



CDG EXPRESS
RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION **2022**

CDG EXPRESS
RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION **2022**



“

C'est tout d'abord un projet humain qui ne pourrait se faire sans l'engagement quotidien des femmes et des hommes qui le font.

2

L'année 2022 a été une année charnière pour le CDG Express. En effet, en avril 2022, la Cour administrative d'appel de Paris a confirmé "l'intérêt public majeur du projet" et la validité de son autorisation environnementale. Une étape importante qui, avec tous les acteurs du projet, renforce notre mobilisation pour une mise en service du CDG Express d'ici début 2027. Ce cap de début 2027, fixé par le Gouvernement, est une décision qui nous engage à plusieurs titres. Auprès des Franciliens, tout d'abord, pour qui le CDG Express doit permettre l'amélioration du réseau de transport du quotidien, grâce aux 537 M€ d'investissements que nous réalisons. Auprès des nombreux touristes qui visitent chaque année la France, ensuite, car ils attendent une qualité de service de transport qui soit à la hauteur des standards internationaux, d'un bout à l'autre de leur voyage. Auprès de nos partenaires, entreprises ou collectivités, sans qui le projet ne pourrait aboutir et avec qui nous travaillons au quotidien pour assurer un développement responsable.



Alexandra LOCQUET
Présidente du Gestionnaire
d'Infrastructure CDG Express

Le CDG Express est un projet unique, aux multiples facettes. C'est tout d'abord un projet humain, qui ne pourrait se faire sans l'engagement quotidien des femmes et des hommes qui le font. Nous y revenons dans ces pages, mais je souhaitais leur rendre ici un hommage tout particulier. Le CDG Express, c'est aussi et surtout un projet qui contribue au développement durable, en participant activement à la décarbonation de nos transports. En rapprochant l'aéroport du centre de Paris, le CDG Express permettra en effet de réduire le trafic routier, en particulier sur l'A1 et l'A3, avec un report modal de la voiture vers le train devenu plus attractif et plus rapide. Les déplacements quotidiens sur l'Axe Nord devraient s'améliorer grâce au désengorgement du RER B des flux de passagers et leurs valises. C'est aussi une des raisons d'être de ce projet que de participer à la régénération et à la modernisation des infrastructures de transport du quotidien.

L'année 2022, enfin, a également été marquée par le retour des touristes en France, avec un trafic aérien qui atteint déjà plus de 80% de son niveau pré-Covid-19 et offre de bonnes perspectives pour les prochaines années. Des mutations s'opèrent dans le secteur du tourisme, avec de nouvelles attentes des voyageurs et le développement de nouvelles formes de tourisme. La première partie de ce rapport y est consacrée, avec notamment les interviews éclairantes d'Olivia Grégoire, ministre déléguée chargée des PME et du Tourisme, de Jean Viard, sociologue et expert du Commerce, de l'Artisanat des loisirs, ou encore de Jean-François Rial, président de l'Office du tourisme de Paris. Je vous souhaite une très bonne lecture.

L

e chantier du CDG Express a connu, en 2022, des premières avancées pour les clients de la ligne du RER B. La mise en service de nouvelles voies de retournement au Bourget permettent, en cas de problème sur les voies, de garantir un service

pour les voyageurs du RER B en offrant une continuité de circulation des trains. La signalisation a été modernisée et les caténaires renforcées pour une exploitation plus fiable de la circulation des trains.

Au-delà de ses premières améliorations pour le RER B, les chantiers réalisés en 2022 confortent la mise en exploitation du CDG Express début 2027.

Les travaux au nord de Paris continuent, avec l'installation du nouveau pont Chapelle Charbon, première étape du remplacement des 5 ponts de la Porte de la Chapelle. Enfin, les travaux progressent à Gare de l'Est et dans la nouvelle gare à l'aéroport, avec l'implantation de poteaux et de caténaires, qui permettront d'améliorer l'ensemble du trafic.

La fin 2022, ce sont déjà plus de 50 % des travaux prévus sur l'ensemble des tronçons qui ont été réalisés ! Les délais sont tenus pour une circulation des premiers trains début 2027. Un succès rendu possible grâce à la mobilisation sans faille des équipes de chantier et l'implication de tous nos partenaires et constructeurs.

Mais nous n'arrêtons pas là ! L'année 2023 s'inscrit ainsi dans la continuité de cette lancée avec une accélération du volume de travaux réalisé en un an. Une étape très importante arrivera en 2023 avec la pose des premiers rails du CDG Express.



Michel ETCHEGARAY

Directeur général du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

Nous continuerons à améliorer les voies existantes par la modernisation du réseau du RER B. Assurer une qualité de service optimale aux voyageurs franciliens, tout en réussissant le service du CDG Express, c'est notre engagement auprès des Franciliens.

“

*Fin 2022,
ce sont déjà plus de 50 %
des travaux prévus sur
l'ensemble des tronçons
qui ont été réalisés !*

sommaire >

partie 1 >

CDG Express, une réalisation tournée vers l'avenir

- 8 | **CDG Express, Cap sur 2027 !**
- 10 | **Interview d'Olivia GRÉGOIRE,**
Ministre déléguée chargée des Petites
et Moyennes Entreprises, du Commerce,
de l'Artisanat et du Tourisme
- 12 | **Points de vue**
- 20 | **91 % des Franciliens jugent le CDG Express
utile pour Paris**
- 24 | **Les lignes express en Europe**





partie 2 >

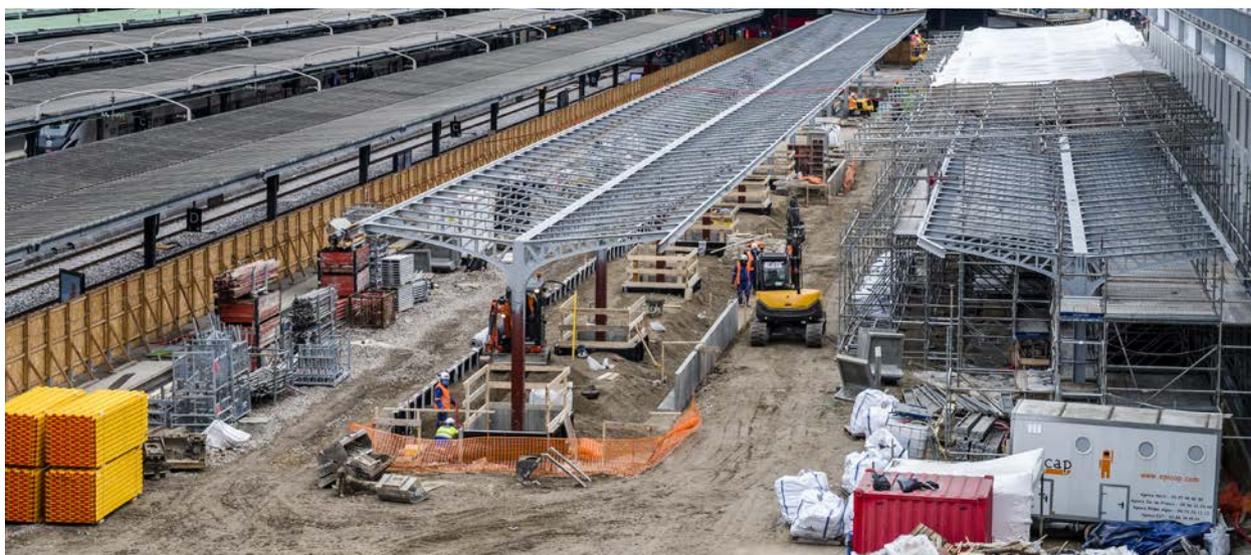
Ils font le CDG Express

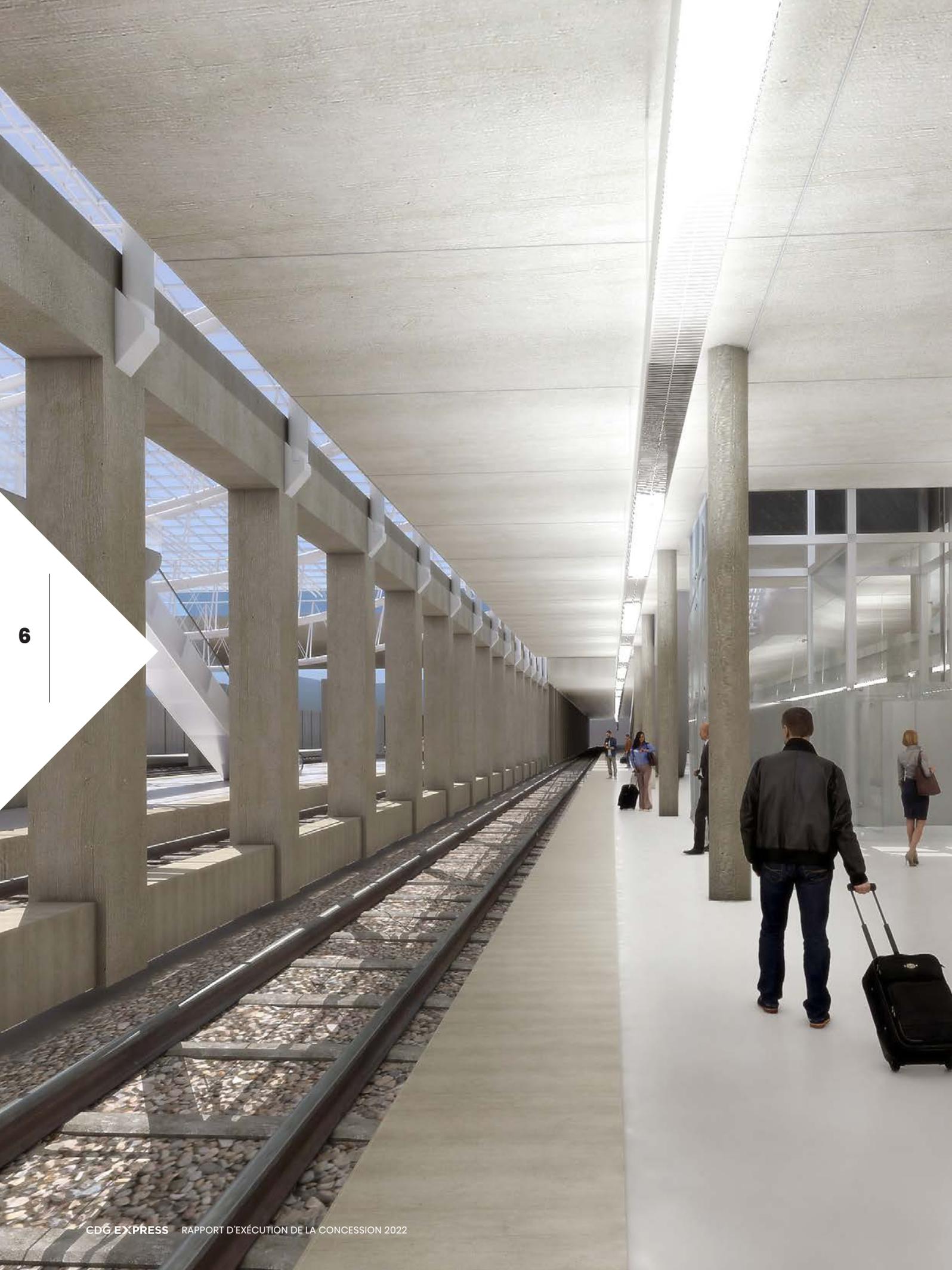
26 | Le CDG Express :
une grande aventure humaine

partie 3 >

L'avancement des travaux en 2022

- 37 | Interview croisée
- 40 | État d'avancement des procédures
et des travaux par zone
- 60 | Focus sur les dispositifs d'information
et de dialogue
- 62 | Sécurité
- 66 | L'innovation sur les chantiers
- 70 | Insertion sociale
- 72 | Développement durable pendant
les travaux
- 74 | Dispositif de maîtrise de la qualité





partie 1 >

CDG Express, une réalisation tournée vers l'avenir

CDG Express, Cap sur 2027 !

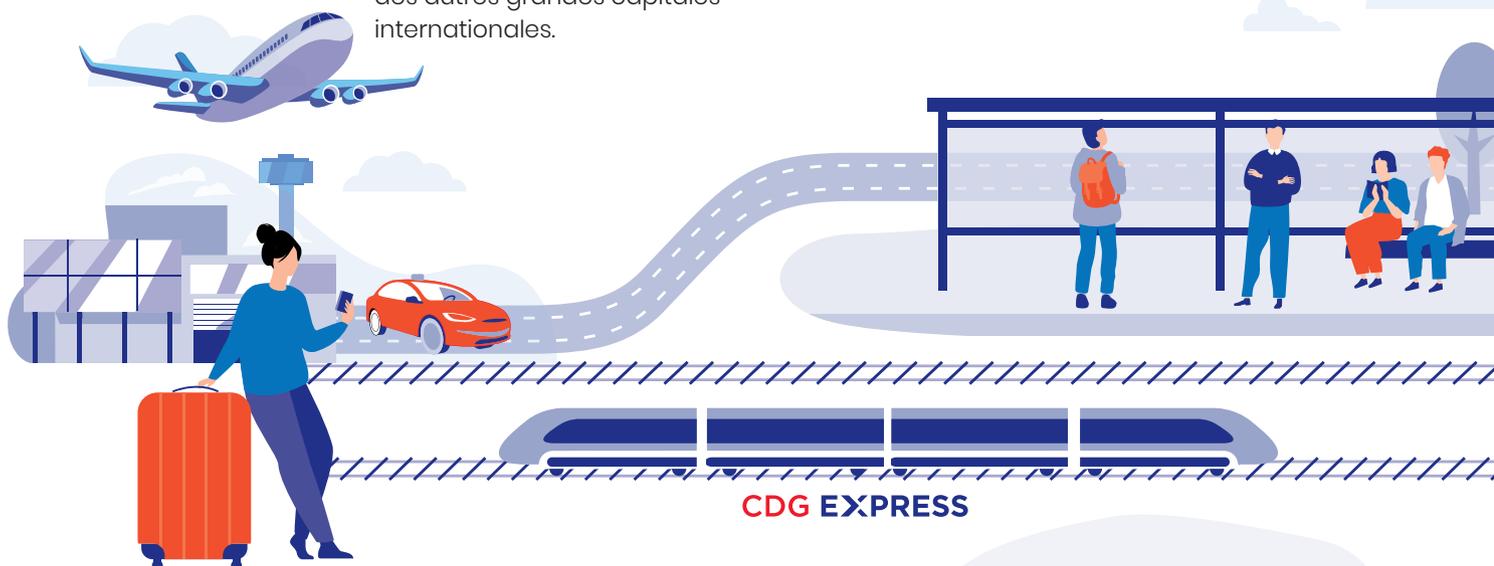
Se doter d'une desserte à la hauteur des aéroports internationaux

Paris, première destination touristique mondiale, se doit d'avoir une desserte express à l'instar des autres grandes capitales internationales.

Améliorer le confort des voyageurs du RER B

La libération du RER B des passagers aériens vers CDG Express bénéficiera aux voyageurs du quotidien du RER B.

8



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 Paris-Est / gare Paris-Nord garantissant un trajet fluide aux voyageurs. 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 Paris-Est, sur le quai du CDG Express et dans les trains.

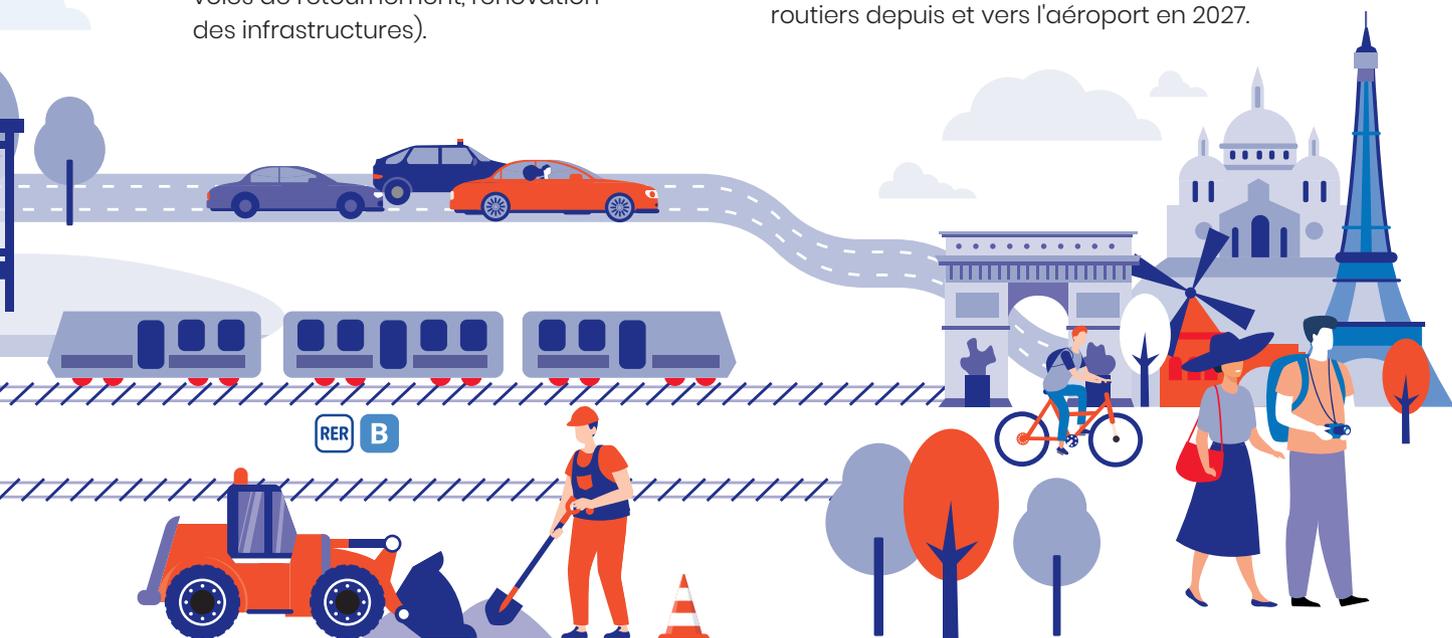


Investir pour les transports du quotidien sur le territoire

537 M€ sont consacrés par le projet CDG Express à la régénération et à la modernisation des infrastructures de transport du quotidien (création de voies de retournement, rénovation des infrastructures).

Favoriser le report modal

Le CDG Express permettra de **décongestionner les axes routiers entre Paris et l'aéroport**, et de proposer une offre de transport plus propre, multimodale et diversifiée. Il captera environ 15 % des déplacements actuels routiers depuis et vers l'aéroport en 2027.



Créer de l'emploi local

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

Maîtriser l'impact environnemental

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

Interview >

Olivia GRÉGOIRE

Ministre déléguée chargée des Petites et Moyennes Entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme

Quelles conséquences tirez-vous, pour le secteur touristique français, de la sortie de la crise Covid et de la réouverture des frontières aux touristes internationaux ?

Les mauvais jours sont derrière nous. Les chiffres de la saison estivale 2022 mais aussi de la Toussaint et de l'hiver 2023 en attestent, et ce malgré un contexte marqué par la hausse des prix. Les Français ont décidé de sacrifier les vacances et ils ont bien raison. Les acteurs du tourisme ont été particulièrement persévérants et ont su faire face, en dépit des difficultés et l'arrêt total du tourisme mondial. Ils ont redoublé de moyens pour s'adapter et innover afin de rester compétitifs et de continuer d'attirer les touristes. Ces bons résultats, que l'on voit prendre de l'ampleur depuis la fin de la pandémie, c'est avant tout leur réussite. En parallèle, l'État a contribué puissamment en mobilisant 38 milliards d'euros pour venir accompagner les professionnels du tourisme pendant cette période. Les investissements de l'État ont même atteint un niveau record en 2022.

Le secteur touristique français doit également sa résilience au fort soutien de la clientèle française qui a fait le choix de voyager en France sur les dernières périodes de vacances. La pandémie a eu cet effet positif de refaire découvrir la France, en montrant qu'il n'y avait pas besoin de faire des milliers de kilomètres pour profiter de paysages plus spectaculaires les uns que les autres. C'est la chance de la France de pouvoir proposer un éventail de choix de destinations, en termes de paysages, de cultures locales, de gastronomie, etc.

Enfin, la reprise, d'abord partielle et aujourd'hui totale, du tourisme international engendrée par la réouverture progressive des frontières, a permis à la France d'enregistrer un bénéfice record de près de 58 milliards d'euros en 2022, de la part des clientèles étrangères, et ce malgré l'absence d'une grande partie de la clientèle asiatique et russe. C'est bien la preuve que le tourisme sait faire face aux bouleversements et s'adapter pour toujours rester compétitif.

