée dans une phase de transition. L'engagement reste fort, notamment sur la levée des réserves et sur un travail documentaire conséquent et essentiel. La perspective de la mise en service suscite une forte attente et un réel engouement.

PATRICE SCHMITT. Côté SNCF Réseau Constructeur, l'état d'esprit est très engagé. Les équipes sont pleinement mobilisées sur les derniers travaux et sur le dossier de sécurité, tout en voyant arriver progressivement les équipes d'exploitation qui prendront le relais en 2026. La collaboration avec l'ensemble des partenaires est solide, et l'on ressent un véritable sentiment de fierté collective à l'approche de la concrétisation du projet.



État d'avancement des travaux par zone



Les travaux
du CDG Express :
un chantier organisé
en plusieurs zones
étendues sur

32 km

Zone **AB**

Gare et avant-gare de Paris-Est



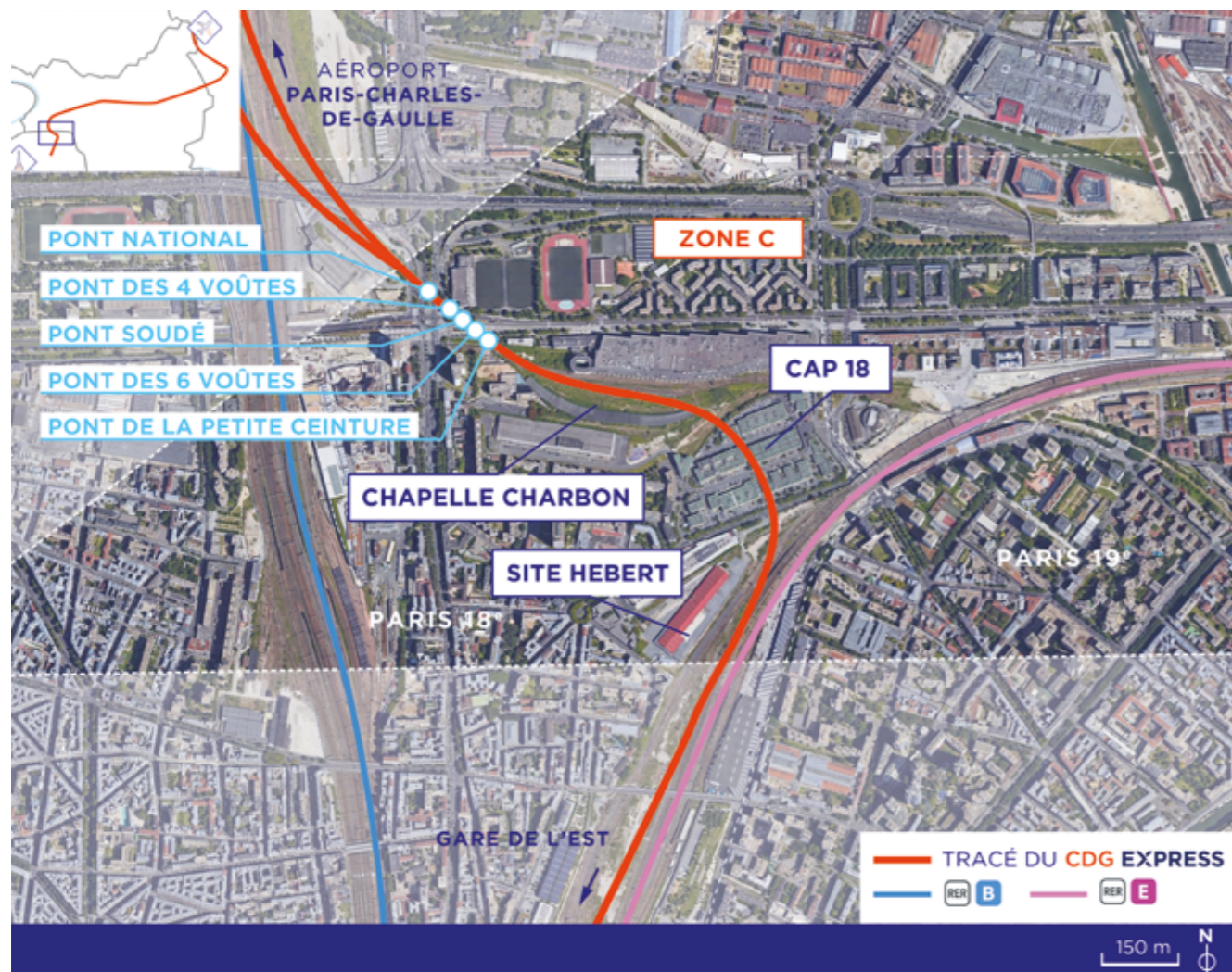
Les travaux d'équipements ferroviaires se sont poursuivis en 2025 avec la pose de la caténaire, des équipements de signalisation en voie : câbles, potences, pancartes. Le cablage dans les postes de signalisation a été finalisé. Les vérifications et les essais ont démarré. Le choix a été pris de conserver l'actuelle technologie de gestion des circulations pour gérer les itinéraires en lien avec la gare de Paris-Est. La mise en service entre la Gare de Paris-Est et le plateau de voie de la Plaine est prévue en mai 2026 (lors de la PCD6). Par ailleurs, les travaux de reprise des assainissements de la plateforme se sont poursuivis avec des opérations d'hydrocurage (nettoyage des canalisations à l'aide d'un jet d'eau sous haute pression).

Le permis de construire pour la réalisation du bâtiment de la Base Maintenance Infra (BMI) a été obtenu cette année. La construction du mur permettant de séparer le futur projet d'aménagement porté par la Ville de Paris du plateau ferroviaire dans le secteur Pajol a été finalisée. Enfin, une guérite a été installée, après obtention du permis de construire, pour améliorer l'alimentation des caténaires. Les aménagements de la marquise et des quais ayant été achevés, les travaux du Bipôle, réalisés par SNCF Gares & Connexions (projet de liaison souterraine entre les gares de Paris-Nord et Paris-Est) ont pris le relais.



Zone C

Cap 18 / Chapelle Charbon



Après des travaux importants sur cette portion de ligne nouvelle, l'année 2025 a été marquée par plusieurs opérations de réception, de finitions et de remise en état. La pose des clôtures définitives est en cours. L'équipement de la trémie se poursuit, incluant l'installation des éléments de signalisation et des systèmes de sécurité incendie. Côté Chapelle Charbon, les terrains sont prêts à être cédés à la Ville de Paris et au site d'activité CAP 18. L'ensemble des occupations temporaires a été restitué à l'aménageur COVIVIO.





