

**CDG EXPRESS**  
RAPPORT D'EXÉCUTION  
DE LA CONCESSION  
**2023**



# CDG EXPRESS

## RAPPORT D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION 2023



**Conception et réalisation :** Parimage

**Rédaction :** Bonafidé / GI CDG Express / Parimage

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

**Impression :** RGI

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

# CDG EXPRESS Cap sur 2027 !

UN TRAIN  
TOUTES LES

15

MINUTES

20

MINUTES DE  
TRAJET DIRECT

32

KM DE VOIES

Financement du projet  
par Groupe ADP, SNCF Réseau  
et la Banque des territoires, sans  
aucune subvention publique

Report modal de 15 % du trafic  
routier depuis et vers l'aéroport  
(A1 et A3) capté par le CDG Express

2 400 emplois créés en phase  
travaux

300 emplois créés en phase  
exploitation



## « Le CDG Express s'inscrit résolument dans une perspective de développement durable du territoire Francilien. »

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

➤ L'année 2023 a marqué une étape importante pour le CDG Express qui devient, chaque jour un peu plus, une réalité en s'inscrivant dans une perspective de développement et de transformation durable du territoire Francilien. En contribuant activement à la décarbonation des transports, il joue un rôle essentiel dans la réduction du trafic routier. Avec un report modal de la voiture vers le train de 15 % depuis et vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, il permet une diminution significative des émissions de CO<sub>2</sub>, répondant ainsi aux enjeux écologiques.

Le CDG Express participe, à hauteur de 537 millions d'euros, à l'amélioration des transports de l'axe ferroviaire du nord de l'Île-de-France et redonnera ainsi au RER B sa vocation première de transport du quotidien. Il ne faut pas l'oublier, quand les travaux du CDG Express avancent, ceux du RER B et des transports du quotidien progressent également.

En mettant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à seulement 20 minutes du centre de Paris, le CDG Express ouvre de nouvelles perspectives économiques et touristiques et renforcera l'attractivité et la compétitivité de Paris et de sa région. Une contribution au développement du territoire sur laquelle nous avons décidé de revenir dans ces pages, avec notamment le témoignage de Patrick Martin, président du MEDEF et Gilles Dansart, journaliste.

Vous trouverez également, en complément de ce rapport dans sa version papier, une nouvelle inédite signée par Olivier Guez, écrivain, lauréat du prix Renaudot. Il nous emmène dans un voyage imaginaire, à bord du futur CDG Express, à travers le regard d'une voyageuse japonaise qui redécouvre une région transformée. Ce récit nous donne une autre perspective sur ce projet auquel nous croyons et qui participera à transformer notre rapport à Paris et sa région.

Le CDG Express est aussi un projet humain, qui repose sur l'engagement d'équipes pleinement mobilisées. Nous leur rendons hommage, pour la seconde année consécutive, dans le reportage « *En immersion, au cœur du chantier* », qui vous dévoile le quotidien de ces femmes et de ces hommes qui font le CDG Express.

En 2024, les travaux se poursuivent avec des jalons importants avec la poursuite de la pose des voies et des équipements ferroviaires et le remplacement du pont 1 situé à Saint-Denis, pour tenir le cap de mise en service début 2027.

## « Le CDG Express est aussi un projet humain, qui repose sur l'engagement d'équipes pleinement mobilisées. »



**Michel Etchegaray**  
Directeur général du Gestionnaire  
d'Infrastructure CDG Express

## « Nous avons atteint des jalons importantes, que ce soit la finalisation d'ouvrages d'art, la préparation des aménagements... »

➤ L'année 2023 a été une année riche en défis techniques pour le CDG Express, relevés avec brio grâce à la collaboration et au dévouement de toutes les équipes.