Quels sont, selon vous, les grands axes d'une relance solide et durable du tourisme en France

La France restera toujours la France dans l'esprit des voyageurs, grâce à sa culture, son patrimoine et son art de vivre. Ce *soft power* français n'est pas simplement un idéal. Il s'appuie sur du concret, sur une richesse culturelle et territoriale unique.

La France est aussi reconnue pour sa grande qualité d'accueil et cela n'est possible que grâce à l'offre que nous proposons sur toute la chaîne de valeur : de l'hébergement, en passant par le transport, la restauration, les foires et salons jusqu'aux loisirs et à l'offre culturelle. Le tourisme, c'est 2 millions de personnes qui chaque jour perpétuent cette tradition d'accueil, de bien recevoir et qui font vivre les territoires et les font rayonner partout en France et à l'étranger.

Pour autant, il ne s'agit pas de se reposer sur ses lauriers, et les acteurs du tourisme le savent bien. Face au défi climatique, aux nouvelles habitudes et aspirations de voyage, mais aussi aux difficultés de recrutements, l'offre touristique doit évoluer, se diversifier pour répondre toujours mieux aux envies des voyageurs et des futurs travailleurs. Ainsi, en matière de tourisme durable, nous devons plus fortement mettre l'accent sur une meilleure gestion des flux touristiques : aujourd'hui, les touristes recherchent des lieux préservés, peu fréquentés et à être au plus proche de la nature. Développons notamment le cyclotourisme. Sur la question du recrutement, certains métiers du tourisme ont perdu en attractivité à la suite de la crise sanitaire, qui a redessiné la relation des jeunes générations au travail : il faut que les entreprises et les branches revoient leurs offres et conditions de travail pour attirer davantage de jeunes dans leurs secteurs (paiement des coupures, accord de jours consécutifs de congés, etc.). Le monde évolue, la société et les envies aussi, et nous avons de beaux chantiers à mener afin de conserver notre place de première destination mondiale et ainsi faire honneur à notre réputation.

Comment la France peut-elle conforter sa place de première destination touristique mondiale ? Quel rôle peut-elle jouer pour le développement d'un tourisme durable ?

La France confortera aussi sa place en diversifiant son offre. C'est bien pour cela que, entre autres mesures, le Gouvernement a mis en place un plan « Avenir Montagnes » doté de 331 millions d'euros, afin d'accompagner les communes montagneuses dans le développement de nouvelles infrastructures à destination touristiques pour les périodes hors hiver. L'objectif est de rebattre les cartes et de parler montagne des 4 saisons mais aussi de la mer des 4 saisons. Il faut s'adapter aux nouveaux comportements touristiques : aller en vacances sur le

bord du littoral en hiver et faire de la randonnée en montagne l'été.

Par ailleurs, la France peut surtout conforter sa place en prenant en considération les impératifs de la transition écologique. C'est en ce sens qu'a été pensé le plan « Destination France » à travers lequel nous souhaitons faire de la France la première destination mondiale en matière de tourisme durable (accompagnement des entreprises dans leur transition, mise en place d'une base de données « tourisme durable », etc.) et la première destination en matière de cyclotourisme (soutien au développement d'infrastructures, etc.). C'est d'autant plus un impératif que l'on constate dès à présent les conséquences du dérèglement climatique dans nos territoires lors des périodes de vacances : des vagues de chaleur et des incendies dans la zone sud aux difficultés d'enneigement en montagne.

Comment le tourisme peut-il contribuer à renforcer l'attractivité économique des territoires dans un contexte de redécouverte du « proche »

La tendance du tourisme de proximité s'est accélérée à la suite de la crise sanitaire. Une sorte de paradoxe sur une planète qui se pensait il y a quelques décennies « village global » et qui s'est redécouverte « village local » pendant les semaines de confinement. Comme évoqué, les Français partent très majoritairement en France. Voyager en France n'est pas un plan de secours. C'est le plan initial pour la simple et bonne raison que collectivement nous nous sommes rendu compte que nous méconnaissions nos petits coins de France et que, plutôt que de faire des voyages lointains et très coûteux, nous pouvions voyager proche et découvrir des coins aussi beaux qu'à 8 000 kilomètres de chez nous. Si le secteur du tourisme a pu renaître après la pandémie, c'est grâce au patriotisme touristique des Français. L'avantage, c'est qu'il y en a pour tous les goûts : de la montagne aux littoraux en passant par les métropoles, tous nos territoires ont pu bénéficier de ces départs en France. Mais le tourisme n'est rien sans les femmes et les hommes qui le font vivre, partout en France, et aujourd'hui il manque de bras. Si nous voulons continuer de faire vivre le tourisme dans nos régions, alors il faut continuer d'informer sur ces métiers, leurs formations, leurs débouchés et attirer les jeunes vers ces emplois.

Comment voyez-vous la contribution du CDG Express au développement du tourisme et à l'attractivité du territoire ?

L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est le deuxième aéroport d'Europe et le dixième au monde. Cependant, à la différence de la plupart des grands aéroports situés dans des zones urbaines denses,

il ne dispose pas de desserte ferroviaire expresse et directe avec le centre-ville. La liaison ferroviaire CDG Express, dont la mise en service est prévue pour début 2027, répondra à ce besoin : cette nouvelle liaison ferroviaire, en reliant l'aéroport à Paris-Gare de l'Est en 20 minutes, permettra aux voyageurs aériens de disposer d'un moyen de transport d'un haut niveau de service, fiable, rapide, confortable et connecté. C'est un formidable moyen de fluidifier et d'améliorer la qualité d'accueil des voyageurs à l'arrivée, car nous savons la force de la première impression. Nous l'attendons tous avec impatience. De manière générale, le besoin d'une liaison ferroviaire dédiée à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est de plus en plus fort : que ce soit par la route - en voiture, en bus ou en taxi - ou par le RER B, ses accès actuels sont à la fois saturés et inadaptés. Le CDG Express sera un transport complémentaire des transports collectifs actuels et de demain, en rendant au RER B, saturé aux heures de pointe du fait de la croissance des flux de voyageurs du quotidien, sa vocation première de transport du quotidien. Les Franciliens qui empruntent chaque jour cette ligne destinée à la desserte locale verront ainsi leurs conditions de déplacement s'améliorer. ↴



“

Le CDG Express est un formidable moyen de fluidifier et d'améliorer la qualité d'accueil des voyageurs.

Points de vue >



Jean-François RIAL
Président-Directeur général
du Groupe Voyageurs du Monde
et Président de l'Office du tourisme
et des Congrès de Paris

Quelles sont les grandes attentes des clients dans la période post-Covid ? Avez-vous vu des changements d'usage ?

Rien n'a fondamentalement changé : ni la nature des voyages, ni les destinations, ni leur durée ou leur contenu. La vraie nouveauté que l'on observe, c'est un appétit inédit pour voyager ! Je dirige Voyageurs du Monde depuis 27 ans, et je n'avais jamais vu une telle croissance, une telle demande dans le secteur.

En ce moment, on observe par ailleurs que le long courrier explose au détriment des moyens et courts courriers. Il s'agit certainement d'un effet de balancier par rapport à 2022, avec une reprise post-Covid qui s'est essentiellement cantonnée à l'Europe en raison des restrictions sanitaires que nous avons connues. L'essor du long courrier semble donc être un rattrapage.

Cette augmentation des voyages est d'autant plus étonnante que l'augmentation des tarifs est bien supérieure à l'inflation : autour de 15 à 20 % de plus par rapport à 2019. Pourtant, l'impact sur la consommation de voyages est nul et ce, quelle que soit la catégorie de voyageurs ou de leurs budgets. Elle ne concerne pas seulement les billets d'avion mais aussi les hôtels : à Paris, les tarifs hôteliers sont en croissance de 15 % et les taux de remplissage avoisinent malgré tout les 90 %.

Je ne crois pas que cette augmentation se maintienne à un tel niveau sur le long terme. Elle se tassera, mais l'envie de voyager perdurera car le voyage est devenu un produit de première nécessité.

Est-ce que le tourisme international est compatible avec l'envie de répondre à la crise environnementale ?

Il s'agit d'un sujet vaste et complexe.

D'abord, je veux dire que je suis un écologiste très engagé et en même temps je suis voyageur. Ce n'est pas paradoxal. D'après les sondages, les voyageurs sont globalement très sensibles à la crise environnementale, même si cela ne se reflète pas nécessairement dans l'évolution de leurs pratiques. Le voyage n'est pas différent des autres activités : il doit respecter les Accords de Paris, avec l'objectif de limiter l'augmentation de la température à 2°C en baissant nos émissions carbone de 40 % d'ici à 2030. L'industrie du voyage est soumise à ces exigences comme tous les autres secteurs d'activité.

Je crois que l'enjeu pour notre secteur est double : d'abord, il faut poursuivre et accélérer les efforts de diminution des émissions. Le développement attendu de la filière des carburants de synthèse pour les avions est un bon exemple. Mais nous devons aussi, et en parallèle, développer massivement les logiques d'absorption de carbone avec des projets à long terme. C'est en combinant ces deux approches que nous pourrions décarboner notre activité et respecter nos engagements climatiques.

Comment voyez-vous le tourisme se développer dans les prochaines années et quelle peut être la place de la France dans ce développement ?

Le tourisme est la 1^{ère} industrie mondiale en termes de PIB et représente 10 % des emplois. La France est la 1^{ère} destination en nombre de visiteurs, et la 2^e ou 3^e, selon les années, en termes de recettes, avec 14 milliards de bénéfices commerciaux l'année dernière. Pourtant, nous avons un potentiel extraordinaire qui n'est pas encore exploité à son maximum. Le sujet n'est pas uniquement l'attractivité, car les voyageurs veulent déjà venir en France et 2/3 des visiteurs sont des répétiteurs ou des étrangers qui sont attirés par la réputation touristique du pays. L'image de la France est déjà très bonne. Mais on pourrait faire mieux. Je crois que l'enjeu principal se trouve du côté des services et de l'expérience client, et ce dans les trois principales zones touristiques : la Côte d'Azur, les Alpes et la région parisienne. La France se doit d'améliorer la qualité de service rendu aux voyageurs, pour proposer une expérience client plus agréable : le CDG Express, par exemple, contribue à cette amélioration en transportant plus rapidement et agréablement les touristes jusqu'au centre de la Capitale. <



Anna VEYRENC
Responsable Partenariat
Tourisme de Paris & Co

“

Dans le secteur des start-ups et de l'innovation, nous observons que le tourisme durable est devenu une vraie préoccupation.

Pouvez-vous nous présenter les grandes tendances innovantes qui façonneront le secteur touristique de demain ?

Chaque année, Paris & Co édite un cahier de tendances dans lequel nous décryptons les innovations à venir. Sans dévoiler les prochaines tendances qui sortent en septembre, nous avons pu observer l'essor du concept de tourisme régénératif, c'est-à-dire construire un tourisme qui non seulement limite tout impact néfaste, mais plus encore, qui puisse être bénéfique pour un territoire ou un lieu, en contribuant par exemple à régénérer sa biodiversité ou ses liens sociaux. Concrètement, cela peut se traduire par un séjour au cours duquel le voyageur dédie un jour au nettoyage de la plage, ou à produire des objets avec un artisan, ou encore à aider un agriculteur à ramasser des pommes.

Nous voyons également apparaître la volonté de faire le lien entre le tourisme et l'économie circulaire. Des projets émergent autour du secteur hôtelier par exemple, pour réutiliser les draps ou pour refondre les savons utilisés et en faire don à des associations (association Unisocp). La gestion des déchets prend alors de l'importance et tout son sens.

Ces deux tendances sont encore naissantes, mais elles devraient se développer pour créer plus d'impact à l'avenir. Elles sont significatives de la période post-Covid car, dans le secteur des start-ups et de l'innovation, nous observons que le tourisme durable est depuis devenu une vraie préoccupation.

Il existe également un réel enjeu autour de la mobilité et de la répartition des flux. Paris & Co accompagne notamment deux start-ups, « Affluences » et « Troov ». La première installe des solutions de capteurs permettant de mesurer l'affluence en direct dans des musées, des piscines, des bibliothèques, et aux abords de sites naturels, ce qui permet de prévoir les flux de voyageurs. La seconde start-up travaille autour des quotas. Elle a mis en place un système de rendez-vous permettant de limiter le nombre de visiteurs simultanés dans la calanque de Sugiton et des Pierres tombées, à Marseille, pour une meilleure préservation du site. Ces deux systèmes sont assez complémentaires et répondent au besoin de limiter ou en tout cas mieux répartir les flux dans certains endroits. ▶▶

Points de vue >

Par ailleurs, on peut noter une tendance autour des micro-mobilités et des mobilités douces, avec des solutions électriques, rechargeables, une meilleure accessibilité des territoires, et ce afin de limiter l'usage de la voiture individuelle et donc l'impact environnemental du tourisme. Enfin, d'un point de vue plus thématique, le tourisme sportif va progresser dans les années à venir, et les Jeux Olympiques ne seront sans doute pas la dernière occasion en la matière.

Quelles innovations sectorielles la France peut-elle mettre en place pour conforter sa place de première destination mondiale ?

Sur le contrôle des flux, la France peut agir pour mieux répartir et informer. Elle peut également former : sur l'accueil des touristes, un effort est nécessaire car, du point de vue de l'expérience client, de l'anticipation des besoins, de l'adaptation, la France n'est pas toujours à la hauteur des attentes de certains visiteurs. Des solutions émergent d'ailleurs avec des modules de formation adaptés au personnel accueillant, sous la forme par exemple de *serious game* permettant aux hôteliers de mieux connaître les lieux environnant leur hôtel et ainsi leur permettant de conseiller les clients sur les visites à effectuer. Paris & Co est mobilisé sur cet enjeu et expérimente actuellement un module de formation sous forme de jeu à destination des accueillants dans le cadre de la coupe du monde de Rugby avec le CRT « île de France » et l'entreprise Caravel.

Quels sont selon vous les grands défis à relever pour offrir une qualité d'accueil au niveau des grands standards internationaux (expérience visiteur, mobilité...)?

La question de l'accessibilité universelle est essentielle afin de pouvoir accueillir tous les voyageurs. Paris & Co est d'ailleurs en train de constituer un groupe de travail sur le sujet afin d'expérimenter, designer de nouvelles solutions en la matière. À cet égard, j'espère que le CDG Express pourra accueillir plus facilement les personnes porteuses d'un handicap que les transports en commun. Il faut également développer la cartographie, pour mieux accueillir et digitaliser l'accueil, aider les voyageurs à se repérer dans un endroit inconnu et à se déplacer facilement. Cela amène à réfléchir, dans un trajet, au chemin et non uniquement à la destination. Le trajet peut être un moment d'apprentissage, de préparation au voyage, comme avec « Rewind », par exemple,

qui a développé des balades audio dans les bus de la RATP. Le CDG Express peut, de la même manière, être un outil pour découvrir la Seine-Saint-Denis, ce qui permettrait aussi d'œuvrer pour faire connaître le Grand Paris et désengorger les lieux déjà très fréquentés, ou encore permettre aux voyageurs en longues escales de rejoindre Paris en 20 minutes pour visiter la capitale.

Ces éléments sont importants car ils peuvent contribuer à donner envie aux voyageurs d'utiliser les transports en commun, promouvant ainsi un mode de déplacement plus écologique que la voiture individuelle. En région parisienne et autour d'un des plus grands hubs d'Europe qu'est l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, le CDG Express peut réellement révolutionner l'expérience voyageur dans les transports. <

“

*Le CDG Express
peut réellement
révolutionner
l'expérience voyageur
dans les transports.*



Patrick MENDÈS

Directeur général Europe
et Afrique du Nord d'Accor

Quels sont aujourd'hui les grandes nouveautés suite à la reprise du tourisme en France et en Europe ?

Après la période du Covid-19, l'envie de voyager atteint des niveaux inédits. La reprise du tourisme dépasse les prévisions, et ce, malgré une augmentation des prix. Cette reprise est plus que confirmée en Europe et en France, où Accor observe une augmentation du tourisme par rapport à l'avant-Covid. Cette hausse s'observe en particulier, pour le secteur de l'hôtellerie, dans les segments hauts de gamme du marché. Nous sommes particulièrement attentifs au tourisme français, car il représente 20 % de notre volume d'affaires.

Le secteur connaît une augmentation de la demande domestique, qui compense la perte temporaire de demande internationale et ce notamment grâce à l'essor du tourisme de loisirs. Auparavant, l'hôtellerie accueillait 60 % de clients venus pour des affaires et 40 % pour des loisirs. Mais un nouveau cap voit le jour. Désormais plus de la moitié des activités d'Accor est liée aux loisirs.

Le touriste domestique a également évolué : il s'agit désormais d'un public qui redécouvre son pays, sa région, voire l'Europe, avec la préoccupation de limiter l'impact environnemental de son voyage en restreignant à 4h de distance ses déplacements et en préférant le train et la voiture. Il voyage plus, de manière plus responsable mais moins prévisible, en se décidant dans des délais courts. La conséquence de ce nouveau type de voyageur a été une augmentation des prix, car la demande est très forte dans un secteur où l'offre est vite saturée. Sur le plan international, la régularité des voyages est moindre. Les voyages d'affaires à l'étranger sont plus rares, mais durent plus longtemps, jusqu'à 3 à 4 semaines, avec des séjours qui mêlent parfois affaires et tourisme familial. Il est probable que cette tendance soit durable, que le développement des visioconférences ait mis un terme aux voyages internationaux courts de 2 ou 3 nuits.

Les attentes des touristes et voyageurs internationaux ont-elles évolué depuis la crise sanitaire ?

Les voyageurs cherchent aujourd'hui des formes d'hybridation entre travail et voyage, autour de l'idée « work from anywhere », mélangeant travail, loisirs et coworking. Ce phénomène ne se limite d'ailleurs pas au secteur du luxe. Ainsi, la marque d'espaces de coworking « Wojo » développe désormais des espaces dans nos hôtels. »

“

La France reste effectivement la 1^{ère} destination touristique mondiale, avec près de 100 millions de touristes annuels.

Points de vue >

Une recherche d'authenticité et de personnalisation est demandée dans les services proposés, pour redevenir des « hubs sociaux » dans les quartiers, des lieux d'expérience où les touristes et les locaux cherchent à rencontrer d'autres personnes, faire des liens sociaux, profiter d'*happy hours*, etc.

La dimension durable du voyage est également une aspiration de plus en plus forte. Les touristes ont une réelle sensibilité éco-responsable et cherchent à voyager avec un impact minimal sur l'environnement. Cette transformation se ressent dans les choix des hôtels qui se font en fonction des politiques de ceux-ci (0 plastique, neutralité carbone, par exemple) et de la réelle mise en adéquation entre le discours et les pratiques.

Les clients sont également demandeurs d'une expérience digitale : pouvoir réserver de manière très fluide sur l'app en choisissant différentes options, réaliser un *check in* et *check out* en ligne, etc. Enfin, il s'agit là d'un héritage de la période du Covid-19, les touristes accordent une importance certaine et durable à la dimension sanitaire : pour les hôtels, cela a donné lieu à la création de protocoles de normes sanitaires renforcés pendant cette période.

Quels sont les grands défis à relever pour faciliter l'accueil des voyageurs et conforter notre rang de première destination touristique mondiale ? Paris est-elle à la hauteur des standards internationaux en matière d'hôtellerie, de mobilité... ?

La France reste effectivement la 1^{ère} destination touristique mondiale, avec près de 100 millions de touristes annuels. Le tourisme et l'hôtellerie sont d'ailleurs des vecteurs d'emplois considérables, puisqu'en France 1 emploi sur 10 est en lien avec ces secteurs.

Conforter cette place demande une exigence, celle de maintenir le patrimoine culturel historique de notre pays, de le préserver, de garantir sa propreté et son accueil.

Il est également nécessaire de veiller à l'accessibilité : accès à l'information dans le parcours digital, aux formalités pour se rendre en France, accessibilité dans le parcours clients et accessibilité multimodale (arrivée à l'aéroport, accès aux hôtels, etc.). Cette dimension sera cruciale lors des Jeux Olympiques de 2024. À moyen terme, le CDG Express sera un réel atout dans ce sens et Accor le suit avec attention, car il y a un besoin d'accès direct entre le centre-ville de Paris et l'aéroport de la manière la plus simple possible. La sécurité est également une demande forte des voyageurs que ce soit dans les transports, dans les aéroports, dans les espaces publics ou dans les hébergements.