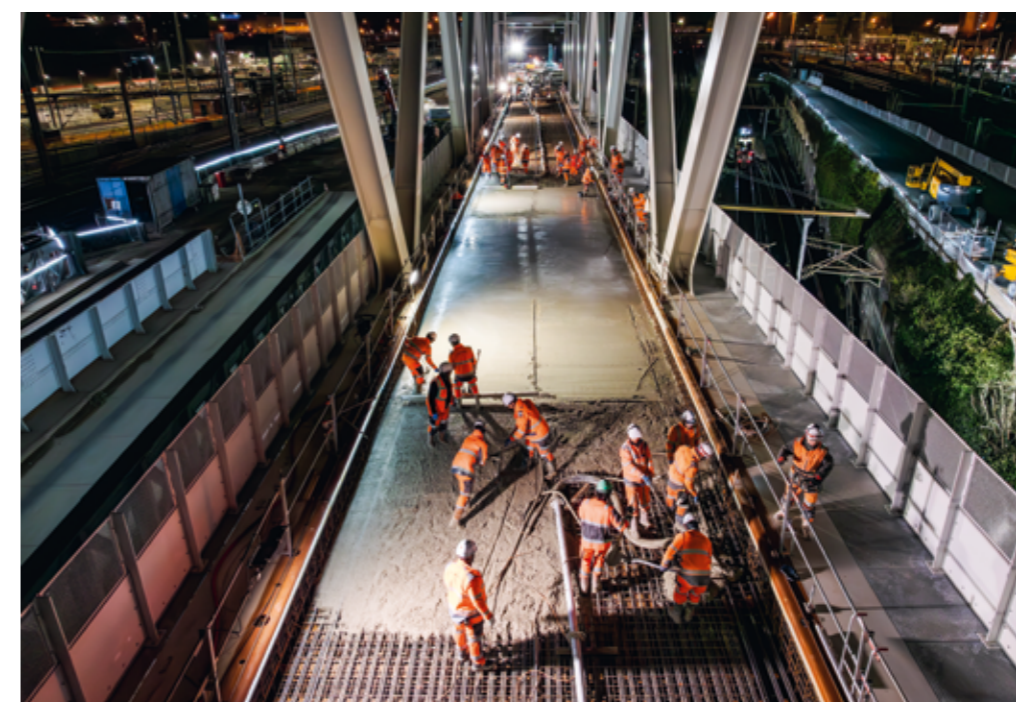
Zone D

Raccordement à la Plaine



C'est incontestablement le secteur qui a été sous les feux de la rampe en 2025 avec la construction, la mise en place et l'équipement de l'ouvrage d'art (OA8), désormais connu sous le nom de pont des Cathédrales qui a remplacé le pont 1, pont en fer puddlé de 1894 en fin de vie qui supportait la voie empruntée par les lignes K, Ter Paris Laon et le RER B en situation perturbée (Direct Aulnay-DA). Le nouveau pont de type Warren d'une portée de 143m sans appui intermédiaire (un record en Europe) a été lancé en février 2025. L'opération a été concentrée sur 4 week-end, dont un pour la dépose de l'ancien pont le 14 juillet 2025. Au printemps et durant l'été 2025, les équipements ferroviaires ont été posés. Lors de la PCD5, les voies CDG Express ont été mises en service et sont désormais pilotées depuis le poste de Saint-Denis.

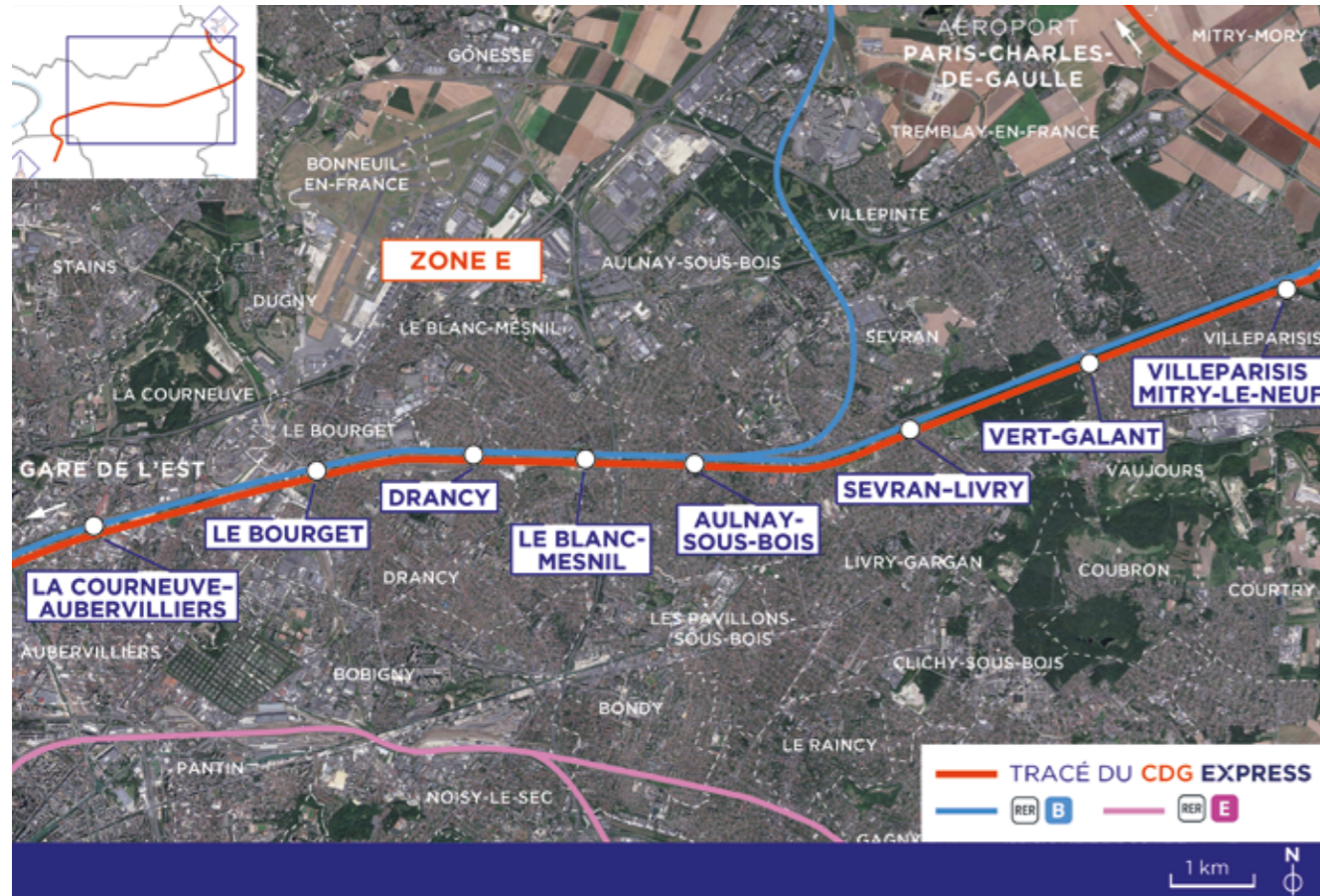
D'autres travaux importants ont eu lieu sur toute cette zone : équipements de voies, caténaires et signalisation des nouvelles voies du CDG Express, pose d'appareils de voies pour raccordement au réseau existant. Un bâtiment d'attente pour les mécaniciens de la ligne K, a été construit dans le cadre de la libération de terrains. En fin d'année 2025, les travaux de signalisation préparatoires à la phase PCD 6 et la remise en état de la zone ont débuté.