Techniquement, 2023 a été une année charnière. Nous avons atteint des jalons importants, que ce soit la finalisation d'ouvrages d'art, la préparation des aménagements en gare Paris-Est et à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Les défis n'ont pas seulement été techniques, mais également orientés vers l'amélioration de l'expérience clients. La phase PCD4, en août dernier, avec son impact que nous avons voulu le plus réduit possible sur le quotidien des travailleurs Franciliens, a été un vrai succès, démontrant l'expérience des équipes de CDG Express, mais aussi l'ensemble des partenaires de l'écosystème transport dans la gestion de projets d'envergure. 2024 s'annonce comme une année tout aussi dense en travaux, essentielle pour garantir le succès des dernières étapes avant la livraison du CDG Express début 2027. Nous nous concentrerons notamment sur les ouvrages de la zone D, en particulier sur les travaux du pont 1, un viaduc exceptionnel qui sera réalisé dans des conditions délicates au milieu du plateau de voies, en interface avec les RER B et D. Ces travaux font partie intégrante de l'amélioration du réseau de transport du quotidien. 2024 ce sera également la dernière ligne droite pour ADP Constructeur avec la finalisation des travaux de la gare de Paris-Charles de Gaulle.

Ensemble, nous serons également confrontés à un défi majeur : l'intégration harmonieuse du service CDG Express dans l'écosystème ferroviaire de Paris-Nord. Un défi qui nécessitera une coordination parfaite entre les différents acteurs de SNCF Réseau et qui déterminera le succès ultime du projet.

Je suis convaincu que 2024 sera une année de consolidation des acquis, de dépassement de soi et de préparation méticuleuse pour l'aboutissement de ce projet d'envergure.



2

## Éditorial

**02** | Alexandra Locquet, Présidente du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et Michel Etchegaray, Directeur général du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express



7

## Le CDG Express, pour un territoire d'avance

- 08** | **Interview croisée**  
Edward Arkwright, directeur général exécutif Groupe ADP, Pierre Aubouin, président du conseil d'administration de CDG Express, directeur du département Infrastructures et Mobilité de Banque des Territoires et Alain Quinet, directeur général exécutif SNCF Réseau
- 10** | **Enquête**  
87 % des Franciliens favorables au CDG Express.
- 13** | **Interview**  
Jérôme Fourquet, directeur du département « Opinion de stratégies d'entreprises » de l'Ifop
- 14** | **Interview**  
Patrick Martin, président du Medef
- 16** | **Points de vue**  
Gilles Dansart, journaliste  
Pierre Leviaux, chercheur - CNRS  
Pierre-Yves Péguy, directeur du LAET CNRS - Université Lumière Lyon 2
- 20** | **Interview**  
Karine Léger, directrice générale d'Airparif

## En immersion

avec celles et ceux qui font le CDG Express



23



41

## 2023, l'année des défis réussis

- 43** | L'avancement des travaux en 2023
- 45** | **Interview croisée**  
Patrice Schmitt, directeur de projet CDG Express pour SNCF Réseau et Xavier Dubrac, directeur du projet CDG Express pour ADP Constructeur
- 47** | **La mise à jour du poste de commande à distance : une réussite collective !**
- 49** | **État d'avancement des procédures et des travaux par zone**
- 65** | **L'information de proximité au quotidien**
- 67** | **Un écosystème digital complet pour tout savoir sur le CDG Express**
- 69** | **Dispositifs de sécurité sur les chantiers**
- 71** | **Dispositif de maîtrise de la qualité**
- 73** | **L'innovation sur les chantiers**
- 75** | **Économie circulaire**
- 77** | **Sites de compensation écologique**
- 83** | **Insertion sociale : bilan à fin 2023**

**Le CDG Express,  
pour un**

# territoire d'avance

# Interview croisée



**Edward Arkwright**  
Directeur général exécutif  
Groupe ADP

## Quelle était l'ambition principale des actionnaires lorsqu'ils ont créé ce groupement inédit pour le développement du CDG Express, un projet très attendu par les Franciliens et les visiteurs internationaux ?

**E.A.** L'ambition du Groupe ADP est de proposer, avec le CDG Express, une liaison directe et rapide entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, en seulement 20 minutes. Il était temps que le 1<sup>er</sup> aéroport européen se dote d'un service conforme aux standards des grands hubs aéroportuaires internationaux. Les voyageurs - mais aussi nos partenaires - nous le demandent depuis de longue date. Plus largement, le futur CDG Express s'inscrit dans notre politique de décarbonation de l'ensemble de nos plateformes en favorisant le report modal de la voiture vers les transports collectifs durables.