Mais en définitive, le plus grand défi à relever, pour la France, est celui de l'emploi dans le tourisme. Dans le secteur de l'hôtellerie, 15 à 20 % d'emplois restent à pourvoir pour accueillir au mieux les voyageurs. Cette pénurie fait notamment suite à la période du Covid-19, où de nombreux salariés ont souhaité changer de travail, trouver un nouvel équilibre de vie, en refusant de travailler le soir ou le week-end par exemple. Accor a d'ailleurs depuis mener des campagnes de recrutement innovantes

“

Le CDG Express sera un réel atout pour Paris et pour la France.

(Journée de mise en situation sans CV) ou encore encouragé ses propriétaires à revoir l'organisation du travail (coupure, semaine de 4 jours...) dans les hôtels afin d'attirer de nouveaux salariés.

Comment Accor s'adapte pour répondre au défi climatique et concilier tourisme international et durabilité ?

Cet enjeu est une priorité pour Accor. Nous travaillons à sortir du modèle de la compensation pour aller vers un modèle de contribution. Cela permet, d'une part, d'éviter en amont les impacts négatifs sur l'environnement plutôt que de les compenser en aval et, d'autre part, de revoir en profondeur nos actions, nos process afin de changer la manière de voyager et d'accueillir les clients.

Si l'on prend l'exemple de l'impact carbone, l'hôtellerie et le tourisme de manière générale produisent 8 à 11 % des émissions de carbone dans le monde, ce qui est loin d'être négligeable. Nous avons mis en place un plan visant à réduire de 46 % ses émissions d'ici à 2030, avant d'atteindre une absence totale d'émissions carbone en 2050. Le groupe a pour cela démarré sa réflexion par un monitoring afin de comprendre les émissions produites, avant de s'engager dans des actions comme la construction positive avec des matériaux à faible impact carbone. À tous les niveaux, les salariés sont encouragés, y compris financièrement, à réduire l'empreinte carbone.

Éviter le gaspillage alimentaire est capital pour Accor. Nous avons pris la décision de revoir la mise en place des buffets, développer le service à l'assiette, et nouer des partenariats avec les associations pour redistribuer les produits non consommés.

Nous sommes engagés dans une démarche « 0 plastique à usage unique », qui est atteinte dans 90 % des hôtels en Europe, avec par exemple l'utilisation de flacons de produits de toilette sur un modèle « dispenser », de bouteilles fixes à remplir, plutôt que de fournir des échantillons individuels aux clients. C'était un challenge par rapport à certaines gammes d'hôtels, nous y sommes parvenus. ↩



Nous avons mis en place un plan visant à réduire de 46 % ses émissions d'ici à 2030, avant d'atteindre une absence totale d'émissions carbone en 2050.

Points de vue >



Jean VIARD
Sociologue

“

Avec l'augmentation des couches moyennes à l'échelle mondiale, il y a fort à parier que de nouvelles populations vont voyager.

Pouvez-vous revenir sur le développement de la « société du temps libre » et la naissance du tourisme moderne ?

Le temps libre a surtout connu un essor après la Guerre de 14-18 : les soldats alternaient entre le temps de guerre, et le temps de permission. C'est cette logique qui a donné naissance à l'alternance entre le travail et les vacances.

Cependant, après la Guerre, les urbains étaient issus de l'exode des campagnes ; ils retournaient encore, pendant les vacances, dans leur campagne d'origine. La vraie démocratisation du tourisme débute avec la génération du *baby-boom* en Europe, qui « descend » en vacances, au soleil.

Deux phénomènes se sont dès lors développés : la transhumance estivale (un phénomène répétitif, transmissible entre les générations, qui consiste à se rendre toujours dans le même lieu, au même moment de l'année, en famille ou entre amis, en étant reconnu dans ce lieu) et le voyage (qui relève de la mondialisation des cultures, de la découverte d'un lieu, dont le profil du voyageur est plutôt entre 30 et 50 ans et sans enfants).

Quelles sont, pour vous, les grandes évolutions à prévoir pour le secteur touristique, dans le contexte post Covid ?

Le tourisme ne cesse d'augmenter. En 1968, on comptait 68 millions de touristes internationaux ; en 2019, ils étaient 1,2 milliards. Dans quelques années, les estimations s'élèvent à 3 milliards. On peut imaginer des contre-effets avec la lutte contre le réchauffement climatique, mais il faut, noter qu'aujourd'hui, si dans certains pays comme la France près de 60 % des habitants voyagent, dans certains pays comme l'Inde seuls 5 % de la population pratiquent le tourisme.

Avec l'augmentation des couches moyennes à l'échelle mondiale, il y a fort à parier que de nouvelles populations vont voyager. D'autre part, le tourisme est en train de s'intégrer au commun culturel de l'humanité et il continuera d'en faire partie à condition que les voyages prennent en compte les enjeux climatiques. Les sites, l'aviation, ne sont pas encore complètement adaptés. Beaucoup de questions sont devant nous : la durée des séjours qui devrait s'allonger, leur fréquence qui devrait se réduire, le phénomène du low cost doit être régulé, le voyage de proximité pour se dépayser à courte distance de chez soi...

Quelque part, il s'agit aussi d'un retour à des pratiques qui existaient par le passé : rappelons-nous qu'en 1946, les séjours au Club Med duraient 2 mois au minimum. Ainsi, si certaines limitations pourront être mises en place au tourisme pour limiter son impact sur l'environnement, l'augmentation en flux demeurera importante, et le secteur touristique a encore des perspectives devant lui.

Quelle place la France, en tant que première destination mondiale, peut-elle jouer pour accompagner ces changements ?

Nous allons vers une société bas carbone et une société de la réutilisation. Il s'agit d'une vraie aspiration et les voyageurs ont besoin d'avoir le sentiment de participer à ce combat écologique avec leurs voyages. Le tourisme peut et doit y participer, avec une politique affichée, volontariste : on peut imaginer, par exemple, que l'objectif d'une diminution de 50 % en 20 ans de l'impact carbone du tourisme soit associé à des preuves, chaque année, des avancées réalisées en la matière.

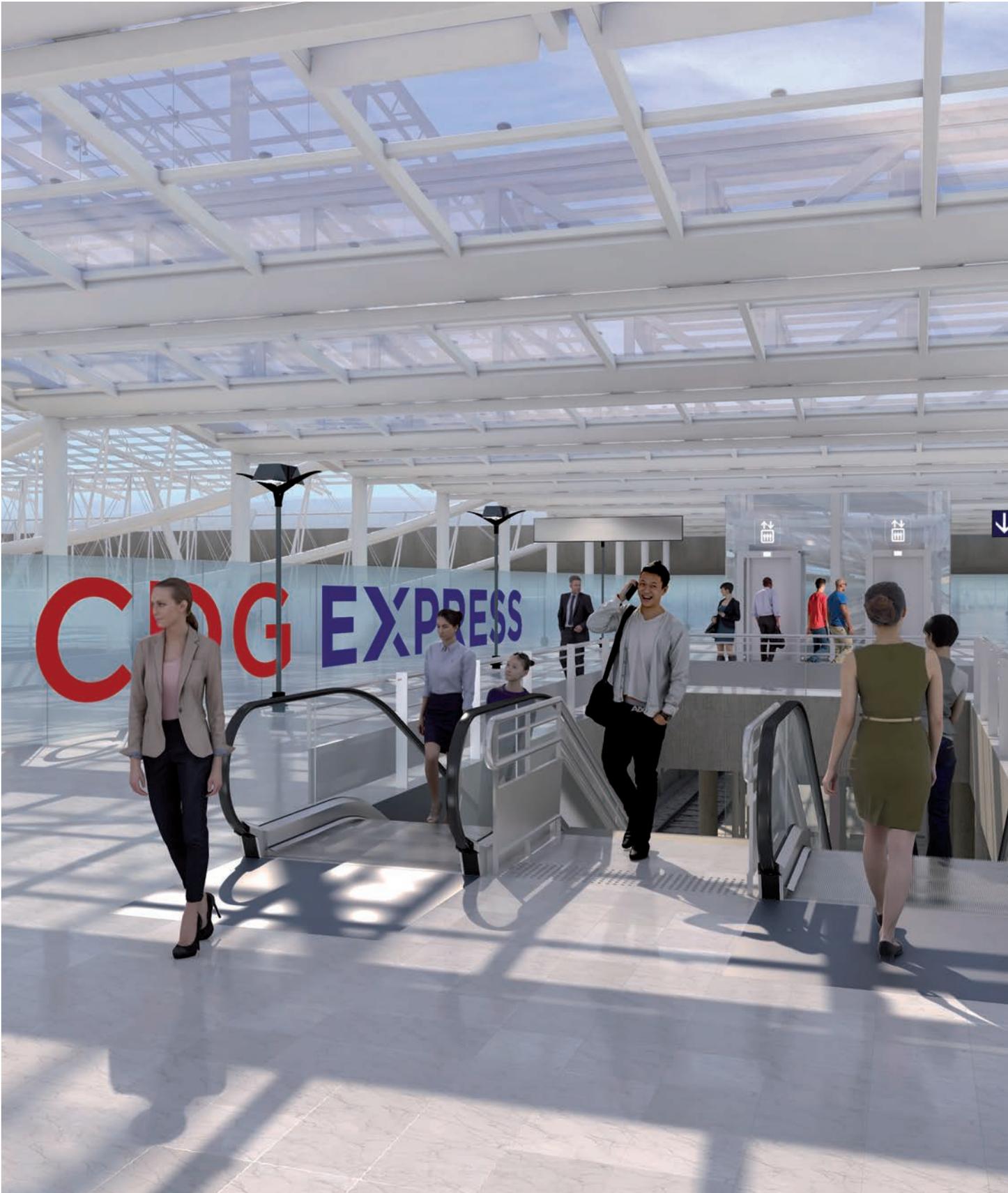
Comment la France peut-elle rester 1^{ère} destination touristique mondiale ?

Le voyage est un récit qui s'inscrit dans l'imaginaire. À une époque, des générations qui apprenaient le latin et le grec allaient à Rome, en Egypte... Aujourd'hui, cet imaginaire se construit à travers les productions culturelles comme les séries. Paris et Marseille ont d'ailleurs déjà gagné en popularité de ce fait, avec par exemple « *Emily in Paris* », et c'est par le développement de cet imaginaire de la destination touristique que la France développera son attractivité.

Il faudra également accompagner la régulation du tourisme, à l'image des politiques développées sur certaines calanques de Marseille, limitant par journée le nombre de visiteurs autorisés : les touristes ne peuvent pas y aller à n'importe quel moment, mais lorsqu'ils y vont, les visites sont agréables car on évite la saturation. Le tourisme de demain va se construire entre l'analyse numérique des flux et les pratiques réelles, avec un monde numérique du tourisme qui permettra de déplacer la clientèle pour équilibrer les fréquentations. La France peut contribuer à ce mouvement en offrant des conditions d'accueil et de séjour qui jouent sur le temps et l'espace, en rendant les gens acteurs d'une vie de voyage construite sur de nouvelles règles. <



Nous allons vers une société bas carbone et une société de la réutilisation. Il s'agit d'une vraie aspiration et les voyageurs ont besoin d'avoir le sentiment de participer à ce combat écologique avec leurs voyages.



91 % des Franciliens jugent le CDG Express utile pour Paris >

L'IFOP a mesuré l'opinion des habitants d'Île-de-France sur la prochaine ligne directe vers l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. À l'occasion de cette enquête et au regard des difficultés rencontrées dans les transports franciliens, le CDG Express atteint des niveaux d'adhésion et d'image inégalés auprès des riverains.

Le CDG Express bénéficie aujourd'hui d'une notoriété importante, en progression constante pour s'établir à 68 % qui est le meilleur niveau atteint depuis la mise en place du baromètre en avril 2021. Alors qu'elle était déjà élevée, la popularité du CDG Express progresse de 7 points en un an, pour s'établir à 93 % et particulièrement auprès des riverains du tracé (95 % d'opinions favorables).

Elle est égale ou supérieure à 88 % dans tous les départements franciliens, et à 74 % dans toutes les catégories sociodémographiques. Ces niveaux montrent que le CDG Express renforce encore par rapport aux enquêtes précédentes son caractère consensuel, pour faire aujourd'hui (quasi) l'unanimité dans l'opinion régionale.

Ce très haut niveau d'adhésion s'explique par des raisons propres, l'utilité et les bénéfices perçus du CDG Express - 91 % des Franciliens jugent le CDG Express utile pour Paris - et par une tendance de fond, celle du soutien désormais quasi-automatique de l'opinion à tout projet ferroviaire, perçu comme particulièrement efficace pour faire face à l'urgence climatique et atteindre les objectifs de neutralité carbone.

MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

4^{ème} vague d'enquête menée par l'IFOP du 17 au 21 février 2023, auprès d'un échantillon de 1103 personnes, représentatif de la population francilienne 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.

93%

**DES FRANCIENS
INTERROGÉS SONT
FAVORABLES À LA
CONSTRUCTION
DU CDG EXPRESS**

94%

**D'ENTRE EUX CONSIDÈRENT
QUE LE CDG EXPRESS
PERMETTRA DE
DÉSENGORGER LE RER B**

Ainsi 85 % des personnes interrogées jugent que le CDG Express aura un impact écologique positif en réduisant la part des trajets en voiture pour se rendre à l'aéroport (+7 points en un an). La perception de l'impact écologique de cette nouvelle ligne est la plus positive depuis la mise en place du baromètre, et révèle, de fait, l'adhésion des Français au développement du ferroviaire pour réussir la transition écologique. L'utilité et les bénéfices du CDG Express font d'ailleurs toujours consensus, 94 % des personnes

considérant qu'il est un levier de désengorgement du RER B (soit +11 points en un an), et 78 % estimant qu'il est un levier d'attractivité de Paris et de l'Île-de-France. Dans ce contexte, les anticipations optimistes sur la réussite de projet se consolident : 79 % des Franciliens pensent que le CDG Express « sera un succès, avec une bonne fréquentation ». Seul point de vigilance à avoir, le calendrier de mise en œuvre reste encore mal connu de l'opinion francilienne qui continue à croire à une mise en service pour les JO de 2024 à 86 %.

79%

**D'ENTRE EUX PENSENT
QUE LE CDG EXPRESS
« SERA UN SUCCÈS,
AVEC UNE BONNE
FRÉQUENTATION »**

85%

**D'ENTRE EUX JUGENT QUE
LE CDG EXPRESS AURA UN
IMPACT ÉCOLOGIQUE POSITIF
EN RÉDUISANT LA PART DES
TRAJETS EN VOITURE**





INTERVIEW

Jérôme FOURQUET

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

La qualité des transports publics est revenue au centre des débats cette dernière année : quel est l'état de l'opinion sur le sujet ?

Beaucoup d'articles de presse se sont fait l'écho ces derniers mois de l'exaspération et du mécontentement des usagers des transports collectifs en Île-de-France. Notre enquête confirme que l'opinion porte en effet un jugement sévère sur la qualité de service. Deux tiers des Franciliens considèrent ainsi que la qualité des transports en commun s'est dégradée en Île-de-France ces derniers temps. Dans le détail, c'est pour les RER (69%), les Transilien (60%) et le métro (57%) que la perception d'une dégradation est la plus forte. Et cette perte de qualité de service paraît bien plus structurelle que conjoncturelle : 82% des Franciliens estiment que ces difficultés risquent de durer en raison des pénuries de personnel et des problèmes de réseau, 16% seulement qu'elles sont temporaires et liées aux nombreux travaux et chantiers en cours.

CDG Express, préparation pour Paris 2024, projet du Grand Paris Aménagement... comment les Franciliens perçoivent-ils ces grands chantiers ?

La première chose à rappeler, c'est que l'opinion n'a pas forcément une vision très claire de chacun des chantiers en cours. Elle voit et perçoit bien évidemment les travaux mais sans forcément pouvoir toujours les relier à un projet en particulier. Il n'en demeure pas moins que l'accumulation des chantiers et des travaux, même si elle peut créer des nuisances à court terme, suscite une forme d'espoir à

long terme, encore plus sans doute dans un moment où, on l'a dit, la qualité de service paraît se dégrader. Ainsi, près de trois quarts des Franciliens estiment que les nombreux chantiers en cours amélioreront la qualité des transports en commun dans quelques années. Face aux difficultés actuelles, les Franciliens se raccrochent à l'idée d'une amélioration suite aux investissements réalisés en ce moment.

Le CDG Express connaît une popularité jamais atteinte : pouvez-vous nous donner des explications ?

Avec Bona fide, nous mesurons à l'Ifop, depuis avril 2021, la popularité et l'image du CDG Express, cela commence donc à nous donner un peu de recul. Effectivement, dans cette quatrième vague d'enquête, réalisée en février 2023, le CDG Express atteint un niveau d'adhésion record et fait quasiment l'unanimité au sein de la population d'Île-de-France. 93% des Franciliens se déclarent ainsi favorables à cette réalisation, c'est 8 points de plus qu'il y a un an. Il est très largement soutenu dans toutes les catégories sociodémographiques de l'opinion francilienne, quels que soient le sexe, l'âge, l'appartenance sociale ou le département de résidence des personnes interrogées. Je vois pour ma part deux raisons principales à ce soutien. D'abord, le CDG Express est vu comme un projet d'amélioration des transports du quotidien : 93% des Franciliens considèrent ainsi qu'il permettra de désengorger le RER B. Ensuite, le développement du rail pour se rendre à l'aéroport apparaît bénéfique du point de vue écologique : 85% des Franciliens jugent que le CDG Express aura un impact écologique positif en réduisant la part de la voiture dans les déplacements entre Paris et l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle. Conjuguées au renforcement de l'attractivité économique et touristique du territoire, ces raisons expliquent que l'utilité de cette réalisation fasse consensus auprès de l'opinion locale : plus de huit Franciliens sur dix considèrent que le CDG Express est utile pour Paris et la région Île-de-France.

“

Le CDG Express est vu comme une réalisation d'amélioration des transports du quotidien.

Les lignes express en Europe >

HEATHROW EXPRESS

AÉROPORT DE LONDRES HEATHROW

Durée : 15 minutes
à 20 minutes

Fréquence : 15 min

Distance : 25 km
(Aéroport / Gare
Paddington)

Direct

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
61 599

1^{ère} mise en circulation :
1998

GATWICK EXPRESS

AÉROPORT DE GATWICK (LONDRES)

Durée : 30 minutes

Fréquence : 15 min

Distance : 45 km
(Aéroport / Gare
Victoria)

Direct, plusieurs
classes disponibles

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
328 49

1^{ère} mise en circulation :
1984

LEONARDO EXPRESS

AÉROPORT DE ROME FIUMICINO

Durée : 30 minutes

Fréquence : 15 min

Distance : 24 km

Direct pour Rome
Termini

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
29 178

1^{ère} mise en circulation :
1990 (pour la Coupe du
monde de foot)



Londres



ARLANDA EXPRESS AÉROPORT DE STOCKHOLM

Durée : 18 minutes

Fréquence : 10 min

Distance : 39 km

Direct

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
18 384

1^{ère} mise en circulation :
1999



FLYTOGET AIRPORT TRAIN EXPRESS AÉROPORT D'OSLO - GARDERMOEN

Durée : 19 minutes

Fréquence : 10 min

Distance : 48 km

Direct pour la Gare
centrale

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
22 292

1^{ère} mise en circulation :
1991



CITY AIRPORT TRAIN (CAT) AÉROPORT DE VIENNE

Durée : 16 minutes

Fréquence : 15 min

Distance : 24 km

Direct

**Nombre de passagers
en 2022 dans
l'aéroport :**
23 605

1^{ère} mise en circulation :
2003



partie 2 >

Ils font le CDG Express

Chaque avancée du CDG Express témoigne d'une réussite collective. La mobilisation et l'investissement de chacun, à son échelle, pour remplir les objectifs nourrissent la motivation de l'ensemble des équipes. Sur les chantiers, comme dans les bureaux, du côté de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre comme des entreprises partenaires, le professionnalisme, la coordination et l'agilité sont sources d'émulation et de performance. La réalisation du CDG Express est aussi une grande aventure humaine.



Flashez sur QR code
pour retrouver des portraits en vidéo.



“ C'est une chance pour une juriste de suivre un projet comme ça ! Le mélange de technicité et de juridique, c'est concret et passionnant .

Marie-Christine CAJON

Juriste
ADP Constructeur

“ Nous nous préparons dès maintenant à accueillir les voyageurs du CDG Express selon les meilleurs standards internationaux de desserte aéroportuaire.

Bruno DEROCHE

Directeur de projet, responsable des interfaces, de l'exploitation et de la sécurité ferroviaire
HELLO PARIS SERVICES



“ C'est une vraie fierté de participer à la réalisation du CDG Express. Vivement 2027 pour monter à bord du 1^{er} train !

Caroline BUSSON

Cheffe de projet ingénierie
ADP Constructeur





“ Nous travaillons au quotidien avec ADP Constructeur pour que les travaux en gare impactent au minimum les voyageurs.

