

**CDG EXPRESS**  
RAPPORT D'EXÉCUTION  
DE LA CONCESSION **2021**





# CDG EXPRESS

## RAPPORT D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION 2021

### AVANT-PROPOS

Jeudi 28 avril 2022, la Cour administrative d'appel de Paris a rendu son arrêt en faveur du CDG Express. Cette décision confirme à la fois l'intérêt public majeur du projet et la validité de son autorisation environnementale. Elle permet à CDG Express de confirmer son engagement dans le déploiement de cette liaison directe entre la gare de Paris-Est et l'aéroport Paris-CDG en vingt minutes, pour une mise en service d'ici début 2027.

C'est dans ce contexte que CDG Express publie ce rapport annuel d'exécution de la concession 2021. Plus que jamais, la réduction du trafic routier via le développement d'une nouvelle offre de transports collectifs est rendue possible. Grâce à une offre de mobilité plus intégrée au territoire, nous contribuerons à l'attractivité de la région parisienne, mais aussi à l'amélioration des transports du quotidien, dont la ligne du RER B. Il s'agit là d'un engagement fort de CDG Express qui consacre 537 millions d'euros à ces opérations de modernisation, avec notamment la régénération de 43 kilomètres de voies, 33 kilomètres de caténaires et la création de voies de retournement pour faciliter la gestion des situations perturbées.

Ce sont ces engagements que CDG Express poursuit et présente, aujourd'hui, à travers ce rapport annuel d'exécution de la concession.



# ÉDITORIAL



**Alexandra Locquet**  
Présidente du Gestionnaire  
d'Infrastructure CDG Express

**L'année 2021 a été intense pour CDG Express : crise sanitaire et nouveaux confinements, attente d'une décision de justice de la Cour administrative d'appel de Paris... Comment le projet s'est-il adapté à ce contexte ?**

**A.L. :** Les équipes du CDG Express ont été d'une réactivité et d'un engagement sans faille. Elles nous ont permis de dépasser les imprévus. Je tiens à les en féliciter. À la suite de l'arrêt des chantiers lié à la décision du Tribunal administratif de Montreuil en novembre 2020, l'obtention, en mars 2021, du sursis à exécution de cette décision par la Cour administrative d'appel de Paris a permis de reprendre les travaux sur toutes les zones du chantier. Par ailleurs, nos chantiers se sont adaptés aux différentes mesures sanitaires tout au long de l'année, tels que les confinements, et nous avons pu capitaliser sur notre expérience de l'année 2020 pour tout à la fois continuer nos travaux et garantir la sécurité de chacun. La décision au fond que la Cour administrative d'appel de Paris vient de rendre confirme l'utilité du projet CDG Express et le cap que le Gouvernement nous avait fixé d'une mise en service de la liaison d'ici début 2027. C'est une étape importante pour le projet CDG Express, les territoires et la modernisation des transports du quotidien.

**En quoi le projet est-il une infrastructure qui contribue à répondre aux défis que connaît le territoire ?**

**G.M. :** Le CDG Express répond d'abord à un besoin de mobilité. Aujourd'hui, contrairement aux autres grandes capitales européennes, lorsqu'un voyageur atterrit à l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle, il utilise principalement la route, avec ses autoroutes A1 et A3 qui sont saturées, ou les transports en commun, et en l'occurrence le RER B, dont la vocation première n'est pas de transporter des passagers aériens mais bien des voyageurs du quotidien. Comment imaginer que cette situation perdure quand 1 à 2 millions d'habitants supplémentaires devraient arriver en Île-de-France à horizon 2050 et que le trafic aérien retrouvera son niveau de 2019 d'ici 2024, soit trois ans avant la mise en service du CDG Express ? La création de cette liaison ferroviaire directe en seulement 20 minutes permettra de désengorger le RER B au bénéfice de ses voyageurs et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en limitant le recours à l'automobile. Cette nouvelle offre de transports, complémentaire aux offres existantes, vient donc répondre aux flux de mobilité croissants en Île-de-France. Elle est un atout majeur pour le report modal et contribue à répondre aux enjeux

de décarbonation. Le CDG Express constitue ainsi une infrastructure indispensable, non seulement pour l'attractivité touristique, mais aussi pour répondre aux enjeux d'avenir du territoire.

### **Quels sont les objectifs et les grandes étapes du chantier pour l'année 2022 ?**

**A.L. :** L'année 2022 est une année clé pour le projet. Il s'agit de l'année de la reconstruction des ponts, que nous avons amorcée depuis août 2021, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, mais également de la création des installations de retournement des voies au Bourget, qui permettra d'améliorer le trafic du RER B lors des situations perturbées. Ces installations relèvent de l'enveloppe de 537 M€ que le projet CDG Express consacre aux transports du quotidien. En parallèle des travaux, nous prévoyons encore des dispositifs de communication auprès des riverains et habitants tout au long de l'année, afin de limiter les désagréments occasionnés par les chantiers. Il faut également souligner que le projet continue de générer des emplois, que nous estimons à 2 400 en phase de construction : un bénéfice certain pour le territoire.



**DÉSENGORGER LE RER B  
POUR SOULAGER  
LES FRANCILIENS QUI  
L'UTILISENT ET RÉDUIRE  
LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>  
EN LIMITANT LE RECOURS  
À L'AUTOMOBILE**



**Grégoire Marlot**  
Directeur général du Gestionnaire  
d'Infrastructure CDG Express

### **Vous avez souhaité également projeter CDG Express dans le temps long à travers un cahier prospectif joint à ce rapport. Pourquoi cette démarche ?**

**G.M. :** Bouleversée par le conflit en Ukraine depuis février 2022, l'Europe est entrée à nouveau dans une période de grande incertitude que l'on ne peut pas ignorer. Énergie, tourisme, commerce mondial... De nombreux secteurs sont touchés. Dans ce contexte, notre projet peut paraître secondaire par rapport aux enjeux géopolitiques actuels. Mais nous gardons la conviction qu'il ne faut pas perdre de vue le temps plus long des solutions et le retour de la stabilité en Europe. Le temps des infrastructures reste un temps long. Nous souhaitons proposer une projection dans l'avenir, pour voir plus loin, avec l'apport d'experts, de parties prenantes sur le terrain. Ce cahier prospectif vise ainsi à montrer les transformations de long cours du territoire et la manière dont ce projet d'intérêt général permet de contribuer à l'accomplissement des objectifs territoriaux des prochaines décennies. Il doit également donner un avant-goût concret des bienfaits de ce projet sur le long terme, incarnant l'émergence « d'un territoire d'avance », au-delà des aléas du court terme.



B  
5



# SOMMAIRE

ÉDITORIAL.....2

## 7 **UNE VOIE D'AVANCE POUR LE TERRITOIRE**

CDG EXPRESS, un projet tourné vers  
l'avenir.....8

Le CDG Express, une offre  
performante et complémentaire  
des transports du quotidien au cœur  
du territoire de demain .....10

Le CDG Express: un projet « utile »  
pour 87 % des Franciliens.....12

Trois questions à .....14

Le CDG Express .....16

VU PAR... .....16

Destination 2035 .....27

## 37 **2021 : UNE ANNÉE D'ACTIONS**

L'avancement des travaux  
en 2021.....38

Les opérations majeures  
de l'année 2021.....40

Interview croisée .....44

État d'avancement des  
procédures et des travaux  
par zones.....48

Trois questions à .....66

Le respect de l'environnement  
pendant les travaux.....68

Dispositif de maîtrise de la qualité .71

Dispositif de sécurité du projet.....72

Bilan de l'insertion  
sociale à fin 2021 ..... 74

Focus sur les dispositifs d'information  
et de dialogue..... 76

Éléments financiers.....83



#1

**UNE VOIE  
D'AVANCE POUR  
LE TERRITOIRE**

# CDG EXPRESS, UN PROJET TOURNÉ VERS L'AVENIR

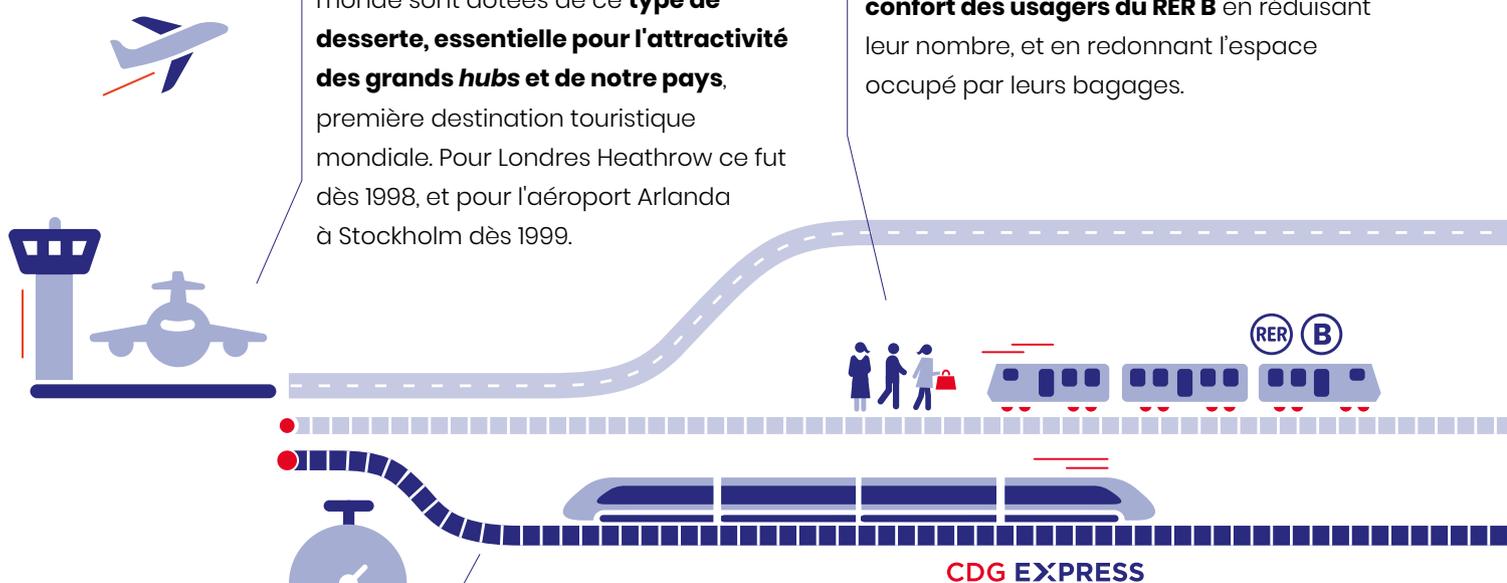
CDG Express, une voie d'avance pour le territoire.

## SE DOTER D'UNE DESSERTE À LA HAUTEUR DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

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

## LIBÉRER LE RER B DES PASSAGERS AÉRIENS

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



## GARANTIR UN HAUT NIVEAU DE SERVICES POUR LES VOYAGEURS

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



## INVESTIR POUR LES TRANSPORTS DU TERRITOIRE

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

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

## FAVORISER LE REPORT MODAL

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

## CRÉER DE L'EMPLOI LOCAL

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

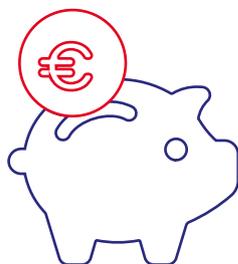
## MAÎTRISER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Avec le report modal, de la route vers le train, **le gain représenterait plus de 330 000 tonnes de CO<sub>2</sub> sur 50 ans**, soit 672 millions de kilomètres parcourus par une voiture citadine. Le chantier du CDG Express s'intègre dans cette démarche, notamment avec la gestion sélective des déchets du chantier, la limitation des poussières, des nuisances sonores, etc.

# LE CDG EXPRESS, UNE OFFRE PERFORMANTE ET COMPLÉMENTAIRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN **AU CŒUR DU TERRITOIRE DE DEMAIN**

---

D'ici début 2027, le CDG Express offrira aux voyageurs une liaison directe entre l'aéroport Paris-CDG et le centre de Paris, à l'image des autres grands *hubs* européens et internationaux. Mais la ligne bénéficiera également à l'ensemble des voyageurs de la ligne du RER B qui retrouvera sa fonction de transport du quotidien et une plus grande qualité de service grâce aux travaux menés précisément dans le cadre de la construction de la ligne du CDG Express.



## 537

**millions** sur les 2,2 milliards d'€ du projet sont **consacrés à l'amélioration du réseau des transports du quotidien.**



**La fréquentation  
du RER B** augmente de

**2 %**  
par an

### **Une pièce manquante dans le réseau actuel : l'amélioration de la desserte de l'aéroport Paris-CDG**

En répondant à un besoin et un public spécifique, le CDG Express s'inscrit dans une logique de complémentarité avec l'offre de transport existante et à venir. Si le RER B relie aujourd'hui l'aéroport Paris-CDG et le nord de la Capitale, la ligne n'est pas adaptée pour des passagers aériens et présente un phénomène de saturation chronique, qui nuit à la qualité de service, en particulier pour les voyageurs du quotidien. Outre la décongestion des accès routiers, le CDG Express, liaison complémentaire, fiable et directe entre la Capitale et l'aéroport, permettra de désengorger le trafic sur le RER B qui pourra ainsi retrouver sa fonction principale de transport du quotidien et de desserte fine du territoire, en soulageant le RER B des voyageurs aériens.

### **Un projet d'infrastructure qui bénéficie aux voyageurs des transports du quotidien**

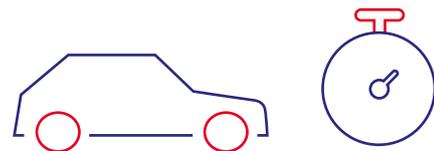
Les travaux du projet du CDG Express sont une opportunité majeure pour financer la régénération et la modernisation des transports du quotidien, dont la ligne du RER B (renouvellement des voies pour accueillir le nouveau matériel roulant, remplacement des caténaires et du ballast, créations de voies de retournement, etc.) Près d'un quart du budget du CDG Express est ainsi consacré à l'amélioration des infrastructures existantes. Le projet profitera également à d'autres lignes du nord de Paris (ligne K, TER Paris – Laon, etc.) et contribuera à la création de la liaison

piétonne entre la gare du Nord et la gare de l'Est, facilitant ainsi les correspondances entre ces deux gares.

### **Une mise en service début 2027, dans le cadre des travaux de l'Axe Ferroviaire Nord**

Le 4 novembre 2021, le Premier ministre a validé un scénario de travaux pour l'axe ferroviaire Nord qui prévoit la mise en service du CDG Express d'ici début 2027.

Afin d'optimiser les coupures de ligne et limiter l'empreinte des travaux sur les voyageurs, cela implique des chantiers finement articulés avec les différentes opérations prévues sur l'axe ferroviaire du Nord francilien (Régénération de la ligne RER B, franchissement de Pleyel, interconnexions Grand Paris Express et RER B et D, NEXTEO). Au-delà du CDG Express, c'est ainsi toute l'offre de mobilité dans le Nord de Paris qui est en voie de modernisation et d'amélioration.



**Près de**

**320 000**

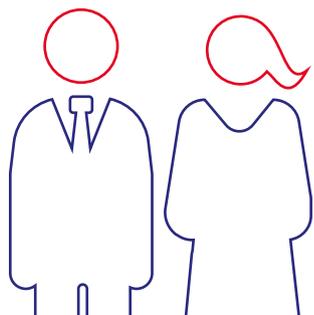
**véhicules par jour** circulent  
sur les autoroutes A3 et A1.

La durée du parcours entre  
Paris et l'aéroport Paris-CDG  
oscille entre **30 et 120 minutes.**

# LE CDG EXPRESS : UN PROJET « UTILE » POUR 87 % DES FRANCILIENS

---

En février 2022, CDG Express a missionné l'IFOP pour mener une enquête de perception auprès des habitants d'Île-de-France, avec un focus particulier sur la Seine-Saint-Denis, pour mesurer l'opinion à l'égard de la future ligne directe entre gare de l'Est et l'aéroport Paris-CDG. Connaissance du projet, retombées positives pour le territoire, projections sur l'utilisation du service... Les résultats montrent que le CDG Express est largement et consensuellement soutenu par l'opinion francilienne.



**85%**

**des Franciliens  
interrogés  
sont favorables**  
à la construction  
du CDG Express

**83%**

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

À cinq ans de sa mise en service, le projet bénéficie d'ores et déjà d'une notoriété importante – plus d'un Francilien sur deux a entendu parler de CDG Express (57 %) – et d'une grande popularité : 85 % des personnes interrogées soutiennent la construction de la future ligne. Ce soutien est consensuel : il est supérieur à 80 % dans toutes les catégories sociodémographiques de la population francilienne, quels que soient l'âge, le sexe, l'appartenance sociale, le niveau de revenu ou de diplôme. **Dans sa globalité, le CDG Express est également perçu comme un projet porteur de bénéfices (économiques, écologiques, pratiques) par une large majorité de l'opinion francilienne, là encore consensuelle, rassemblant la majorité des publics du territoire.**

Levier de désengorgement du RER B (83 % d'opinion favorable) et, par conséquent, d'amélioration des transports du quotidien, levier d'attractivité de Paris et de l'Île-de-France (79 %), levier de réduction du trafic automobile vers l'aéroport (78 %) et de relance économique (72 %)... **Le projet est perçu de façon positive par la plupart des personnes interrogées, avec une intensité moindre, mais tout en restant majoritairement partagée par les habitants des communes riveraines du tracé.**

Cette perception des bénéfices attendus fonde un diagnostic consensuel sur l'utilité du projet, à tous les échelons du territoire : 87 % des Franciliens jugent ainsi le projet « utile » pour Paris (dont 53 % « très utile »), 83 % pour l'Île-de-France (dont 48 % « très utile ») et 74 % pour la France. Les habitants des communes riveraines perçoivent l'utilité du projet pour Paris (81 %), mais légèrement moins que la moyenne pour l'Île-de-France (66 %). Une dernière question sur l'utilisation future de la ligne révèle des anticipations optimistes et favorables : 78 % des Franciliens considèrent que le CDG Express, une fois mis en service, sera « un succès, avec une bonne fréquentation ».

### > MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

Enquête menée du 14 au 21 février 2022 auprès d'un échantillon représentatif de la population d'Île-de-France âgée de 18 ans et plus.

Méthode des quotas. Sur échantillon représentatif de 200 personnes pour le département de Seine-Saint-Denis et de 150 pour les communes riveraines du tracé.

# 79 %

d'entre eux estiment qu'il **permettra de renforcer l'attractivité touristique et économique de Paris**

# 78 %

d'entre eux jugent qu'il **aura un impact écologique positif** en réduisant les trajets en voiture vers l'aéroport

# 72 %

d'entre eux perçoivent le CDG Express comme **un investissement utile pour la relance économique**

# TROIS QUESTIONS À



## Jérôme Fourquet

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

### Quel est l'état de l'opinion en France vis-à-vis des grands projets d'aménagement ou d'infrastructures ? Y a-t-il plutôt un « réflexe » de défiance ou de confiance ?

**J.F. :** Au début d'un projet, il peut y avoir un réflexe local de défiance, NIMBY, « not in my backyard », qui consiste à refuser tout projet à proximité de son lieu de résidence mais cela ne suffit pas à créer de véritables résistances. En revanche, quand l'opposition se cristallise au niveau national, comme dans le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou, dans le cas emblématique des années 70, du camp militaire sur le causse du Larzac, la légitimité du projet s'érode et elle est effectivement mise en péril.

Mais on observe le plus souvent un contraste entre une opposition visible, mobilisée et une majorité silencieuse largement favorable au projet, ceux qui sont « pour » étant par définition moins enclins à manifester. C'est le cas du CDG Express où le soutien est fort et massif malgré quelques oppositions locales.

C'est aussi le cas sur d'autres projets comme le Lyon-Turin soutenu par 78 % des habitants de la Maurienne, espérant voir moins de camions et de pollution dans leur vallée, même si là encore la contestation locale est visible. Une mobilisation ne dit pas toujours la réalité du rapport d'opinion.

### L'environnement est-il devenu le critère ultime de tout projet d'envergure ?

**J.F. :** Dans tous les secteurs (immobilier, mobilité, énergie), l'empreinte environnementale est devenue en effet une composante essentielle de l'acceptabilité sociale des grands projets.