**A.Q.** En soutenant la création du CDG Express, nous souhaitons construire une infrastructure ferroviaire avancée, favorisant la fluidité des déplacements régionaux, tout en allégeant les lignes existantes - telles que le RER B - au bénéfice de la performance de l'ensemble du réseau Francilien. La qualité de vie des voyageurs sera améliorée grâce à des transports allégés et plus fluides promouvant également une meilleure confiance dans le système de transports en commun.

**P.A.** Le CDG Express incarne un projet de développement territorial intégré et exemplaire, combinant mobilité durable et amélioration de la qualité de vie. En tant que banque verte des territoires, nous associer au projet était donc une évidence. Nous espérons que ce type de projet se développera progressivement, au bénéfice du développement économique et d'une meilleure cohésion sociale des territoires.



**Pierre Aubouin**  
Président du conseil d'administration  
de CDG Express,  
Directeur du département  
Infrastructures et Mobilité  
Banque des Territoires

## L'intermodalité apparaît aujourd'hui comme une évidence : en quoi le CDG Express participe-t-il à répondre à cet enjeu essentiel pour améliorer l'offre de transport de la région Île-de-France ?

**E.A.** Nous nous devons de développer les mobilités durables pour accéder à nos plateformes, que ce soit pour Paris-Charles de Gaulle avec le CDG Express et la future ligne 17 du Grand Paris Express mais aussi pour Paris-Orly, avec la ligne 14 dès le mois de juin 2024. La plateforme aéroportuaire n'est plus simplement un lieu où l'on prend l'avion mais un lieu de connexion où le client voyageur doit pouvoir choisir le mode transport le plus optimal au regard notamment de critères environnementaux. Le CDG Express est ainsi un catalyseur d'intermodalité essentiel aux transports depuis et vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.



**Alain Quinet**  
Directeur général exécutif  
SNCF Réseau

Il va donc accélérer la création d'un hub régional autour de Paris-Charles de Gaulle qui deviendra une des principales gares en Île-de-France. Le développement de l'intermodalité air-fer est essentiel pour répondre d'une part à notre défi d'aéroport décarboné et d'autre part aux demandes des voyageurs de bénéficier d'un parcours fluide et moderne.

**A.Q.** Le CDG Express joue un rôle pivot dans notre vision de l'intermodalité pour l'Île-de-France. Le projet s'inscrit dans une évolution globale du système de transport régional, au même titre que le Grand Paris Express ou le prolongement de la ligne de métro 14 vers Paris-Orly. Par son modèle économique et les choix stratégiques que nous avons impulsés, le CDG Express est un contributeur essentiel au réseau actuel, avec des investissements à hauteur de 537 millions d'euros dans la régénération du transport du quotidien, le RER B notamment. Ces développements sont essentiels pour maintenir un niveau de fiabilité élevé, assurant ainsi une meilleure régularité et un confort amélioré pour tous les passagers.

## En quoi le CDG Express contribue-t-il à améliorer l'accessibilité de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle et à répondre aux besoins des voyageurs ?

**E.A.** Le CDG Express répond au défi que nous nous sommes fixés d'offrir une solution rapide, directe et inclusive pour tous les voyageurs depuis et en direction de nos aéroports.

En libérant le RER B des nombreux flux de voyageurs et leurs valises, il améliorera la fiabilité et le confort des voyageurs du quotidien. Avec des infrastructures modernisées et une capacité de desserte accrue, c'est un levier d'amélioration de la qualité de service pour les passagers de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

## Le CDG Express est un chantier complexe de par son emprise en milieu urbain : en quoi les choix technologiques et la capacité d'innovation (voies sans ballast, poste digital de Saint-Denis) illustrent-ils la capacité de répondre aux besoins des clients et à la performance attendue du service ?

**A.Q.** Notre approche innovante pour le CDG Express inclut l'installation de voies sans ballast dites "HAS" et la centralisation du contrôle du trafic au poste digital de Saint-Denis. Le choix de ces technologies récentes a été fait pour répondre à plusieurs enjeux liés à l'emprise urbaine de la future ligne, en réduisant fortement les vibrations et donc le bruit pour les riverains. Le poste digital permettra, de son côté, une gestion plus précise et réactive des trains, essentielle pour en assurer la ponctualité et une meilleure information voyageur. SNCF Réseau est aujourd'hui reconnu à l'international pour sa capacité à innover et le CDG Express en est la preuve la plus récente !