Zone E

Aménagements entre La Plaine et Aulnay



La régénération et la modernisation des voies dans ce secteur commun au RER B, aux lignes K et TER se sont poursuivies en 2025. Les installations mises en service doivent permettre également de mieux pouvoir gérer les flux de la ligne B en cas de situation perturbée. C'est dans ce sens qu'une nouvelle communication a été posée à Aulnay-sous-Bois en février 2025 et que la plateforme ferroviaire a été refaite. En mai et juin, les voies ont également été reprises au niveau du Bourget (plateforme et tracé). Les quais en gare du Bourget ont été adaptés au gabarit du nouveau matériel roulant. Depuis le second semestre, la construction des murs anti-bruits réglementaires a commencé sur la commune de Sevrans avec l'implantation de micropieux. Les travaux de mise en conformité des assainissements se sont poursuivis avec la réalisation du bassin de rétention (BR2).



Zone F

Débranchement de Mitry-Mory

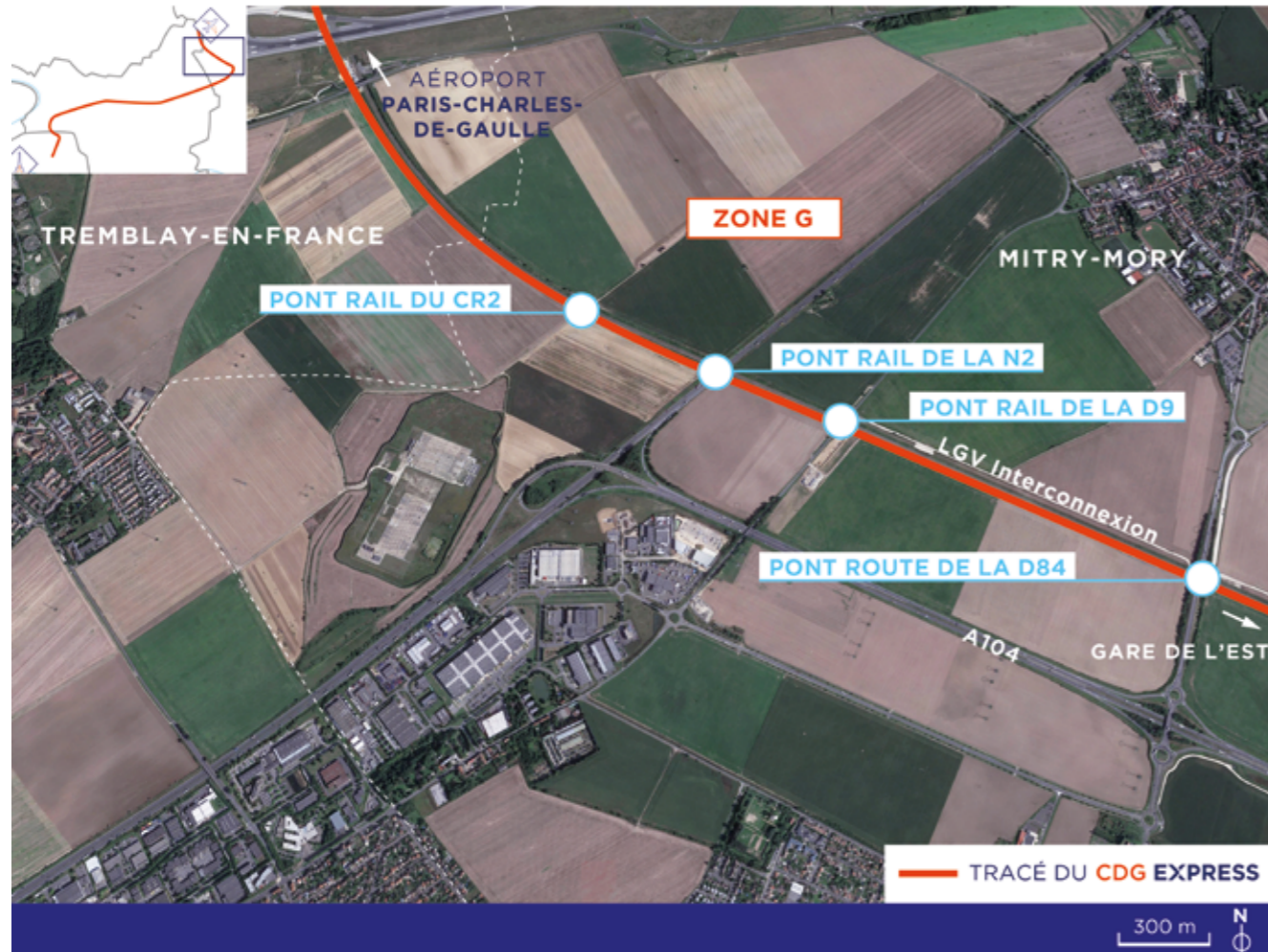


Au niveau de l'ouvrage de débranchement des voies, les travaux d'étanchéité de la trémie ont été achevés, ainsi que la pose d'un enduit coupe feu. Les voies sans ballast ont été terminées, la caténaire et les équipements de signalisation ont été mis en place. Les nouveaux itinéraires ont été essayés et mis en service lors de la phase PCD5, en août 2025.



Zone **G**

Ligne nouvelle de Mitry-Mory jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