**UN CONTRASTE ENTRE  
UNE OPPOSITION VISIBLE,  
MOBILISÉE ET UNE  
MAJORITÉ SILENCIEUSE  
LARGEMENT FAVORABLE  
AU PROJET**



## **L'OPINION EST TOUJOURS PARTAGÉE ENTRE LA NÉCESSITÉ DE CONSTRUIRE LA VILLE DE DEMAIN ET LES NUISANCES QUI SONT DIFFICILES À VIVRE AU QUOTIDIEN**

Car la « matrice écologique » est de plus en plus structurante des perceptions et représentations dans la société et les associations de défense de l'environnement nombreuses et promptes à se mobiliser. L'opinion sera ainsi d'autant plus opposée que le besoin ou le bénéfice du projet n'est pas perçu et/ou que son impact paraît disproportionné (ce que les opposants appellent les « Grands travaux inutiles ») au regard des enjeux de protection de la planète, dans un contexte où plus de huit Français sur dix se disent préoccupés par le réchauffement climatique. Cela explique que les projets de liaison ferroviaire soient aujourd'hui largement soutenus, le train étant vu comme une mobilité propre et son développement plébiscité.

Ainsi, contribuer au report modal de la route vers le rail est l'un des atouts forts du CDG Express qui répond à une demande de plus en plus large de mobilité durable.

**CDG Express, aménagements sportifs pour les Jeux Olympiques, campus hospitalo-universitaire Grand Paris-Nord, Grand Paris Express : l'Île-de-France se transforme considérablement. Quelle est la dynamique d'opinion autour de ces grands chantiers ?**

**J.F. :** Les grands aménagements rythment l'histoire de Paris et son territoire: les travaux haussmanniens sous le Second Empire, les expositions universelles, la modernisation d'après-guerre avec la construction du boulevard périphérique, les villes nouvelles et le RER, et puis récemment en effet, le Grand Paris Express... L'Île-de-France est en transformation permanente ! En matière d'urbanisme, l'opinion est toujours partagée entre la nécessité de construire la ville de demain et les nuisances qui sont difficiles à vivre au quotidien (avec par exemple une opposition à l'édification de nouvelles tours). Les débats qui précèdent tout grand projet, organisés notamment par la Commission nationale du débat public (CNDP), sont dès lors nécessaires pour partager de l'information et créer de l'adhésion. Mais cela ne fige pas pour autant les dynamiques d'opinion. Cela se joue dans la durée, il faut en particulier garder le lien avec les riverains.

Ce qui compte derrière chaque projet, c'est la vision, le modèle de société. On est prêt à accepter des nuisances si l'on adhère aux bénéfices futurs. La clé de succès, c'est la rencontre entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif perçus.

# LE CDG EXPRESS VU PAR...

## **Delphine Komorowski**

Directrice Prospection Asie  
Galeries Lafayette Paris Haussmann

## **Pierre Coulogner**

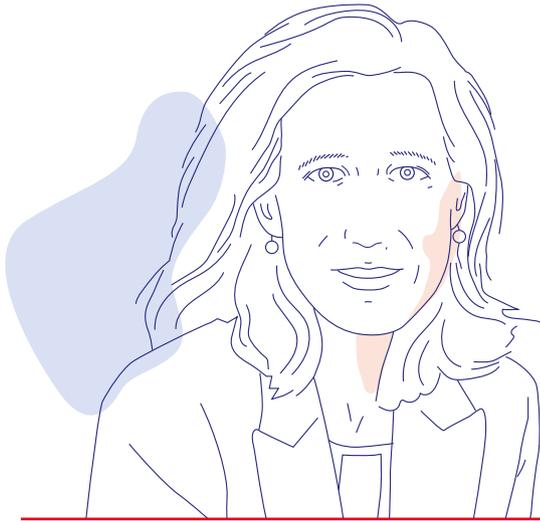
Président de l'association  
Vivre gare du Nord et Est

## **Alexandra Dublanche**

Vice-présidente de la Région  
Île-de-France chargée de la Relance,  
de l'Attractivité, du Développement  
économique et de l'innovation,  
Présidente de Choose Paris Region

## **Soledad Valencia-Rissetto**

Directrice générale de Hello Paris  
Services



**Delphine Komorowski**  
Directrice Prospection Asie  
Galeries Lafayette Paris Haussmann

**La pandémie Covid-19 a considérablement ralenti les déplacements et les voyages. Quelle lecture faites-vous de l'impact de la crise sanitaire sur votre activité ?**

**D.K. :** Oui, bien sûr, la crise sanitaire a fragilisé notre activité. Plus de 50 % de notre clientèle des Galeries Lafayette, situées boulevard Haussmann, à Paris est internationale, venant de toutes les zones géographiques dont l'Europe, l'Asie, les États-Unis, le Moyen-Orient etc. Cette clientèle venait à Paris pour le tourisme ou pour les affaires et en l'espace d'un mois, le magasin s'est vidé. Nous avons dû entièrement fermer 100 jours en 2020 et également 100 jours en 2021. Nous n'avions pas connu une telle crise depuis 120 ans, même dans les pires années de l'histoire du Groupe.

Aujourd'hui, la clientèle internationale revient progressivement avec des répartitions géographiques différentes, compte tenu que l'Asie n'est pas encore totalement ouverte aux voyages.

**Quels sont aujourd'hui selon vous les grands axes d'une relance solide et durable du tourisme en France ? Comment une infrastructure comme le CDG Express peut-elle y contribuer ?**

**D.K. :** Pour valoriser la destination France, on doit avant tout faire rayonner le pays à l'étranger grâce à une prospection internationale forte. Pour cela, il faut que les professionnels du tourisme se mobilisent en se positionnant aux quatre coins du monde. Toutes les destinations sont au coude-à-coude car nous ne sommes pas les seuls à avoir un beau pays et à essayer de reconquérir les touristes. Les métiers du tourisme doivent aussi être revalorisés et gagner en compétences. Améliorer et créer de nouvelles infrastructures, comme le CDG Express, apparaît enfin comme une évidence pour relancer le tourisme. Paris est la première ville au monde à attirer autant de trafic touristique. Elle concentre 90 % du trafic aérien en France, et nous n'avons pas de navette directe pour aller de l'aéroport au centre-ville. La force d'une destination est son accessibilité pour tous les publics. Nous avons besoin d'une desserte fiable, sécurisée, propre et connectée.

Le CDG Express regroupe ces critères et aura toute sa place dans le développement du tourisme en France et à Paris. Il faut espérer que la date de 2027 soit tenue.

**Diriez-vous que les attentes des touristes et voyageurs internationaux ont évolué avec la crise sanitaire ?**

**D.K. :** Oui, la crise sanitaire a exacerbé certaines attentes des touristes, qui étaient déjà latentes. La sûreté et la propreté sont par exemple au cœur de ces attentes. Par ailleurs, on observe une nouvelle tendance en 2022, c'est le voyage *last minute*: le client attend donc des prestataires d'être très flexibles. Les destinations vont également vouloir rivaliser sur les tarifs, donc la concurrence va être rude. Enfin, même si la France a progressé en matière de digitalisation des services touristiques, beaucoup reste à faire.

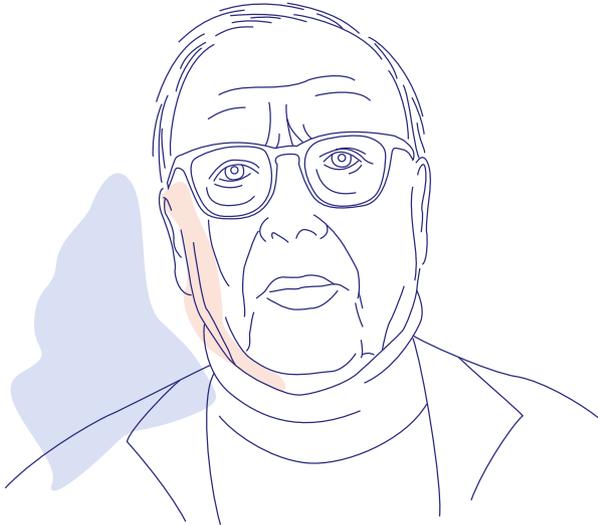


**AMÉLIORER ET CRÉER DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES, COMME LE CDG EXPRESS, APPARAÎT COMME UNE ÉVIDENCE POUR RELANCER LE TOURISME**

**Tourisme international et tourisme durable sont-ils selon vous compatibles ? Comment les Galeries Lafayette s'adaptent-elles pour répondre au défi climatique ? Le CDG Express est-il « un plus » pour vous de ce point de vue ?**

**D.K. :** Une part des touristes aujourd'hui, notamment anglo-saxons, ont à cœur de conjuguer développement durable et commerce. Au sein de nos magasins, nous appliquons la politique RSE du Groupe, très impliqué dans une démarche de transition écologique et de mode responsable.

C'est le fil rouge de toutes les opérations commerciales, du *sourcing* de nos fournisseurs pour qu'ils respectent une charte « développement durable » aux livraisons dans nos magasins en passant par l'aspect employeur solidaire. Les touristes sont attentifs à l'empreinte carbone de leurs déplacements: l'arrivée du CDG Express répondra donc à cette préoccupation.



**Pierre Coulogner**  
Président de l'association  
Vivre gare du Nord et Est

### Qu'attendent les riverains de la mise en service du CDG Express ?

**P.C. :** Les couples et les familles qui viennent de s'installer dans le quartier sont amenés à voyager énormément. Ils attendent avec impatience cette nouvelle ligne directe à l'aéroport, plus rapide et sécurisée. Cette ligne ressemblera à celles qui existent déjà dans d'autres grandes capitales européennes et sera, pour les touristes et voyageurs d'affaires, une alternative au RER B qui est actuellement surchargé à tel point que les voyageurs appréhendent de le prendre et que les usagers du quotidien redoutent les valises des voyageurs internationaux.

La ligne complètera, par ailleurs, un réseau d'interconnexions en gare du Nord, directement reliée à la gare de l'Est, vers les Pays-Bas, l'Angleterre ou la Belgique. Les commerçants du quartier, eux aussi, attendent l'arrivée de cette ligne, qui améliorera les zones de chalandise.

### Pourquoi la gare de l'Est a-t-elle été choisie comme point d'entrée dans la Capitale selon vous ? Qu'est-ce que la gare et son quartier peuvent offrir à des touristes internationaux ou à des voyageurs ?

**P.C. :** La gare du Nord a été considérée, mais le nombre de voyageurs qui transitent par cette gare est considérable ! Cette nouvelle desserte de la gare de l'Est libérera certaines voies de la gare du Nord. L'interconnexion renforcée entre la gare du Nord et la gare de l'Est facilitera, de toute manière, le flux entre les deux gares et améliorera l'accès au CDG Express de la gare du Nord.

La nouvelle offre touristique du 10<sup>e</sup> arrondissement sera également très attractive pour les touristes arrivant de l'aéroport. La gare de l'Est est plus qu'une gare : elle est un lieu de vie et de passage où les voyageurs et les riverains se rencontrent. Cette forte activité importe à la direction de la gare, qui organise même des expositions culturelles.

### Comment imaginez-vous le quartier de la gare de l'Est dans 10 ans ? De quelles manières va-t-il s'adapter à l'arrivée du CDG Express ?

**P.C. :** La mise en service du CDG Express transformera le quartier de la gare de l'Est. Les habitants y sont attentifs ! La gare et son quartier seront, en effet, davantage apaisés. Nous en parlions avec un commissaire d'arrondissement qui prend cette préoccupation à bras-le-corps : il faut que les voyageurs et les riverains s'y sentent à l'aise et protégés. La gare du Nord sera elle-même modernisée. Dans dix ans, de nouveaux commerces s'installeront pour répondre à la demande des voyageurs de passage dans un quartier qui sera entièrement revitalisé. La ligne et la mise en réseau rapide qu'elle facilitera permettront aussi le développement des zones industrielles au-delà de la gare du Nord, qui auront vocation à accueillir des nouveaux bureaux et logements.



### Alexandra Dublanche

Vice-présidente de la Région Île-de-France chargée de la Relance, de l'Attractivité, du Développement économique et de l'innovation, Présidente de Choose Paris Region

#### Quels sont les grands défis de l'Île-de-France en matière d'attractivité des entreprises ?

**A.D. :** Aujourd'hui, la Région Île-de-France est particulièrement attractive. Elle s'affirme comme le cœur de l'Europe: les emplois créés par les centres de décisions ont doublé par rapport à 2020, mais aussi comme la capitale de la R&D (la recherche et le développement expérimental) en Europe: dans ce domaine, les emplois ont augmenté de 72 % en 2021 par rapport à 2020. Grâce à ces investissements à forte valeur ajoutée, c'est le monde de demain que nous construisons. La politique que nous menons depuis 2016 en matière d'attractivité porte ainsi ses fruits, et ce malgré la crise.

Pour autant, dans cette période qui s'ouvre, nous devons faire face à plusieurs défis, et j'en citerais trois. D'abord comment lutter contre

la complexité administrative pour décider au plus près des territoires et répondre aux besoins de porteurs de projets dont les délais sont de plus en plus courts ? Il faut introduire beaucoup plus d'agilité de la part de l'État et faire confiance aux acteurs de terrain: collectivités et acteurs locaux, c'est aussi ce que demandent nos concitoyens. Par ailleurs, comment convaincre les talents étrangers de venir en Île-de-France et d'y rester, dans un contexte de forte concurrence entre les métropoles internationales ? Enfin, comment relocaliser les productions stratégiques, dont la crise sanitaire a montré l'importance ? Voilà autant de défis en matière d'attractivité auxquels nous sommes confrontés.

#### Quels sont les leviers aujourd'hui pour faire venir des entreprises étrangères ? Le CDG Express peut-il en faire partie ?

**A.D. :** Pour les entreprises étrangères, la Région Île-de-France est aujourd'hui une porte d'entrée vers l'Europe et le monde. Celles qui choisissent de venir en Île-de-France savent qu'elles peuvent toucher un marché de plus de 500 millions de consommateurs en Europe, tout en ayant un accès privilégié notamment vers l'Afrique.

Pour continuer à les attirer, nous disposons de plusieurs leviers: la qualité de notre écosystème de R&D, la concentration d'universités et d'écoles de rang mondial, une main-d'œuvre internationale et diplômée qui permet aux entreprises de recruter des talents, mais aussi la qualité d'un réseau d'infrastructures aéroportuaires et ferroviaires qui font de notre région un point central en Europe, et la porte d'entrée naturelle des investisseurs internationaux.

Le CDG express s'inscrit dans ce réseau d'infrastructures de qualité, qui est nécessaire dans un contexte qui voit la mobilité en Île-de-France se développer. Bénéficier d'une

liaison directe entre l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle et la Capitale est un facteur d'attractivité supplémentaire pour les visiteurs internationaux, qu'il s'agisse de touristes ou des talents d'entreprises internationales souhaitant s'implanter sur le territoire. Une telle liaison doit aussi permettre de désaturer le RER B, emprunté par près de 900 000 personnes au quotidien, en retirant une partie des passagers aériens qui prennent souvent de la place avec leurs bagages.

C'est aussi une question d'attractivité du territoire lui-même: en 2021, ce sont près de 42 millions de passagers qui sont passés par Paris-CDG. Certes, ce n'est pas encore le retour à la fréquentation d'avant la pandémie, mais CDG reste une vitrine de l'Île-de-France, et au-delà de la France elle-même. En améliorant l'attractivité de l'aéroport, c'est l'image du territoire que l'on dynamise auprès des visiteurs français mais aussi étrangers, et ce sont des opportunités de développement à l'export pour les entreprises concernées.

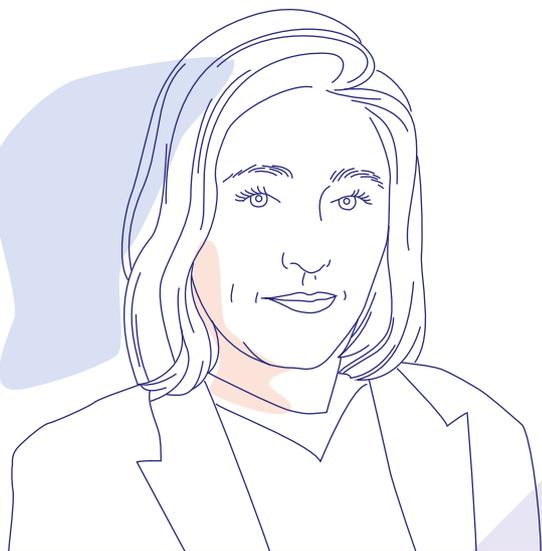
### **Quelles sont selon vous les principales attentes des voyageurs d'affaires en arrivant à Paris ?**

**A.D.:** À l'image des autres métropoles mondiales, les voyageurs d'affaires qui arrivent à Paris sont en attente de fiabilité, de rapidité et d'accessibilité. Les grands *hubs* mondiaux que sont les aéroports sont la porte d'entrée des voyageurs dans les métropoles, et à ce titre ils sont en concurrence. Disposer de liaisons fiables, confortables et connectées est donc un facteur puissant d'attractivité et de création d'emplois. Proposer, comme le fera le CDG Express, une liaison directe entre l'aéroport et Paris me semble à cet égard une bonne idée.

### **Concilier attractivité et environnement, est-ce possible en Île-de-France ? En quoi le CDG Express peut-il soutenir vos démarches ?**

**A.D.:** C'est non seulement possible mais nécessaire. Aujourd'hui, l'environnement et la qualité de vie sont un facteur essentiel d'attractivité. Il ne peut y avoir d'attractivité sans engagement durable en faveur de l'environnement, je dirais même qu'une métropole doit d'abord être durable, et que c'est cela qui la rendra attractive. C'est pour cela que la Région Île-de-France a fait du développement durable une de ses priorités. Aujourd'hui, 1 euro sur 2 des dépenses régionales a un impact positif sur l'environnement. La révolution des transports qu'a entreprise Valérie Pécresse depuis 2016 s'inscrit dans cette démarche qui vise à permettre aux Franciliens de mieux se déplacer, de manière plus confortable, plus sûre, plus accessible et plus écologique. Dans un contexte qui voit les modes de travail et de déplacement considérablement évoluer, c'est bien sûr un facteur d'attractivité supplémentaire. Le CDG Express y contribuera en permettant notamment de réduire la part de véhicules qui circulent vers ou depuis l'aéroport.

Le projet de CDG Express doit aussi s'articuler avec les transports du quotidien pour ne pas handicaper la qualité des infrastructures pour les habitants, qui sont à juste titre notre priorité au niveau régional. Nous sommes à cet égard sensibles aux travaux de régénération et de robustesse financés par ce projet et qui vont permettre de fiabiliser l'ensemble de l'Axe Nord, qu'il s'agisse des RER B et D mais aussi de la ligne K, sans subventions publiques.



**Soledad Valencia-Rissetto**  
Directrice générale de Hello Paris Services

### Comment vous préparez-vous à l'exploitation du CDG Express ?

**H.P. :** Hello Paris prépare d'ores et déjà la phase d'exploitation, avec une équipe dirigeante qui se mobilise dans divers domaines tels que l'acquisition des 13 rames nécessaires à l'exploitation de la ligne. Ces rames sont fabriquées en France. Elles répondent à des critères exigeants de fiabilité, de confort, d'écoconception et ont été spécialement désignées pour le CDG Express. D'autres acquisitions de services et d'équipements et installations pour les quais sont aussi en cours d'achat.

Nos jalons prioritaires incluent aussi la formation et le recrutement de 170 personnes dans les métiers du ferroviaire et de l'accueil aux touristes. Il faudra conduire, planifier, maintenir, et accueillir dans les meilleures conditions nos voyageurs. En effet, la ligne sera exploitée avec une forte présence humaine à bord des trains et sur les quais, indispensable pour notre clientèle touristique.

Nous avons décidé de former le personnel de la société Hello Paris Services autour de valeurs fortes : professionnalisme, excellence au service du client, et respect de l'humain. Ces valeurs se retrouvent dans notre charte RSE, fil conducteur et stratégique du développement de l'entreprise.

Cette stratégie nous conduit à organiser dès à présent la sécurité des passagers et du personnel avec les moyens et procédures suffisants qui seront validés par les autorités ; elle nous conduit aussi à identifier les critères d'achats respectant nos engagements RSE.

Enfin, l'élaboration de partenariats stratégiques tournés vers le service client, l'offre client, le développement du tissu économique et riverain se dessine et se prépare dès à présent. Nous avons déjà identifié notre mainteneur des trains, avec qui nous travaillons pour préparer la maintenance avec des objectifs de disponibilité et de qualité de service élevés.

C'est aussi dans ce cadre que se situe notre partenariat avec le Groupe ADP. Ensemble, nous souhaitons construire un écosystème attractif à proximité des gares de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de la gare de l'Est, visant à dynamiser le développement des quartiers et des villes environnantes - devenant un contributeur à l'attractivité socio-économique de la région. De plus, CDG Express permettra à la gare de l'Est (donc le 10<sup>e</sup> arrondissement) de devenir le point de liaison direct de l'aéroport - tel un « City Airport » et à l'aéroport d'avoir une liaison immédiate en centre-ville.