## De quelle manière les infrastructures de transport, telles que le CDG Express, jouent-elles un rôle crucial dans la redynamisation des territoires, et le renforcement du rayonnement de la Capitale ?

**P.A.** Le CDG Express joue un rôle structurant dans l'attractivité économique de la région Île-de-France, en renforçant son accessibilité. Ce projet stimule évidemment l'économie locale par la création d'emplois - 2 400 emplois directs et indirects durant la phase de construction et 300 en exploitation - et par les investissements significatifs de 2,2 milliards d'euros qui ont été faits. Le CDG Express sera un vecteur clé de croissance, soutenant Paris et sa région en tant que hub international majeur.



## Enquête

# 87% DES FRANCILIENS FAVORABLES AU PROJET CDG EXPRESS

➤ La dernière enquête du baromètre de perception du CDG Express par les Franciliens, réalisée par l'IFOP et l'Institut Bona fide, confirme le soutien croissant des habitants de la région Île-de-France au projet de ligne directe vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Sa contribution à l'amélioration du RER B et son impact écologique sont particulièrement plébiscités par les riverains.

Le CDG Express obtient, depuis maintenant trois ans, un très haut niveau d'adhésion de la part des habitants de la région Île-de-France avec une stabilité remarquable des indicateurs de soutien, d'utilité et de bénéfices perçus à des niveaux élevés oscillant entre 85% et 90%. Cette adhésion est d'autant plus remarquable qu'elle est, à un moment où notre société est de plus en plus polarisée, parfaitement consensuelle dans toutes les classes d'âges, catégories sociales et électors.

Quatre éléments sont particulièrement notables et méritent l'attention :

- > La connaissance du calendrier du projet progresse très fortement, avec 51% des Franciliens (+37 points en un an) sachant désormais que le CDG Express sera mis en service après les Jeux olympiques de 2024. Cette connaissance du calendrier monte même jusqu'à 61% pour les riverains du tracé, du fait du travail réalisé quotidiennement auprès de la population par les agents de proximité.

**87%** DES FRANCILIENS INTERROGÉS SONT FAVORABLES À LA CONSTRUCTION DU CDG EXPRESS

# Interview



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

**« Il y a une chose assez frappante, c'est le consensus qui entoure ce projet. »**

**L'IFOP a réalisé en partenariat avec Bona fidé la 5<sup>e</sup> vague du baromètre de perception du CDG Express par les Franciliens. Quels en sont les grands enseignements ?**

Depuis 2021, avec notre partenaire Bona fidé, nous sondons régulièrement les Franciliens sur leur opinion à l'égard du CDG Express. cinq vagues d'enquête en trois ans, nous permettent d'obtenir une série de données pour comprendre en profondeur les tendances de l'opinion. Ce que j'en retiens, c'est la stabilité, sur cette période, des indicateurs à un très haut niveau qui témoigne, au-delà d'évolutions conjoncturelles mineures, de la solidité et de la consistance du soutien des Franciliens à ce projet. Depuis 2021, le CDG Express a toujours été jugé favorablement par au moins 83% des Franciliens (87% dans notre dernière enquête). Depuis 2021 également, plus de huit Franciliens sur dix ont toujours considéré le projet « utile » pour Paris, pour l'Île-de-France et pour le pays tout entier. Les bénéfices perçus du projet font également consensus: depuis la mise en place de notre baromètre, entre 80% et 90% des Franciliens ont toujours considéré que le CDG Express permettrait d'améliorer les transports du quotidien en désengorgeant le RER B, d'accroître l'attractivité

> Signe de « l'installation » du projet, les Franciliens sont de plus en plus nombreux à anticiper une réussite du CDG Express avec 83% des répondants qui déclarent que « le projet sera un succès, avec une bonne fréquentation ». Une hausse de 4 points en un an et surtout de 17 points depuis la première vague d'avril 2021.  
> La popularité du projet reste très élevée, avec 87% des Franciliens se déclarant « favorables au projet », à un niveau très élevé et stable depuis la première vague.  
> Un point de vigilance, toutefois, sur l'impact négatif perçu du chantier sur la qualité des transports en Île-de-France, particulièrement en Seine-Saint-Denis. Une hausse qui s'explique notamment par le contexte général de dégradation perçue des transports en commun dans la région et d'espoir d'une amélioration grâce aux chantiers en cours.