Maha SOUK-RIFAI

Directrice de Projets – Roissy Charles de Gaulle TGV2
SNCF Gare & Connexions

“ Le CDG Express est un vrai challenge technique au quotidien, avec de nombreux acteurs. C’est très enthousiasmant et c’est pour cela que j’aime ce métier !

Cicely Pams CAPOCCIONI

Adjointe Directrice Technique
Gestionnaire d’Infrastructure
CDG Express



“ C’est très valorisant de travailler sur un tel projet ! Mon rôle est de m’assurer que les travaux se déroulent conformément aux objectifs qui ont été fixés.

Guangyao ZHU

Responsable de projets infrastructures
CDG Express
ADP Constructeur





30 *“ Nous devons faire en sorte que le chantier se déroule conformément aux objectifs de la maîtrise d’ouvrage et aux instructions de la maîtrise d’œuvre. C’est très satisfaisant quand nous voyons les travaux qui avancent !*

Bertrand MONEGER

Directeur de travaux Zone G-H
Spie batignolles valerian



“ Ce que j’aime avant tout sur le chantier du CDG Express, c’est le travail en équipe. Il faut être soudé. C’est du partage.

Élodie DURAND

Ingénieure Travaux Zone F
NGE GC



“ Notre métier de médiation est très plaisant. Nous sommes là pour informer et partager des temps d’échange avec tous les riverains du chantier.

Bruno DELANNAY

Agent de proximité

“ C'est un bonheur de voir les travaux avancés ! Collaborer avec tous ceux qui conçoivent le CDG Express est très stimulant.

Christophe GARIN
Responsable Études
SNCF Réseau Constructeur



“ Le chantier du CDG Express requiert une grande dose d'adaptabilité, de patience ainsi qu'un niveau de performance élevé de la part de nos équipes. Nous sommes tous animés d'une motivation sans faille !

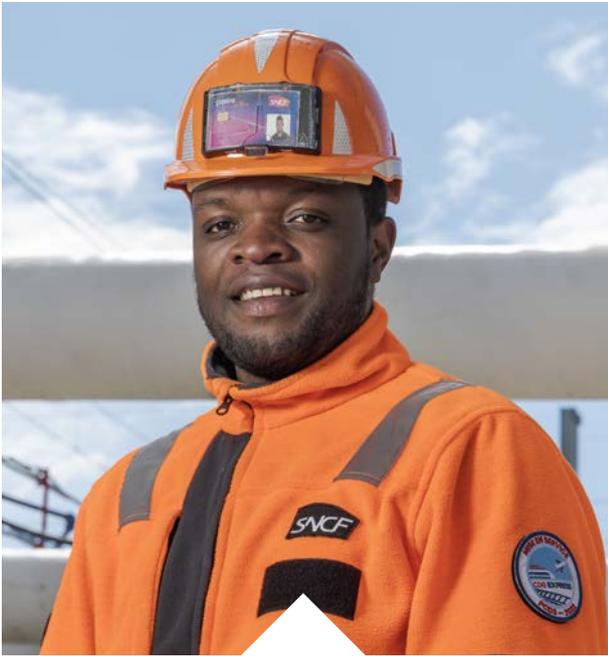
Maxime POURTIER
Ingénieur travaux
TSO



“ Ma plus grande fierté sur ce projet d'envergure est d'apporter ma pierre à l'édifice en contribuant à l'objectif du Zéro Accident, d'assurer le contrôle qualité des ouvrages et d'instaurer un changement visible éco-responsable en faveur d'un environnement préservé auprès de tous les acteurs.

Jean-Luc VU
Responsable Qualité Prévention
Environnement - Zone C
Vinci Construction





32 **“ Le chantier du CDG Express est une immense chaîne humaine de savoir-faire. Les compétences techniques et transverses de chaque maillon sont indispensables pour la réussite du projet.**

Nelson FOKA
RLT référent - Zone F
SNCF Réseau Constructeur

“ Nous mettons tout en œuvre pour limiter au maximum l'impact des travaux sur l'environnement. Le CDG Express s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire forte, 83 % des déchets évacués du chantier ont été valorisés en 2022 !

Béatrice LHOSTE
Chargée d'opérations environnement et développement durable
SNCF Réseau Constructeur



“ Sur ce projet complexe, mon rôle de Maître d'œuvre est de piloter les entreprises de travaux sur mon secteur. Je dois apporter les solutions concrètes aux problèmes rencontrés afin que les travaux avancent dans le respect du planning.

Vincent DELABRE
Adjoint Directeur de Travaux - Zone C
SETEC





“ *Un projet de cette ampleur génère de nombreuses interfaces avec des acteurs tous très différents. Je m'assure que les intérêts et contraintes de chacun soient bien pris en compte. Ce jeu d'équilibriste est extrêmement enrichissant.*

Adrien ANCELIN

Assistant maîtrise d'ouvrage
SNCF Réseau Constructeur

“ *Chaque été, les différentes étapes de mise en service sont des moments incroyables et aussi la récompense de tout le travail fourni durant toute l'année. C'est super de voir cette énergie collective.*

Jean-Claude PEROUMAL

Services télécoms et informatique
SNCF Réseau Constructeur



“ *C'est très gratifiant de participer à un projet de cette ampleur. Les défis à relever sont nombreux et cela est très motivant !*

Jamila SAHOUD

Coordnatrice capacités et travaux
SNCF Réseau Constructeur





“ C’est motivant de voir l’avancée de la pose des équipements dans le tunnel. Ce n’est pas encore terminé, mais on en voit le bout.

Jean-Baptiste PETIT

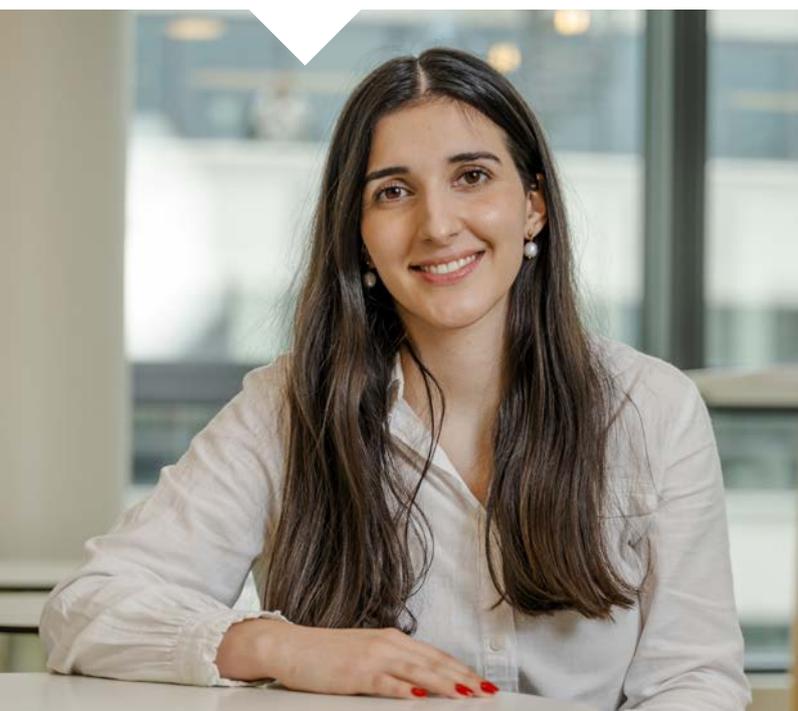
Responsable Maîtrise d’oeuvre Zone H - hors gare
ADP Constructeur



“ *J'interviens sur les différents marchés de travaux et prestations du projet, de la phase d'appel d'offre jusqu'à la clôture des différents marchés.*

Maureen OPER

Contract Manager
SNCF Réseau Constructeur



“ *Sur le chantier chaque jour est un nouveau défi ! J'ai un beau métier qui me rend heureux.*

Joachim LEAL DE CARVALHO

Coffreur
NGE GC

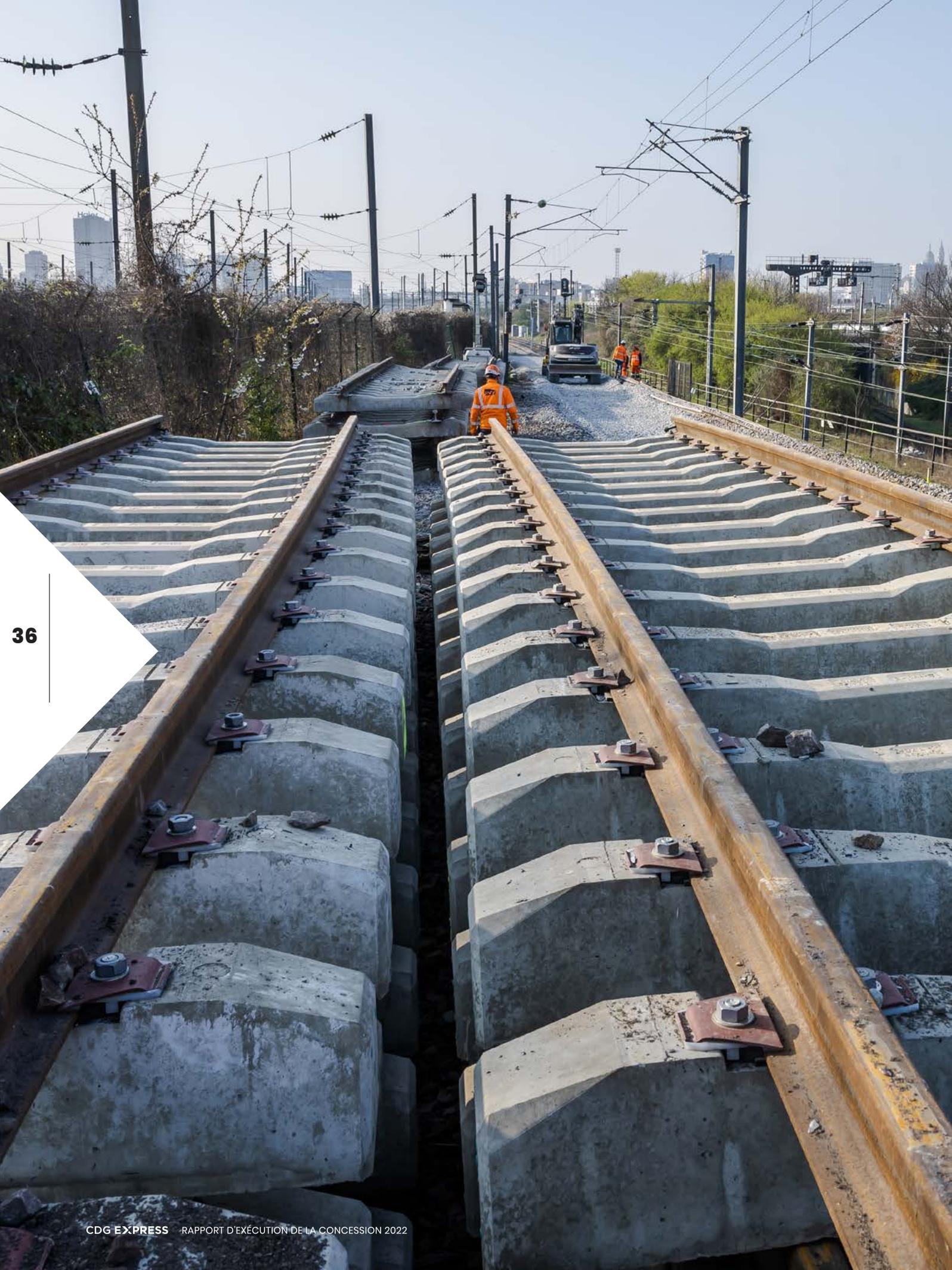
35

“ *Nous travaillons à réaménager la gare de Paris-Est pour accueillir dans les meilleures conditions les voyageurs du CDG Express.*

Mamadou Lamine DIOP

Chef de projet - MOEG - Gare de Paris-Est
et Zone Pantin
SNCF Réseau Constructeur





partie 3 >

L'avancement des travaux en 2022

Avec la moitié des travaux réalisée et plus de la moitié des investissements engagés, le chantier du CDG Express a franchi une étape symbolique en 2022. L'ensemble des équipes missionnées par le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, SNCF Réseau Constructeur et ADP Constructeur, se sont mobilisées pour mener à bien des opérations structurantes et relever des défis techniques, avec pour objectif de tenir le cap de la mise en service d'ici début 2027.

Parmi les avancées les plus notables de l'année figurent les travaux entrepris pour améliorer les trains du quotidien et préparer l'arrivée du CDG Express. Pour les circulations du RER B, des infrastructures régénérées sur Mitry-Mory ont été mises en service (ainsi que les voies circulées par le transilien Ligne K, le TER Paris-Laon et du fret) ; les retournements de La Plaine et du Bourget permettront une meilleure exploitation en situation perturbée ; la reconfiguration de la gare de Paris-Charles-de-Gaulle 2 a été finalisée avec plus d'accessibilité.

Pour CDG Express, l'année 2022 a été particulièrement marquée par la finalisation des travaux en gare de Paris-Est, la mise en place d'un pont côté Chapelle Charbon, la réalisation de plusieurs tranchées couvertes dans la zone de la Chapelle, l'ouverture du tunnel au nord et au sud dans la zone aéroportuaire, la pose des équipements de sécurité du tunnel ainsi que les travaux de l'usine de désenfumage.

Comme chaque été, la mise à jour du poste de commande centralisée (PCD) a été un jalon fort : tous les travaux réalisés sur l'année y ont été raccordés.

Interview croisée >



Xavier DUBRAC

Directeur du projet CDG Express
ADP Constructeur

Après deux années « pandémie » éprouvantes, comment s'est déroulée la vie chantier CDG Express en 2022 ?

R.P. : CDG Express a vécu une année 2022 riche, bien animée par le rythme de production des travaux. Avec plus de 50 % du projet réalisé, nous avons franchi un cap, grâce à la mobilisation de toutes les équipes qui travaillent pour la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. Avec l'ensemble des entreprises partenaires, nous avons su nous adapter pour faire face avec agilité aux impacts de la crise sanitaire ainsi qu'aux nombreux autres aléas qui ont affecté notre production. Nous voyons aujourd'hui le tracé s'affermir entre son point de départ à la Gare de l'Est et son point d'arrivée à l'aéroport Paris - Charles-de-Gaule.

“

Je suis enthousiaste sur la qualité du travail en équipe entre SNCF Réseau et ADP Construction.

X.D. : Bien que réduite pendant la Covid-19, l'activité sur les chantiers d'ADP a été continue. En dépit des contraintes, cela a constitué une expérience intéressante de remise en question, de la façon d'organiser les travaux, de mettre en place les bases-vie, etc. Une source de mobilisation nouvelle. Mais la guerre en Ukraine, puis l'inflation qui pèse aujourd'hui sur le coût des matériaux, du transport et la disponibilité des équipements ont compliqué l'approvisionnement du chantier et sont venus interférer avec l'ordonnancement des opérations. Bien que les chantiers ADP Construction touchent à leur fin en 2024, il n'en demeure pas moins que ces impacts restent notables même si moins alarmants compte tenu de l'avancée des travaux.

Quels ont été selon vous les opérations ou les points les plus marquants de l'année ?

R.P. : L'année 2022 a été consacrée à la poursuite des travaux sur le RER B, dédiés en grande partie à la régénération du réseau pour améliorer le transport des voyageurs du quotidien. La mise à jour du poste de commande centralisée de Saint-Denis qui pilote la signalisation et les aiguillages de l'Axe Nord pour tous les trains a été un jalon important, qui a mobilisé nos équipes pendant le week-end caniculaire du 15 août. Nous avons également avancé les travaux concernant la navette dans la zone de la Chapelle : un nouvel ouvrage d'art a été mis en place au début de l'été et une grande partie des tranchées couvertes prévues pour le franchissement vers le réseau nord ont été réalisées.

X.D. : Deux opérations phares ont marqué l'année. Tout d'abord, le basculement des infrastructures du RER B vers le nord de la gare CDG 2, avec la création de quatre voies de garage en amont qui permettront de mettre régulièrement des trains en circulation aux horaires de pointe (il n'y en avait que trois auparavant), c'est une avancée importante pour le RER B. Un local pour les opérateurs du transilien a parallèlement été déplacé. Ce basculement a permis à SNCF Réseau de démonter les anciennes voies de garage du RER B de façon à ce que le tunnel de CDG Express puisse être complètement ouvert du nord au sud. La pose des équipements de sécurité du tunnel a pu ainsi démarrer fin 2022. Je suis enthousiaste sur la qualité du travail en équipe entre SNCF Réseau et ADP Construction. La relation est fluide, nous sommes parvenus à créer un bon collectif, à résoudre ensemble les problèmes. Je souhaite que nous continuions ainsi.

Quels seront les temps forts de 2023 ?

R.P. : Comme chaque année, 2023 sera rythmée par l'opération coup de poing de l'été, programmée mi-août, pour mettre à jour le poste de commande centralisée. En ce qui concerne les trains du quotidien, des travaux sur les voies de retournement sont prévus au niveau de la Plaine. Les chantiers de régénération du RER B se poursuivent, avec un planning particulièrement dense, d'autant que nous avons dû y intégrer des travaux qui ont été déprogrammés en 2022 du fait de la tenue de la finale de *Champions League* au Stade de France le week-end de l'Ascension. L'année 2023 sera donc encore intense en termes de travaux de génie civil. L'échéance de la mise en service du CDG Express en 2027 se rapproche, de même que celle des Jeux Olympiques de 2024. Nous restons tous mobilisés pour tenir les jalons de production

X.D. : Nous sommes entrés dans une phase soutenue pour achever les travaux mi-2024. L'objectif 2023 est clair : remettre le tunnel à SNCF Réseau à l'été 2023 pour que nos collègues démarrent la pose des voies et des caténaires. La phase de génie civil et le chantier des équipements de sécurité laisseront la place aux aménagements ferroviaires. Dans la gare, côté CDG Express, les travaux d'aménagement se poursuivent : amélioration de la sécurité incendie avec la nouvelle verrière, mise en place de trottoirs roulants et d'escaliers mécaniques et abaissement des quais pour les mettre à niveau des planchers des navettes. Les équipes d'ADP Construction entrent aussi dans la phase de recollement en vue de transmettre aux propriétaires des ouvrages l'ensemble des documents et des plans qui serviront à la maintenance. Il nous faut donc nous préparer à ce moment fort qui signera la fin d'un chantier, un moment toujours particulier, tristesse de quitter un ouvrage et joie d'avoir terminé. 🚧



Raluca PICQUENOT

Directrice du projet CDG Express
SNCF Réseau Constructeur

“

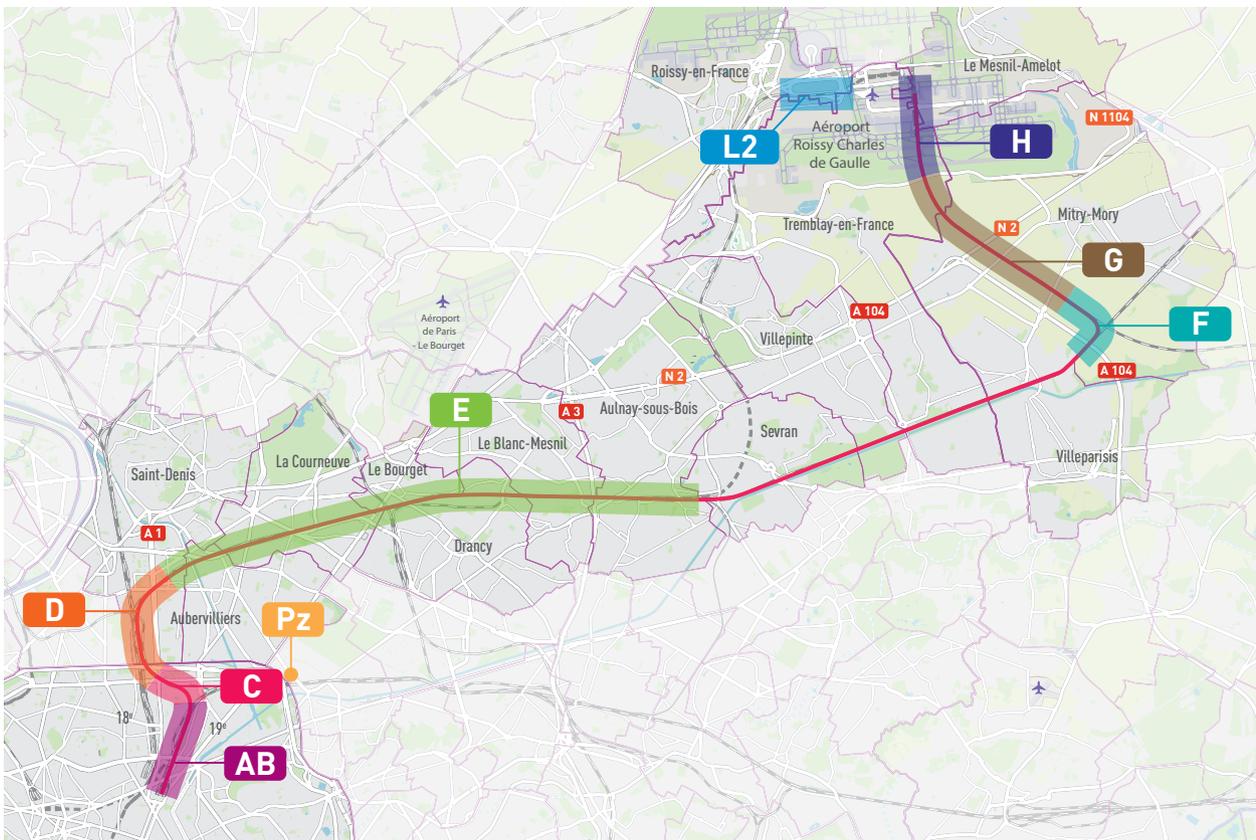
*Avec plus de 50 %
du projet réalisé, nous
avons franchi un cap,
grâce à la mobilisation
de toutes les équipes
qui travaillent pour la
maitrise d'ouvrage
et la maitrise d'œuvre.*