**Paris est l'une des dernières villes à ne pas avoir de ligne directe entre son centre-ville et son aéroport. Est-ce que la ligne sera à la hauteur de celles desservant depuis des années des grandes métropoles comme Londres ou Tokyo ?**

**H.P. :** Notre engagement est de se situer aux meilleurs standards internationaux sur la desserte aéroportuaire.

Nos équipes d'experts investissent dans des enquêtes clients dans divers pays et en région Île-de-France. Nous menons des *benchmarks* et soutenons des études d'innovation pour être à la pointe de ce qui se fait de meilleur en Europe dans le domaine des transports et de l'accueil des touristes. La bonne utilisation des outils numériques pour l'information voyageurs et la vente par différents canaux sont devenues des standards pour les liaisons aéroportuaires. Le soutien de nos maisons mères et de leurs centres d'innovation nous est aussi précieux pour identifier des services innovants expérimentés ailleurs dans nos filiales de transports de par le monde.

Nos équipes sur le terrain seront notre meilleure carte de visite et un des premiers contacts avec la région Île-de-France et Paris. Nous avons ainsi retenu la nécessité d'un personnel d'accueil visible, disponible, attentionné et parlant plusieurs langues.

Nous sommes donc convaincus de la qualité de notre proposition de valeur et de nos engagements.

**Qu'attendent les usagers d'un système de transport ? Comment l'offre du CDG Express répondra à leurs exigences ?**

**H.P. :** Dans le cas d'une liaison aéroportuaire, les besoins spécifiques des voyageurs touristes les conduisent à chercher un transport sécurisé, un trajet direct, facile d'utilisation, lisible et un accueil qui réponde dans leur langue aux multiples interrogations posées. Les nombreux espaces bagages à bord sont aussi appréciés.

L'arrivée à proximité du centre-ville et des lieux touristiques est un facteur décisif.

Pour les voyageurs *business*, il s'agit de rejoindre rapidement l'aéroport ou dans l'autre sens, leur rendez-vous à Paris, en toute fiabilité et de rester connectés pendant leur trajet.

Nous proposons en regard de ces exigences une offre simple, lisible et globale. Un train toutes les 15 min toute l'année pour un temps de trajet de 20 minutes, des quais dédiés, une arrivée à gare de l'Est en plein centre-ville ; des engagements de régularité et de fiabilité importants avec notre partenaire mainteneur. La présence à bord et sur les quais sécurise et permet un accueil spécifique pour les touristes, les personnes à besoins spécifiques ou les familles. L'accès aux personnes à mobilité réduite et la prise en charge du handicap sensoriel sont aussi organisés par les équipes de Hello Paris.

Le train du CDG Express est aussi conçu dans ce sens : espace bagages, wifi à bord, espace pour travailler, prises USB, information sur les vols et localisation directe, informations touristiques et sécurité du trajet.

Nous assurerons aussi des services complémentaires pour aider au mieux les voyageurs à se repérer, à poursuivre ensuite leur voyage, ou bien à être informés des derniers événements à Paris.

### **Pourquoi le report modal de la voiture aux transports collectifs sur notre territoire tarde-t-il encore à progresser ? Comment le CDG Express facilitera-t-il cette évolution nécessaire ?**

**H.P. :** Nos *benchmarks* internationaux sur les liaisons aéroportuaires, nous indiquent que l'offre de transports disponibles au sein de l'aéroport doit être complétée par une offre spécifique et qualitative capable de faire basculer le choix des clients de l'aéroport d'un transport routier porte-à-porte vers un transport collectif. Notre train est bien sûr 100 % électrique et nos fournisseurs d'énergie seront choisis par Hello Paris pour leurs performances en matière d'énergies vertes. Cela pourra aider nos voyageurs responsables à limiter leur impact carbone.

Cette offre doit aussi être mise en valeur dans l'aéroport et en amont, lors de la planification du voyage. De même, en aval, des transports complémentaires partenaires pour assurer un transfert porte-à-porte fiable et aisé pourront être proposés.

Ainsi, en plus de l'offre de transport spécifique et de qualité, Hello Paris Services travaillera attentivement en amont et en aval du trajet du voyageur pour proposer un trajet complet.

La mise en service de CDG Express aura un impact global sur la vie de la région.

### **La modernisation du RER B est au cœur du projet du CDG Express. Que peut-on attendre concrètement du RER B de demain ? Quels seront les enjeux en matière d'exploitation du CDG Express ?**

**H.P. :** Le RER B a doublé de trafic en vingt ans et est devenu la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe. Cela nécessite une modernisation pour accueillir, dans de meilleures conditions, l'important flux pendulaire de voyageurs.

Sur certains tronçons, les voies du CDG Express seront voisines de celles du RER B. Les travaux d'infrastructure du CDG Express sont une belle opportunité pour embarquer et accélérer la modernisation des voies et ouvrages du RER B et fiabiliser ainsi son exploitation. Le RER B de demain circulera sur des ouvrages rénovés par le projet CDG Express et adaptés aux futures rames. En effet, des rames neuves, adaptées aux besoins d'un important trafic aux heures de pointe, ont, parallèlement, été commandées par la Région Île-de-France : elles seront à 2 étages, avec de larges portes pour faciliter la montée et descente à chaque gare du RER B.

La ligne CDG Express se dédiera à la desserte exclusive de l'aéroport Paris-CDG, déchargeant la ligne RER B des voyageurs qui vont et viennent sur l'aéroport ainsi que de leurs encombrants bagages qui gênent bien souvent les accès actuellement dans le RER B, voire créent des perturbations en cas de bagage abandonné.

Les voyageurs du CDG Express nécessitent une exploitation spécifique en mode navette express sans arrêts intermédiaires, des places uniquement assises et espaces bagages, avec un train toujours en attente à quai pour sécuriser les horaires d'arrivée

à l'aéroport avec des engagements très forts de ponctualité, de régularité et performance (un départ toutes les 15 minutes de 5h à minuit toute l'année) ainsi que de traitement commercial.

On voit ainsi que l'enjeu du CDG Express est de proposer une solution alternative en complémentarité du RER B et répondant aux besoins spécifiques.

**Le CDG Express est un projet d'infrastructure qui renforcera l'attractivité du territoire parisien. Quels sont les bienfaits attendus à l'échelle internationale ?**

**H.P. :** Rendre la France plus attractive à l'international !

Renforcer l'image de la France à l'international et restaurer la confiance dans le transport ferroviaire pour motiver les voyageurs arrivant sur le territoire à poursuivre la découverte du pays en train, moyen de transport le moins impactant. Différents partenariats seront signés pour proposer à nos voyageurs des billets combinés, avec des offres bonus qui invitent les voyageurs à continuer à visiter le pays de manière responsable, écologique et ludique.

Conformément à nos engagements, nos partenariats sont pour un tourisme responsable et permettront le développement culturel de la France à travers une mise en valeur des événements en cours à Paris mais aussi en motivant les voyageurs à parcourir le territoire, découvrir nos richesses culturelles, et favoriser le développement économique dans tout le pays.



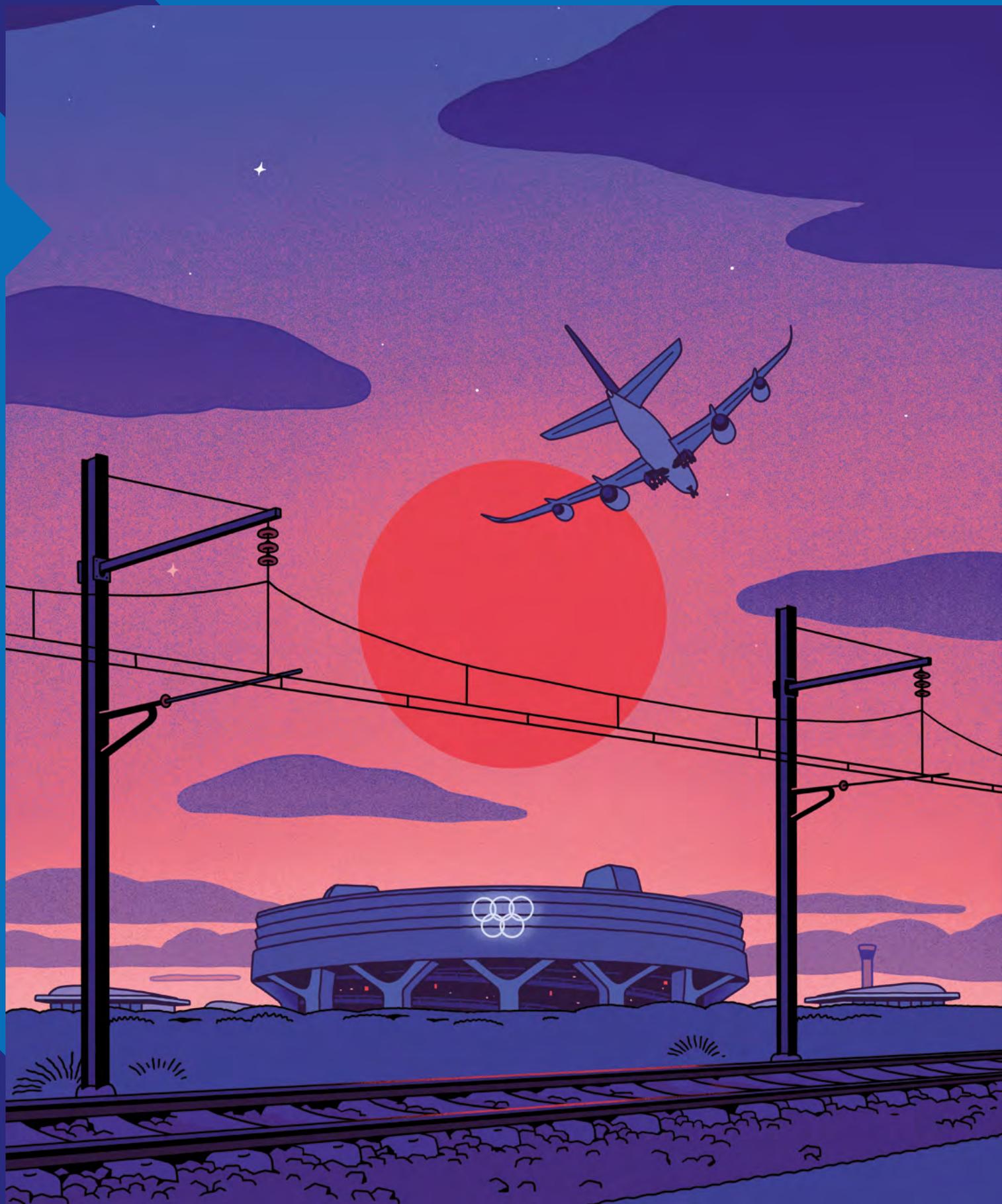
**HELLO PARIS PRÉPARE D'ORES ET DÉJÀ LA PHASE D'EXPLOITATION DE LA LIGNE. 13 RAMES SPÉCIALEMENT DÉSIGNÉES POUR LE CDG EXPRESS SERONT FABRIQUÉES EN FRANCE EN RÉPONDANT À DES CRITÈRES EXIGEANTS DE FIABILITÉ, DE CONFORT ET D'ÉCOCONCEPTION**



# DESTINATION

— 2035 —

À quoi ressemblera l'Île-de-France dans 15 ans ? Dans quel contexte le CDG Express entrera-t-il en service en 2027 ? Où en sera la transition écologique ? Premier aperçu de l'avenir du territoire dans les pages qui suivent... et projection du CDG Express dans ce nouveau territoire.



## En 2035, l'Île-de-France pourrait compter 13,5 millions d'habitants, soit 10 % de plus par rapport à ses 12,2 millions actuels<sup>1</sup>.

D'ici là, 200 kilomètres de voies nouvelles du Grand Paris Express auront vu le jour, permettant aux Franciliens de réduire considérablement leur temps de trajet d'un point à l'autre de la région, et aux villes et départements de petite couronne de se développer dans une logique de densification raisonnée à partir de nouvelles dessertes. La transition écologique aura avancé mais l'adaptation des villes au changement climatique restera un enjeu majeur. De nouvelles technologies seront entrées dans nos vies quotidiennes, modifiant encore les habitudes de travail, de consommation, de sociabilité... De nouveaux quartiers seront nés, d'autres auront été réhabilités dans une logique de mixité urbaine et de sobriété énergétique, le plus souvent autosuffisants et construits à partir de matériaux biosourcés, d'autres à leur tour projetteront la région vers 2050...

D'ici 15 ans, plusieurs défis se posent alors : accompagner la croissance démographique du territoire, prendre en compte l'urgence climatique dans les projets d'aménagement, rationaliser les flux de mobilité, préserver la nature en ville, la qualité de vie et la mixité sociale, renouveler l'attractivité de la région la plus dense de France dans un pays désormais multipolaire où chaque métropole est devenue une « petite capitale » qui a elle aussi son RER<sup>2</sup>.

S'il est une zone de l'Île-de-France appelée à évoluer d'ici 2035, c'est bien son arc nord-est qui s'étend des portes du Nord de Paris (Clignancourt, La Chapelle, Pantin, Les Lilas...) à l'aéroport Paris-CDG situé dans la commune de Roissy-en France dans le Val d'Oise. Historiquement logistique et industriel, cet espace poursuit sa transformation. Paris s'ouvre de plus en plus sur sa périphérie. Les projets de référence se multiplient... Ces dernières années, le plus grand concours d'urbanisme d'architecture d'Europe,

« *Inventons la Métropole du Grand Paris* » (IMGP), a ainsi récompensé plusieurs projets ancrés dans le Nord-Est de Paris : « *Fair Play* » à Bondy, « *Babcock, la fabrique des cultures* » à La Courneuve, ou encore le projet « *Révélation Lumières* » à Noisy-le-Grand. Sans même compter les infrastructures sportives construites pour les Jeux Olympiques de 2024. Chaque projet préfigure le Grand Paris de demain.

À l'heure où la Commission européenne, dans le cadre de son *Green Deal*, annonce la fin la vente des voitures thermiques neuves à l'horizon 2035<sup>3</sup> qui seront, de fait, interdits de circulation dans Paris et dans une bonne part de l'agglomération avec l'élargissement projeté de zones à faibles émissions, l'offre de mobilité et les usages en ville vont nécessairement évoluer. Les objectifs environnementaux actuels donnent un aperçu du territoire à venir : l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, regroupant neuf villes au Nord de Paris (Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Stains et Villetaneuse) pour environ 450 000 habitants vise ainsi une réduction des gaz à effet de serre de 40 % et des consommations d'énergie finale de 20 %, notamment grâce à un passage à 10 % d'énergies renouvelables dans le mix énergétique du territoire<sup>4</sup>.

À l'autre bout de l'arc, l'aéroport se transforme également. Encore symbole de l'aérien aujourd'hui, il sera, dès 2035, engagé dans une trajectoire vers la neutralité carbone et, en 2050, devenu un véritable pôle d'interconnexion ouvert sur la ville et ses fonctions intégrant l'ensemble des modes de transport bas carbone, en particulier le train. À partir de sa mise en service en 2027, le CDG Express sera l'un des premiers symboles de ces nouveaux usages intermodaux et vertueux sur le plan environnemental.

Le présent cahier propose ainsi une plongée dans ce Grand Paris en transformation. Décryptages et interviews d'acteurs clés à l'appui, il met à disposition du lecteur un récit prospectif venant interroger les grands enjeux du territoire francilien de demain, plus intégré et plus durable.

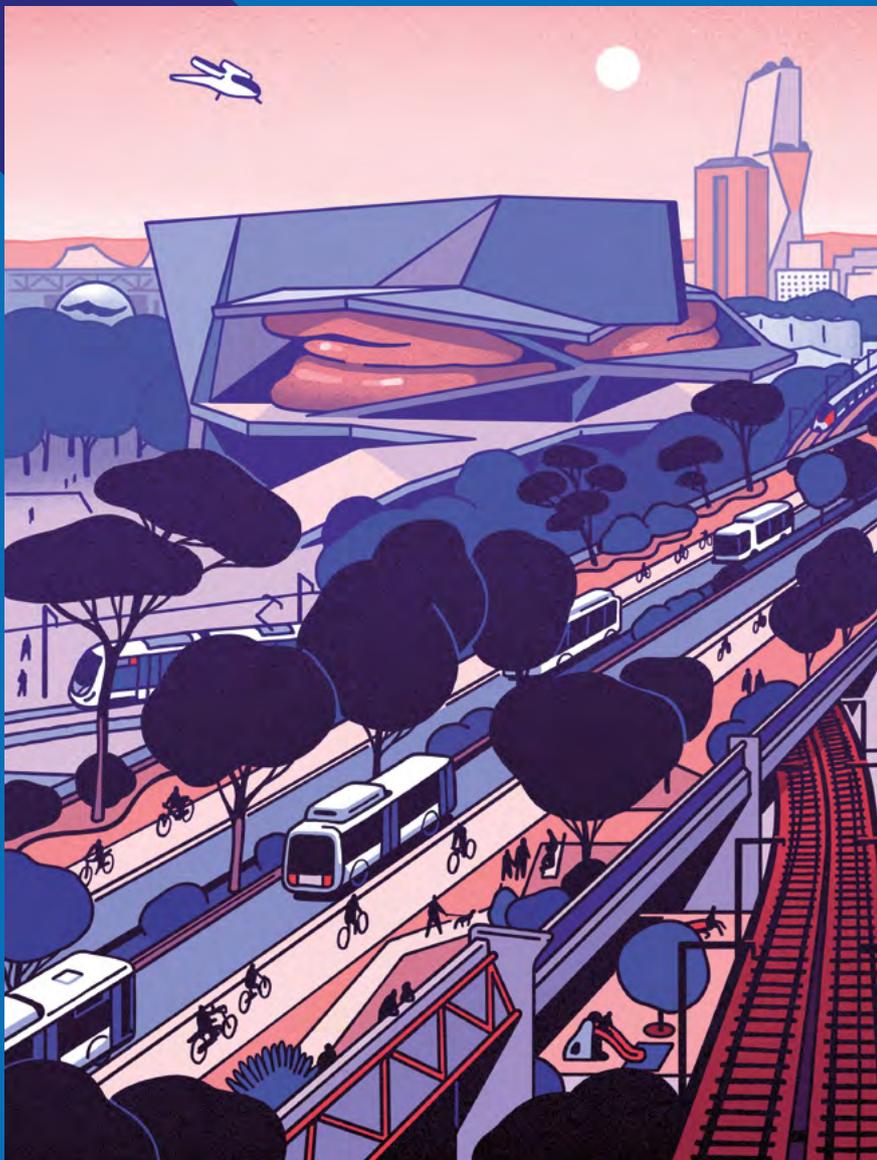
**Alors, ensemble, destination 2035 !  
Bonne lecture à toutes et tous.**

<sup>1</sup> « Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision », note de l'Institut Paris Région.

<sup>2</sup> Plusieurs métropoles et agglomérations ont lancé des projets de création de RER métropolitains, en phase avec la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui prévoit d'améliorer la mobilité quotidienne, en doublant la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. (cf. site web de SNCF Réseau).

<sup>3</sup> France Inter, « Fin des voitures thermiques d'ici 2035 », 10 novembre 2021.

<sup>4</sup> EPT Plaine Commune, « Plan Climat Air Énergie Territorial 2020-2026 ».



## UN TERRITOIRE QUI CONTRIBUE À L'IMPÉRATIF ÉCOLOGIQUE TOUT EN PARTAGEANT MIEUX SES USAGES QUOTIDIENS

Les derniers rapports du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) sont sans appel<sup>5</sup>. Le changement climatique devient de plus en plus tangible, et l'activité humaine est l'une des causes de ce changement. La crise sanitaire a renforcé la prise de conscience du caractère impérieux de la transition écologique à opérer dans les villes. Si malgré la récurrence

constatée des épisodes caniculaires, les Franciliens ne sont pas encore parmi les plus exposés aux conséquences directes du réchauffement climatique, le nombre de sinistres dus aux risques naturels (inondations, mouvements de terrain, retrait-gonflement des sols argileux...) pourrait plus que doubler à l'échelle régionale d'ici la moitié du XXI<sup>ème</sup> siècle.

À l'aube des 15 prochaines années, le monde de l'aménagement et des gestionnaires d'infrastructures de transports devra encore davantage s'approprier et faire vivre des pratiques plus soutenables et vertueuses. En l'état, 30 % des émissions de gaz à effet de serre engendrées en France proviennent des transports routiers<sup>6</sup>. La fin annoncée de la mise sur le marché européen des véhicules thermiques à l'horizon 2035 constitue l'une des réponses de l'UE au changement climatique et constitue aussi une opportunité pour la structuration de filières alternatives et locales. La reconfiguration stratégique de grands groupes industriels en capacité d'investir massivement dans le secteur des transports, combinée à l'entrée en jeu de nombreuses PME aux montages innovants et à l'ancrage territorial affirmé permettra de développer la production de solutions propres et/ou à moindre impact environnemental - l'énergie électrique ou l'hydrogène par exemple - qui serviront la globalité des modes de déplacements franciliens de demain (ferroviaire, motorisé et doux).