Le CDG Express continue donc de s'affirmer, dans l'esprit des Franciliens, comme un projet utile, qui bénéficiera au développement de la région et permettra d'améliorer les transports du quotidien.

**MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE**  
5<sup>e</sup> enquête réalisée du 22 au 26 février 2024 par l'IFOP et l'Institut Bona fidé auprès de 1 104 personnes représentatives de la population Francilienne âgées de 18 ans et plus selon la méthode de quotas avec un échantillon représentatif de 200 personnes pour le département de Seine-Saint-Denis et de 150 pour les communes riveraines du tracé.

87%

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

88%

**D'ENTRE EUX ESTIMENT QU'IL EST UTILE POUR PARIS**

83%

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

78%

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

touristique de la Capitale, et de réduire le trafic routier vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, avec donc un impact écologique positif.

**Les principaux indicateurs restent stables et montrent une forte popularité du projet. Mais y-a-t-il toutefois quelques évolutions marquantes depuis 2021 ?**

Oui, une me paraît particulièrement à relever : les anticipations sur le succès du CDG Express se sont sensiblement consolidées en trois ans, en progressant de 17 points, ce qui est plus que significatif en matière d'enquête quantitative. 83% des Franciliens considèrent aujourd'hui que « le projet du CDG Express sera un succès, avec une bonne fréquentation voyageurs » (17% pensant à l'inverse qu'il sera plutôt un échec, avec une faible fréquentation) contre 66% en octobre 2021. Les anticipations de succès de la ligne se sont également considérablement renforcées auprès des habitants de Seine-Saint-Denis (de 67% en 2021 à 88% aujourd'hui) et des riverains du tracé (de 50% à 80%). Ces évolutions montrent que pour la population Francilienne en général, comme pour les populations plus directement concernées (habitants de Seine-Saint-Denis et riverains), le projet est définitivement installé et lancé sur des bons rails, que les contestations qui ont pu l'accompagner appartiennent désormais au passé, et sont restées sans effet sur l'opinion publique.

**Que retenir encore de ces enquêtes ?**

Il y a une chose assez frappante, c'est le consensus qui entoure ce projet. Le soutien au CDG Express rassemble plus de 80% des personnes interrogées dans toutes les classes d'âge, dans toutes les catégories socio-professionnelles, au sein de toutes les catégories de diplôme et de revenus, et fédère même l'ensemble des électors : 88% à gauche, 95% au sein de la majorité présidentielle, 80% à droite et 91% à l'extrême droite par exemple. Un niveau et une structure de popularité à faire pâlir d'envie politiques et dirigeants. Plus sérieusement, dans une société fracturée, polarisée, il est intéressant de constater que certains projets parviennent encore à susciter une adhésion large et consensuelle, au-delà des clivages traditionnels. C'est en grande partie lié au retour en grâce du train, largement soutenu par l'opinion comme levier majeur de la décarbonation des transports et de la transition écologique.



**Patrick Martin**  
Président du Medef

« Le développement de nouvelles formes de mobilités est un enjeu central pour les entreprises. »

## Quels sont, pour vous, les défis à relever pour renforcer l'attractivité de l'Île-de-France auprès des investisseurs et chefs d'entreprise internationaux ?

L'un des principaux leviers d'attractivité, c'est bien évidemment l'accès au logement, un secteur qui connaît une grave crise et qui est ô combien essentiel à notre économie et plus largement à la cohésion sociale. La crainte de ne pouvoir trouver un logement est d'ailleurs l'un des premiers freins à la mobilité géographique des salariés français, contribuant à l'aggravation des difficultés de recrutement des entreprises.

En matière d'attractivité, les enjeux de mobilité et d'infrastructures sont également déterminants, et à ce titre le projet CDG Express, en participant de l'amélioration de la desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, est stratégique.

Enfin, le dynamisme économique d'un territoire, sa capacité à attirer entreprises et investisseurs, à encourager leur implantation durable, dépend bien évidemment de la fiscalité. C'est là l'une des conditions de la compétitivité des entreprises confrontées plus que jamais à une concurrence internationale accrue. Autant d'enjeux sur lesquels le MEDEF et son réseau sont pleinement mobilisés pour la réussite de ses 190 000 entreprises adhérentes.