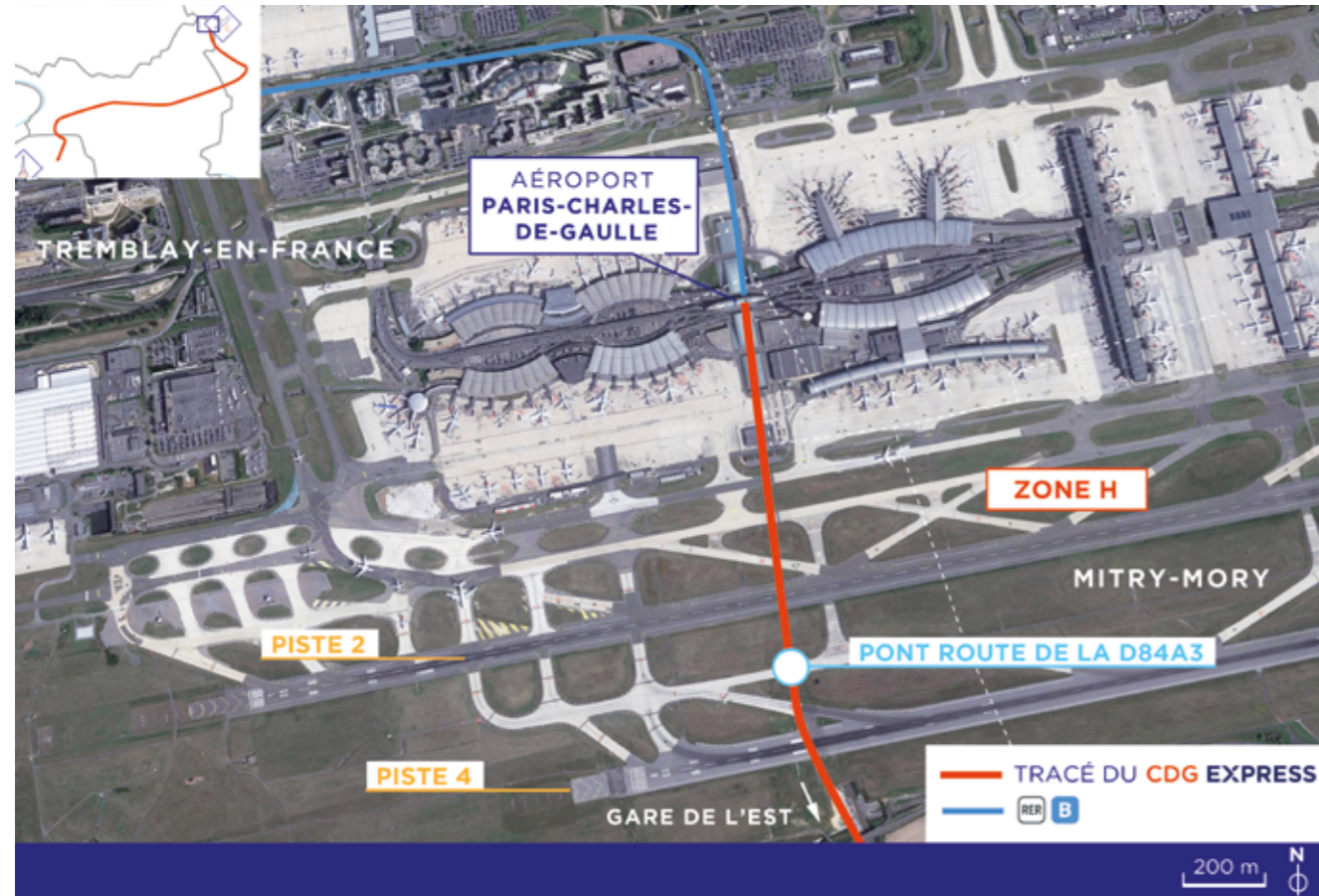


Des travaux de finition et de pose de caniveaux à câbles ont été réalisés en 2025 permettant la mise en service technique de cette portion de voie nouvelle. Les travaux de remise en état des terrains occupés pour le chantier (bases vie) sont en cours. Les essais dynamiques de la ligne nouvelle ont débuté en automne et se poursuivront à partir de mars 2026.



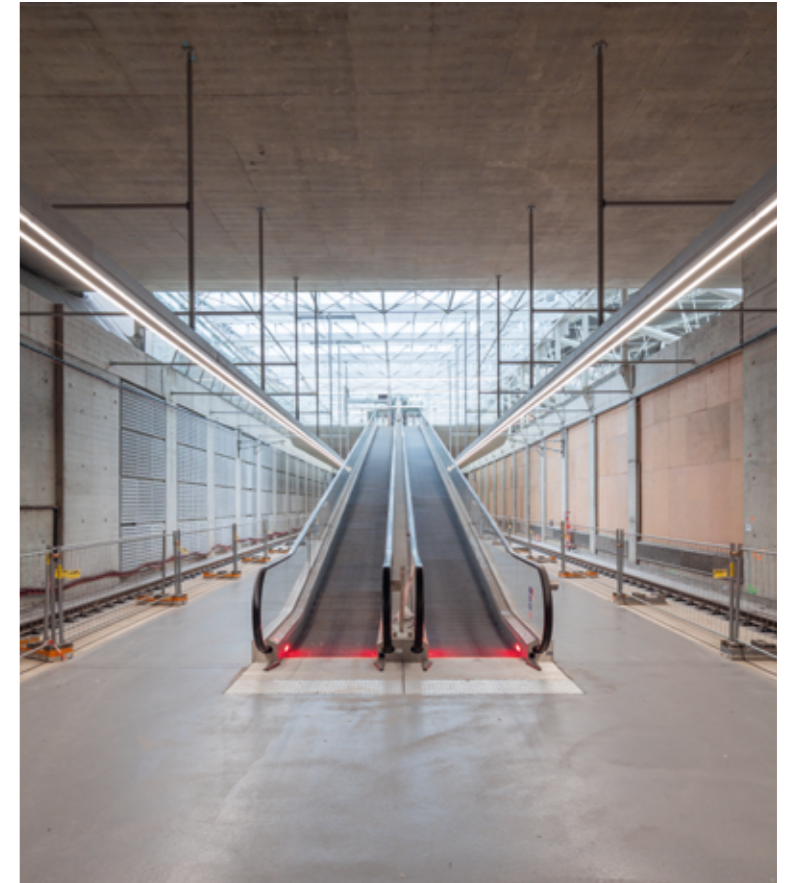
Zone **H**

Gare et avant-gare CDG 2



En gare de CDG2, les travaux ont été achevés en 2024. Les levées de réserves ont eu lieu en 2025. Les nouveaux quais ont été mis à disposition de SNCF Gares & Connexions pour la réalisation des travaux d'aménagement. La gestion de la sécurité incendie dans le tunnel a fait l'objet de nombreux échanges avec les autorités compétentes.







La préparation de l'exploitation s'accélère

Une phase de préparation décisive

Après plusieurs années consacrées aux travaux d'infrastructure, le CDG Express est entré dans une phase moins visible mais déterminante : la préparation de l'exploitation. Cette étape conditionne directement la sécurité, la fiabilité et la qualité du futur service. En 2025, cette montée en puissance s'est accentuée, en vue de la mise en service commerciale prévue en mars 2027.



L'exploitation ferroviaire, un système global

L'exploitation ferroviaire ne se limite pas à la circulation des trains. Elle repose sur un système complexe associant sécurité, organisation humaine, maintenance, gestion du trafic et traitement des incidents. Plusieurs acteurs interviennent de manière coordonnée : Hello Paris pour le service de transport de personnes et SNCF Réseau pour l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

La sécurité constitue le socle de cette organisation. Elle est encadrée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), qui délivre l'agrément de sécurité du Gestionnaire d'Infrastructure (GI CDG Express) ainsi que l'autorisation de mise en service des installations. L'obtention de ces autorisations suppose de démontrer que l'organisation, les procédures et les responsabilités sont pleinement maîtrisées.

2025, une année charnière

L'année 2025 a marqué une étape clé pour structurer l'exploitation. Les équipes ont travaillé à la formalisation des documents essentiels, notamment le Système de Gestion de la Sécurité (SGS), qui décrit les processus, les rôles et les modes de fonctionnement en situation normale comme dégradée. Des échanges réguliers ont eu lieu avec l'EPSF, dont les équipes se sont rendues régulièrement sur le terrain. Cette concertation progressive prépare l'instruction de la demande formelle d'agrément (validation du SGS), prévue en mai 2026.