Si elles contribuent à tendre vers la neutralité carbone attendue à l'horizon 2050, les pratiques en faveur de mobilités plus sobres doivent être nécessairement associées aux logiques de transfert modal, ainsi qu'à l'idée et la matérialisation du concept de "démobilité", c'est-à-dire la réduction des mobilités contraintes du quotidien. Les différents confinements de 2020 et 2021 nous ont rapproché de ce que Gabriel Plassat, cofondateur de la Fabrique des Mobilités, appelle le "Mobilité Minimum Viable" (MMV), soit le minimum dont une ville, un quartier, un usager a besoin pour faire vivre ses déplacements.<sup>7</sup> Alors, qu'en l'état, 75% des accès à l'aéroport se font par la route, le CDG Express contribue, dès à présent, aux enjeux de lutte contre le changement climatique en privilégiant l'intermodalité, et en affirmant la nécessité de penser les infrastructures de transport ferré comme un outil de mutualisation et de modernisation du réseau existant. Car construire la ville de demain, à la fois résiliente et ouverte, où les fonctions humaines et sociales - se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir - deviendront accessibles en un quart d'heure<sup>8</sup>, signifie la penser, la planifier et l'organiser dès aujourd'hui.

5 GIEC, "Sixième Rapport d'Évaluation, Contribution du groupe de travail II, 'Impacts, adaptation et vulnérabilité'", février 2022.

6 Commissariat général au développement durable (CGET), "Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports : une baisse historique en 2020", décembre 2021.

7 Gabriel Plassat, Le Blog de La Fabrique des Mobilités, "Mobilité Minimum Viable", mars 2020.

8 La ville du quart d'heure, un concept partagé dans le monde, décembre 2020.

# 30%

**des émissions de gaz à effet de serre** proviennent des transports routiers

# 75%

**des accès à l'aéroport** se font par la route



**CYCLE TERRE EST IMPLANTÉ À SEVRAN AU CŒUR D'UN MAILLAGE LOCAL PRODUCTIF QUE NOUS ACTIVONS POUR CHAQUE PROJET AFIN D'EN MOBILISER TOUTES LES ÉNERGIES**

## Teddy Dusausaye

**Teddy Dusausaye est directeur général de Cycle Terre, société d'économie circulaire basée à Sevrans, qui vise à recycler les terres des chantiers pour permettre leur réemploi au service de la fabrique urbaine.**

**— Dans quelle mesure peut-on considérer que la mise en service à venir du CDG Express contribue au défi écologique qui s'impose aujourd'hui et demain à nos sociétés ?**

La mise en service du CDG Express repose sur un mode de transport efficace et innovant qui garantit une diminution significative de la part de la voiture dans les trajets entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Cette offre de transport ferré à moindre coût écologique, qui s'adresse aux usagers de l'aéroport mais aussi aux riverains et aux acteurs économiques situés à proximité, fait sens avec le positionnement de notre activité qui se veut circulaire et exemplaire au plan environnemental.

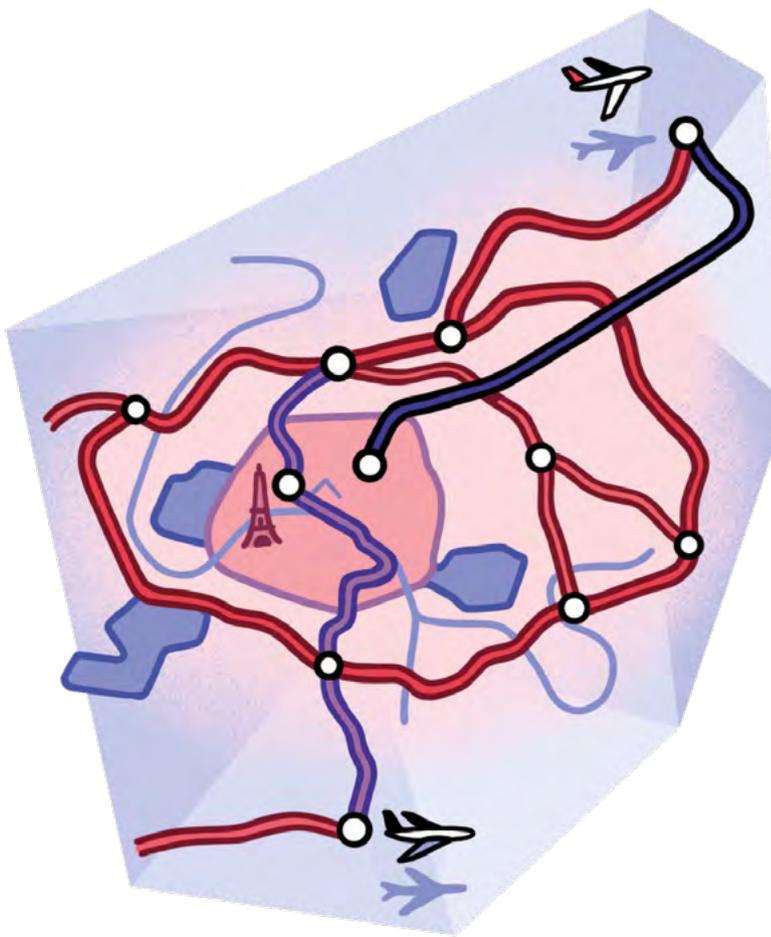
**— Quelles sont les pratiques d'ores et déjà à l'œuvre dans votre entreprise permettant de répondre localement aux enjeux d'une production urbaine plus vertueuse et à l'écoute de son territoire ?**

Cycle Terre est une société qui relève du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) dont le cœur de métier est le recyclage de déchets et de matériaux via le réemploi des terres excavées de chantiers, permettant ainsi de contribuer à la construction soutenable de la ville. Notre chaîne de production repose sur un modèle très bas carbone, notamment par l'utilisation de l'eau de pluie et d'un plénum solaire pour produire et faire sécher les matériaux. Nos principaux clients sont soumis à l'application de la RE 2020 et nous assumons, ensemble, la volonté claire de décarboner plus encore les ouvrages et bâtiments construits. Les terres réutilisées sont exclusivement non polluées. Notre parti pris est de redonner une place centrale à la terre crue, sans recours à la chaux ou au ciment, tout au long du processus de fabrication et du cycle de vie des bâtiments en assurant des procédés de réemploi pérennes, de la construction à la démolition. La terre crue jouit de propriétés indéniables, reconnues tant en faveur de la qualité de l'air intérieur, qu'en matière d'isolation phonique et thermique des bâtiments.

Notre activité de réemploi contribue quasi exclusivement à la réalisation de projets urbains comprenant du logement, mais aussi à la construction d'ERP (écoles, équipements sportifs, salles de spectacles,...) réalisés sous MOA publique et répondant aux besoins du territoire. Cycle Terre est implanté sur l'EPT Terres d'Envol à Sevrans au cœur d'un maillage local productif générateur de cohésion que nous activons pour chaque projet afin d'en mobiliser toutes les énergies. La majorité de nos salariés sont issus du bassin de vie et sont en contrat d'insertion. Nos fournisseurs de matières premières nécessaires au réemploi de la terre (paille et sable) sont situés en Île-de-France.

**— Comment le projet de navette aéroportuaire viendra-t-il amplifier votre activité innovante de réemploi autour des chantiers franciliens ?**

Nous participons aux côtés des constructeurs à des opérations d'aménagement et de réseaux d'intérêt général comme la réalisation d'ouvrages ou de gares visant le déploiement de nouvelles infrastructures ferrées. L'arrivée du CDG Express constitue une opportunité formidable de contribuer à l'avènement d'une offre de mobilité nouvelle, à la fois nécessaire et innovante. Notre siège étant situé à moins de 10 min de l'aéroport Charles-de-Gaulle, l'entrée en vigueur du CDG Express nous apportera une bien meilleure accessibilité, et donc, un gain de visibilité considérable vis-à-vis de notre écosystème de partenaires et de clients. En rendant plus efficaces les déplacements vers et depuis Paris intra-muros, le CDG Express nous permettra également d'optimiser nos circuits de décision, d'une part, en favorisant les synergies avec nos prescripteurs architectes que nous accompagnons dès la phase concours jusqu'à la livraison et, d'autre part, en facilitant les rencontres techniques et commerciales en physique nécessaires pour accompagner notre stratégie de développement et atteindre nos objectifs sur le court et le moyen termes.



## UN PARIS NOUVELLE GÉNÉRATION EST EN TRAIN DE SE CONSTRUIRE

Sous l'effet combiné d'un nouveau périmètre de compétences métropolitain incarné par la Métropole du Grand Paris (MGP) et d'un investissement massif pour la réalisation du réseau de transports publics porté par la Société du Grand Paris (SGP), Paris grandit. Le projet du CDG Express contribue à ce mouvement en gommant l'excroissance que représente l'aéroport Paris-CDG, et pour le réintégrer, via une évolution des fonctions et des usages, au cœur de la ville.

Ce déploiement s'accompagne de nouvelles pratiques pour la mobilité quotidienne qui, à l'horizon 2035, vont recomposer les équilibres socio-

économiques alors que le modèle éprouvé de plaques monofonctionnelles - divisant l'espace régional entre une partie ouest où l'on travaille et une partie est où l'on habite - a montré ses limites depuis un demi-siècle, tant en termes de nuisances et d'incidences sur l'environnement, qu'en matière d'impact sur les rythmes et la vie quotidienne. Les procédés d'une urbanisation galopante - pas moins de 106 km<sup>2</sup> d'espaces naturels et agricoles ont été consommés en région Ile-de-France au cours de la période 2009-2018, soit l'équivalent de la superficie de la ville de Paris<sup>9</sup> - ont contribué à vider le cœur de Métropole de son immobilier productif, relégué

successivement en première puis en seconde couronne de la Capitale. Alors que la crise sanitaire a montré le besoin de relocaliser les activités économiques et productives, le temps est donc venu d'œuvrer au rééquilibrage des fonctions urbaines et humaines entre Paris et sa périphérie.

En 2020 seul un tiers de la demande de l'est francilien en immobilier dédié aux activités productives (distribution, artisanat, réparation...) a pu être satisfait<sup>10</sup>. Demain, des mécanismes agiles et volontaristes d'ores et déjà à l'œuvre - à l'image d'appels à manifestation d'intérêts (AMI) lancés par des aménageurs ou des collectivités visant à mobiliser d'anciens entrepôts vacants ou des friches industrielles pour l'installation d'activités génératrices d'emplois ou la création d'équipements ou de tiers-lieux nécessaires au territoire - devront se généraliser pour tenter de combler ce delta entre les besoins exprimés et l'offre disponible ou à créer. Il s'agit ainsi de répondre à la raréfaction du foncier dans un objectif écologique de réduction de l'artificialisation des sols, en mobilisant notamment le patrimoine existant via des opérations d'urbanisme transitoire aux portes de Paris et au sein de sa périphérie, devenue, en quelque sorte, les « nouveaux faubourgs productifs franciliens ». C'est notamment la stratégie du groupe RATP qui choisit de valoriser un ancien centre bus logistique de 4000 m<sup>2</sup> situé à Châtillon en cédant sa gestion et son usage à "Ecolotrans" qui développe une solution de stockage et de préparation de commandes robotisée.

Autant d'évolutions dynamiques et souhaitables qui contribueront à la création de 680 000 à 990 000 emplois supplémentaires attendus au plan régional entre 2015 et 2035<sup>11</sup> et qui, ainsi, permettront de redynamiser chacune des plaques territoriales et d'assurer une meilleure articulation de l'espace régional dans une logique de densification et de complémentarité entre les fonctions urbaines. Le CDG Express participe à cette nouvelle structuration de la métropole en connectant son cœur, maillé de sièges sociaux et de signatures emblématiques, à un aéroport au rayonnement international, réaffirmant ainsi la compétitivité du Grand Paris.

9 DRIEAT IDF, "La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France", janvier 2021.

10 EPT Grand Orly Seine Bièvre et al, "En faveur du développement et du maintien d'immobilier productif. Livre blanc", février 2021.

11 Institut Paris Région, "Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision", juillet 2020.

## Guillaume Mullier

Guillaume Mullier est Directeur du Business, du Développement et de l'Innovation chez ADAMEO, cabinet de conseil et de recrutement qui accompagne les acteurs sur l'ensemble des étapes de la chaîne logistique depuis plus de 10 ans.

**Comment est-ce que les activités liées aux besoins d'approvisionnement s'inscrivent en accord avec les enjeux régionaux de Paris et du nord-est francilien ?**

Dans toutes les grandes villes comme Paris, chaque lieu de vie est désormais un lieu de livraison, ce qui provoque une explosion des flux qui sont de plus en plus unitaires. Ce phénomène crée son lot de besoins au sein même des espaces urbains, autour de la question du dernier kilomètre notamment, mais aussi dans les bassins logistiques franciliens. Alors que les gares et les aéroports se transforment en des espaces dédiés à l'accueil et à l'expérience des voyageurs, il s'agit d'exploiter de nouveaux espaces, notamment au sein de la plaque nord-est francilienne pour massifier les flux de marchandises et donc réfléchir en systèmes à l'échelle régionale. Ce que nous préconisons de manière invariante au sein d'ADAMEO.

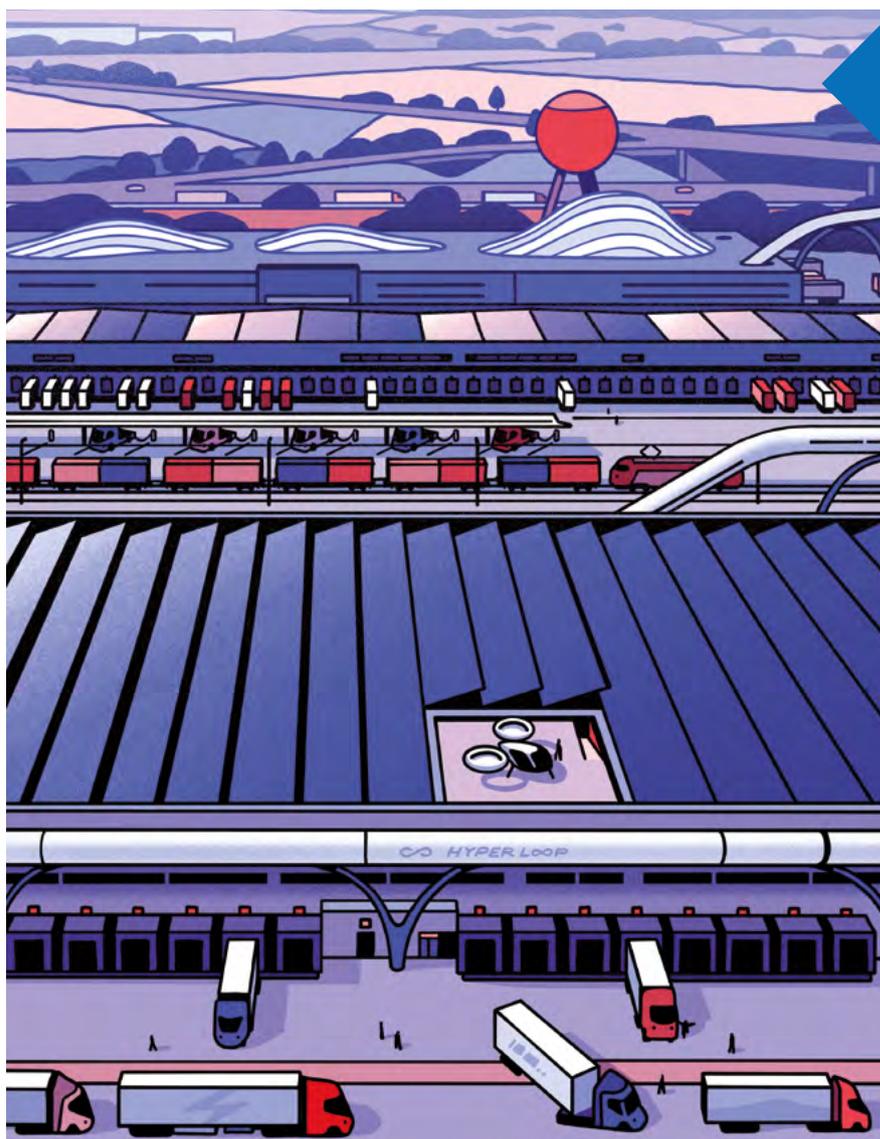
**— Quelles sont les pratiques d'ores et déjà entreprises par ADAMEO pour permettre de répondre localement au défi d'une logistique urbaine plus fonctionnelle et apaisée ?**

Notre cœur de métier est de penser la chaîne logistique de façon systémique, à l'échelle régionale, en créant et renforçant la logique de nœuds. Nous aidons ainsi à redéfinir ces réseaux de logistique et de distribution, en amont comme en aval, pour respecter les promesses de nos clients. Parmi les initiatives innovantes qui se déploient dans la région, je pense par exemple à notre partenaire "Ecolotrans" qui exploite un foncier de la RATP pour y développer une solution de stockage et de préparation de commandes robotisées,

une aubaine à l'époque de la raréfaction du foncier dans la Capitale et sa proche couronne.

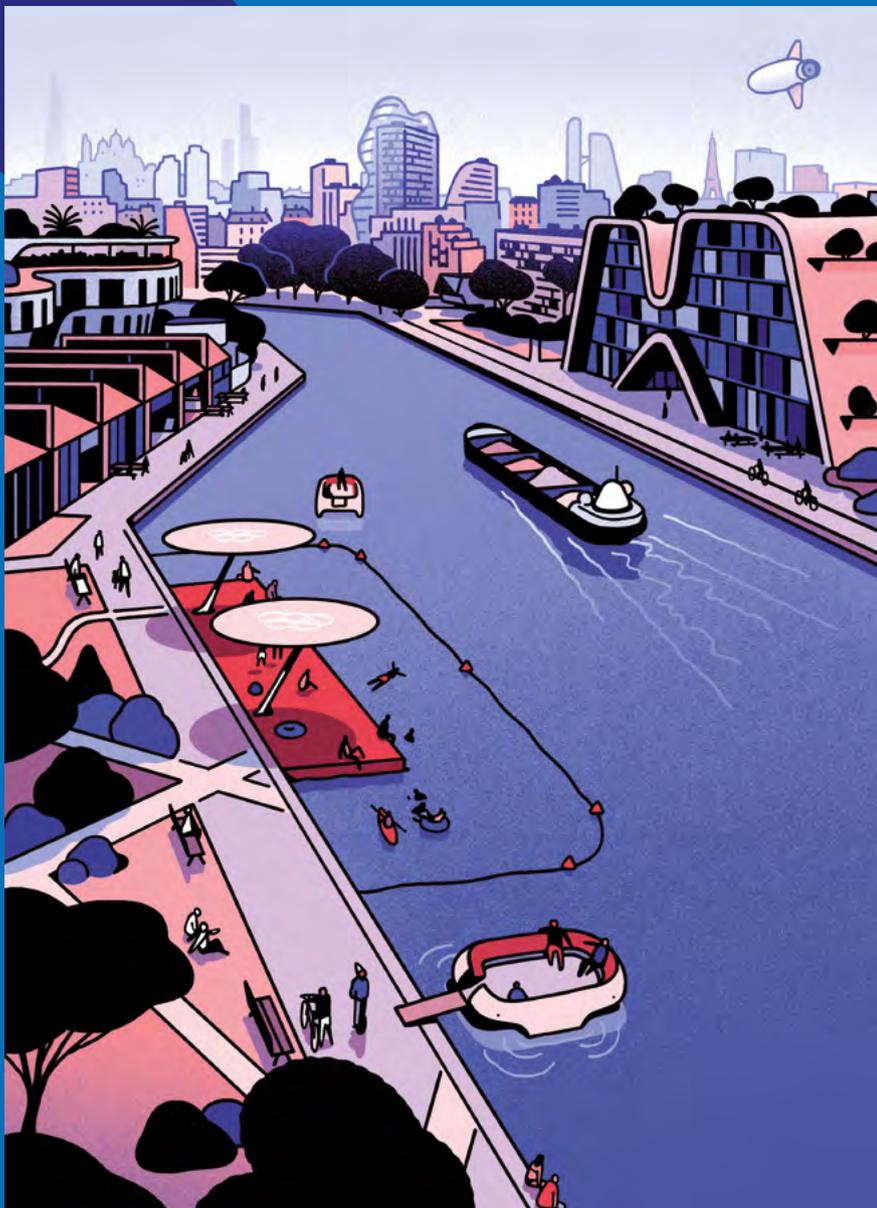


**EXPLOITER DE NOUVEAUX ESPACES DANS LE NORD-EST FRANCILIEN POUR MASSIFIER LES FLUX DE MARCHANDISES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE**



Des évolutions dynamiques qui **contribueront à la création de près de**

**990 000 emplois jusqu'en 2035**



## INNOVANTE ET ACCUEILLANTE, PARIS RÉAFFIRME SA POSITION INTERNATIONALE

À l'horizon 2025, le trafic aérien de France métropolitaine, qu'il soit dédié aux voyages d'affaires ou de loisirs et d'agrément, aura retrouvé son niveau d'avant crise sanitaire avec 100 millions de passagers départs, dont quasiment un tiers pour le seul Aéroport Charles-de-Gaulle<sup>12</sup>. Des prédispositions qui, au plan régional, faciliteront l'attractivité et le

développement des lieux de destination économique, patrimoniale et touristique du territoire, tout en remettant Paris au centre de la carte mondiale des ambitions et de l'innovation par des projets emblématiques. Le secteur de la Plaine de l'Ourcq est labellisée "Écocité" et fait l'objet d'un contrat d'intérêt national. Situé en Seine-

Saint-Denis de part et d'autre de 10km du canal éponyme, il concentre d'ores et déjà des réflexions et des actions visant la transformation de ce territoire délaissé en une pièce urbaine mixte à la programmation audacieuse et ouverte sur son paysage. Tout porte à croire que ce secteur à la localisation stratégique, au cœur du futur maillage de transports, et conçu pour accueillir 8 000 nouveaux logements, mais aussi des activités économiques, une offre de ports fluviaux, des services et commerces, des lieux de tourisme, ainsi que des équipements publics et de loisirs organisés autour de centralités repensées – à l'image d'une fondation d'art contemporain ou du lieu "La Halle des Salins" – constituera, en 2035, le formidable témoin d'une urbanité renouvelée en faveur d'un Nord-Est francilien attractif et connecté, conscient de sa richesse historique mais résolument ouvert et tourné vers l'avenir.