## Le développement de nouvelles mobilités et le renforcement de l'intermodalité en Île-de-France a-t-il un impact sur le développement économique des entreprises en Île-de-France ?

Je le disais, le développement de nouvelles formes de mobilités est un enjeu central pour les entreprises. Au titre de la mobilité de leurs salariés, de l'amélioration de la qualité de l'air et donc de leur santé, de la décarbonation de leurs activités et de leur contribution à la nécessaire transition écologique, mais également, et c'est tout particulièrement vrai pour l'Île-de-France, en matière d'attractivité touristique. Les grands projets en œuvre, tels que le CDG Express ou le Grand Paris Express sont autant de bonnes nouvelles qui permettront de simplifier, à terme, la vie des salariés avec des trajets plus fluides et rapides pour se rendre sur leur lieu de travail (telle que la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et ses +90 000 emplois).

Cependant, le développement économique des entreprises dépend également d'autres facteurs, dont le coût du travail, qui peut pénaliser la compétitivité des entreprises, notamment lorsque la contribution des entreprises au versement mobilité augmente. Les entreprises sont aujourd'hui le premier financeur des transports en commun de la région Île-de-France, au travers de leur contribution au versement mobilité mais aussi de leur prise en charge de la moitié des coûts de transports de leurs salariés.

Par leur contribution, il est indispensable de les associer à la réflexion sur l'organisation et l'avenir des mobilités et des transports en commun, afin qu'ils répondent mieux outre, à la nécessaire décarbonation du secteur, aux besoins des entreprises et de leurs salariés. La participation financière des entreprises mais aussi leur connaissance des besoins et des territoires où elles vivent, doivent leur permettre de faire entendre leur voix dans la réflexion et les décisions relatives aux évolutions de la mobilité.

## Comment percevez-vous l'impact potentiel du CDG Express sur l'attractivité économique de la région Île-de-France ?

L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est cruciale pour conforter l'attractivité de Paris et de sa région, tant pour les entreprises, les investisseurs que pour les touristes.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle devrait ainsi enfin rejoindre la liste des nombreux aéroports qui bénéficient d'une liaison directe avec le centre-ville. Saluons également le mode de financement « sain » du CDG Express qui met en premier lieu à contribution les clients.





**Gilles Dansart**  
Journaliste

**« La promesse d'une offre de transport fiable vers/depuis l'aéroport, qui leur garantisse une régularité et une ponctualité joue donc un rôle essentiel dans le confort psychologique des voyageurs. »**

**Quel regard portez-vous sur l'état actuel des connexions entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et le centre de la Capitale – les connexions « fer-air » ?**

Les voyages en avion génèrent beaucoup d'angoisse et de stress pour les voyageurs, principalement liés à la « rupture de charge » lors de leur trajet, qui les oblige à devoir emprunter des transports à la régularité ou l'accessibilité moins cadrée que leur vol (temps d'attente pour les taxis, embouteillages...). La promesse d'une offre de transport fiable vers/depuis l'aéroport, qui leur garantisse une régularité et une ponctualité joue donc un rôle essentiel dans le confort psychologique des voyageurs.

La question de la connexion « fer-air » doit nous amener à réfléchir au ressenti du voyageur, à son confort psychologique et, donc, à la meilleure complémentarité entre les modes de transport, au travers du prisme de leur efficacité ressentie. Ce n'est pas qu'une question d'infrastructure, ce n'est pas un débat de technicien ! Il n'y a pas de « bonne réponse » *a priori* : tout dépendra de la facilité d'usage pour le voyageur et de la configuration du site.

Le sujet de l'interconnectivité est par ailleurs de plus en plus important car les populations vieillissent et développent de nouveaux besoins liés au grand âge. Cela demande une adaptation rapide de la part des aéroports et des opérateurs de transports pour améliorer l'accessibilité des transports dans une logique de parcours « sans couture ». Le Groupe ADP a compris très tôt cet enjeu en créant, il y a déjà quelques années, une interconnexion directe avec le train, en installant une gare TGV au sein même de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le CDG Express s'inscrit dans cette tendance et c'est une bonne nouvelle !