Les raccordements des systèmes, un jalon majeur

Les travaux de raccordement des systèmes constituent un point de bascule du projet. Ils visent à intégrer les nouvelles installations du CDG Express dans un réseau existant très sollicité, partagé notamment avec le RER B et des trains Fret, la ligne K et le TER Paris-Laon. Ces opérations complexes sont réalisées en plusieurs phases successives, combinant modifications des postes d'aiguillage, adaptations du génie civil et mises en service partielles de nouveaux équipements. La dernière étape majeure, autour du poste de Saint-Denis (PCD6), est programmée en mai 2026. Chaque raccordement est suivi de campagnes d'essais afin de tester l'ensemble des systèmes sur la ligne.

Des essais à l'exploitation commerciale

Dès novembre 2026, des trains circuleront sans voyageurs. Ces essais permettront de tester en conditions réelles les procédures de sécurité, la gestion des incidents, la régularité et la coordination entre acteurs. La montée en charge sera progressive, avec un objectif de circulation d'un train tous les quarts d'heure. Le système sera volontairement éprouvé y compris en situations dégradées, afin d'atteindre un niveau de fiabilité compatible avec l'ouverture au public prévue en mars 2027.

Un enjeu humain et organisationnel majeur

L'intégration de l'infrastructure par des équipes de maintenance et d'exploitation, leur formation et leur encadrement constituent des enjeux centraux. Les procédures, les réflexes opérationnels et les outils de pilotage sont construits en amont, bien avant la mise en service commerciale. Cette phase implique un travail étroit avec les autres exploitants du réseau, notamment Transilien et le RER B, afin de coordonner les pratiques et de gérer les interfaces de trafic.



" La préparation de l'exploitation est essentielle. Elle permet de garantir que le service sera sûr, régulier et fiable dès le premier jour de mise en service ! "

— Michel Etchegaray,
Directeur général du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

Premier train d'essais sur la ligne !



Le CDG Express a engagé en 2025 ses premiers essais dynamiques. Cette phase marque le passage des travaux à la qualification technique de la ligne, préalable à la mise en service.

Les premières circulations du train d'essais ont eu lieu entre Mitry-Mory et l'aéroport, lors du week-end des 20 et 21 septembre 2025. Elles ont été réalisées avec un train de mesure spécifique, la rame LUCIE-VULCAIN, utilisée sur le réseau ferroviaire pour tester les installations avant l'exploitation.

Un train d'essais dédié à la qualification des installations

La rame LUCIE-VULCAIN est un convoi de mesure composé d'une voiture de mesure (LUCIE), d'un wagon de charge caténaire (VULCAIN) et de deux engins moteurs. Ce train d'essais intervient en fin de travaux, une fois la caténaire installée et réglée, et avant les essais réalisés avec les rames commerciales. Il permet de tester l'infrastructure électrique dans des conditions proches de l'exploitation.



Simuler et mesurer pour sécuriser la ligne

Le rôle du wagon VULCAIN est de simuler la consommation électrique d'un train en provoquant volontairement de forts appels de courant, comparables à ceux rencontrés lors des phases d'accélération. Le wagon LUCIE accompagne quant à lui ces sollicitations en mesurant en continu le comportement des installations électriques, à bord et au sol.

Une étape structurante avant la mise en service

Ces premiers essais dynamiques s'inscrivent dans une démarche de sécurisation progressive de la ligne. Ils constituent un préalable indispensable avant les essais réalisés avec les rames du CDG Express. En validant le bon fonctionnement de l'alimentation électrique et des systèmes associés, ces essais contribuent directement à la fiabilité et à la sécurité du futur service.

Ces essais permettent notamment de vérifier :

- > la conformité de la tension délivrée par la caténaire,
- > le bon fonctionnement du retour du courant dans les rails,
- > le respect des seuils réglementaires de tension rail-sol, l'absence d'échauffements ou de défauts électriques.

Les mesures recueillies sont analysées et comparées aux résultats attendus, définis par les études et les normes en vigueur. Toute anomalie fait l'objet d'investigations et, le cas échéant, d'ajustements avant la poursuite du programme d'essais.



Dispositif de maîtrise de **la qualité**

Afin de décrire les processus et méthode de gestion de la qualité à mettre en place pour chaque phase du projet, le Gestionnaire d'infrastructure CDG Express a créé un Manuel de Projet, qui constitue l'ensemble du dispositif de Maîtrise de la qualité, décliné par thèmes, dans les documents suivants :

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**

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)

Ce manuel est l'outil de référence de pilotage du projet par le Concessionnaire, visant à garantir une exécution de la concession conforme aux obligations contractuelles. Les différents documents du Manuel de Projet sont mis à jour périodiquement et dès que nécessaire. Chaque constructeur a également mis en place une procédure de gestion de la qualité et de l'environnement à son niveau. Le GI dispose d'un système qui recueille l'ensemble de la documentation du projet et de la société.

En complément de ces process internes, un organisme technique indépendant (OTI) a pour missions d'évaluer la conformité de la conception et de la réalisation de l'Infrastructure et de veiller au respect par le Concessionnaire de ses obligations. La synthèse de la conduite générale de l'opération est reportée au Concédant par le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express au travers de visites mensuelles sur site en présence de l'OTI, de rapports mensuels ou trimestriels et de séances de présentation sur des thématiques spécifiques, faisant l'objet de comptes-rendus.

La sécurité, une priorité !

Sécurité pendant les travaux : des chantiers sous haute vigilance

La sécurité constitue un engagement majeur et structurant du projet CDG Express, guidant l'ensemble des décisions de conception et de réalisation pour l'exploitation future du service. Les chantiers, mobilisant un personnel issu de nombreuses entreprises partenaires, sont organisés autour de plusieurs niveaux de sécurité. Chaque équipe travaille dans un cadre strictement sécurisé, encadré par le Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) et le Plan Général de Coordination (PGC), véritable « bible du projet », régulièrement mise à jour.

Avant chaque intervention, un briefing et un contrôle sur site garantissent la compréhension des consignes et l'application des procédures. Tout opérateur peut arrêter une activité en cours s'il juge que la situation est non conforme d'un point de vue sécurité (Rituel Nos Vies Notre Priorité – STOP & GO). Cet arrêt (STOP) est suivi d'une analyse de la situation par l'encadrement et les opérateurs. L'activité ne peut reprendre qu'après assurance que les bonnes mesures de préventions sont en place (GO).

" La sécurité est l'affaire de tous. La vigilance sur le terrain et la communication constante entre les équipes sont essentielles pour prévenir les accidents et partager les bonnes pratiques."