État d'avancement des procédures et des travaux par zones >

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

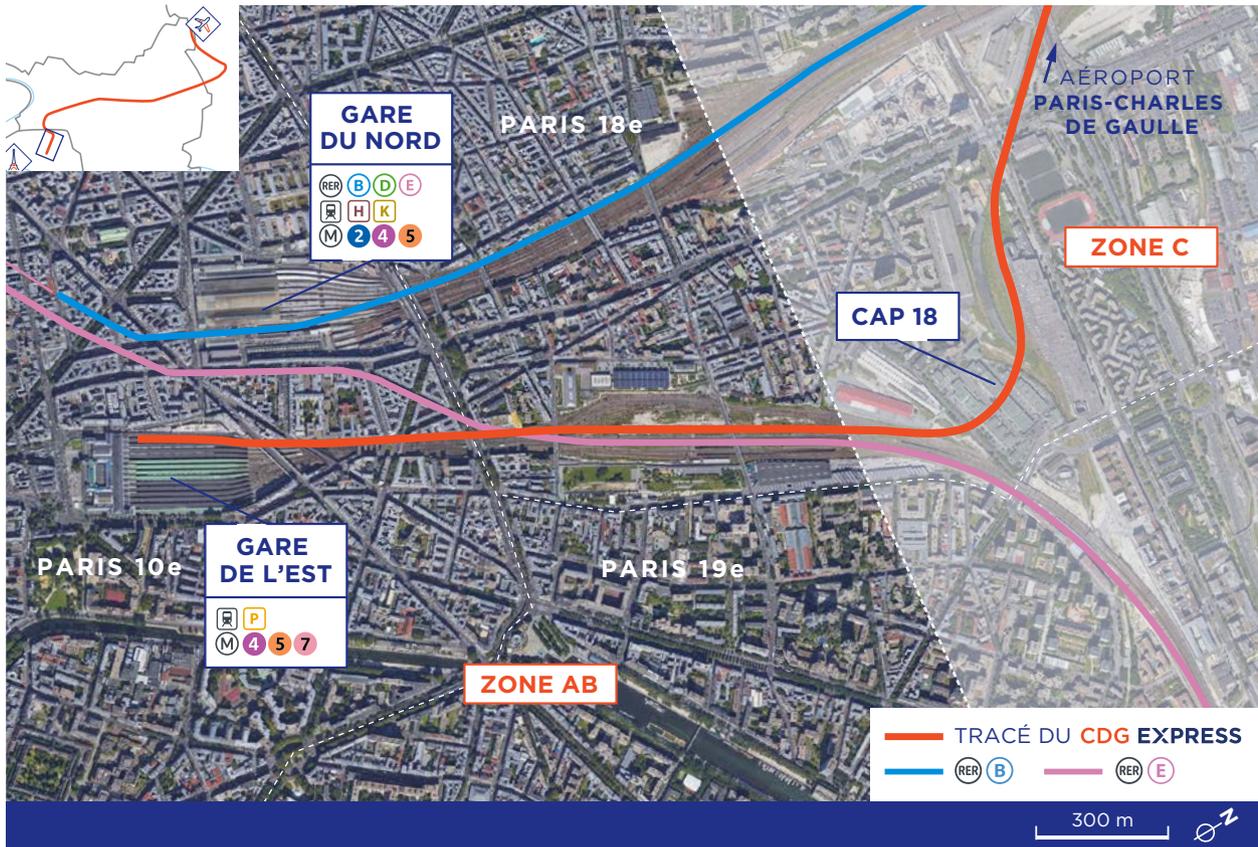
32 km

40





ZONE AB GARE ET AVANT-GARE DE PARIS-EST

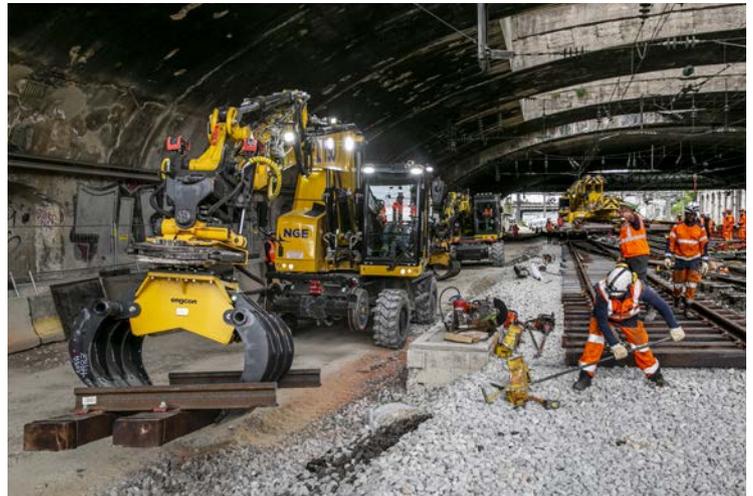
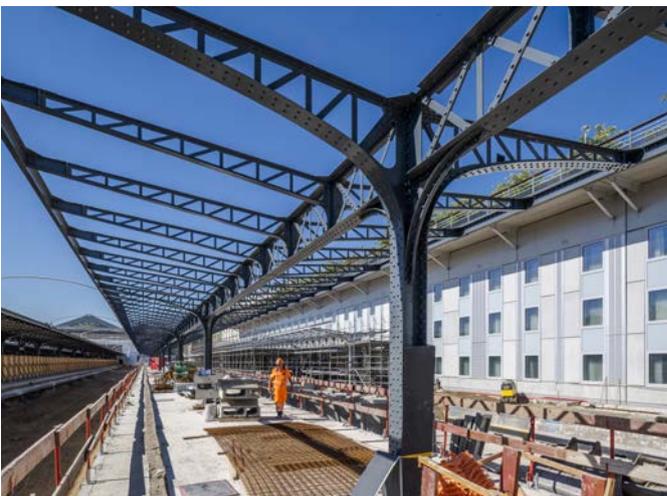


42

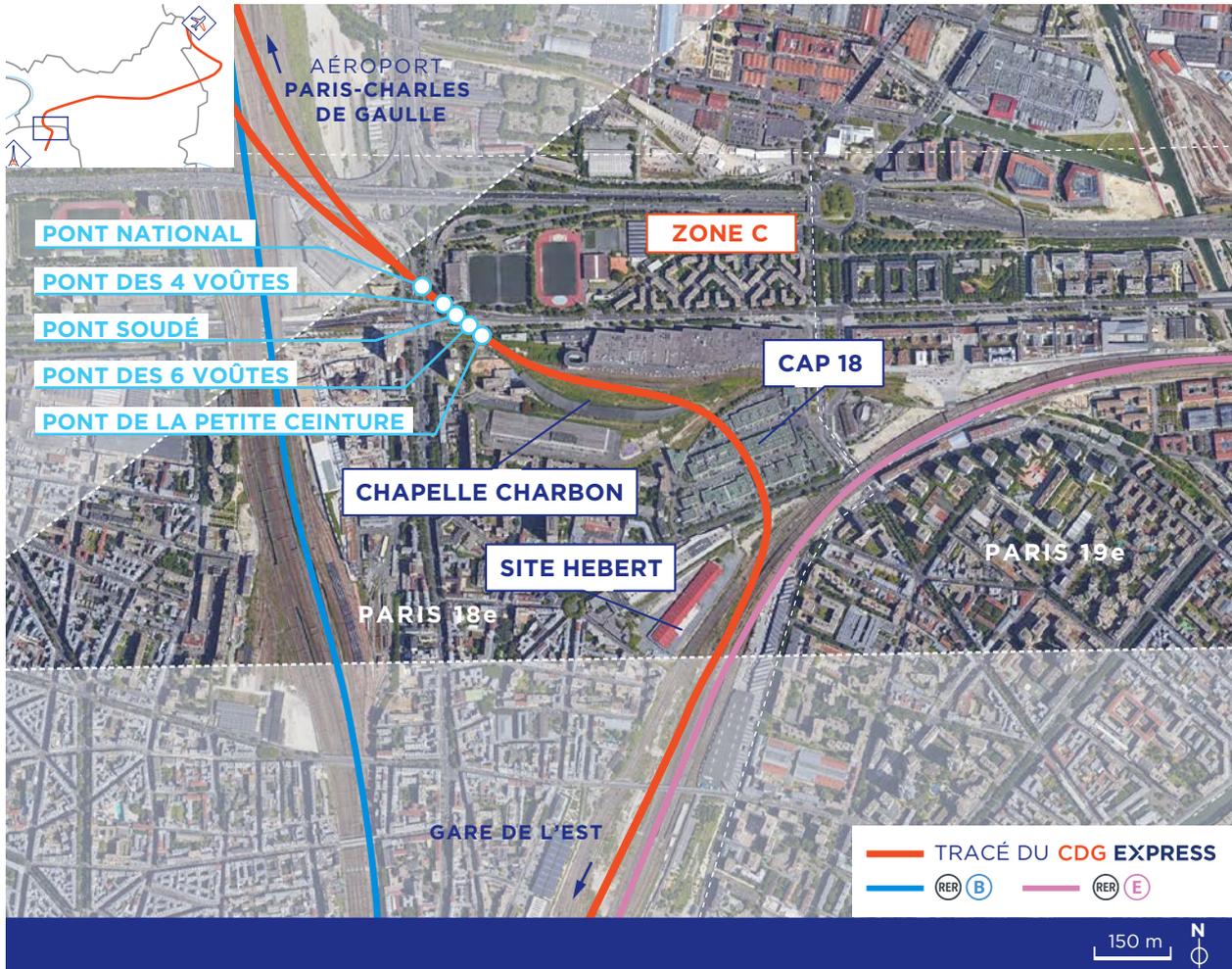
En gare de Paris-Est, le quai entre les futures voies 3 et 4 a été réalisé. Celui qui longe la voie 2 sera réalisé en 2023. Les abris de quai existants (marquises historiques) qui supportent également les alimentations électriques des trains (caténaires) seront également terminés en 2023.

La voie 5 qui a été utile au CDG Express pour la construction a été rendue à l'exploitation SNCF de la gare de Paris-Est (cette voie avait été neutralisée pour les besoins des travaux CDG Express). À l'extrémité des quais, le génie civil du futur passage piétons souterrain qui reliera la gare de Nord et la gare de Paris-Est a été réalisé en 2022. Les installations d'élévatrique (ascenseurs, escaliers mécaniques) seront mis en place ultérieurement, au plus près de la mise

en service commerciale du CDG Express. Côté travaux ferroviaires, la dissociation des voies du CDG Express des voies existantes en sortie de gare de l'Est s'est poursuivie avec la dépose de 6 aiguillages existants et la pose de 5 nouveaux lors de 4 week-ends entre mai et juin 2022. 900 mètres de voies ferrées neuves pour CDG Express ont été posées. Les travaux d'un nouveau poste d'aiguillage ont démarré au pied du pont du Département, précédés de travaux de renforcement de sols (injection de coulis de ciment) pour assurer une stabilité pérenne dans le temps de cet ouvrage crucial pour l'exploitation. Enfin de nombreux travaux de dévoiement de réseaux existants (eaux, fibres) ou de création de réseaux ont été réalisés en marge des travaux ferroviaires durant cette année 2022.

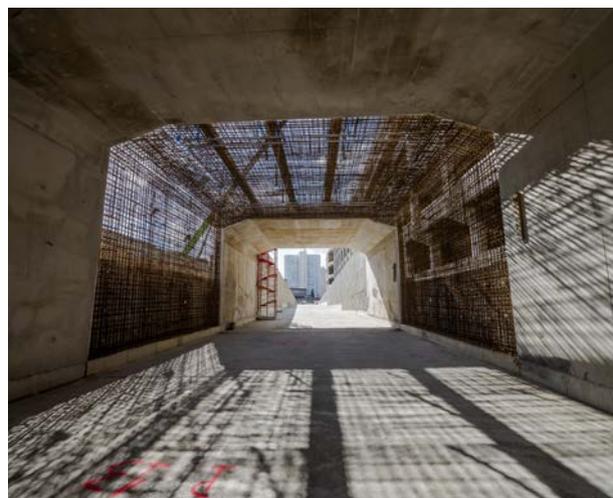


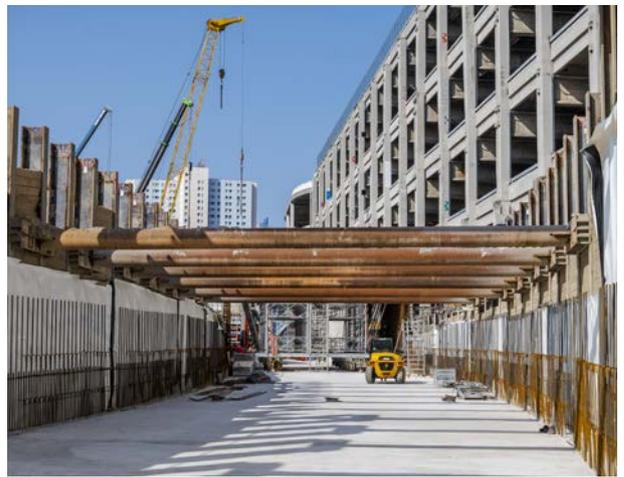
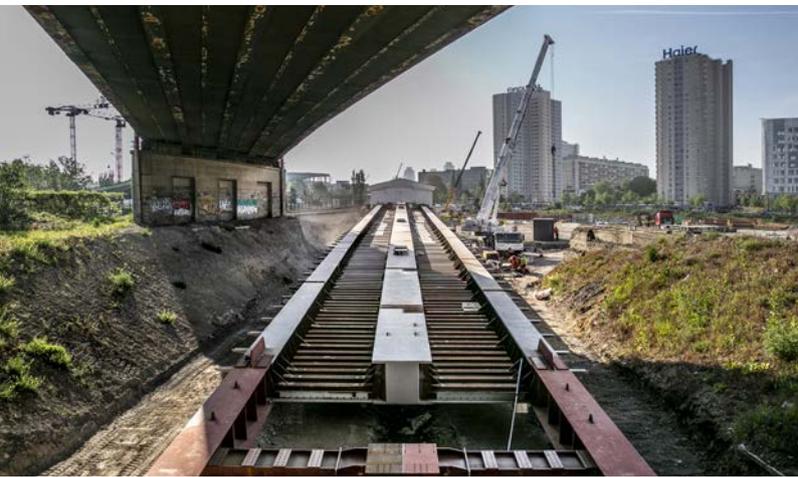
ZONE C CAP 18 / CHAPELLE CHARBON



44

La tranchée couverte traversant les zones Hébert, CAP 18 et Chapelle Charbon est achevée sur plus de 400 mètres, la dalle de couverture ayant été coulée au niveau de CAP 18. Au total, 680 mètres de parois pieux jointifs ont été réalisés. L'extension du bâtiment 5 de CAP 18 a par ailleurs été démolie. Quant au nouveau pont de la Porte de la Chapelle, les deux parties de son tablier ont été lancées sans interruption de la circulation automobile et la dalle de béton a été réalisée sur la charpente.