La mise en service du CDG Express envoie un signal fort au service de l'identité innovante et en mouvement de la région capitale. Un territoire à la fois conscient des enjeux et des défis de demain, et incarné par des convictions et un jeu d'acteurs en capacité de s'accorder et d'investir, dès à présent, en faveur d'infrastructures et d'équipements ambitieux en lien avec l'évolution des usages irriguant les grandes métropoles mondiales. Des évolutions puissantes et assumées qui, si elles sont coordonnées, contribueront, d'ici 2035, à renouveler l'image de Paris et à agrandir, tout en souplesse, la ville en s'affranchissant de ses frontières physiques et mentales.



**TOUTES LES GRANDES  
PLATES-FORMES  
AÉROPORTUAIRES  
EUROPÉENNES ONT ENGAGÉ  
DES INVESTISSEMENTS  
SIGNIFICATIFS POUR CRÉER  
DES NAVETTES FERRÉES  
EXPRESS JUSQU'À LEURS  
CŒURS DE VILLE**

## Philippe Caparros

# 40%

**du trafic voyageurs arrivant à l'aéroport Charles-de-Gaulle est une clientèle d'affaires**

# 30%

**des entrées tourisme "hors europe" arrivant en France se posent à l'aéroport Charles-de-Gaulle**



**Philippe Caparros est fondateur et Gérant d'EXPAN'TIA, cabinet d'études et de conseils qui accompagne les acteurs publics et privés du territoire national dans la préfiguration et le développement de leur stratégie et de leurs projets d'ordre touristique depuis plus de 20 ans.**

**— Dans quelle mesure peut-on considérer que la mise en service à venir du CDG Express contribue au rayonnement de Paris, première destination touristique mondiale ?**

30% des entrées tourisme "hors europe" arrivant en France se posent à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Ce taux de fréquentation est relativement stable depuis 15 ans. Le CDG Express a vocation à améliorer la liaison entre le centre de Paris et son aéroport international principal. Il doit permettre de se mettre au niveau de destinations en plein développement (Shanghai, Dubaï, Berlin, Madrid,...) et ainsi de conserver une position concurrentielle en termes de fréquentation. Au cours des quinze dernières années, la totalité des plates-formes aéroportuaires européennes de premier plan (Francfort, Londres et Amsterdam) ont engagé des investissements significatifs en faveur de la création de navettes ferrées permettant de les relier de manière express à leurs cœurs de ville.

**— Quels types d'offres ou de projets d'ores et déjà à l'œuvre ou désirés sur le territoire nord-est francilien pourraient bénéficier de l'arrivée du CDG Express ?**

Avec en 2019 l'organisation de 237 événements réunissant 124 000 participants<sup>13</sup>, Paris est la première destination mondiale pour le tourisme



**PARIS EST LA PREMIÈRE DESTINATION MONDIALE POUR LE TOURISME D'AFFAIRES**

d'affaires, tant pour les congrès, les conventions que les salons. La plaque du nord-est francilien, avec notamment le Parc des Expositions de Villepinte et le Salon du Bourget, constitue un pilier de cette offre dédiée qu'il convient de valoriser et de renforcer. 40% du trafic voyageurs arrivant à l'aéroport Charles-de-Gaulle est une clientèle affaires qui doit se rendre à Paris ou en proche banlieue ouest le plus rapidement possible en évitant les inconvénients et les ruptures de charge pouvant impacter les mobilités ou l'offre de transport du quotidien (autoroute, RER ou bus). Par ailleurs, la mise en service du CDG Express doit permettre de contribuer à la valorisation événementielle des infrastructures et des équipements sportifs post Jeux Olympiques 2024 situés à proximité du tracé du CDG Express. À la suite des olympiades organisées récemment à Rio de Janeiro, Pékin et Tokyo, on mesure qu'il existe une fenêtre d'agilité d'environ 10 ans au cours de laquelle lesdits équipements sont utilisés pour la tenue d'événements d'envergure pour le territoire. Cette valorisation permet de satisfaire les besoins d'un public international et local, tout en étant source d'attractivité, créateur de valeurs et générateur de cohésion.

**— Quels sont les atouts du CDG Express pour améliorer les conditions d'accueil du tourisme d'affaires et d'agrément ?**

Les récentes enquêtes réalisées auprès de la clientèle touristique internationale ayant séjourné à Paris et en Île-de-France indiquent la qualité des transports et la propreté comme principaux éléments d'insatisfaction. En l'état, seuls 20% des usagers de l'aéroport Charles-de-Gaulle empruntent un mode ferré (RER) pour se rendre au cœur de Paris, contre environ 30% de prise en charge des flux pour d'autres plates-formes européennes comparables, tels que les aéroports internationaux londoniens ou de Francfort. Les engagements pris par le CDG Express en matière de desserte directe, du point de départ à l'arrivée, et le temps de trajet d'environ 20 minutes au global garantissent un haut niveau de service et correspondent aux attentes et à l'évolution des pratiques de la clientèle et des usagers.

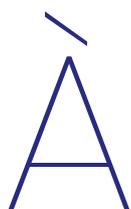
<sup>13</sup> Classement annuel de l'International Congress and Convention Association (ICCA), mai 2020



# 2

**2021 : UNE ANNÉE  
D' ACTIONS**

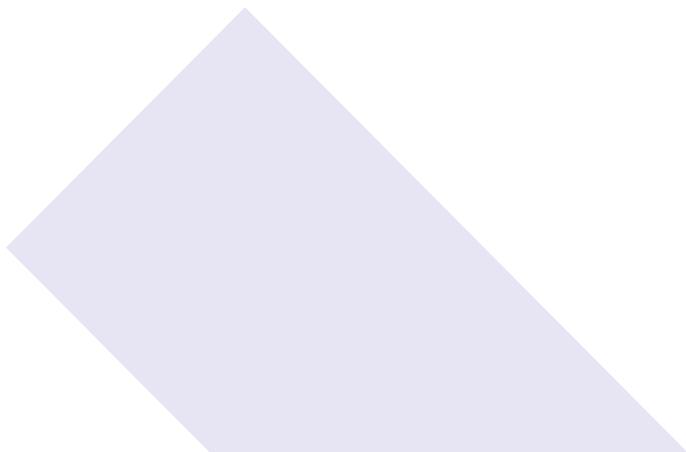
# L'AVANCEMENT DES TRAVAUX EN 2021



À la suite de la décision du tribunal administratif de Montreuil du 9 novembre 2020 d'annuler partiellement l'autorisation environnementale du projet pour sa partie relative aux dérogations à la protection des espèces protégées, 2021 a été une année courte mais décisive pour le bon avancement du chantier du CDG Express.

Pendant le premier trimestre, l'ensemble des travaux étaient à l'arrêt, à l'exception de ceux de la gare de Paris-Est et de la gare de Paris - Charles-de-Gaulle. C'est en avril, après l'obtention d'un sursis à exécution de ce jugement par la Cour administrative d'appel de Paris, que les travaux ont pu reprendre sur tout le périmètre du projet, dans le contexte de la crise de la Covid-19 conduisant à l'application de consignes sanitaires contraignantes – gestion des points d'entrée et de sortie des différents chantiers, utilisation de véhicules de capacité moindre afin d'éviter la concentration de personnel, points d'eau systématiques, vestiaires réduits...

L'ensemble des équipes missionnées par le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, SNCF Réseau Constructeur et ADP Constructeur, étaient à pied d'œuvre pour mener à bien des opérations structurantes et relever des défis techniques. Le planning des travaux a été réordonné en tenant compte de la feuille de route déjà calée de l'ensemble des projets de l'Axe nord. Toutes les équipes se sont mobilisées pour tenir le cap du nouveau calendrier de mise en service du CDG Express à début 2027, validé par le Premier ministre.





PARIS AÉROPORT

# LES OPÉRATIONS MAJEURES DE L'ANNÉE 2021

Parmi les travaux les plus emblématiques de l'année 2021 figure la dépose des cinq ponts-rails successifs qui franchissaient la Porte de la Chapelle. Ils seront remplacés par un ouvrage plus performant qui absorbera le bruit des circulations ferroviaires et surplombera des voies douces, au bénéfice de la population riveraine. Complexe et minutieuse, la dépose des ponts a été réalisée en six jours seulement, du 6 au 12 août, afin de minimiser la perturbation des axes routiers. Soulevés et déplacés un à un par des chariots automoteurs après avoir été désolidarisés de leur structure, les ponts ont été découpés sur la voie publique puis déposés dans une emprise SNCF Réseau pour y être démantelés.

Afin d'interrompre le moins possible la circulation ferroviaire et routière, la mise en place de la passerelle d'accès à la nouvelle zone de garage du RER B, à l'entrée de la plateforme Paris - Charles-de-Gaulle, a également été menée dans une course contre la montre. Début juin, le grutage de cette structure de 38 mètres de long et de 48 tonnes a nécessité pas moins de 30 heures de travail continu et mobilisé plus de 40 personnes. Cette performance résulte notamment d'un travail de co-conception étroit entre les équipes du Groupe ADP et de SNCF Réseau et d'une bonne articulation en matière de travaux (fermeture ponctuelle des voiries d'accès à l'aéroport).



Les travaux de la tranchée couverte qui permettra la liaison entre les faisceaux de la gare de Paris-Est et ceux de l'axe Nord au niveau de la rue de l'Évangile et du site d'activités CAP 18 dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris font aussi partie des avancées majeures de l'année, de même que l'aménagement des quais dédiés au CDG Express en gare de Paris-Est. Plusieurs chantiers de raccordement de la ligne nouvelle sont également à souligner : à La Plaine, renouvellement des voies et du ballast,

avec 2 000 mètres de rails et 1 700 traverses posés ; à Mitry-Mory, travaux sur le terrier, avec 268 mètres de parois moulées, pose des tabliers et mise en long rail soudé de 450 mètres de voies nouvelles.

Enfin, les travaux de génie civil du tunnel sous les pistes 2 et 4 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle ont été achevés en 2021.

---

### ▼ Ponts de la Porte de la Chapelle





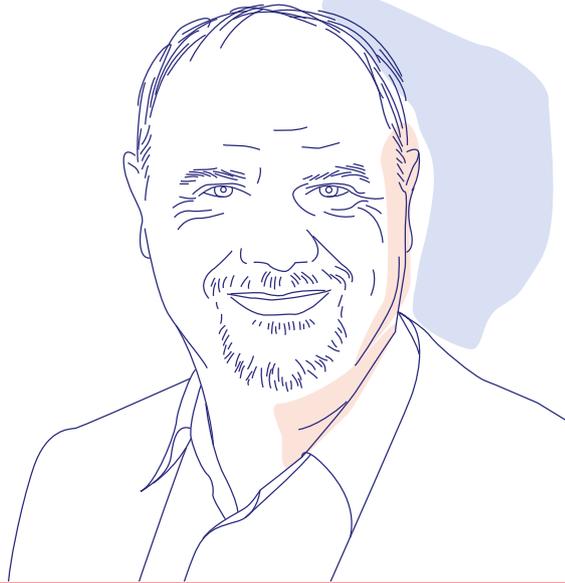
➤ Mise en place de la passerelle zone garage RER B

➤ Tranchée couverte CAP18

➤ Quais gare de l'Est

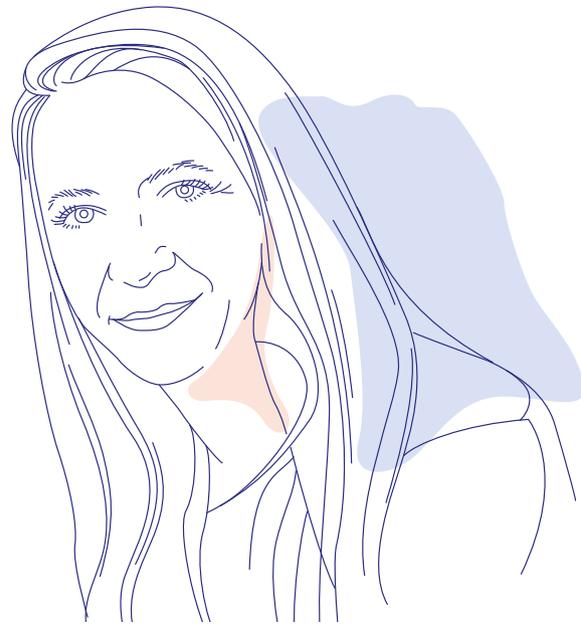


# INTERVIEW CROISÉE



---

**Cyril Chevry**  
Directeur Maîtrise d'œuvre générale  
SNCF Réseau



---

**Raluca Picquenot**  
Directrice du projet CDG Express  
SNCF Réseau

**Comment avez-vous vécu l'année 2021, marquée par plusieurs opérations d'envergure pour le projet CDG Express ?**

**C.C. :** 2021 a été complexe, compte tenu de l'arrêt des chantiers du 29 janvier au 18 mars lié à la procédure judiciaire. Au redémarrage des travaux, il a fallu trouver les mots pour remobiliser l'ensemble des collaborateurs. Le soutien de la Direction générale Île-de-France de SNCF Réseau a particulièrement été apprécié des équipes pour continuer sereinement malgré les aléas. Entreprises partenaires, maîtrises d'œuvre, maîtrises d'ouvrage et pôles support, tous se sont mobilisés pour pouvoir maintenir le programme crucial des cinq semaines d'été. Finalement à fin janvier 2022 nous avons rattrapé notre retard. C'est un succès au regard des enjeux.

**R.P. :** Dès ma prise de poste au dernier trimestre 2021, j'ai constaté la dynamique qui anime le pilotage et la production du projet. J'ai surtout été marquée par la mobilisation et l'investissement des équipes pour remplir les objectifs, et ce dans un contexte très complexe. Je tiens à souligner leur professionnalisme et leur ténacité pour une telle performance.

**Quel a été votre rôle respectif dans l'orchestration des « opérations coup de poing » ?**

**C.C. :** Mon rôle est d'assurer la collaboration entre les différents acteurs et de les accompagner afin qu'ils disposent des plannings, des équipes et des moyens logistiques pour tenir la programmation. Le projet CDG Express a dû être reprogrammé dans la feuille de route déjà calée de l'ensemble des projets de l'axe nord, qu'il était inenvisageable de modifier dans la perspective des JO.

**R.P. :** La coordination, l'expertise et l'agilité des équipes ainsi qu'une préparation minutieuse ont été des facteurs clés dans la réussite de ces opérations. Quant à moi et à l'ensemble de l'équipe de la Direction de Maîtrise d'Ouvrage, il nous revient d'éviter que les aléas viennent perturber l'avancement du projet CDG Express, en prenant des mesures précises qui sécurisent l'environnement.



**TOUS SE SONT MOBILISÉS  
POUR POUVOIR MAINTENIR  
LE PROGRAMME CRUCIAL  
DES CINQ SEMAINES D'ÉTÉ**

### Comment coordonnez-vous l'avancement des travaux sur les 8 zones de chantier qui s'étendent sur 32 km ?

**R.P. :** Nous travaillons en relation étroite avec la maîtrise d'œuvre générale. Nos organisations respectives sont structurées avec des responsables par zone et le pilotage se fait de manière classique avec des réunions de reporting par zone, où tous les objectifs sont passés en revue. La proximité des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, qui partagent un même plateau, apporte de la fluidité et de la réactivité dans les échanges.

**C.C. :** Les travaux du CDG Express sont coordonnés sur les deux axes Est et Nord, tant en termes de réservation capacitaire que de moyens. Attributaires de lots sur les deux axes, Eiffage et NGE échangent et se coordonnent lors de réunions stratégiques et s'épaulent sur les moyens. Avoir deux partenaires majeurs sur l'ensemble du projet nous apporte une garantie. Nous avons également des réunions d'interface avec la maîtrise d'œuvre d'ADP Constructeur.

### Combien de personnes sont mobilisées sur les chantiers du CDGX ?

**C.C. :** Au premier semestre, après le redémarrage des travaux, 800 personnes au total travaillaient chaque jour sur 50 chantiers et au second semestre, après le temps fort de l'été, on comptait 400 personnes environ par jour sur 25 chantiers. Davantage consacrée à un travail d'encadrement et de planification, la fin d'année exige moins de compagnons sur le terrain. Je me suis efforcé de maintenir un lien avec les dirigeants de nos principales entreprises partenaires pour leur donner de la visibilité sur l'évolution de notre planning et la charge de travail. Il était essentiel de maintenir la mobilisation pour gagner en efficacité lors de la reprise. De ce fait, nous avons zéro alerte sur le planning global du projet.

**R.P. :** Au-delà du nombre, je tiens à saluer la motivation et l'implication des équipes ainsi que leur capacité de résilience. Malgré ces deux dernières années difficiles, nous restons mobilisés. Chaque avancée du projet, qui témoigne d'une réussite collective nourrit notre motivation.

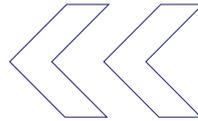


**CHAQUE AVANCÉE DU  
PROJET, QUI TÉMOIGNE  
D'UNE RÉUSSITE  
COLLECTIVE, NOURRIT  
NOTRE MOTIVATION**

### **Quels sont les temps forts à venir pour 2022 ?**

**R.P. :** 2022 et 2023 sont des années charnières en termes d'organisation et de production pour achever le programme que nous nous sommes fixé avant les JO de 2024, dans le contexte très dense des travaux sur l'axe Nord. Parmi les opérations majeures figure la mise en service de deux postes de signalisation, qui nécessite au préalable de réaliser de nombreux travaux. Des challenges importants nous attendent, nous sommes prêts à les relever avec la même ténacité qu'en 2021.

**C.C. :** Il s'agit de deux années intenses, tant par l'importance financière des travaux, supérieurs à 100 M€, que les défis techniques à relever avant la tenue des JO. Parmi les principaux jalons à respecter en 2022: la mise en service des voies bis sur Mitry-Mory et des circuits de voie ainsi que la finition des travaux en gare de Paris-Est au premier semestre et, durant cinq semaines en été, la suppression du retournement de la Plaine, la création de deux nouveaux retournements au Bourget, la mise en service du suivi technique des trains, attendus depuis 2010 sur l'axe nord, la suppression des garages existants du RER B à l'aéroport de Roissy et la création de quatre nouveaux garages, la simplification de la sous-station électrique de l'axe nord à La Plaine et le remplacement d'appareils de voie. Les retournements du Bourget seront opérationnels en octobre et les essais de signalisation de la mise en service été 2023 débuteront fin 2022. Nous avançons en même temps sur la navette et l'amélioration des trains du quotidien.