— **Laurent Roux**
Responsable adjoint du
Pôle Sécurité CDG Express

Ce dispositif favorise le partage des bonnes pratiques et le questionnement, contribuant à renforcer la culture de sécurité collective. Chaque entreprise tient également son document d'évaluation des risques, complété par des Visites d'Inspection Chantiers (VIC) et des Visites d'Inspection Sécurité (VIS) réalisées par les Coordinateurs Sécurité et Protection de la Santé (CSPS), parfois la nuit ou le week-end pour des opérations à risque. Les accidents et incidents font l'objet d'enquêtes détaillées et sont discutés lors de réunions trimestrielles, favorisant l'apprentissage collectif et l'amélioration continue des pratiques. La communication joue un rôle central : les équipes du terrain et les acteurs de la Sécurité échangent en permanence, au-delà des rapports et documents officiels. Chaque visite et briefing permet de clarifier les consignes, de traiter les incidents et d'assurer la transparence et la confiance entre tous les acteurs. Cette approche proactive permet d'anticiper les risques et de garantir la Sécurité du Personnel tout au long du chantier.

Aucun accident de travail grave n'a eu lieu sur l'ensemble des chantiers en 2025. Depuis 2022, les accidents diminuent chaque année. La vigilance et le haut niveau de prévention doivent être maintenus au quotidien.



Zoom sur

Les essais de déenfumage dans le tunnel de CAP 18

En 2025, les équipes du CDG Express ont réalisé des essais de déenfumage dans le tunnel de CAP 18 pour vérifier le bon fonctionnement du système de ventilation en cas de dégagement de fumée ou d'incendie. L'objectif : s'assurer que l'air circule correctement et que le tunnel reste sûr en toutes circonstances. Un scénario de déenfumage a été élaboré avec le constructeur, les pompiers et un organisme qualifié agréé CERTIFER. Les procédures d'exploitation ne sont pas encore finalisées, mais l'objectif est clair : mettre en place un dispositif sûr et conforme aux normes avant la mise en service commerciale du CDG Express. Depuis septembre 2025, des réunions hebdomadaires permettent de suivre l'avancement et de résoudre les points critiques avant de présenter le scénario final à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).



FOCUS

La sécurité de demain se prépare aujourd'hui !

Sur le CDG Express, la sécurité ne se limite pas au suivi des procédures : elle inclut aussi la sûreté de la ligne, pour se prémunir contre le vol de cuivre, le vandalisme ou la présence d'individus sur les voies.

Pour y répondre, plusieurs dispositifs ont été déployés :

> Gardiennage privé avec contrôle d'accès piéton et routier, patrouilles et maîtres-chiens ;

> Caméras autonomes, alimentées par énergie solaire, surveillant 24/7 les ouvrages sensibles et transmettant les images en temps réel ;

> Centre de supervision centralisé, capable d'alerter rapidement les forces de l'ordre ;

> Procédures contractuelles et inspections régulières pour s'assurer que toutes les entreprises respectent les règles.

Le développement durable pendant les travaux

Dès ses prémices, le chantier du CDG Express s'est inscrit dans une logique de développement durable et de préservation de l'environnement. Selon Béatrice Lhoste, en charge de la coordination environnementale du projet : « Il y a trois axes : le respect des obligations préfectorales, le suivi et la mise en œuvre du bilan carbone pour les entreprises présentes sur le projet et l'innovation, sur tous les aspects environnementaux ». Les zones de compensation, les talus végétalisés et le suivi écologique permettent de limiter l'impact environnemental du chantier tout en respectant les contraintes techniques et opérationnelles du CDG Express. Ces mesures seront suivies sur le long terme pour assurer la restauration et la préservation des habitats naturels.



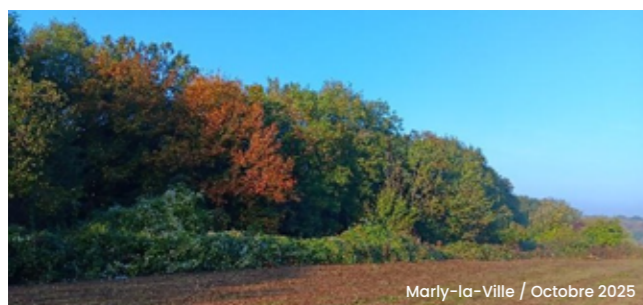
Les sites de compensation écologique

Le projet CDG Express a mis en place plusieurs sites de compensation écologique, sélectionnés pour leur situation et leur état améliorable, notamment :

- › **Isles-lès-Villenoy** : ancienne décharge sauvage, ce terrain privé a été réhabilité et accueille des prairies ainsi que des milieux arbustifs et arborés.
- › **Trilport** : site historiquement utilisé pour des parties de ball-trap, certaines parcelles ont été réouvertes créant des milieux ouverts et permettant la création d'une mosaïque diversifiée d'habitats.
- › **Claye-Souilly** : ancienne base de la LGV Est, réaménagée en trois grandes zones avec plantations, pâturage et mosaïque d'habitats.
- › **Marly-la-Ville** : ancienne décharge contrôlée, nettoyée et ouverte pour recréer des milieux écologiques diversifiés.

Sur chaque site, plusieurs mesures sont appliquées :

- > lutte contre les espèces invasives,
- > création d'hibernacula pour les lézards,
- > fauche sélective pour créer des milieux ouverts et variés,



> suivi des insectes et de la petite faune, favorisant la reconquête naturelle des zones.

Ces actions font l'objet d'un suivi pluriannuel jusqu'en 2039, garantissant la pérennité des mesures et la remise à la nature de terrains durablement valorisés.

Durabilité des sites de compensation après les travaux

Un autre objectif du projet est de favoriser l'appropriation des sites par leurs gestionnaires : « Chaque gestionnaire doit s'approprier son site. Avec le travail collaboratif mené en amont, nous sommes persuadés que ce sera automatique lorsque nous quitterons le chantier. » Les premiers retours montrent que l'adaptation permanente est essentielle : certaines plantations initiales n'ont pas pris, et il faut replanter et ajuster les méthodes en fonction de la nature et des conditions locales.

« On fait très attention aux espèces invasives et aux inventaires écologiques. Chaque année, nous suivons comment la nature reprend ses droits sur ces lieux »

« On continue de faucher les terrains pour créer des mosaïques d'habitat. L'objectif est que la faune reprenne ses droits, et que les habitats fonctionnent sur le long terme »

Talus végétalisés et intégration paysagère

Les talus situés le long des nouvelles voies du CDG Express sont végétalisés pour limiter l'érosion, retenir la poussière et favoriser la biodiversité locale. Cette végétalisation joue un rôle à la fois esthétique et écologique, en recréant des corridors pour la faune.

Un chantier durable et inclusif

L'innovation concerne aussi l'approche environnementale et sociale, à travers l'optimisation des livraisons et de la logistique pour réduire les impacts locaux, le réemploi de structures ou matériaux, quand cela est possible, et une attention forte portée aux conditions d'intégration du chantier dans les territoires environnants. Il s'agit d'expérimenter des méthodes plus durables tout en respectant les standards de sécurité et de performance attendus d'une infrastructure majeure.