ZONE D RACCORDEMENT À LA PLAINE



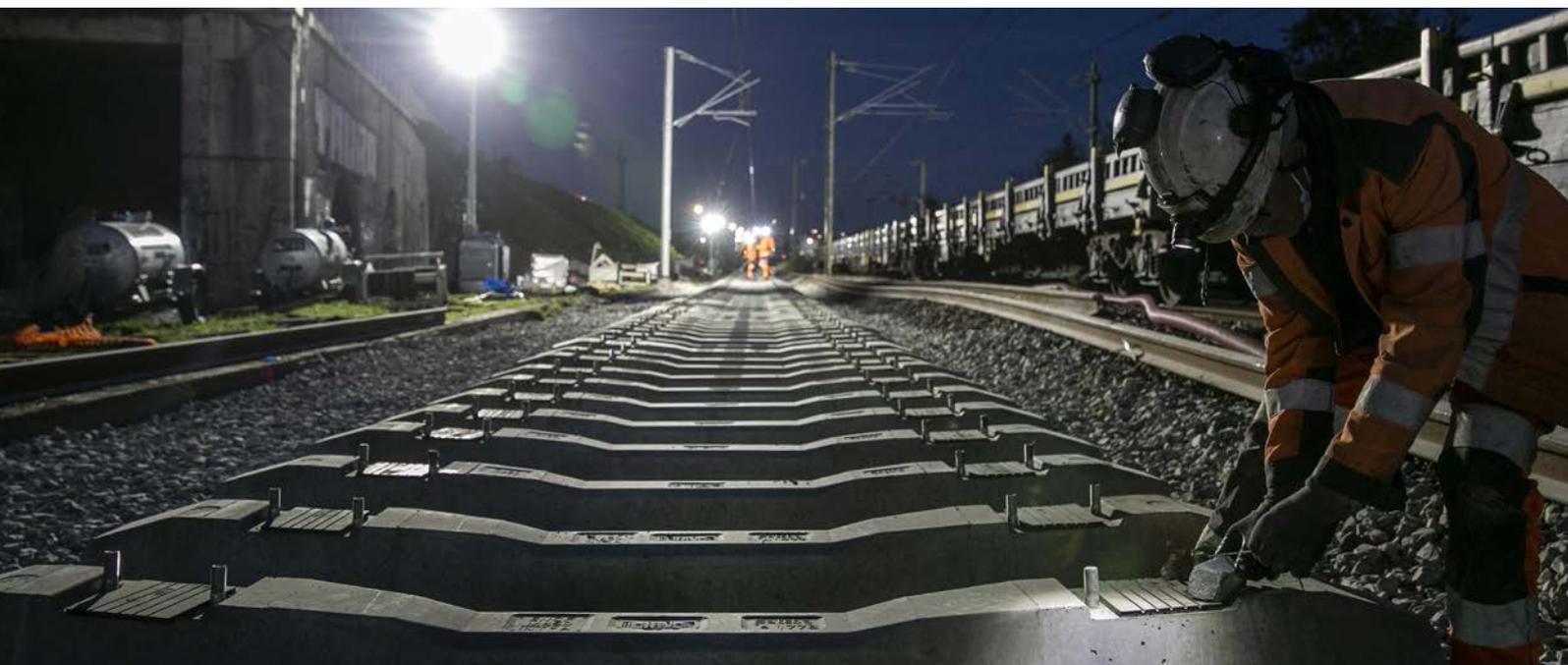
46

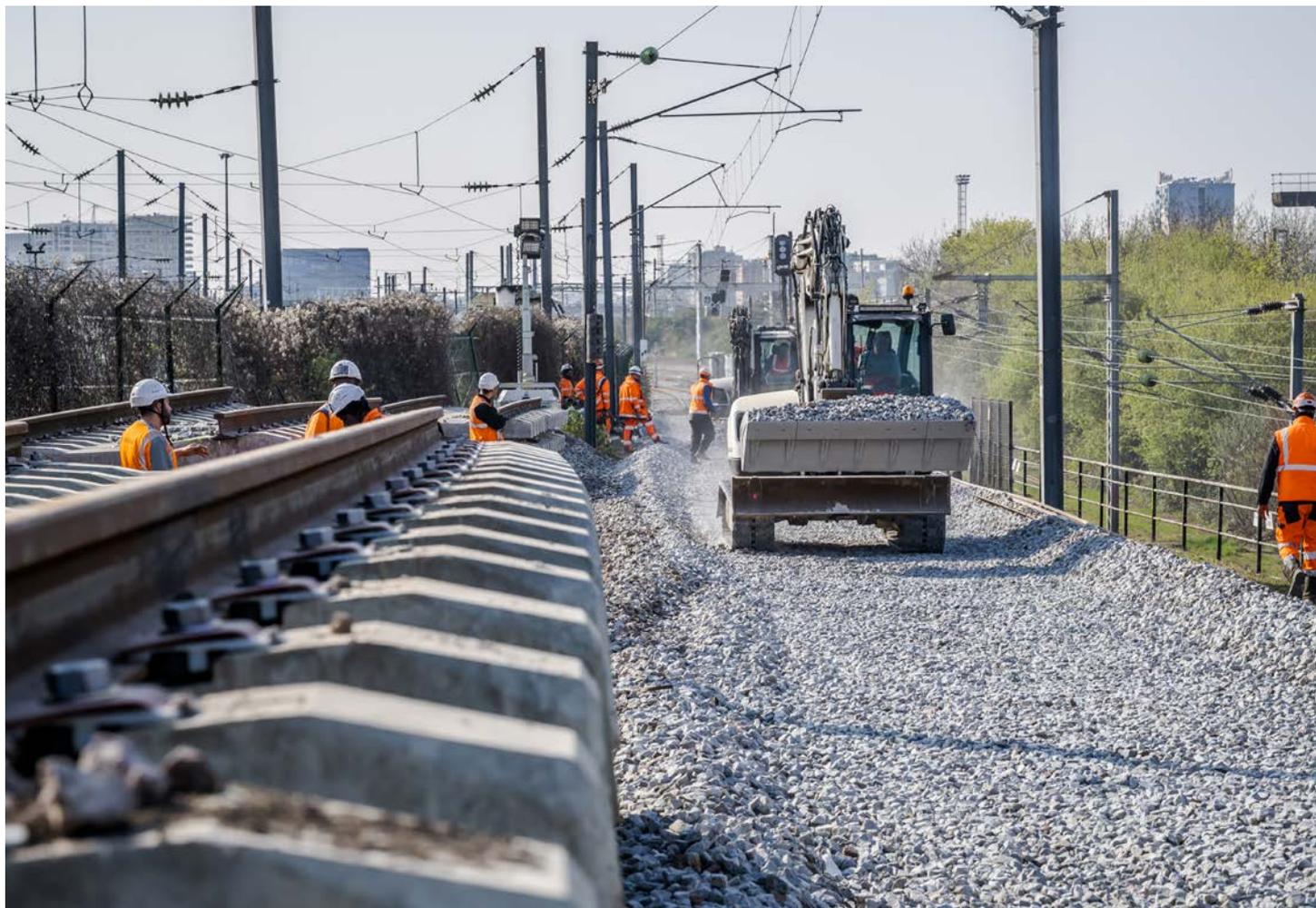
Entre La Plaine et le Bourget, des chantiers importants ont été menés pour moderniser 6 kilomètres de voies pour le RER B, TER, ligne K et le fret. Pas moins de 12 500 tonnes de ballast et 10 000 traverses ont été posées. Un saut de mouton a été construit à Drancy, des escabelles pour l'accès des conducteurs à leur cabine dans les zones de retournement en zone D ont été installées et des travaux de renouvellement caténaire sur les voies existantes effectués. La mise en service technique (travaux et essais) des nouvelles infrastructures, en particulier les itinéraires de retournement du RER B au Bourget, a nécessité la mobilisation de 400 collaborateurs de SNCF Réseau lors du week-end du 15 août 2022.



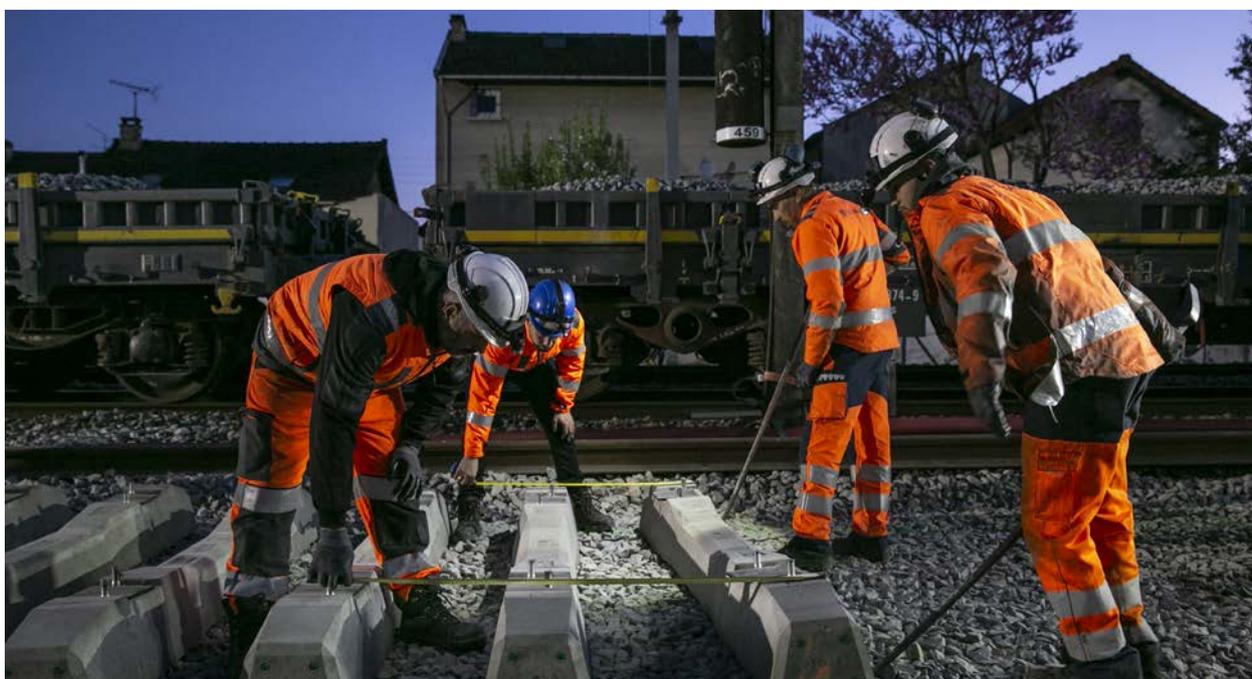
ZONE E

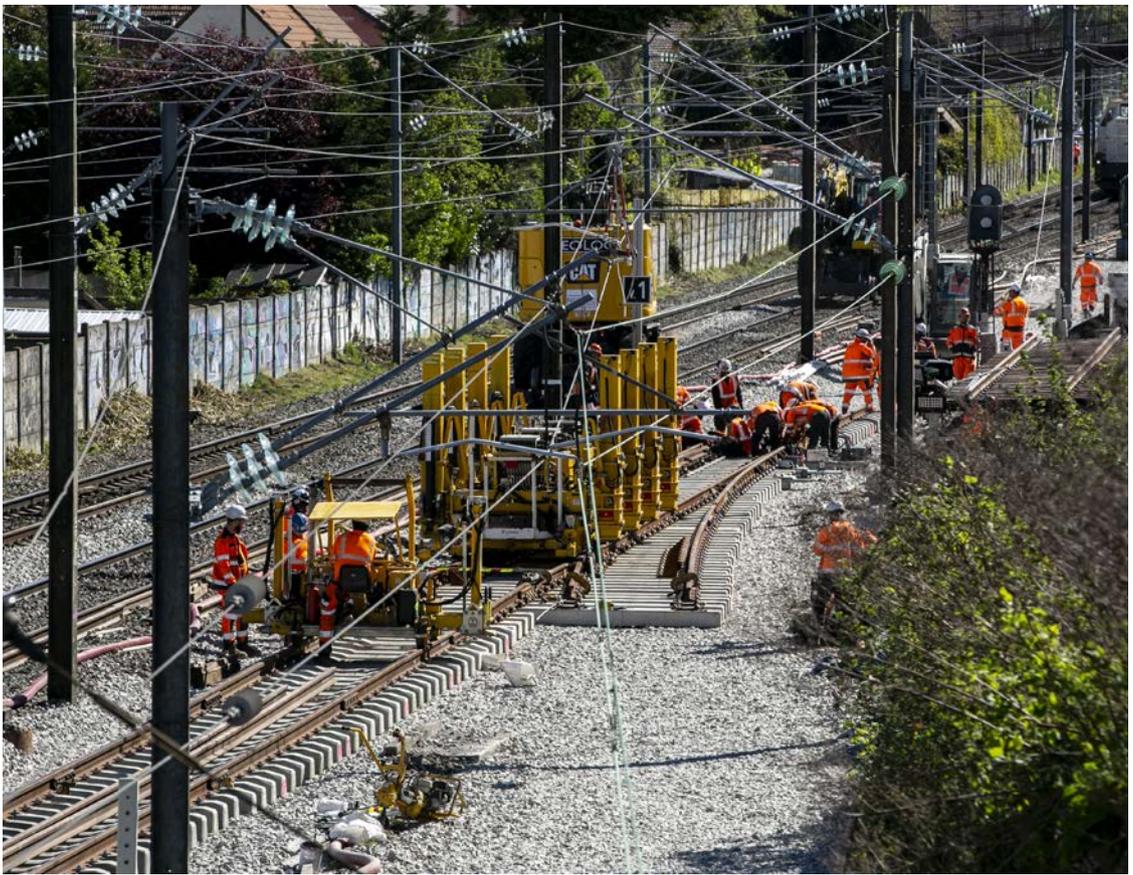
AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY



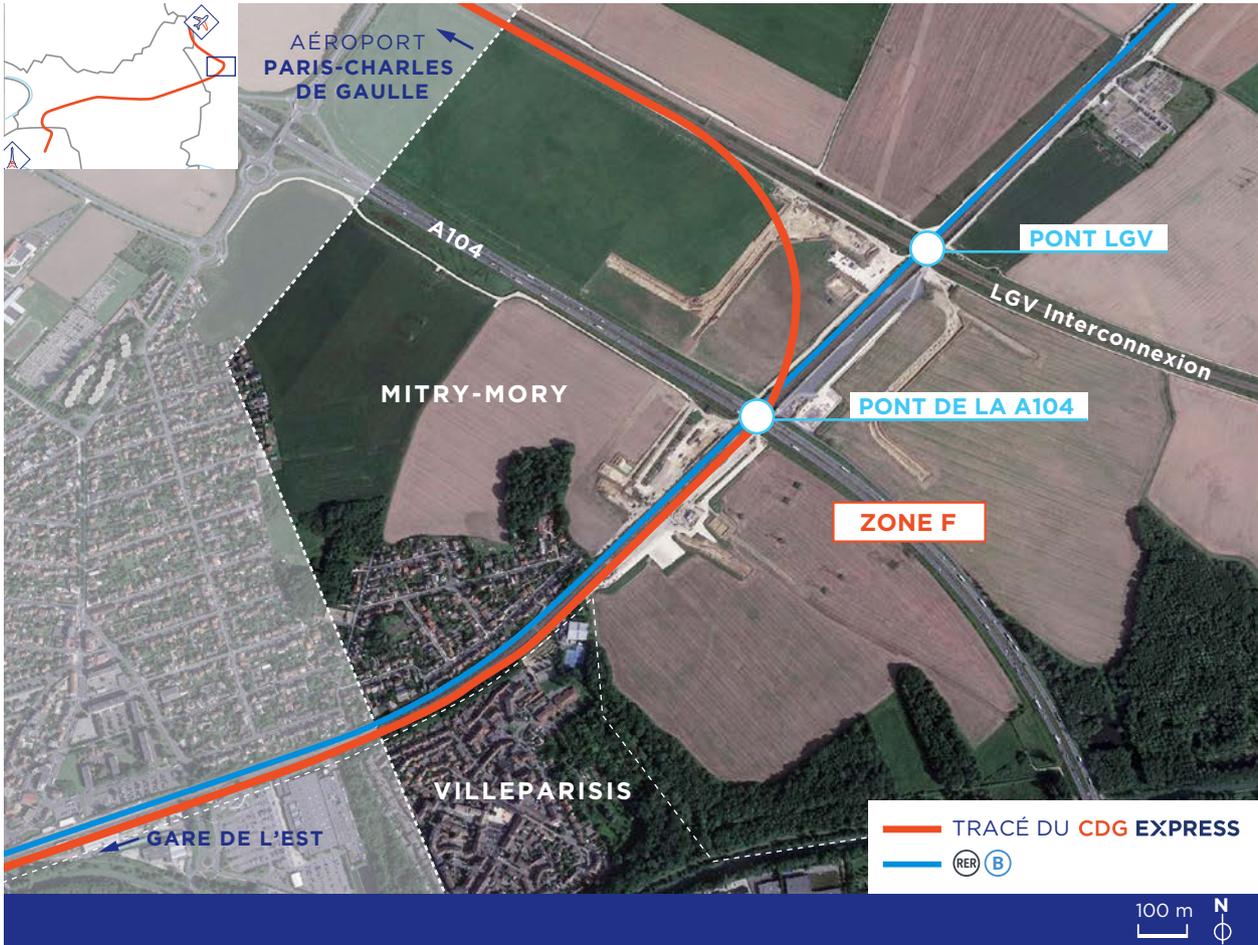


48





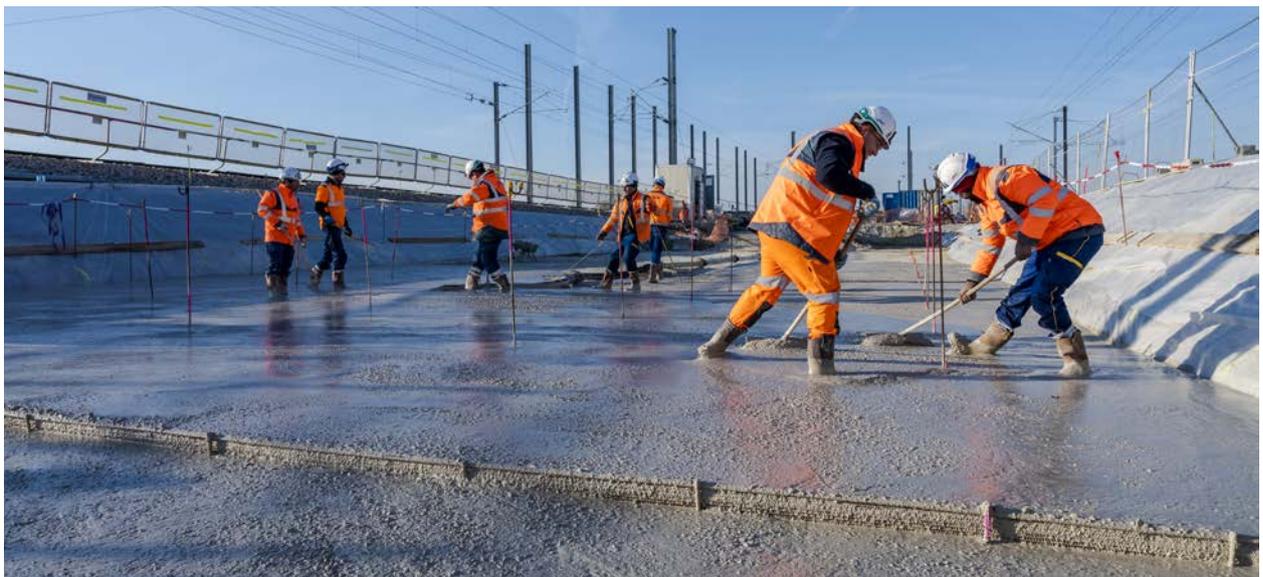
ZONE F DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY



50

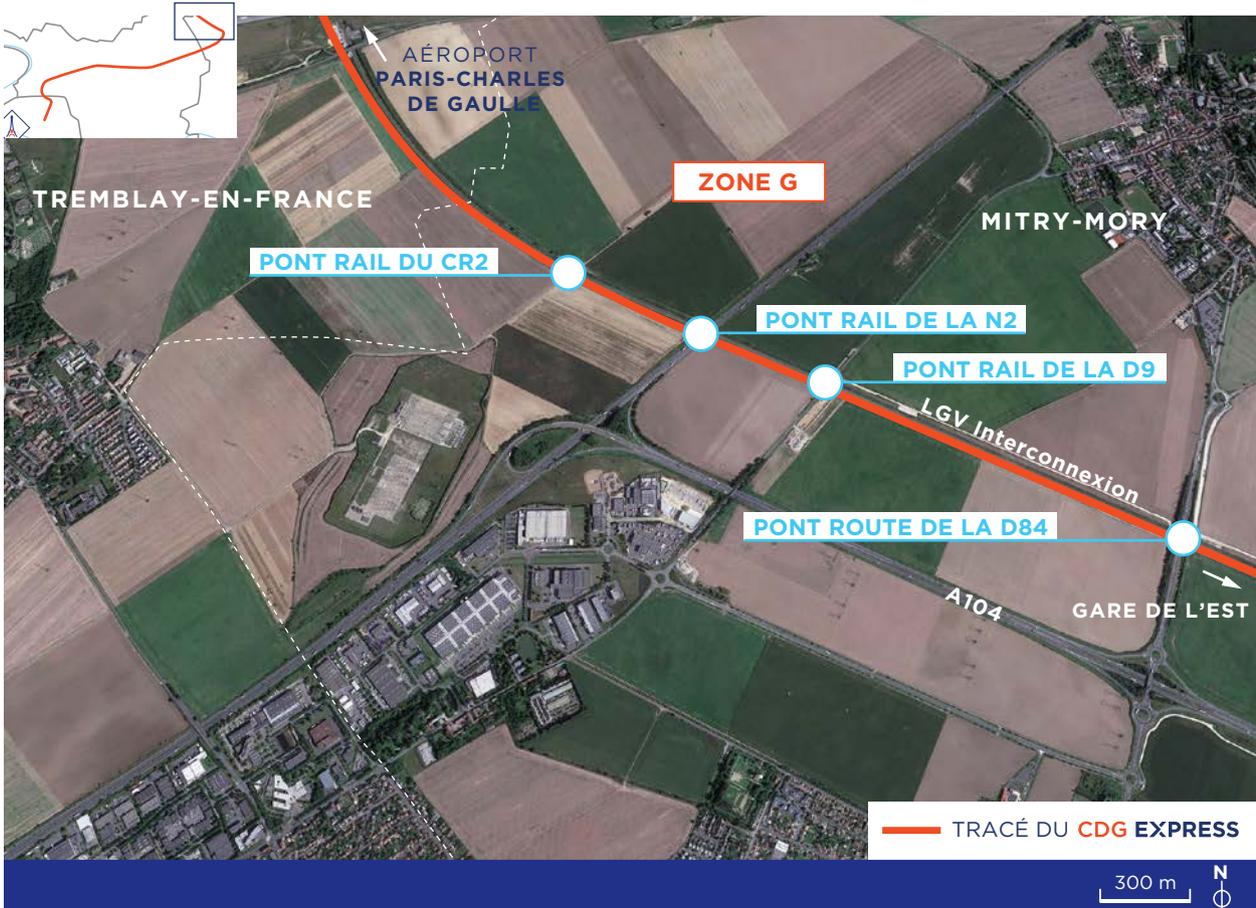
Les travaux concernent l'ensemble des voies pour les circulations existantes et futures. Les travaux de raccordement de la ligne nouvelle ont été marqués par deux jalons importants : le ripage et la mise en service des voies Bis (RER), en janvier, et des voies Dir (TER, K, Fret), en août. Les travaux de la trémie se sont poursuivis, avec la construction du mur en L et des murs en U ainsi que les premiers terrassements et la pose des butons provisoires.

Plus de 3,2 kilomètres de voies ont été posés – soit 5 000 traverses et 11 000 tonnes de ballast – ainsi que 6 appareils de voie. Les caténaires ont été déroulées, les portiques et les potences de signalisation ont été installés et les essais de signalisation ont commencé. Le chantier du bâtiment d'alimentation électrique a, quant à lui, débuté. Parallèlement, pour permettre l'excavation des terres de la trémie, il est nécessaire de pomper temporairement les eaux de nappe. Ainsi, une station de relevage et son usine de traitement des eaux avant rejet ont été réalisées.



ZONE G

LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE 2



52

Les travaux sur les remblais et déblais qui constitueront la future plateforme ferroviaire sont achevés ainsi que la sous-couche ferroviaire. La construction des ouvrages d'art de la route départementale 9 et du chemin rural 2, est elle-aussi, terminée. Les travaux d'étanchéité sont en cours de finition. L'ensemble du réseau d'assainissement et les 14 bassins d'infiltration sont désormais en service. La pose des caniveaux latéraux est également achevée.