**DES CHALLENGES  
IMPORTANTES NOUS  
ATTENDENT, NOUS  
SOMMES PRÊTS À LES  
RELEVER AVEC LA MÊME  
TÉNACITÉ QU'EN 2021**

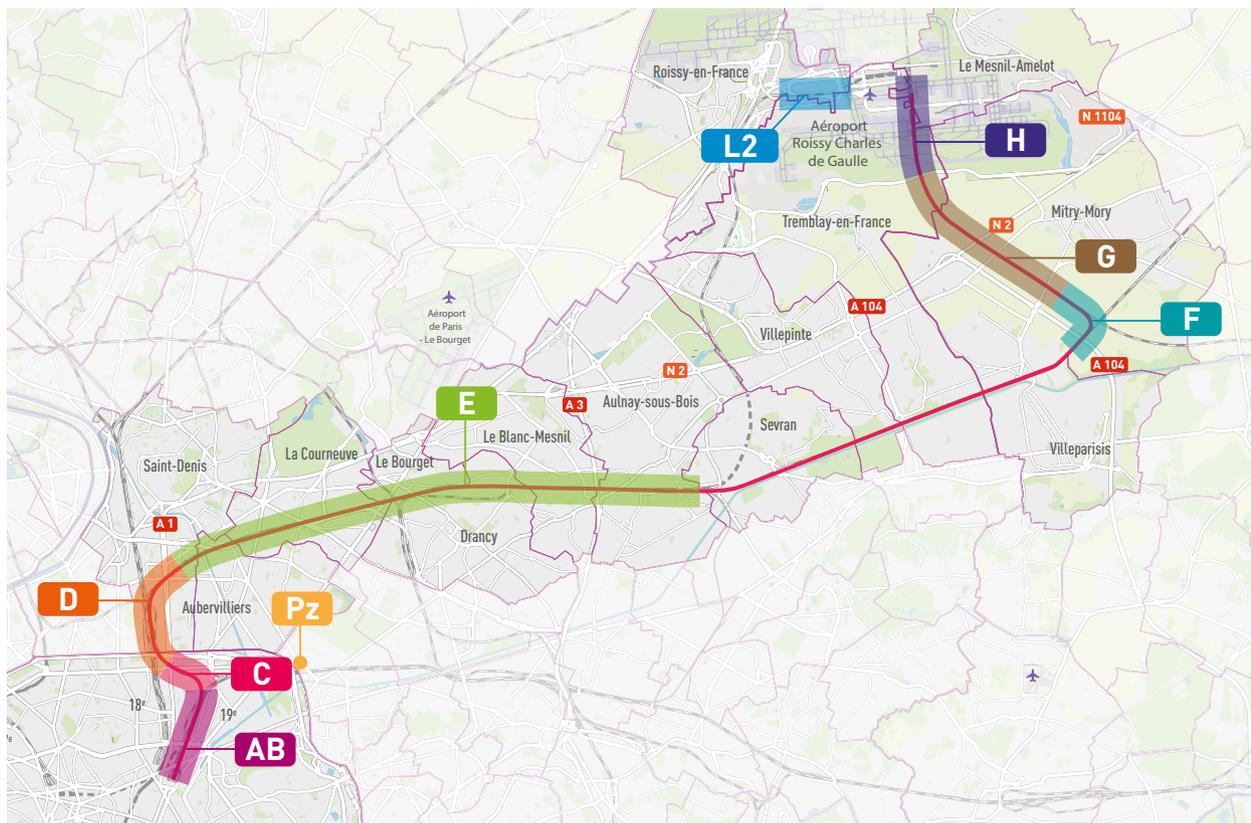
# ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROCÉDURES ET DES TRAVAUX PAR ZONES

**1,3** M€  
ENGAGÉ  
FIN 2021,  
**UN PEU PLUS DE 50 %  
DU COÛT DU PROJET**



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

✓ Les travaux du CDG Express : un chantier organisé en huit zones étendues sur 32 km



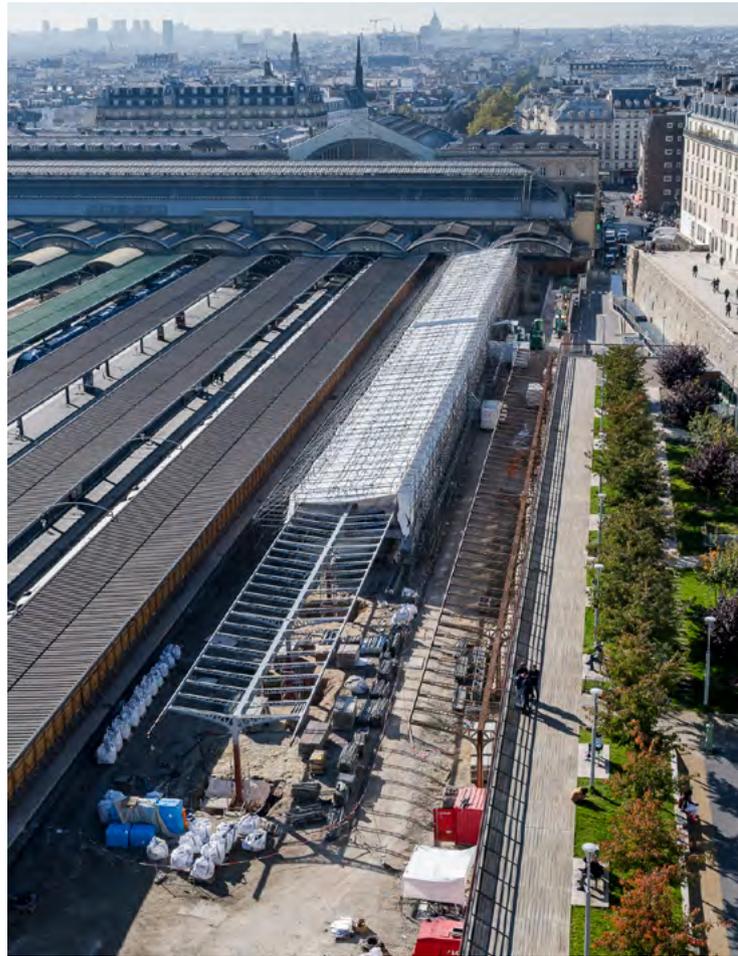


# ZONE AB GARE ET AVANT-GARE DE L'EST

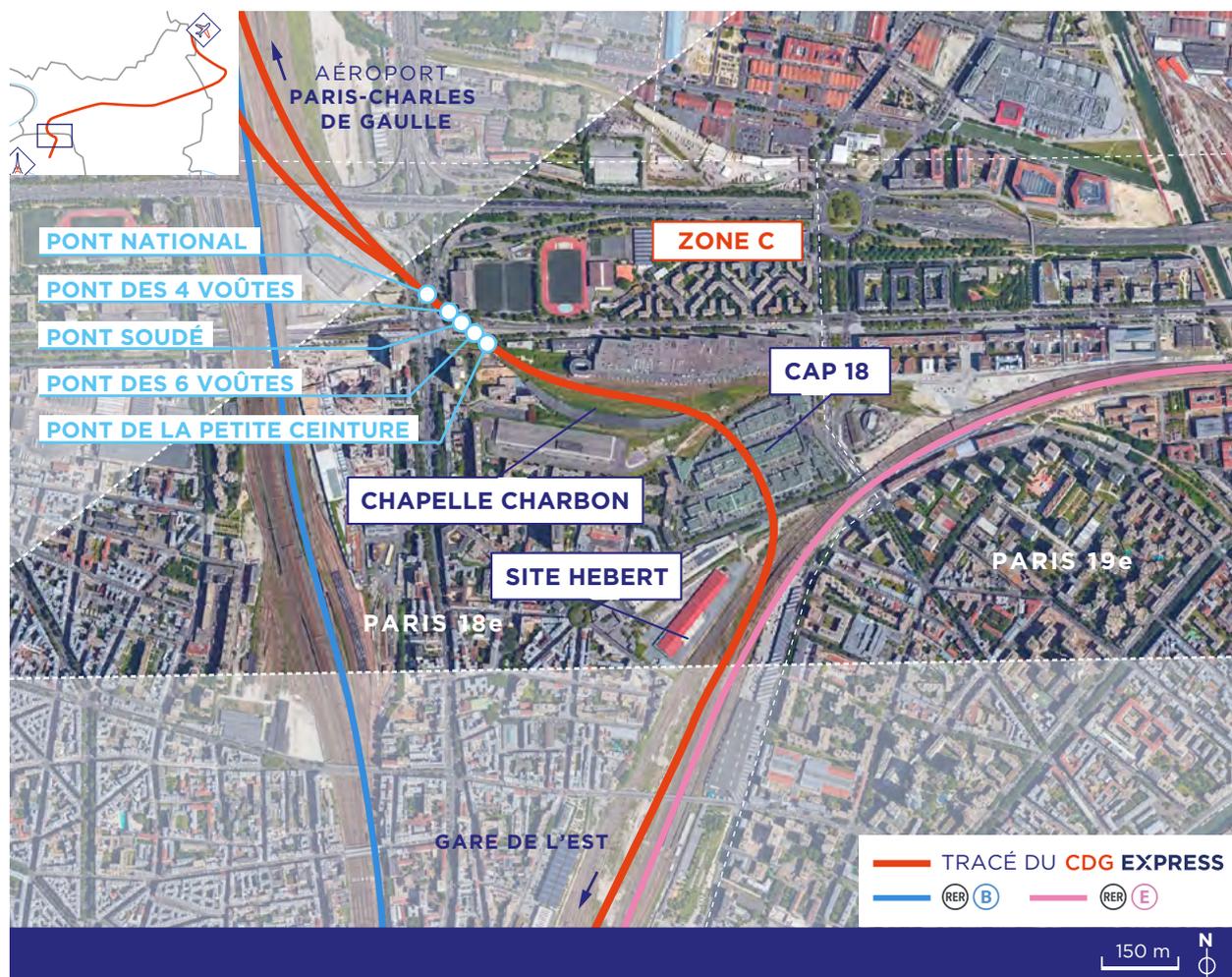


À la gare de Paris-Est, le chantier s'est poursuivi, avec l'aménagement des quais, la création d'un ouvrage souterrain. Au planning des quais 1 et 2, des travaux de terrassement, le déplacement ou la dépose de câbles et la dépose des abris. Le terrassement de la salle d'échanges a quant à lui débuté. Sur le faisceau de l'avant-gare, en vue de simplifier le plan de voies, dont les travaux sont prévus au premier semestre 2022, des poteaux et des massifs de caténaires ont été déposés et des bâtiments démolis. Le terrassement des pistes de chantier et la dépose des voies se terminent. Les piles du pont du Département ont été protégées.



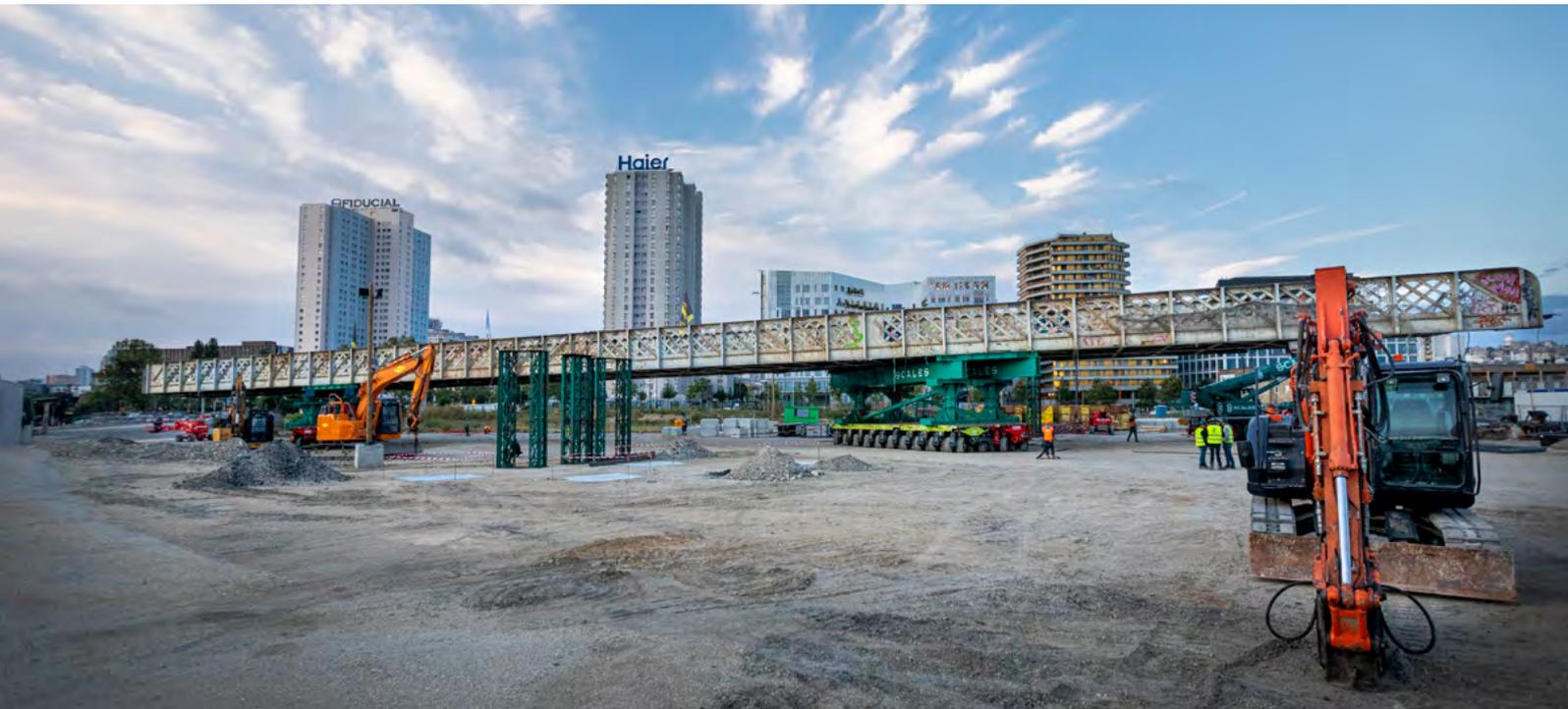


# ZONE C CAP 18 / CHAPELLE CHARBON



Dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, la dépose des cinq ponts de la Porte de la Chapelle, dont le démantèlement s'est achevé fin 2021, a permis de débiter les opérations de fondation des nouveaux ouvrages et de faciliter l'intervention de projets voisins (Arena 2). Le bétonnage des piles du pont côté Chapelle Charbon est en cours, pour une mise en place des ouvrages prévue à l'été 2022. Si le chantier de la tranchée couverte est conditionné à l'obtention de l'autorisation de démolition de l'annexe du bâtiment 5 de CAP 18,

des travaux préparatoires ont néanmoins pu être menés après la prise de possession des emprises: dévoiement de réseaux, travaux d'assainissement et de terrassement en zone Hébert, diagnostics amiante, plomb, etc. La démolition du pont routier a commencé, de même que le forage des pieux. Quant à la tranchée ouverte, des culées ont été réalisées côté Condorcet et un écran de protection a été posé côté Hébert.



# ZONE D RACCORDEMENT À LA PLAINE



Sur le territoire de l'Établissement public territorial Plaine Commune, les travaux se sont poursuivis en vue de construire un tunnel et un pont ferroviaire pour le passage du CDG Express et de simplifier les plans de voie pour accroître la vitesse de circulation du RER B. Une séquence soutenue a eu lieu entre la mi-juin et la mi-juillet, ainsi que le week-end du 13 novembre 2021, notamment pour renouveler les voies et le ballast. Au total, 2000 mètres de rails et 1 700 traverses ont été posés ainsi qu'un appareil de voie. Deux massifs pour potence de signalisation ont été installés, plusieurs kilomètres de câbles déroulés et des travaux de caténaires effectués. Les travaux sur la tranchée couverte ont progressé (terrassément et coulage du radier) de même que ceux du mur de soutènement le long de la rue du Bailly.





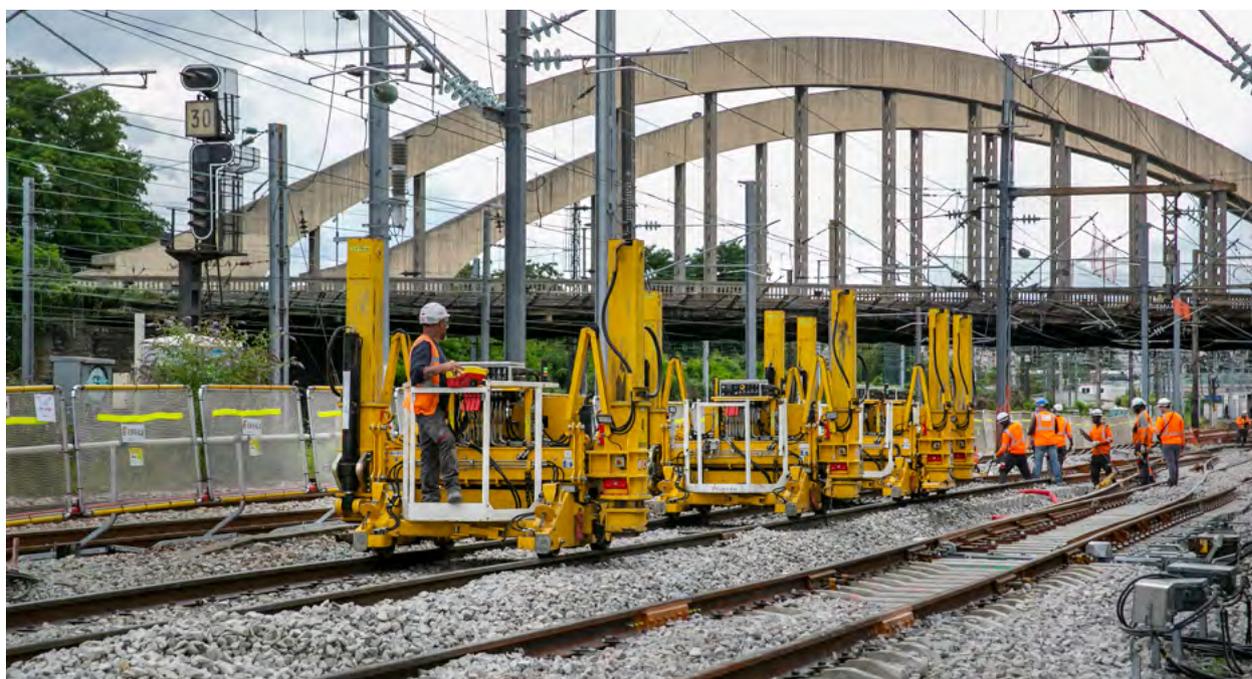
# ZONE E

## AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY



Au Bourget, l'opération coup de poing menée la première quinzaine d'août a essentiellement consisté à mettre en place quatre appareils de voie, travaux préalables à la mise en service de voies de retournement en 2022, à créer un bassin de rétention, achevé en octobre, et à améliorer la signalisation. La déviation d'artères de câbles a été poursuivie et des massifs caténaires ont été renforcés. Ces travaux contribuent à la préparation des nouvelles voies de retournement du RER B.