La mise en œuvre des dispositifs de **protections acoustiques**

Les enjeux acoustiques constituent un sujet particulièrement sensible sur les territoires traversés. Bruit des trains et efficacité des protections acoustiques prévues, ces sujets ont suscité de nombreuses sollicitations, tant de la part des habitants que des élus locaux. L'information des riverains sur les dispositifs destinés à limiter les nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est entrée dans sa phase opérationnelle en 2025. Cette étape répond aux engagements pris dans le cadre des programmes de protections acoustiques validés par l'État et aux attentes exprimées par les collectivités et les riverains concernés. La mise en place des écrans anti-bruit et des mesures d'isolation de façades a donc été précédée d'un dispositif d'information structuré afin d'expliquer les choix techniques, les périmètres couverts et les contraintes réglementaires associées.

Un cadre réglementaire précis

Les actions menées en 2025 ont porté principalement sur l'installation de murs acoustiques le long du tracé, ainsi que sur l'information relative aux aides réglementaires à l'isolation phonique des façades pour les logements éligibles. Les échanges avec les riverains ont concerné plusieurs thèmes : longueur et hauteur des écrans, performances acoustiques attendues, phasage des travaux et critères d'éligibilité. Ces temps d'information ont permis de rappeler que les dispositifs déployés répondent à des normes précises et à des études acoustiques préalables, qui définissent les zones à protéger et les solutions techniquement réalisables. Ils ont également contribué à expliciter les limites du dispositif, notamment lorsque certaines demandes ne peuvent être satisfaites au regard du cadre réglementaire.

405 logements diagnostiqués

160 logements éligibles aux travaux

1 écran de 416 m à Mitry-Mory

4 écrans à Sevrans pour une longueur cumulée de 1 135 m

Un dialogue structuré pour accompagner le déploiement des dispositifs

L'information autour des protections acoustiques a été organisée lors de permanences publiques et des échanges, permettant de présenter l'avancement des travaux et de recueillir les observations des habitants. À Sevrans, deux permanences organisées les 6 mai et 1^{er} octobre 2025 ont réuni de nombreux riverains. Toutes les contributions recueillies ont été transmises aux équipes du projet. Un suivi a été assuré afin d'apporter des réponses individualisées ou de coordonner les retours avec les services compétents. Cette démarche vise à garantir la prise en compte des demandes et la transparence du processus décisionnel.



Calendrier de déploiement des murs acoustiques

2025

Sevrans : réalisation des micropieux et pose des cassettes acoustiques sur les zones situées hors domaine ferroviaire, après information préalable des riverains.

2026

Mitry-Mory et seconde phase à Sevrans : poursuite des travaux dans le cadre de la continuité des protections acoustiques le long du tracé.

Zoom sur

Le rôle de l'agent de proximité dans le déploiement des dispositifs acoustiques



Présent sur le terrain, l'agent de proximité intervient comme relais opérationnel entre les riverains, les équipes du projet et les collectivités locales. Son rôle consiste à expliquer les principes, le fonctionnement et le calendrier de ces dispositifs tout en facilitant l'accès à l'information. Bolel Ba, agent de proximité du CDG Express depuis deux ans et demi, assure cette mission d'interface : information en face à face, réponses aux questions, orientation vers les dispositifs réglementaires existants et remontée des préoccupations exprimées par les habitants. Il intervient notamment lors des permanences publiques et à l'occasion de visites terrain. Ce travail de pédagogie et d'écoute contribue à clarifier les enjeux techniques des protections acoustiques, à prévenir les incompréhensions et à maintenir un dialogue continu pendant les phases sensibles du chantier.

Innovations : un chantier qui invente les méthodes de demain !

L'année 2025 confirme que le CDG Express n'est pas seulement un chantier d'infrastructure ferroviaire majeur. C'est aussi un terrain d'innovation technique, organisationnelle et opérationnelle, engagé pour répondre aux défis d'un environnement ferroviaire dense, d'une coactivité importante et d'objectifs de performance ambitieux. Les équipes de SNCF Réseau Constructeur, d'ADP Constructeur et des entreprises partenaires ont accéléré la modernisation des infrastructures tout en testant et déployant des solutions nouvelles pour améliorer la sécurité, la régénération des voies et la coordination des travaux.



Solutions de génie civil innovantes

Les opérations de génie civil ont eu recours à des méthodes très structurantes, comme la préfabrication de tabliers mixtes béton/métal afin d'accélérer la pose des ouvrages tout en limitant les interruptions de circulation. Ces procédés permettent de réduire les durées d'interruption temporaire de circulation (ITC) et d'améliorer la sécurité globale lors des opérations lourdes.

Organisation innovante des chantiers

Au-delà de la technologie pure, l'innovation du CDG Express passe par une organisation avancée des travaux :

> coordination des interruptions temporaires de circulation : l'un des plus grands défis du projet a été d'organiser des opérations lourdes sans perturber le trafic ferroviaire existant, en planifiant précisément les Interruption Temporaire de Circulation (ITC) et en coordonnant les interventions pour que les interruptions du trafic soient les plus courtes et les moins fréquentes possible. Cela nécessite une collaboration étroite entre les équipes travaux, celles de la circulation et les gestionnaires d'infrastructures.

> synergie entre acteurs et gestion multimodale : la présence d'assistant à la maîtrise d'ouvrage comme Arcadis illustre une autre innovation organisationnelle : la gouvernance des interfaces technique/planification/sécurité. Arcadis a veillé à la cohérence globale du projet, notamment dans la gestion des installations existantes et nouvelles, ainsi que dans l'intégration des équipements de mobilité moderne. Cette gouvernance multi acteurs permet d'anticiper les points durs, d'harmoniser les normes de sécurité et de proposer des solutions techniques robustes avant même que les travaux ne commencent physiquement.



Zoom sur

L'aspiratrice à ballast

À la gare du Bourget, un linéaire de 30 m de voie a été abaissé localement pour permettre le relèvement de la vitesse à 140 km/h.

Pour ce chantier, une technique innovante a été mise en œuvre grâce à l'usage d'une aspiratrice à ballast montée sur pelle rail-route et crics hydrauliques. Résultat : un chantier réalisé en quelques heures, avec moins de soudures et d'agents qu'une méthode classique. Cette approche s'est montrée très efficace en environnement contraint et pourrait être étendue à d'autres chantiers.