**ZONE
H**

**GARE ET AVANT-
GARE CDG 2**



54

À l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle 2, l'important phasage des travaux s'est poursuivi permettant l'engagement de la phase finale d'aménagements des quais et du tunnel de CDG express.

En gare de Paris – CDG 2, les verrières horizontales ont été entièrement rénovées : reprise d'étanchéité, pose d'une passerelle de maintenance, raccordement des exutoires de désenfumage et travaux de peinture. Les escaliers fixes aux niveaux 4 (accès terminaux) et 5 (gare routière) du module d'échanges ont été réaménagés. Les trois escaliers mécaniques (le triplex) reliant le niveau gare SNCF – estacade (niveau 2)

et niveau 4 ont été posés.

Dans le cadre de la nouvelle configuration des quais du RER B / CDG Express, des heurtoirs ont été posés sur les voies du RER B et les installations mises en service.

Une nouvelle issue de secours a été créée et mise en service. Gares et Connexions a rénové et modernisé le système d'éclairage (ambiance et secours) sur l'ensemble du quai du RER B.

Des interrupteurs, des caméras de surveillance et des écrans de sécurité ont été installés. Dans le tunnel, les équipements de sécurité (système de désenfumage, éclairage, balisage) se poursuivent. Les travaux de l'usine



de désenfumage continuent avec la finition de la partie gros œuvre du bâtiment et la pose des équipements d'extraction. Après la mise en service des nouvelles voies de garage RER B en zone L2, les équipements ferroviaires (caténaire, signalisation, voie, ballast...) ont été démantelés. Les travaux de raccordement de l'usine et du système de désenfumage ont ainsi pu être lancés, dès novembre.

Les travaux d'extension du radier béton en dehors du tunnel au niveau de la tête Sud ont, quant à eux, été achevés.



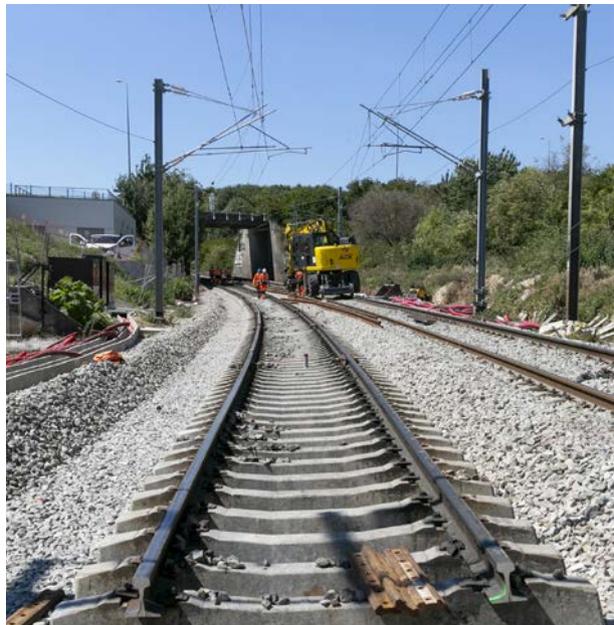
ZONE **L**

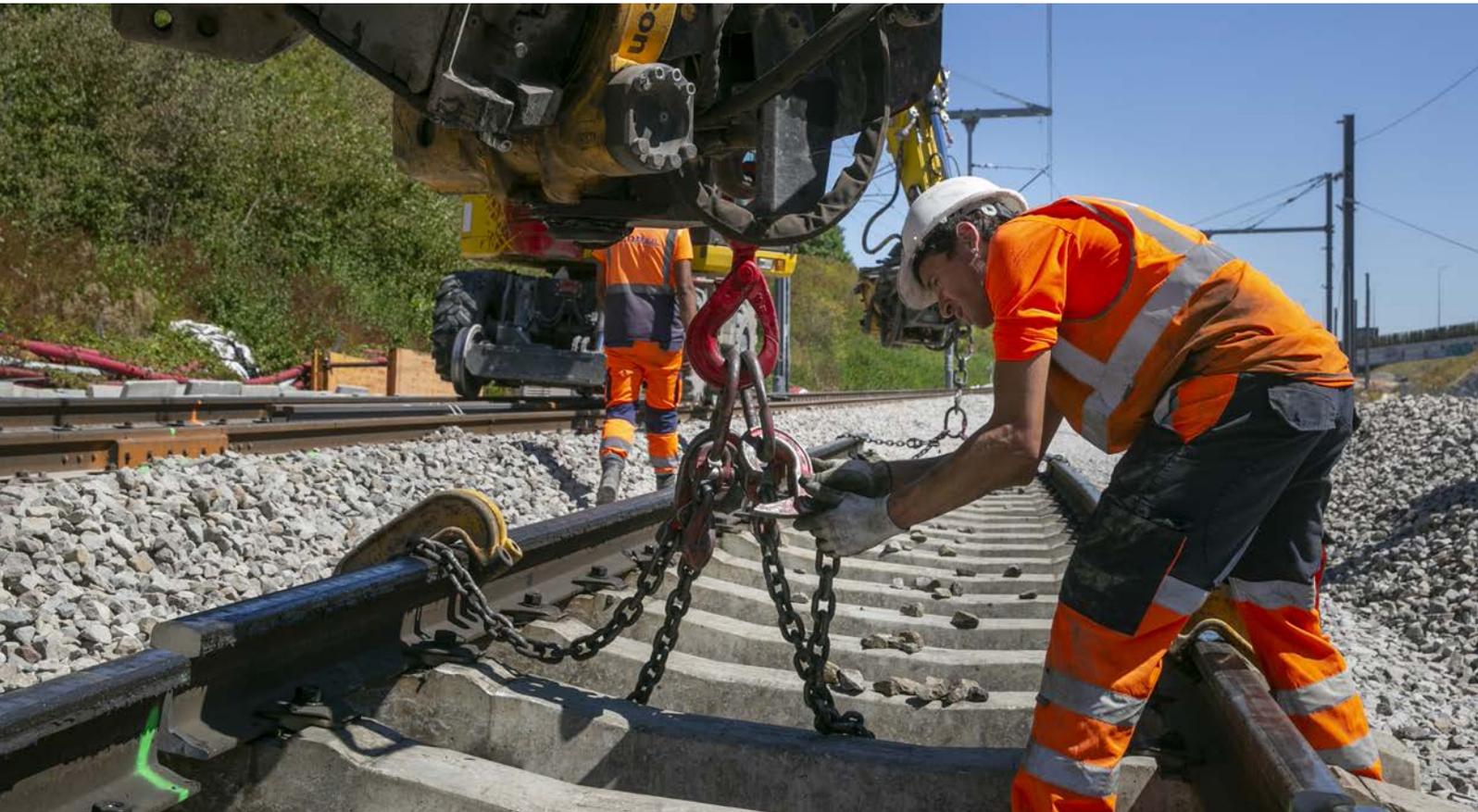
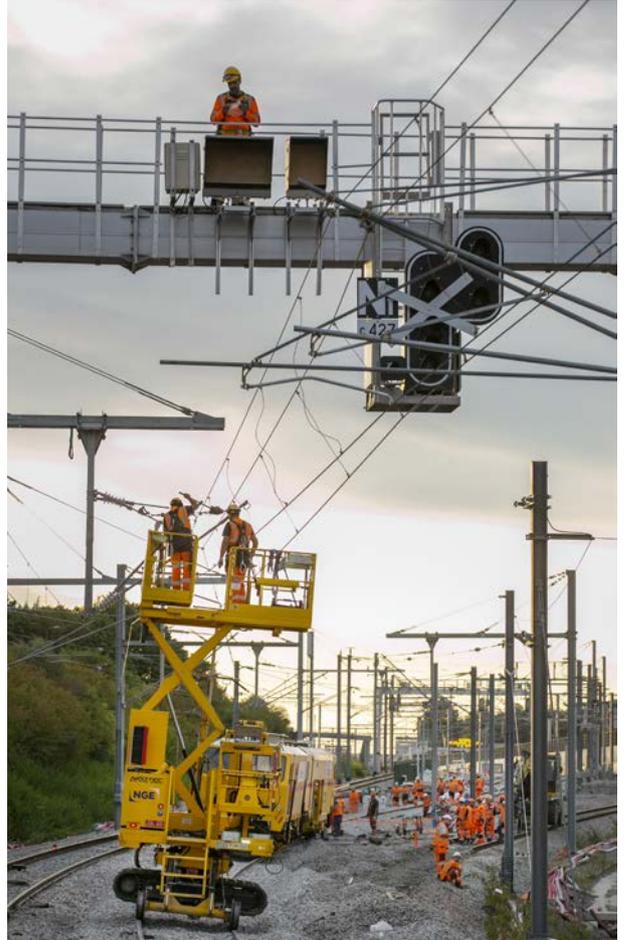
RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B



56

Pour le RER B, les 4 voies de garage ont été mises en service en août 2022, avec leur passerelle et leurs escabelles d'accès, ainsi que le centre de signalisation déporté. La voie et les installations électriques provisoires ont été déposées. Le local des conducteurs et du service du nettoyage des rames a été inauguré et mis en service en août. ADP et SNCF Réseau ont procédé aux travaux de voirie et contrôle d'accès au nouveau bâtiment, à la rue du Fer.





INTERVIEW CROISÉ

Deux agents de proximité à l'écoute des riverains >

“

*Faire le lien
entre de multiples
intervenants...*

Bruno DELANNAY

Agent de proximité
pour les zones de
travaux A, B, C et D
(Paris/Saint-Denis)



Quelles sont vos principales missions ?

BB. : Je fais de la communication de proximité. À l'écoute des riverains du chantier du CDG Express et des équipes qui réalisent les travaux, j'ai un rôle de médiation. Je suis un relais d'informations entre les habitants et les commerçants d'une part et les intervenants du projet d'autre part. Je participe à la diffusion des supports d'information sur les travaux et je réponds aux questions que posent les riverains. Si besoin, je vais chercher la réponse auprès du bon interlocuteur, le plus rapidement possible en cas d'urgence. Je suis chargé aussi d'informer le maître d'ouvrage sur le respect des règles de propreté et de bonne tenue des chantiers. Je participe également aux réunions publiques organisées en zone F, aux visites de chantier, aux réunions de chantier, à tous les événements liés à la vie du chantier.

BD. : Mon rôle est de faire le lien entre de multiples intervenants, entre le projet d'une part, les élus et les riverains, particuliers et professionnels d'autre part. Il faut non seulement répondre aux questions qui nous sont posées, avec des éléments recueillis auprès de l'équipe du CDG Express, mais aussi essayer le plus possible d'anticiper les besoins, les questions ou les impacts qui peuvent avoir lieu sur différents points du chantier. Il s'agit de devancer la communication, pour avertir les gens. Nous sommes dans la prévention. Par exemple, sur certains sites où les travaux allaient générer beaucoup de poussière ou de bruit, nous avons proposé trois ou quatre mois en amont de reloger les riverains dans des hôtels pour leur éviter de telles nuisances.

Comment se passent vos échanges avec les riverains du chantier ?

BB. : Quand j'ai pris mon poste en octobre 2022, je suis allé me présenter. J'ai fait du porte-à-porte. J'ai parlé avec les riverains à ce moment-là ou j'ai laissé mes coordonnées dans leur boîte-aux-lettres. Les gens savent où me joindre. Dans l'ensemble, les échanges se passent bien, même si la zone de Mitry-Mory est à fort enjeu. Les personnes se sentent écoutées, elles voient leurs préoccupations prises en compte. Je vais à la recherche des informations et je réponds, par oral ou par écrit, à leurs questions.

BD. : Depuis trois ans, des liens ont été noués avec le voisinage du chantier et les échanges sont cordiaux. Parfois, les contacts avec des personnes que l'on ne connaît pas réclament plus de patience, mais en nombre, c'est infinitésimal. Donner la parole aux gens, les écouter activement, répondre à leurs besoins, cela dissipe les tensions s'il y en a. Chaque personne que l'on rencontre est riche. C'est en prenant le temps d'écouter qu'on réussit à faire ressortir leur part de lumière. Ce sont des temps de partage agréables.

Avez-vous une anecdote ou un moment marquant vécu sur le terrain à partager ?

BD. : Quand SNCF Réseau a dû construire un mur à proximité de l'école Nicky-de-Saint-Phalle à Saint-Denis, des ateliers ont été organisés pendant un an avec une association pour réaliser une fresque de 300 mètres de long par les élèves de la maternelle jusqu'au CM2. De voir la fierté de ces « p'tits bouts » quand la fresque a été inaugurée en présence de leurs parents et des élus était extrêmement émouvant. En laissant une partie de leur âme dans cette œuvre collective, ils se sont appropriés le quartier, ont pris part au *street art*. L'art a germé en eux. C'est un beau message d'espoir. 🌱

“

Les personnes se sentent écoutées, et voient leurs préoccupations prises en compte.

Bolel BA

Agent de proximité pour la zone de travaux F (Mitry-Mory/Aéroport)



2 RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION EN 2022

Permanence information travaux pour les riverains de la Porte de La Chapelle, le mardi 19 mai 2022.

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LA CHAPELLE

PERMANENCE INFORMATION TRAVAUX PORTE DE LA CHAPELLE

PERMANENCE D'INFORMATION RIVERAINS

Paris/Saint-Denis

Jeudi 19 mai 2022
Espace 93 - 93 rue de la Chapelle

L'équipe de projet se tiendra sur le site de la Porte de la Chapelle pour échanger avec les riverains lors de cette permanence. Nous répondrons à toutes vos questions sur le secteur de la Porte de la Chapelle.

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

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LA CHAPELLE

RELIER LE CŒUR DE PARIS À L'AÉROPORT CHARLES DE GAULLE

XX À la suite de la mise en service de la ligne à grande vitesse CDG Express, les voyageurs pourront se rendre de la capitale au cœur de l'aéroport en 20 minutes.

LES OBJECTIFS PRINCIPAUX

- Le tracé de la ligne à grande vitesse CDG Express sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le tracé de la ligne à grande vitesse CDG Express sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le tracé de la ligne à grande vitesse CDG Express sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.

LES CHIFFRES

- 1 train** toutes les **15 minutes** (hors nuit)
- 32 km** de **tunnel** de **320 mètres** de **profondeur**

32 km de **tunnel** de **320 mètres** de **profondeur**

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LA CHAPELLE

LE RENOUVELLEMENT DES PONTS DE LA PORTE DE LA CHAPELLE

XX À la suite de la mise en service de la ligne à grande vitesse CDG Express, les voyageurs pourront se rendre de la capitale au cœur de l'aéroport en 20 minutes.

COMMENT SE DÉROULE L'INSTALLATION DU NOUVEAU PONT

- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.

LE CALENDRIER DES TRAVAUX

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LA CHAPELLE

ZOOM SUR LE NOUVEAU PONT

XX Chacune pour intégrer son milieu de son environnement, le design du nouveau pont sera conçu par CDG Express et l'ère, l'ère et par une équipe d'architectes d'exception. Ce pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.

LA MÉTHODOLOGIE DE CONSTRUCTION DU PONT

- 1 La construction des piles
- 2 La démolition des tabliers
- 3 Le bétonnage et l'armage
- 4 Le bétonnage et l'armage
- 5 Le bétonnage et l'armage
- 6 Le bétonnage et l'armage

Permanence information travaux pour les riverains de Mitry-Mory, le 22 juin 2022

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LIGNE NOUVELLE

PERMANENCE INFORMATION TRAVAUX ÉTÉ 2022

PERMANENCE D'INFORMATION RIVERAINS

Mitry-Mory

Mercredi 22 juin 2022
Salle Jean Vilar, 3 avenue Clément, 77290 Mitry-Mory

L'équipe de projet se tiendra sur le site de Mitry-Mory pour échanger avec les riverains lors de cette permanence. Nous répondrons à toutes vos questions sur le secteur de Mitry-Mory.

Pour toute information, vous pouvez contacter Philippe Noirat, votre agent de proximité : **07 86 49 58 00**

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LIGNE NOUVELLE

LES TRAVAUX DE L'ÉTÉ 2022

XX Afin de poursuivre la réalisation de la ligne à grande vitesse CDG Express, une nouvelle phase de travaux va commencer au cours de l'été 2022. Elle se concentrera sur la pose des voies définitives du tronçon E, TEP Paris Lyon et fret.

LES CHIFFRES

- 1 train** toutes les **15 minutes** (hors nuit)
- 32 km** de **tunnel** de **320 mètres** de **profondeur**

32 km de **tunnel** de **320 mètres** de **profondeur**

LE CALENDRIER DES TRAVAUX

CDG EXPRESS > LIGNE NOUVELLE

TRAVAUX LE LONG DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE

XX À la suite de la mise en service de la ligne à grande vitesse CDG Express, les voyageurs pourront se rendre de la capitale au cœur de l'aéroport en 20 minutes.

LES GRANDS OBJECTIFS DE TRAVAUX

- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.
- Le pont sera construit en souterrain pour permettre de maintenir les infrastructures existantes.

LE CALENDRIER DES TRAVAUX

CDG EXPRESS > RACCORDEMENT LIGNE NOUVELLE

UNE GESTION OPTIMISÉE DU CHANTIER

XX Afin d'être au-delà des obligations réglementaires, SNCF confie les entreprises mobilisées au respect de mesures spécifiques pour limiter les nuisances induites par le chantier.

- UN CHANTIER VIOILANT**
- DÉPARTER LA SÉCURITÉ DE TOUS**
- LIMITER ET INNOVER SUR LES NUISANCES SONORES**
- PRÉSERVER LE VOISINAGE DES VIBRATIONS**
- OPTIMISER LA GESTION DES DÉCHETS**
- MAINTENIR LE CHANTIER EN ÉTAT DE PROPRETÉ OPTIMALE**

SÉCURITÉ

Sur les chantiers de SNCF réseau constructeur >

La Sécurité et la Santé au Travail (SST) est notre priorité. Notre objectif est qu'il n'y ait pas d'accidents du travail ou s'ils surviennent d'en limiter la gravité.

62

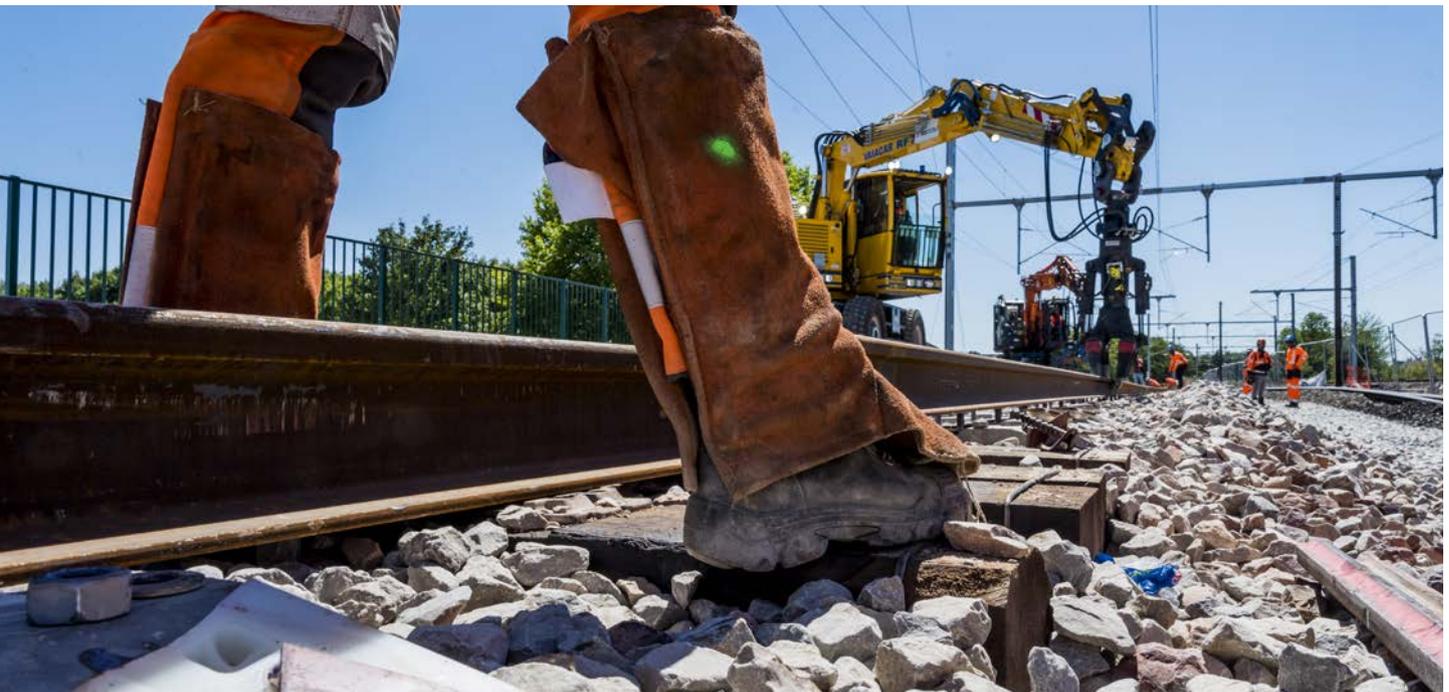
Toute entreprise et prestataire intervenant sur le chantier du CDG Express s'engage à respecter le Plan Général de Coordination Sécurité et Protection de la Santé (PGCSPS) établi par SNCF Réseau Constructeur qui décrit l'organisation globale de la prévention sécurité / santé / sureté à mettre en œuvre sur l'ensemble du projet. Après une Visite d'Inspection Commune (VIC) sur site avec le Coordonnateur Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS), un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) est établi par chaque entreprise intervenante. Il est mis à jour si la situation des travaux évolue. SNCF Réseau Constructeur en contrôle la bonne application par des Visites de Sécurité opérationnelles (VIS) sur le chantier de manière hebdomadaire. Toute opération de travaux fait également l'objet d'un briefing sécurité quotidien (localisation du chantier, durée, missions des acteurs, documentation de travail, ...). D'autre part, des séances « quart d'heure sécurité » sont organisées afin de partager les retours d'expérience, rappeler les procédures et les conditions particulières de la journée, etc.