# ZONE F DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY

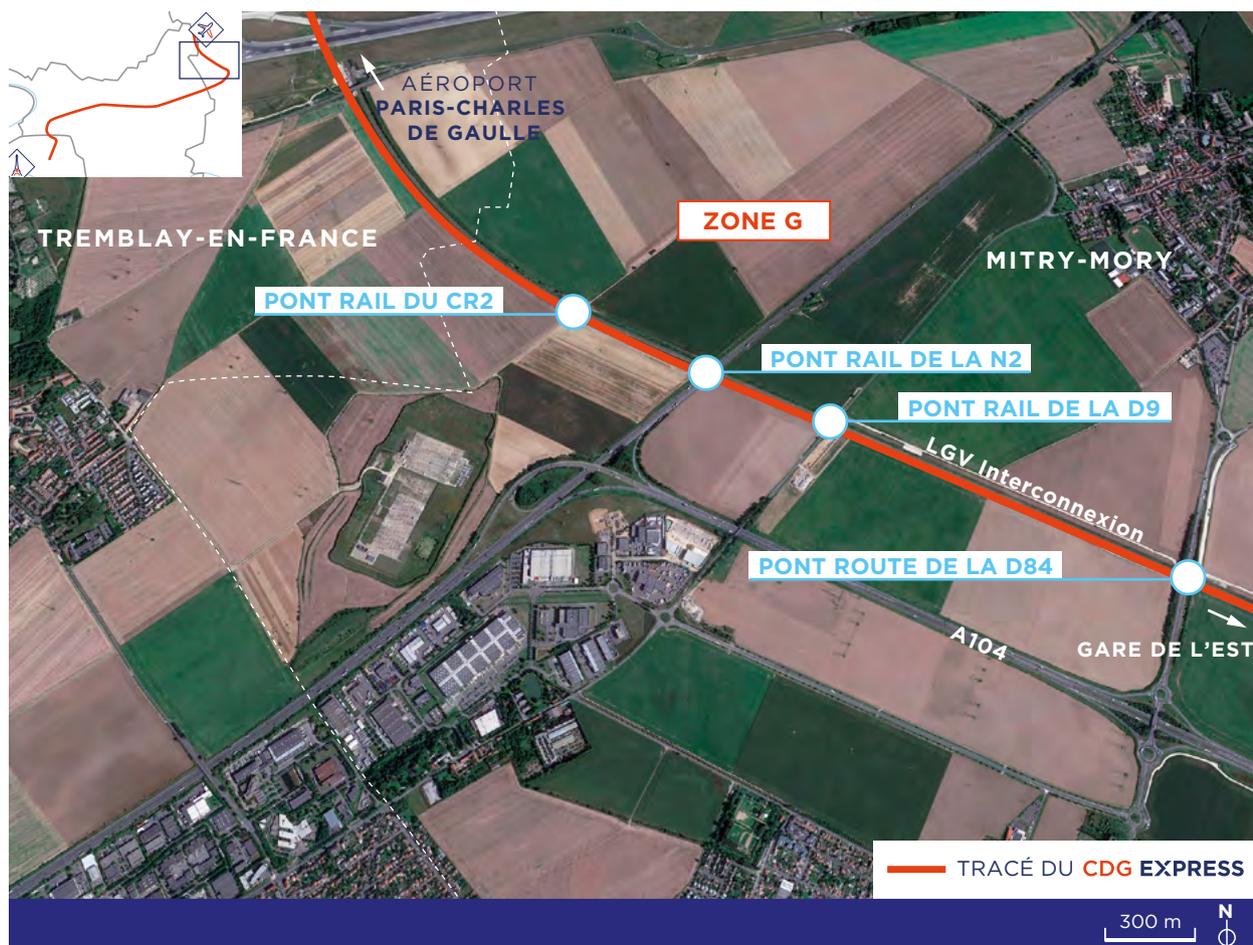


Sur la commune de Mitry-Mory, de mi-juillet à mi-août, deux tabliers du terrier ont été installés, nécessitant la dépose et la repose des voies du RER B. Ces travaux ont permis d'achever une étape supplémentaire dans la construction du terrier passant sous la ligne du RER B, par lequel circulera le CDG Express pour rejoindre l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle sur des voies nouvelles. L'extension du PAI 7 (Poste d'Aiguillage Informatisé) est terminée, de même que des opérations connexes de drains agricoles, et la construction du terrier se poursuit. Les travaux de voies et de caténaires se poursuivent. Au total, 450 mètres de voies ont été posés en long rail soudé.





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



Les travaux sur les remblais et déblais qui constitueront la future plateforme ferroviaire se sont poursuivis en vue d'accueillir 4,4 kilomètres de voies nouvelles jusqu'à la zone aéroportuaire. Les travaux préparatoires du pont ferroviaire de la RN2 ont été achevés. La construction des ouvrages d'art de la RD 9 et du CR2 a débuté.

Sur ces deux sites, des déviations ont été mises en place à la fin de l'été et les circulations rétablies à la fin de l'année 2021. Les pistes latérales ont été terrassées. Les travaux d'assainissement continuent : huit ouvrages hydrauliques transversaux sur douze ont été réalisés et onze bassins d'infiltration sont en cours d'aménagement.



**ZONE  
H**

**GARE ET AVANT-  
GARE CDG 2**



Les travaux de génie civil du tunnel ont été achevés au 31 décembre 2021 et la pose des équipements de sécurité du tunnel (câblage, balisage, chemins de câbles) a débuté. Avec la poursuite de la réalisation de l'usine de désenfumage, les trois nouveaux ventilateurs de désenfumage ont été posés en position finie, complétés par l'alimentation électrique des ouvrages.

En gare de Paris - Charles-de-Gaulle 2, l'estacade nord destinée au RER B est achevée - les quais du RER B et les équipements électromécaniques ont été remis à Gare & Connexions à la fin de l'été. Le permis de construire modificatif

pour l'abaissement des quais et des compléments de programme a été obtenu en juin. La démolition de l'ascenseur 5 et des escaliers en zone 5 a commencé. Les travaux sur les verrières horizontales (reprise d'étanchéité, pose d'une passerelle de maintenance, raccordement des exutoires de désenfumage, peinture) ont avancé. Du côté de l'extension de la gare RER B, les travaux de télécommunications et sur les systèmes électriques de signalisation se sont poursuivis de même que des travaux d'allongement du quai.

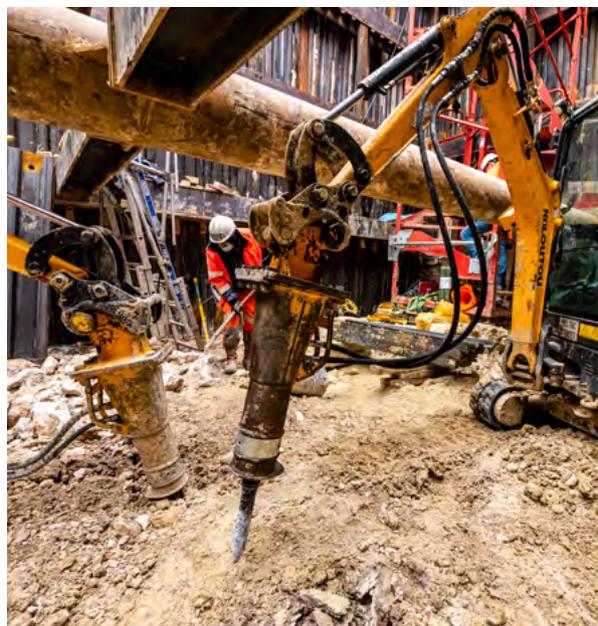


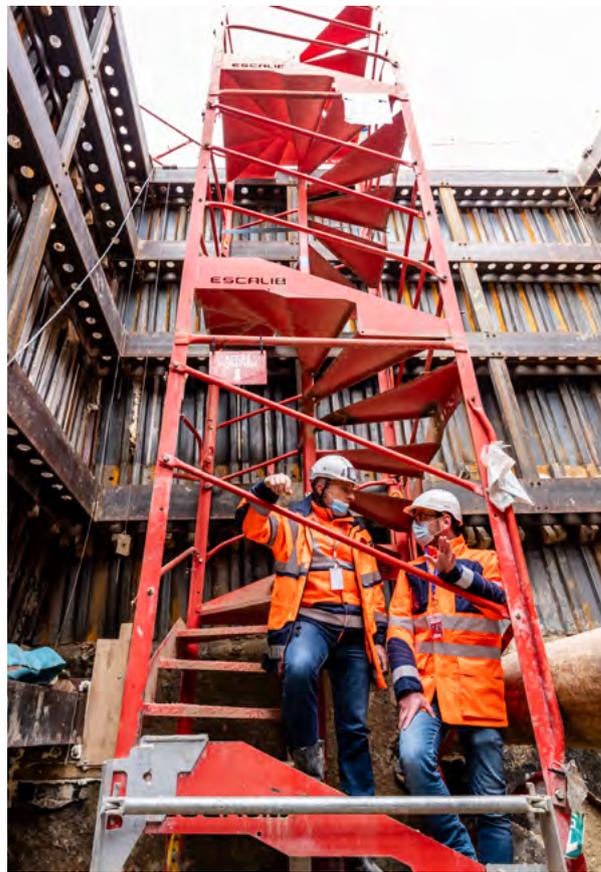
**ZONE** **L**

# RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B

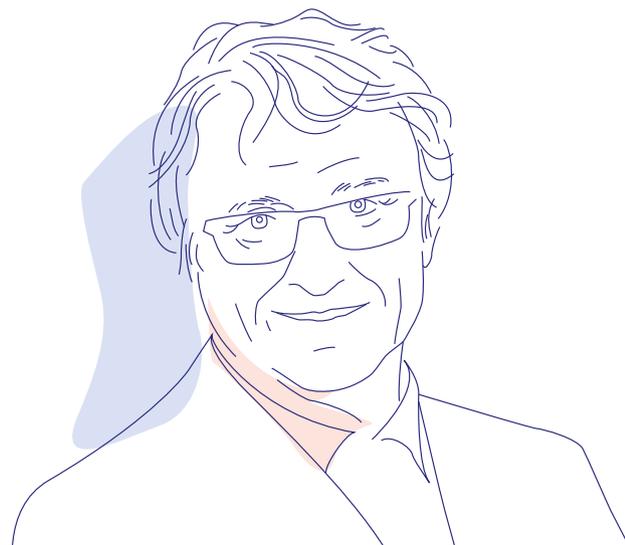


La passerelle d'accès à la nouvelle zone de garage du RER B a été posée le premier week-end de juin 2021. Au mois de novembre, la mise à sa place définitive de la voie 1R a permis de libérer de l'espace pour terminer l'aménagement des voies de garage du RER B. Après les travaux de caténaires et de télécommunications et l'installation de portiques de signalisation, la construction de ces voies nouvelles s'achèvera mi-2022, pour une mise en service des garages en août 2022.





# TROIS QUESTIONS À



**Xavier Dubrac**  
Directeur de projet,  
ADP Constructeur

## Comment avez-vous vécu l'année 2021, marquée par plusieurs opérations d'envergure pour le projet CDG Express ?

**X.D. :** 2021 s'est caractérisée par une activité extrêmement dense – nos chantiers se sont poursuivis, toujours sur un rythme soutenu – malgré une conjugaison d'imprévus successifs. Outre l'évolution des consignes sanitaires relatives à la Covid-19, les prix des matériaux ont commencé à augmenter, les approvisionnements ont été perturbés par les difficultés d'importation et nous avons été confrontés à une tension persistante en matière d'effectifs. Sur le terrain, les entreprises ont réussi, par de l'inventivité et de la méthode, à pallier le manque temporaire de personnel lié aux contaminations et aux mesures de prévention du coronavirus. Les collaborateurs des bureaux d'études ont aussi fait preuve de résilience en continuant à travailler de chez eux.

Cette mobilisation collective a été source de motivation et elle a suscité une grande solidarité entre tous les intervenants à l'acte de construire pour mener à bien nos travaux. Elle a permis de livrer les chantiers presque en temps et en heure.

Concernant les chantiers d'ADP Constructeur en gare de Paris - Charles-de-Gaulle, les travaux d'élévatrique se sont achevés – 10 escaliers mécaniques ont notamment été remplacés – et les installations pour le RER B ont été réceptionnées et progressivement mises en service par Gares & Connexions. Le génie civil du tunnel sous les pistes, emblématique du projet CDG Express, a également été achevé. La réception de l'ensemble des travaux de ce tunnel est en cours de validation par l'État.



**UN CHANTIER TEL QUE CELUI DU CDG EXPRESS NÉCESSITE UNE COORDINATION DE TOUS LES INSTANTS AVEC UN NOMBRE CONSIDÉRABLE D'ACTEURS**



## **LA COLLABORATION ENTRE ADP CONSTRUCTEUR ET SNCF RÉSEAU CONSTRUCTEUR, QUI ONT DES CULTURES D'ENTREPRISE DIFFÉRENTES, EST EXTRÊMEMENT POSITIVE, ET ENRICHISSANTE SUR LE PLAN HUMAIN**

### **Comment coordonnez-vous l'avancement des travaux sur les zones de chantier qui vous concernent ?**

**X.D. :** Un chantier tel que celui du CDG Express nécessite une coordination de tous les instants avec un nombre considérable d'acteurs – ADP Constructeur, SNCF Réseau, Gares & Connexions et Transilien ainsi que, pour la SNCF, les communes et les riverains de la ligne. En ce qui nous concerne, nous consacrons deux jours par semaine en réunions avec les acteurs pour faire avancer les chantiers. C'est indispensable pour concilier les travaux avec la continuité de l'exploitation. À la coordination classique entre constructeurs s'ajoute celle entre constructeurs et exploitants. Par exemple, dans la gare Paris - Charles-de-Gaulle, les travaux ont lieu la nuit, pour une remise en service des infrastructures le jour. La collaboration entre ADP Constructeur et SNCF Réseau Constructeur, qui ont des cultures d'entreprise différentes, est extrêmement positive, et enrichissante sur le plan humain.

Malgré le manque d'échanges informels du fait de la tenue des réunions à distance, notre coordination a été efficace. Les livraisons successives d'ouvrages en témoignent. J'espère que les moments conviviaux propres à l'ambiance de projet reprendront en 2022 pour soutenir l'élan qui nous lie.

### **Quels sont les temps forts à venir pour 2022 ?**

**X.D. :** 2022 est une année charnière à plus d'un titre pour le projet. À mi-août, les infrastructures du RER B seront reconfigurées dans leur position finale, avec quatre nouvelles voies arrière. Le tunnel sous les pistes pourra être utilisé pour la poursuite du chantier, et notamment faciliter les opérations de dépose dans la gare Paris - Charles-de-Gaulle. Avec le démarrage des travaux des quais du CDG Express, nous entrons dans la phase finale du projet. C'est toujours mobilisateur de franchir cette étape. J'espère aussi qu'après une année 2021 très vigilante pour la sécurité du travail, le CDG Express restera un chantier exemplaire dans ce domaine.

# LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT PENDANT LES TRAVAUX

Les déchets du chantier du CDG Express – matériaux issus des travaux de terrassement ou de dépose des voies – sont valorisés au maximum. Leur réemploi sur les emprises ferroviaires est privilégié autant que possible, dès lors qu'il s'agit de déblais, de déchets inertes ou non dangereux. Les déblais, ainsi que l'exige la réglementation, et tous les autres déchets produits dans le cadre des travaux et non valorisables sur place font l'objet d'une procédure de traçabilité contrôlée par un organisme extérieur. Ils sont orientés vers des filières de traitement ou de valorisation adaptées. Au total, 78 % des déchets évacués ont été valorisés en 2021. Cette proportion atteint 99 % pour les déchets inertes. Elle s'élève à 25 % pour les déchets dangereux, contenant de l'amiante, du plomb ou, comme les traverses en bois, de la créosote.

Un registre des déchets sortants répertorie leurs caractéristiques, leur poids et leur destination, tous étant orientés vers une filière de traitement ou de valorisation adaptée. Des bordereaux de suivi doivent être retournés par les sites qui les accueillent, les déchets dangereux étant expédiés vers des centres de traitement spécialisés. En 2021, 14 928 bordereaux de suivi des déchets non dangereux et inertes ont été émis, et 233 pour les déchets dangereux.



**262 990**  
TONNES DE DÉCHETS ÉVACUÉS

**66,2 %**  
DE DÉCHETS INERTES

**33,1 %**  
DE DÉCHETS NON DANGEREUX

**0,7 %**  
DE DÉCHETS DANGEREUX

## 24 HECTARES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

Avant le début des travaux, lors du dossier d'autorisation environnementale, un état des lieux des surfaces où devaient se dérouler les travaux a été réalisé. Le diagnostic vis-à-vis des espèces protégées faune et flore a abouti à l'identification d'un impact potentiel (surface sensible) sur une surface totale de 44,06 hectares pour l'ensemble des travaux. En appliquant le principe "maintenir, restaurer et gérer", une analyse plus fine a permis de déterminer quelles actions pourraient être effectuées afin de limiter les impacts. Outre les surfaces remises en état après travaux (16,10 ha), en complément, il a été décidé de proposer un taux de compensation à 0,25 pour 1, principe validé par les services de l'État et l'enquête publique. Quatre sites ont été choisis pour leur gain en biodiversité possible à terme et leur localisation en termes de corridors écologiques, représentant une surface totale de 24,5 ha. En 2021, les mesures de suivi de la coordination environnementale, de suivi de la station de la Renoncule à petites fleurs se sont poursuivies.

En 2021, nous pouvons noter les avancements suivants :

» **Les travaux de restauration et de suivi des 4 sites de compensation écologiques se poursuivent suivant 3 phases:** le nettoyage ; la restauration écologique et le suivi de la faune de la flore et des habitats. De plus, un contrôle des bonnes pratiques de gestion est assuré par une entreprise spécialisée. Les suivis des 4 sites Isles lès-Villenois (77), Trilport (77), Claye-Souilly (77), Marly-la-Ville (95), montrent une biodiversité globalement améliorée. Le Terrier des près, espèce considérée comme disparue au niveau régional, a été observé sur le site de Claye Souilly.

» **Le site de préservation de la Renoncule à petits fleurs** compte en 2021 plus de 2000 individus ce qui permet de mettre en évidence une gestion adaptée du site et une vraie réussite car le site comptait environ une centaine d'individus en 2019.

» **En zone G:** la création de haies est en cours d'études détaillées (réalisation prévue à la fin des travaux de la zone).

Travaux de  
renaturation à  
Claye-Souilly



## ADAPTATION DE LA PALETTE VÉGÉTALE DES GRAINES POUR L'ENSEMENCEMENT DES TALUS FERROVIAIRES



L'ensemencement des talus est un enjeu de sécurité vis à vis de la stabilité des terrains et de l'emportement de sols par les eaux de ruissellement.

De plus, d'un point environnemental, il est demandé d'ensemencer les terres avec des graines d'essences locales et labellisés. Cette palette a pu être adaptée au regard de la disponibilité des graines en Île-de-France tout en restant dans l'esprit des dispositions présentes dans l'arrêté.

En 2021, sur le thème Eau, des impacts ont pu être évités. Notamment, il était prévu de pomper la nappe dans la zone F pour réaliser les pré-terrassements de la trémie. Une solution technique a permis d'éviter ce pompage tout en garantissant la sécurité de l'ouvrage neuf et des voies existantes, mais surtout la sécurité du personnel travaillant dans la tranchée.

# 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 thème, 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. 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. En complément à ces process internes, il convient de souligner qu'un organisme technique indépendant (OTI) a pour mission d'évaluer la conformité de la conception et de la réalisation de l'Infrastructure et de veiller aux obligations du Concessionnaire. Il a, si nécessaire, un devoir d'alerte vis-à-vis du Concédant.

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,
- » rapports mensuels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus,
- » rapports trimestriels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus.

Ces rapports comprennent la mise à jour du planning d'avancement des travaux. Si ces process sont bien sûr appliqués de manière continue et au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ils ont concrètement abouti fin 2021, conformément au jalon prévu, à la validation d'un premier ouvrage majeur : le tunnel d'accès du CDG Express à la gare de CDG2 sous les pistes sud de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle.

# DISPOSITIF DE SÉCURITÉ DU PROJET

## CONCERNANT LES CHANTIERS D'ADP CONSTRUCTEUR

ADP Constructeur a lancé une démarche sécurité spécifique sur les travaux d'équipements du tunnel sous piste et de l'usine de désenfumage. Cette démarche s'articule autour de deux thématiques particulièrement importantes pour ce chantier : cheminements piétons et travail en hauteur. Cette démarche se traduit concrètement par des réunions de travail ou de sensibilisation spécifiques, associant ADP Constructeur, les entreprises et les différents intervenants du chantier : Maîtrise d'Ouvrage, Maîtrise d'Œuvre, Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé, Ordonnancement Pilotage et Coordination mais également les services de secours de la BSPP dans le cadre particulier de visites de chantier. La démarche

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

Aucun Évènement de Sécurité Remarquable (ESR) n'a été signalé depuis le 31 mars 2020 sur le chantier du tunnel sous piste et de l'usine de désenfumage. Le chantier du tunnel a même été lauréat en 2021 d'un prix interne ADP "l'avion d'or" récompensant le chantier le plus remarquable en matière de sécurité du travail.



## CONCERNANT LES CHANTIERS DE SNCF RÉSEAU CONSTRUCTEUR

SNCF Réseau Constructeur a pour priorité la mise en œuvre des principes généraux de prévention et de sécurité et santé au travail. Au-delà de l'application des lois et décrets ou de règlements spécifiques en ce qui concerne les chantiers sous exploitation ferroviaire, SNCF Réseau constructeur a mis en place un management collaboratif et participatif de la sécurité et de la santé au travail.

En complément des actions des 3 Coordonnateurs Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)- des formations avec des professionnels de la prévention ont été lancées. Ces formations -, comportant une partie théorique et une partie sur le terrain, sont dispensées par l'OPPBTP à l'ensemble des collaborateurs de la Maîtrise d'ouvrage, ainsi que ceux de la Maîtrise d'œuvre. Elles éclairent et apprennent à organiser la construction des chantiers en y intégrant de la sécurité dès la conception.

Lorsqu'un accident du travail significatif a lieu, un CISSCT (Comité Interentreprise de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail) est organisé afin de comprendre les circonstances de l'évènement, d'en tirer les enseignements et de mettre en œuvre de façon généralisée les mesures de prévention adaptée.

Chaque mois et pour chaque zone de travaux, les indicateurs du taux de fréquence (TF) et du taux de gravité (TG) des accidents du travail sont examinés par la direction de la Maîtrise d'Ouvrage.

De la conception à la réception des travaux, la sécurité et la santé au travail sont une préoccupation majeure de l'ensemble des équipes de SNCF réseau.