Un écosystème digital complet pour tout savoir sur le CDG Express



Site internet
cdgexpress.com

32 155

visites en 2025



Page Youtube
CDG Express

64 669

vues en 2025



Page facebook
CDG Express

7,2 Millions

personnes ayant vues des contenus de la page



Insertion sociale bilan à fin 2025

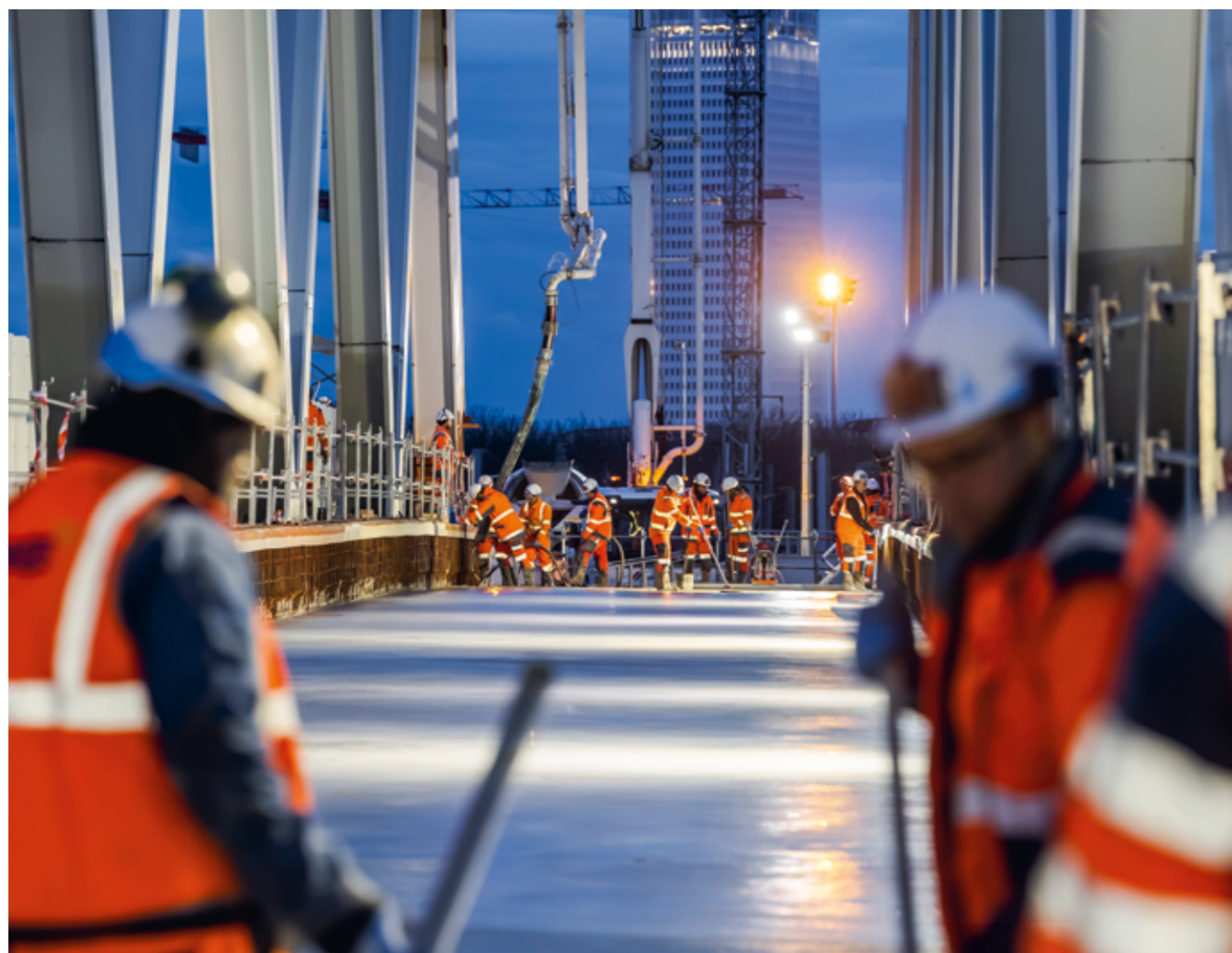
Des mesures concrètes ont été prises pour favoriser l'insertion professionnelle des personnes en difficulté sur le marché du travail (chômeurs de longue durée, jeunes non diplômés, allocataires de minima sociaux, personnes en situation de handicap) sur les chantiers du CDG Express et nouer des partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi et les structures d'insertion.

Dans le cadre des marchés conclus par ADP Constructeur et SNCF Réseau Constructeur, les offres des entreprises ont été évaluées conformément aux critères établis dans l'annexe 10 du Contrat de concession, qui prévoit une clause d'insertion sociale.

Les marchés éligibles intègrent ainsi une clause visant à favoriser l'emploi et l'insertion professionnelle avec un objectif d'au moins 7 %.

Au 31 décembre 2025, 438 964 heures d'insertion sociale ont été effectuées. 629 personnes ont bénéficié du dispositif.

La part des emplois durables directes (CDI-CDIC-CDD-CPRO-CAP) représente 154 contrats soit 22 % des contrats et 48 % des heures réalisées.



Les heures d'insertion recensées sur le projet pour le Constructeur SNCF Réseau à date sont présentées ci-après :

	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		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%
31/03/21		395 330 heures	144 577 heures	36,57%
30/06/21		395 330 heures	159 489 heures	40,34%
30/09/21		395 330 heures	180 891 heures	45,76%
31/12/21		405 656 heures	208 643 heures	51,43%
31/03/22	Environ 400 000 heures prévues sur l'ensemble du projet	405 656 heures	246 805 heures	60,84%
30/06/22		405 656 heures	278 099 heures	68,02%
30/09/22		408 851 heures	303 010 heures	74,98%
31/12/22		404 110 heures*	326 850 heures	80,88%
31/03/23		404 110 heures*	343 253 heures	84,94%
30/06/23		404 110 heures	356 892 heures	88,32%
30/09/23		404 110 heures*	368 300 heures	91,13%
31/12/23		404 110 heures	386 612 heures	95,66%
30/06/24		404 865 heures	409 400 heures	101,1%
30/09/24		416 619 heures	422 098 heures	101,3%
31/12/24		420 057 heures	426 815 heures	101,6%
31/12/25		420 441 heures	438 964 heures	104%

* Baisse à la suite de réductions des heures prévues sur l'un des marchés
 ** Le Contrat de concession (annexe 10, article 8.3) – engagements en matière de développement durable prévoit le principe d'une clause d'insertion sociale pour le Constructeur SNCF Réseau, sans que cette dernière ne soit définie. Le projet CDG Express s'inscrit dans les objectifs de SNCF Réseau qui a fait le choix de favoriser l'insertion au titre de son engagement RSE (objectif taux de la clause : 7%). Les marchés éligibles (minimum 3 mois et 500 k€) intègrent ainsi une clause visant à favoriser l'emploi et l'insertion professionnelle.

Le nombre d'heures contractualisées avec les entreprises de travaux par SNCF Réseau Constructeur dépasse, d'ores et déjà, l'objectif fixé en matière d'insertion sociale du projet.

629
personnes en insertion

704
contrats de travail conclus

438 964
heures d'insertion sociale effectuées

Conception et réalisation : Parimage

Rédaction : Bona fidé / GI CDG Express / Parimage

Photographies : ADP International / SNCF Réseau / Sylvain Cambon

Impression : RGI

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



Flashez ce QR code pour découvrir
la version digitale enrichie
du rapport d'exécution
de la concession 2025 CDG Express