Un point sur la sécurité est fait tous les mois lors de la réunion entre la direction de projet de SNCF Réseau Constructeur et les directions des principales entreprises de travaux. Un Comité Inter-entreprises de Santé Sécurité et Conditions de Travail (CISSCT) est organisé chaque trimestre. Un CISSCT extraordinaire est également réuni lorsqu'un accident du travail significatif a lieu afin de comprendre les circonstances de l'événement, d'en tirer les enseignements et de mettre en œuvre, de façon généralisée, les mesures de prévention adaptées.

SNCF Réseau Constructeur a engagé une démarche de contrôle des travaux avec engins. De juillet à fin décembre 2022, plus de 110 contrôles ont ainsi été effectués auprès de l'ensemble des entreprises intervenant sur le chantier, avec application de pénalités le cas échéant. Ce plan d'actions spécifique a permis d'améliorer l'application des règles de sécurité. Des actions ont aussi porté sur les procédures de levage/manutention et les modalités pratiques de déclinaison des règles de sécurité à respecter. Ce plan d'actions sera poursuivi en 2023. D'autres sujets de prévention feront également l'objet de points d'attention renforcés pour améliorer la sécurité et la santé au travail : les risques de chute de plain-pied et de hauteur ainsi que les opérations de la manipulation/manutention. Une vigilance accrue est par ailleurs portée

à la sûreté du chantier clos et indépendant pour éviter les risques d'intrusions. La surveillance de leurs clôtures et de leurs accès a été renforcée via les rondes effectuées par la société de gardiennage, les visites hebdomadaires du gestionnaire de site et les contrôles des équipes sécurité de SNCF Réseau Constructeur.

L'attention des entreprises intervenant sur le chantier du CDG Express a été attirée sur l'impérative nécessité de maintenir en place et en bon état les clôtures des chantiers et leurs accès et de fermer ceux-ci en fin de période de travail.



“

La sécurité est une préoccupation quotidienne. Des points réguliers sont faits entre la direction de projet de SNCF Réseau Constructeur et les directions des principales entreprises de travaux.



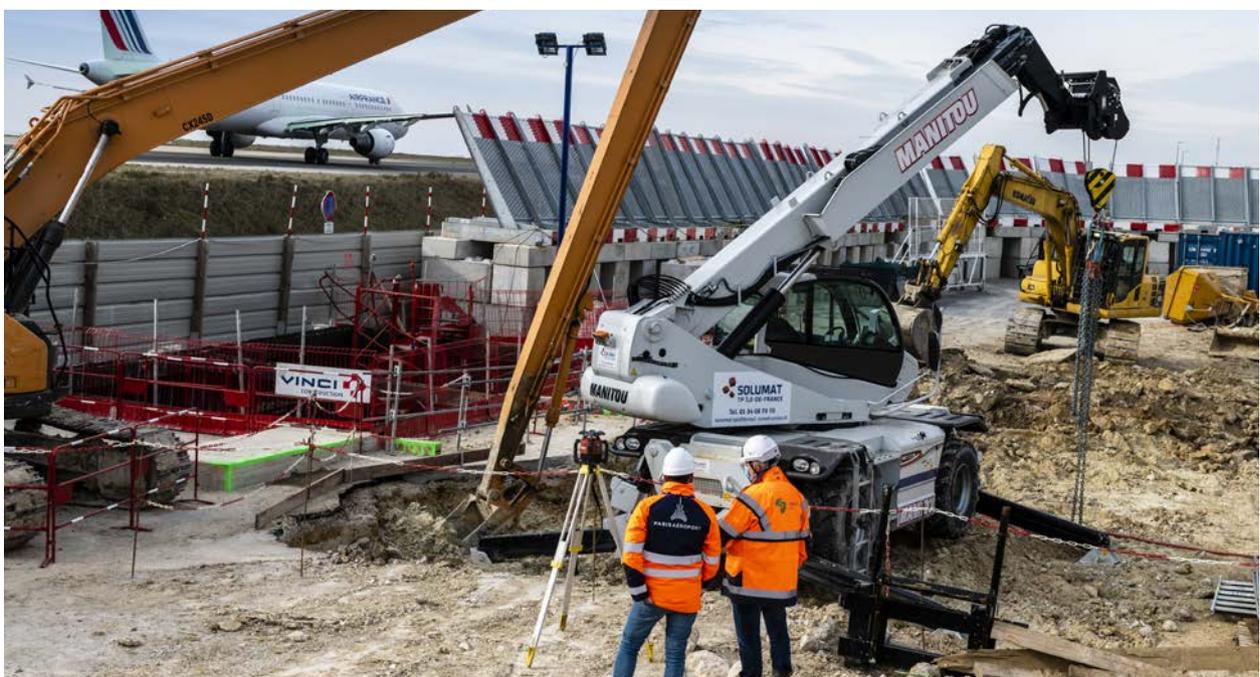
SÉCURITÉ

Sur les chantiers d'ADP Constructeur >

La sécurité sur les chantiers du CDG Express est une priorité pour le Groupe ADP. Tout est mis en œuvre pour déployer au quotidien une forte « culture sécurité » au sein des équipes et permettre que les salariés travaillent dans des conditions optimales pour éviter tous accidents.

ADP 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, 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

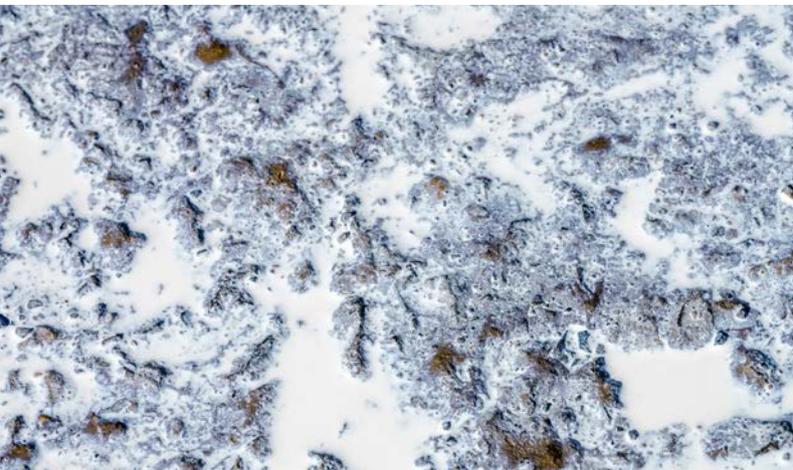
Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) dans le cadre particulier de visites de chantier. La démarche a permis de définir un plan d'actions et des indicateurs, dont la mise en œuvre et le suivi seront assurés tout au long du chantier, notamment par des visites inopinées et des reportings mensuels. 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 en 2022 sur le chantier du tunnel sous piste et de l'usine de désenfumage.



L'innovation sur les chantiers >

Les constructeurs ont tous une démarche d'innovation (conception, travaux, services). Les chantiers sont l'occasion d'expérimenter de nouveaux produits, de nouvelles démarches pour l'amélioration de nouveaux process.





NEUTRALISATION DES POUSSIÈRES SUR LES PISTES DE CHANTIER

En zone F, le chantier de CDG Express nécessite 11 km de pistes carrossables. La circulation des engins et des camions provoque un envol de poussières. Tant pour la santé et la sécurité des compagnons, cette situation devait être traitée. Une solution innovante a été trouvée pour neutraliser les poussières : une solution liquide à base de colle est appliquée sur ces pistes de chantier, limitant ainsi l'envol des poussières. Utilisée pour le ballast, elle n'avait jamais été appliquée sur les pistes de chantier. Au vu des résultats concluant de l'essai réalisé sur 150 m, la méthode a été généralisée à l'ensemble des pistes. Invisible et inodore, ne contenant pas de substance persistante, bioaccumulable ou toxique, cette colle à base d'algues ne génère pas de pollution des sols. Sa prise s'effectue par l'évaporation de l'eau contenue dans son mélange. Outre ses bénéfices pour la santé humaine et la végétation alentours, elle permet d'économiser 30 000 litres d'eau par jour.

“

Ne contenant pas de substance persistante, bioaccumulable ou toxique, cette colle à base d'algues ne génère pas de pollution des sols.

UNE USINE TEMPORAIRE DE TRAITEMENT DES EAUX D'INFILTRATION

Afin de réaliser les terrassements de la trémie sous les voies du RER B (zone F), il était nécessaire d'abaisser temporairement le niveau de la nappe phréatique par pompage. Ces eaux s'avérant polluées, une usine de dépollution a été mise en place à Mitry-Mory à compter d'octobre 2022 pour dix mois, intégrant les dernières évolutions techniques avec pour objectif d'atteindre des seuils qualitatifs les plus contraignants. Généralement mis en place pour des traitements d'eau industrielle, ce type d'usine est la première à être utilisée dans un projet de génie civil.

Après pompage, au rythme maximal de 33 litres/seconde, et décantation, les eaux d'infiltration subissent un traitement en quatre étapes pour abaisser leur teneur en composés minéraux et organiques indésirables avant d'être rejetées dans le Croult-Cul ou le Canal de l'Ourcq. Les matières en suspension et les hydrocarbures sont tout d'abord retenus par des filtres à sable. Les taux de plomb, de zinc et d'arsenic sont ensuite abaissés en deçà des seuils fixés par l'Organisation mondiale de la santé grâce à un système de filtres à résine.

Puis les sulfates sont collectés par un dispositif membranaire afin d'éviter le colmatage des filtres à résine destinés à piéger en fin de course les nitrates.

Pour les métaux et les nitrates, l'abattement s'effectue par deux colonnes en duplex, afin de maintenir la continuité du traitement, sans réservoir tampon. Pour les teneurs en métaux, l'ensemble du débit est traité. Pour les nitrates, il suffit de collecter 25 % du débit pour respecter le seuil de 50 mg/l fixé par la réglementation.



Une usine de dépollution a été mise en place à Mitry-Mory à compter d'octobre 2022 pour dix mois, intégrant les dernières évolutions techniques avec pour objectif d'atteindre des seuils qualitatifs les plus contraignants.



INSERTION SOCIALE

Bilan à fin 2022 >

Groupe ADP et SNCF Réseau ont la volonté de partager leur responsabilité sociétale des entreprises (RSE) avec les groupements de travaux. Les entreprises sont sélectionnées dès les appels d'offres publics, au travers de critères stricts. 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 fait appel à un facilitateur présent sur les territoires, REFLEX-95, pour l'accompagner dans cette démarche et atteindre un objectif d'insertion d'au moins 7 %.

En 2022, 326 850 heures d'insertion sociale ont été effectuées, représentant 32 % du total des heures travaillées et la moitié des contrats de travail signés dans le cadre du CDG Express.

L'engagement pris pour la fin des travaux est d'ores et déjà réalisé à plus de 80 %.

La grande majorité des bénéficiaires sont des demandeurs d'emploi de longue durée (63 %), des jeunes de moins de 26 ans (25 %) et des salariés de structures d'insertion par l'activité économique (24 %) – un bénéficiaire peut répondre à plusieurs profils. 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 de ce chantier d'envergure qui représente des milliers d'emplois au total jusqu'en 2027.

70

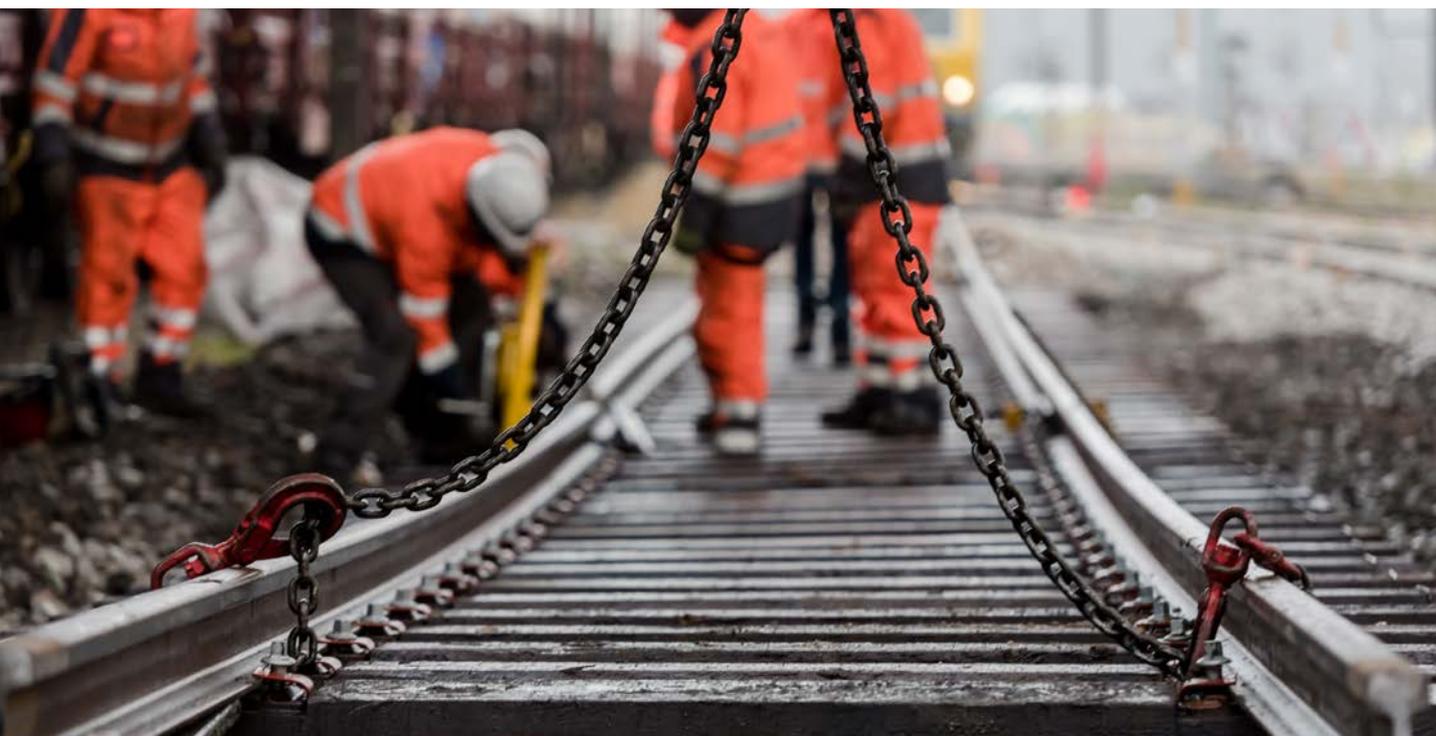


498

**PERSONNES
EN INSERTION**

46%

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



» Bilan des mesures d'insertion sur le projet au 31 décembre 2022

	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	% ATTEINT DES HEURES RÉALISÉES SUR L'ENSEMBLE DE LA CONSTRUCTION	
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 %	
31/03/22		405 656 heures	246 805 heures	60,84 %	
31/06/22		408 851 heures	278 099 heures	68,02 %	
30/09/22		404 110 heures*	303 010 heures	78,98 %	
31/12/22			404 110 heures	326 850 heures	80,88 %

* baisse à la suite de réductions des heures prévues sur l'un des marchés

Développement durable pendant les travaux

BILAN CARBONE

En vue de lutter contre le dérèglement climatique, des mesures sont prises pour réduire les émissions de CO₂ pendant la phase chantier du CDG Express. Les marchés émissifs ont été identifiés. Les entreprises retenues ont utilisé l'outil EcoAct© pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre des travaux dont elles ont la charge et pris l'engagement de transmettre aux constructeurs les données réelles de leurs émissions conformément aux notices environnementales. Le bilan carbone du chantier sera réalisé à la mise en service.

24 HECTARES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

Identifié dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, l'impact potentiel de l'ensemble des travaux du CDG Express sur les espèces protégées représente une surface totale de 44,06 hectares. La remise en état des surfaces après travaux sera effectuée, représentant environ 16,10 hectares.

“

Des mesures sont prises pour réduire les émissions de CO₂ pendant la phase chantier du CDG Express.

Ces sites ont été choisis pour leurs perspectives de gain en biodiversité et leur localisation en termes de corridors écologiques. Le contrôle de la bonne gestion des sites est effectué par une entreprise spécialisée et leur suivi assuré par un écologue mandaté par SNCF Réseau Constructeur.

En 2022, les mesures de suivi de la coordination environnementale et le suivi de la station de la Renoncule à petites fleurs se sont poursuivis, de même que la gestion des quatre sites de compensation écologique. Des travaux de fauche ont eu lieu au Trilport (77).

Sur ce site comme sur celui d'Isles-lès-Villenoy (77), la biodiversité est globalement améliorée et les engagements du gestionnaire sont respectés. À Marly-la-Ville (95), les travaux d'ouverture des milieux arbustifs ont débuté au printemps 2022. Cette ancienne décharge présente un potentiel d'amélioration écologique très important. Un appel à projets doit être lancé pour sa gestion. À Claye-Souilly (77), un plan de gestion du site est en cours d'actualisation avec une association locale déjà présente sur le site et des arbustes ont de nouveau été plantés.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Le CDG Express s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire afin, tout à la fois, de contribuer à la préservation des matières premières et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de valoriser financièrement les produits pouvant être réutilisés. Les déchets du chantier – matériaux issus des travaux de terrassement ou de dépose des voies – sont valorisés au maximum.

315 012

TONNES DE DÉCHETS
ÉVACUÉS

31,9%

TONNES DÉCHETS
NON DANGEREUX

65,4%

DE DÉCHETS
INERTES

83%

DES DÉCHETS ÉVACUÉS
VALORISÉS

100%

DE DÉCHETS INERTES
VALORISÉS

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 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 : comblement d'anciennes carrières, chantiers de travaux publics ou plateformes de recyclage pour les déchets inertes, biocentres pour 70 % des déchets non dangereux.

L'ambition de SNCF Réseau est de parvenir à 100% de recyclage des produits de dépose. Dans toutes ses zones de travaux, rails, câbles, ballasts et traverses déposés sont orientés vers des filières de valorisation. La dépose récente des équipements ferroviaires en zone H a représenté environ 250 tonnes de rail, 5 tonnes de ferrailles diverses, 200 tonnes de traverses en bois, 350 traverses en béton et 1 500 butées.

Au total, 83 % des déchets évacués du chantier du CDG Express ont été valorisés en 2022. Cette proportion atteint 100 % pour les déchets inertes.

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 contractuelles. Les différents documents du Manuel de Projet sont mis à jour périodiquement et dès que nécessaire. Chaque constructeur a également mis en place une procédure de gestion de la qualité et de l'environnement à son niveau.

En complément de ces process internes, il convient de souligner qu'un organisme technique indépendant (OTI) a pour missions d'évaluer la conformité de la conception et de la réalisation de l'Infrastructure et de veiller au respect par le Concessionnaire de ses obligations.

La synthèse de la conduite générale de l'opération est reportée au Concédant par le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express au travers de visites mensuelles sur site en présence de l'OTI, de rapports mensuels ou trimestriels et de séances de présentation sur des thématiques spécifiques, faisant l'objet de comptes-rendus.



Conception et réalisation : Parimage

Rédaction : Bonafidé / GI CDG Express / Parimage

Photographies : ADP International / SNCF Réseau / Sylvain Cambon

Alexandra Lebon / Sandrine Roudeix / Alexandre Dupeyron / Frédéric Stucin

Impression : RGI

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