# BILAN DE L'INSERTION SOCIALE À FIN 2021

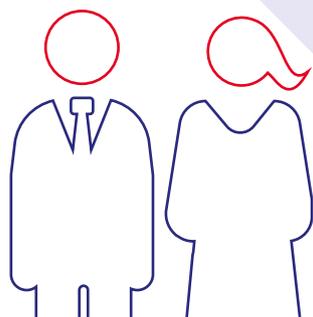
En matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises, Groupe ADP et SNCF Réseau imposent des critères stricts aux entreprises de travaux dans le cadre d'appels d'offres publics. Les candidats retenus ont notamment pris des engagements forts pour favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi (chômeurs de longue durée, jeunes non diplômés, allocataires de minima sociaux, personnes en situation de handicap) et noué des partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi et les structures d'insertion.

SNCF Réseau a fait appel au facilitateur REFLEX-95 pour l'accompagner dans cette démarche et obtenir un objectif d'insertion d'au moins 7 %.

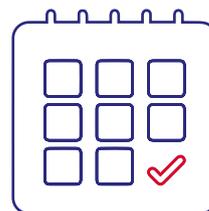
Par ailleurs l'entreprise collabore avec l'association PROMÉVIL spécialisée dans la réinsertion par la médiation sociale pour recruter deux agents de proximité.

En 2021, 208 643 heures d'insertion sociale ont été réalisées, représentant 33 % du total des heures travaillées et 48 % des contrats de travail signés dans le cadre du CDG Express. Cette politique s'accompagne également d'un dispositif de recrutement ciblé sur le territoire du projet afin que les communes limitrophes du tracé profitent des opportunités issues de ce chantier d'envergure qui représente en tout plus de 2 400 emplois jusqu'en 2027.

**402**  
PERSONNES  
EN INSERTION



**69 %**



**HEURES D'INSERTION RÉALISÉES  
DANS LE CADRE D'EMPLOIS  
STABLES**

## BILAN DES MESURES D'INSERTION SUR LE PROJET AU 31 DÉCEMBRE 2021

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

\* Baisse suite à remise à plat et correction des heures des marchés à bon de commande.

# FOCUS SUR LES DISPOSITIFS D'INFORMATION ET DE DIALOGUE

En 2021, les travaux se sont intensifiés sur le territoire CDG Express. Les dispositifs d'information et de dialogue avec l'ensemble des acteurs, mis en place au début du projet se sont développés tout au long de cette année.

Les équipes se sont attachées à renforcer les liens avec l'ensemble des riverains des chantiers et des parties prenantes du projet (élus locaux, acteurs économiques, acteurs institutionnels, entreprises, médias...).

## PRIORITÉ À L'INFORMATION DES RIVERAINS DES CHANTIERS

Courrier riverains boîté sur la commune de Mitry-Mory

Flash info travaux concernant la rue du Bailly à Saint-Denis

# 3 RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION EN 2021

Permanence information travaux pour les riverains de la Porte de La Chapelle, le mardi 29 juin 2021

**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

**PERMANENCE D'INFORMATION Paris**  
Mardi 29 juin entre 14h et 18h  
Espace 93 - 93 rue de la Chapelle

L'équipe du projet se tiendra des riverains du chantier d'échanger lors de cette permanence. Nous répondrons à toutes vos questions et vous présenterons les prochains travaux menés jusqu'à la fin de l'opération sur le secteur de la Porte de La Chapelle.

Afin de respecter les mesures d'accueil du public sera limitée. Le port du masque est obligatoire.

Pour toute information, vous pouvez contacter Bruno Delannay, votre agent de proximité : 06 34 26 88 35



**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

## LE DÉMANTÈLEMENT DES PONTS

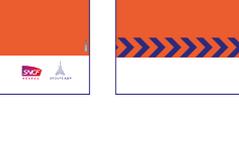
XX Le site de la gare de La Chapelle constitue un lieu stratégique de l'axe ferroviaire de la région parisienne. Le démantèlement des ponts est une opération complexe qui nécessite une planification rigoureuse et une coordination étroite entre les différents acteurs du projet.



**ZOOM SUR LA MÉTHODOLOGIE DE DÉMANTÈLEMENT DES PONTS**

1. Les travaux préparatoires
2. Séparation entre les piers et leurs bases
3. Déplacement des ponts par chariot autoportant
4. Déplacement du pont sur un rail temporaire
5. Démantèlement du pont

**LE CALENDRIER DES TRAVAUX**

**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

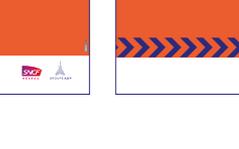
## ZOOM SUR LE NOUVEAU PONT

XX Choisir pour intégrer au mieux le site existant et le nouveau pont, c'est une mission complexe qui nécessite une planification rigoureuse et une coordination étroite entre les différents acteurs du projet.



**LA MÉTHODOLOGIE DE CONSTRUCTION DU PONT**

1. La rénovation des piles et culées
2. La réalisation des tabliers
3. Le langage des tabliers
4. Le montage du pont

**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

## LA CIRCULATION ADAPTÉE PENDANT LES TRAVAUX

XX Le remplacement des ponts de la Porte de la Chapelle nécessite la mise en place de mesures importantes et une organisation précise. Afin de permettre la déconstruction des ponts, la circulation routière sera adaptée pendant les travaux.



**LES ITINÉAIRES DE DÉVIATION**



**LA CIRCULATION DU T2D METROBUS**




Permanence information travaux pour les entreprises du site CAP 18, le jeudi 9 septembre 2021

**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

**PERMANENCE D'INFORMATION Paris**  
Mardi 24 août entre 14h et 18h  
CAP 18, entrée côté rue M...

Les équipes du CDG Express permanence d'information à votre disposition avec entreprises du site CAP 18 du CDG Express.

Entre 14h et 18h, vous pourrez obtenir des renseignements et à venir.

Le port du masque est obligatoire.

Pour toute information, vous pouvez contacter Bruno Delannay, votre agent de proximité : 06 34 26 88 35



**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

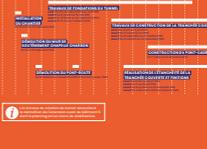
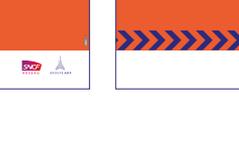
## MIEUX COMPRENDRE LES TRAVAUX À CAP 18

XX Le CDG Express réalise CAP 18 en collaboration avec les entreprises du site. Cette opération est une étape clé de l'opération de raccordement de la gare de La Chapelle.



**LES TRAVAUX EN COURS**

**LE CALENDRIER DES TRAVAUX**

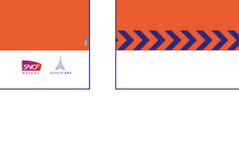
**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

## LA CIRCULATION ADAPTÉE PENDANT LES TRAVAUX

XX Afin de maintenir l'activité des sites pendant les travaux, un nouveau plan de circulation est mis en place. Ce plan est adapté aux besoins des entreprises du site et des riverains.



**LA RUE DE ÉVANGÉLIE MISE À SENS UNIQUE**

**CDG EXPRESS** RACCORDEMENT LA CHAPELLE

## LES ÉTAPES DE CRÉATION DE LA TRANCHÉE COUVERTE

XX Une tranchée couverte est un tunnel creusé sous terre dans lequel on crée une dalle de couverture. Cette opération est une étape clé de l'opération de raccordement de la gare de La Chapelle.



**LES ÉTAPES DE CRÉATION DE LA TRANCHÉE COUVERTE**




Forum d'information en Gare de Paris-Est dédié aux professionnels en gare, les 14, 15 et 16 décembre 2021.

## DES AGENTS DE PROXIMITÉ SUR LE TERRAIN

Mobilisés tout au long de l'année et présents à l'ensemble des réunions de chantier, les agents de proximité ont été à l'écoute des riverains sur l'ensemble du territoire du CDG Express.

**Bruno DELANNAY**



**Philippe NOIROT**



### Rencontre de proximité

Les agents de proximité ont organisé les rencontres avec les riverains de l'avenue du Chemin de fer à Mitry-Mory pour leur proposer des solutions de relogement pendant la période de travaux de l'été 2021. Une vraie démarche de terrain finalisée par la signature d'un protocole d'accord pour les foyers éligibles à ce dispositif.

## ACTIONS PÉDAGOGIQUES AVEC LES ÉCOLES

Dans le cadre des travaux sur le secteur de Saint-Denis, un mur d'isolation acoustique et visuelle a été édifié entre la zone de chantier et les écoles du groupe scolaire Niki de Saint Phalle. De cette construction imposante est née l'idée d'exploiter cette surface de créativité et d'entamer une action collaborative et pédagogique avec les écoles. Fondé sur un programme pédagogique autour du thème du « Voyage sur un chemin de fer », le projet de peinture d'une fresque, a débuté le 18 mai 2021 et a été inauguré le 25 juin 2021. CDG Express, au-delà de sa participation financière, a manifesté sa volonté d'être associé à cette opération et d'accompagner ce projet au côté de l'association Murals93, des écoles et des services de coordination territoriale de l'enfance de la ville de Saint-Denis. Pour assurer ce lien, l'agent de proximité du secteur, a suivi toutes les étapes de cette réalisation.



## DÉMARCHES D'INNOVATION

**Le projet CDG Express est imbriqué dans l'ensemble des travaux et des circulations de l'Axe Nord de Paris. L'innovation permet d'atteindre les objectifs de réalisation des travaux dans les temps, en ayant le minimum d'impact sur les circulations ferroviaires et en s'inscrivant dans le territoire.**

En 2021, plusieurs initiatives ont été testées avec des retours concluants qui permettront de poursuivre ces démarches d'innovation. Les actions notables sont :

- » Les groupes de travail multi-entreprises pour trouver des solutions de programmation des travaux cohérentes et réalisables dans le contexte de l'imbrication des travaux de l'axe Nord
- » Une communication sur les travaux auprès des riverains sur de multiples supports : Notamment, une carte interactive des travaux de l'été en indiquant les réalisations à venir pour chaque secteur, mise à disposition sur le site internet du projet ; des live chats par secteur pour respecter les contraintes sanitaires et dès que possible la reprise des permanences par

les agents de proximité. Sur le site internet, les riverains peuvent également avoir accès à « la météo des chantiers », afin de les informer des éventuels impacts sonores dus aux travaux à venir.

- » Utilisation de méthode innovante pour les fouilles Béton des poteaux caténaires (Mâtage avec le Twister) qui permet de réaliser les travaux en minimisant les impacts sur les circulations ferroviaires actuelles :
- » Des expérimentations sont en cours par « collage » de matériaux pour assurer la tenue dans le temps des pistes d'accès aux trains pour les conducteurs (ballast, sable...) et des travaux en voie par le maintien du ballast lors d'une fouille.

## ZOOM SUR LA MÉTÉO DES CHANTIERS DU CDG EXPRESS

Afin d'informer les riverains des éventuels impacts sonores dus aux travaux à venir, les équipes de CDG Express ont mis en ligne sur le site internet du projet, une "Météo des chantiers" sur la zone de Mitry-Mory. Les zones de travaux CDG Express font l'objet d'études complètes et régulièrement mises à jour, notamment au sujet des éventuels impacts sonores dont elles peuvent faire l'objet. Dans

ce cadre, l'ensemble des riverains de la zone de Mitry-Mory peuvent désormais consulter les prévisions du bruit généré par les chantiers, le jour et la nuit, pour les 10 jours à venir. Grâce aux capteurs installés sur l'ensemble de la zone, la Météo des chantiers permet également de consulter les courbes de bruit réellement constatées le jour même ainsi que les jours précédents.

<https://cdgexpress.com/fr/meteo-des-chantiers>



# ÉLÉMENTS FINANCIERS

## PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Les comptes annuels de l'exercice au 31/12/2021 ont été établis conformément au règlement de l'Autorité des Normes Comptables n°2014-03 du 5 juin 2014, modifié par le règlement ANC n°2015-06 du 23 novembre 2015 et par le règlement ANC n°2016-07 du 4 novembre 2016.

Les conventions comptables ont été appliquées avec sincérité dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base :

- continuité de l'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices.

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Seules sont exprimées les informations significatives. Sauf mention, les montants sont exprimés en euros.

## LES COMPTES DE BILAN

Actif		Exercice au 31/12/2021			Exercice précédent
		Montant brut	Amort. ou Prov.	Montant net	Au 31/12/2020
Capital souscrit non appelé					
Actif immobilisé	Immobilisations incorporelles	Frais d'établissement			
		Frais de développement			
		Concessions, brevets et droits similaires			
	Immobilisations corporelles	Fonds commercial <sup>(1)</sup>			
		Autres immobilisations incorporelles			
		Immobilisations incorporelles en cours			
		Avances et acomptes			
		<b>TOTAL</b>			
	Immobilisations corporelles	Terrains			
		Constructions			
Inst. techniques, mat. out. industriels					
Autres immobilisations corporelles		1 260 547 942		1 260 547 942	
Immobilisations en cours		132 490 432		132 490 432	
<b>TOTAL</b>	<b>1 393 038 374</b>		<b>1 393 038 374</b>	<b>1 027 315 554</b>	
Immobilisations financières <sup>(2)</sup>	Participations évaluées par équivalence				
	Autres participations				
	Créances rattachées à des participations				
	Titres immob. de l'activité de portefeuille				
	Autres titres immobilisés				
	Prêts				
<b>TOTAL</b>					
<b>TOTAL DE L'ACTIF IMMOBILISÉ</b>		<b>1 393 038 374</b>		<b>1 393 038 374</b>	<b>1 027 315 554</b>
Actif circulant	Stocks	Matières premières, approvisionnements			
		En cours de production de biens			
	En cours de production de services				
	Produits intermédiaires et finis				
	Marchandises				
	<b>TOTAL</b>				
	Avances et acomptes versés sur commandes	2 134 642		2 134 642	2 134 642
Créances <sup>(3)</sup>	Clients et comptes rattachés	8 125		8 125	
	Autres créances	33 644 886		33 644 886	29 675 219
	Capital souscrit et appelé, non versé				
<b>TOTAL</b>	<b>33 653 011</b>		<b>33 653 011</b>	<b>29 683 344</b>	
Divers	Valeurs mobilières de placement (dont actions propres) :				
	Instruments de trésorerie				
Disponibilités	11 548 791		11 548 791	8 744 504	
<b>TOTAL</b>	<b>11 548 791</b>		<b>11 548 791</b>	<b>8 744 504</b>	
Charges constatées d'avance		350 556		350 556	349 645
<b>TOTAL DE L'ACTIF CIRCULANT</b>		<b>47 687 002</b>		<b>447 687 002</b>	<b>40 912 136</b>
Frais d'émission d'emprunts à étaler					
Primes de remboursement des emprunts					
Écarts de conversion actif					
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>1 440 725 376</b>		<b>1 440 725 376</b>	<b>1 068 227 690</b>

<sup>(1)</sup> Dont droit au bail

<sup>(2)</sup> Dont part à moins d'un an (brut) des immobilisations financières

<sup>(3)</sup> Dont créances à plus d'un an (brut)

Clause de réserve de propriété	<b>IMMOBILISATIONS</b>		<b>STOCKS</b>		<b>CRÉANCES CLIENTS</b>	
--------------------------------	------------------------	--	---------------	--	-------------------------	--



## LE COMPTE DE RÉSULTAT

	France	Exportation	Total	Exercice précédent	
Produits d'exploitation (1)	Ventes de marchandises Production vendue : - Biens - Services			6 771	
	<b>Chiffre d'affaires net</b>			<b>6 771</b>	
	Production stockée production immobilisée Produits nets partiels sur opérations à long terme Subventions d'exploitation Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges Autres produits			27 695 712	18 126 167
			4	5	
	<b>Total</b>			<b>27 695 717</b>	<b>18 132 944</b>
	Charges d'exploitation (2)	Marchandises Achats Variation de stocks Matières premières Achats et autres approvisionnements Variation de stocks Autres achats et charges externes (3) Impôts, taxes et versements assimilés Salaires et traitements Charges sociales <b>Dotations d'exploitation</b> • sur immobilisations amortissements provisions • sur actif circulant • pour risques et charges Autres charges		3 901 848 7 658	4 066 776 41
			6	6	
<b>Total</b>			<b>3 909 512</b>	<b>4 066 824</b>	
<b>Résultat d'exploitation</b>		A	<b>23 786 205</b>	<b>14 066 119</b>	
Opér. commun		Bénéfice attribué ou perte transférée Perte supportée ou bénéfice transféré	B C		
		Produits financiers	Produits financiers de participations (4) Produits financiers d'autres valeurs mobilières de placement et créances d'actif immobilisé (4) Autres intérêts et produits assimilés (4) Reprises sur provisions, transferts de charges Différences positives de change Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement		
<b>Total</b>					
Charges financières	Dotations financières aux amortissements et provisions Intérêts et charges assimilées (5) Différences négatives de change Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			23 786 107	14 066 119
	<b>Total</b>			<b>23 786 107</b>	<b>14 066 119</b>
	<b>Résultat financier</b>		D	<b>-23 786 107</b>	<b>-14 066 119</b>
	<b>RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔT (± A ± B - C ± D)</b>	E	<b>97</b>		
Produits excep.	Produits exceptionnels sur opérations de gestion Produits exceptionnels sur opérations en capital Reprises sur provisions et transferts de charge				
	<b>Total</b>				
Charges excep.	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion Charges exceptionnelles sur opérations en capital Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions		97		
	<b>Total</b>		<b>97</b>		
	<b>Résultat exceptionnel</b>	F	<b>-97</b>		
Participation des salariés aux résultats Impôt sur les bénéfices	G H				
	<b>BÉNÉFICE OU PERTE (± E ± F - G - H)</b>				

(1) Dont : produits d'exploitation afférents à des exercices antérieurs / incidence après impôt des corrections d'erreurs  
(2) Dont : charges d'exploitation afférentes à des exercices antérieurs / incidence après impôt des corrections d'erreurs  
(3) Y compris : - redevances de crédit-bail mobilier - redevances de crédit-bail immobilier  
(4) Dont produits concernant les entités liées  
(5) Dont intérêts concernant les entités liées

## DÉTAIL DES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION

	31/12/2021	%	31/12/2020	%	Écart N / (N-1)	%
Ventes de marchandises		100,00		100,00		
Coût achat marchandises vendues						
<b>Marge commerciale</b>			6 771	100,00	-6 771	-100,00
Production vendue						
Production stockée						
Production immobilisée	27 695 712		18 126 167		9 569 545	52,79
<b>Production totale de l'exercice</b>	<b>27 695 712</b>		<b>18 132 938</b>		<b>9 562 773</b>	<b>52,73</b>
<b>PRODUCTION + VENTES DE MARCHANDISES</b>			<b>6 771</b>	<b>100,00</b>	<b>-6 771</b>	<b>-100,00</b>
Achats de matières premières et approvisionnement						
Variation de stocks						
Sous-traitance directe						
<b>Marge brute de production</b>	<b>27 695 712</b>		<b>18 132 938</b>		<b>9 562 773</b>	<b>52,73</b>
<b>MARGE BRUTE GLOBALE</b>	<b>27 695 712</b>		<b>18 132 938</b>		<b>9 562 773</b>	<b>52,73</b>
Autres achats et charges externes	3 901 848		4 066 776		-164 928	-4,05
<b>VALEUR AJOUTÉE</b>	<b>23 793 864</b>		<b>14 066 162</b>		<b>9 727 702</b>	<b>69,15</b>
Subventions exploitation						
Impôts, taxes et versements assimilés	7 658		41	0,60	7 617	NS
Charges sociales du personnel						
<b>EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>23 786 206</b>		<b>14 066 121</b>		<b>9 720 085</b>	<b>69,10</b>
Reprises sur charges et transferts						
Autres produits	4		5	0,07	0	-7,77
Dotations aux amortissements et provisions	6		6	0,10	0	-5,00
Autres charges						
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>23 786 205</b>		<b>14 066 119</b>		<b>9 720 085</b>	<b>69,10</b>
Quote-part de résultat en commun						
Produits financiers						
Charges financières	23 786 107		14 066 119		9 719 987	69,10
<b>RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS</b>	<b>97</b>				<b>97</b>	<b>100,00</b>
Produits exceptionnels						
Charges exceptionnelles	97				97	100,00
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>-97</b>				<b>-97</b>	<b>-100,00</b>
Participation des salariés						
Impôts sur les bénéfices						
<b>RÉSULTAT DE L'EXERCICE</b>						



**Conception et réalisation** : Parimage

**Rédaction** : Bonafidé / LDV Studio Urbain / Parimage / GI CDG Express

**Illustrations** : Vincent Mahé / [costume3pieces.com](http://costume3pieces.com)

**Photographies** : ADP International / SNCF Réseau / Sylvain Cambon

**Impression** : RGI Impressions.

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