**Avez-vous des exemples de projets d'interconnexion réussis et de bonnes pratiques à suivre ?**

On observe aujourd'hui des différences importantes entre les projets qui ont intégré la question du « parcours-passager » dès leur conception et les autres. On peut ainsi citer, comme exemple réussi, la future gare ÉOLE à La Défense qui a su s'adapter pour mieux prendre en compte le quotidien des futurs usagers. La gare a ainsi été déplacée de plusieurs centaines de mètres pour raccourcir le temps d'interconnexion et donc améliorer son attractivité. C'est la performance de l'ensemble du réseau qui sera améliorée, car les Franciliens auront tendance à l'emprunter naturellement.

Mais l'expérience voyageur ce n'est pas seulement de la praticité, c'est aussi (et surtout) un ressenti. La place du beau, dans l'environnement immédiat, est un facteur à ne pas négliger car il construit un sentiment, une émotion qui affecte l'ensemble du voyage. En ce sens, le choix de l'équipe du Grand Paris Express de travailler avec des artistes pour aménager chaque gare est audacieux et devrait faire école. C'est un excellent exemple dont le CDG Express pourrait s'inspirer pour la future gare de Paris-Charles de Gaulle. Cela amène ainsi à réfléchir au rôle que souhaite se donner le CDG Express dans l'expérience de voyage du touriste qui viendra découvrir la France. Est-il la continuité de la quiétude de l'aéroport ou est-il déjà un « petit morceau » des embarras de Paris ? À l'inverse, sera-t-on un peu déjà dans l'avion lorsque l'on franchira les portes du futur express ? Ce n'est pas une question anodine.

**En quoi le CDG Express peut-il participer à développer un autre rapport à Paris et sa région ?**

Le CDG Express est un atout indéniable pour le développement du territoire Francilien mais sa contribution durable va reposer sur la qualité du service qui sera offert aux voyageurs et qui facilitera leur voyage vers la Capitale. L'arrivée du CDG Express est la bienvenue car Paris, première destination touristique mondiale, manquait cruellement d'une ligne directe, au même titre que toutes les grandes métropoles mondiales.

Pour autant, le CDG Express ne doit pas se focaliser uniquement sur le « retard » qu'il va permettre de combler, mais miser sur le potentiel qu'il va offrir de voyager d'une nouvelle manière. Cela pourrait être extrêmement bénéfique pour l'ensemble de la plateforme aéroportuaire. En rendant l'aéroport accessible, verra-t-on émerger de nouvelles pratiques, avec des publics qui iront à Roissy sans pour autant prendre l'avion ? On observe ainsi qu'environ 30% des visiteurs de centres commerciaux y viennent aujourd'hui sans rien y acheter...

Le CDG Express va également être un facteur de transformation pour le quartier de la gare de Paris-Est. Celui-ci est en pleine évolution, avec le développement de nouveaux hôtels, d'une nouvelle offre commerciale.

Moins fréquentée que sa voisine, la Gare de Paris-Nord, elle offre une expérience moins « rugueuse » de la ville : les espaces ont été restaurés, sont très ouverts, les taxis sont disponibles immédiatement sur un parvis ouvert sans attente... Le choix de la gare de Paris-Est est, à ce titre, judicieux et sera un élément clé de l'expérience offerte aux voyageurs qui emprunteront le CDG Express.

**« L'arrivée du CDG Express est la bienvenue car Paris, première destination touristique mondiale, manquait cruellement d'une ligne directe, au même titre que toutes les grandes métropoles mondiales. »**





**Pierre Leviaux**  
Chercheur – CNRS

**« Des projets tels que le Grand Paris Express ou le CDG Express, laissent entrevoir une augmentation de la part modale des transports collectifs, passant de 20 % à 30 % des déplacements d'ici 2030. »**

**L'intermodalité est un levier majeur pour favoriser des déplacements fluides et efficaces. Quels enjeux observez-vous pour optimiser l'intermodalité en Île-de-France et quelles sont les principales barrières à surmonter pour y parvenir ?**

Dans l'état actuel des déplacements en Île-de-France, près de 40 millions de trajets sont effectués chaque jour, tous motifs confondus (loisirs, travail, achats...). Parmi ces déplacements, environ 20% sont réalisés en transports collectifs – métro, RER, bus ou tramway – représentant environ 9 millions de trajets par jour. La voiture particulière reste cependant encore largement prédominante, avec plus de 70% des déplacements réalisés. Une tendance qui se renforce lorsque l'on considère les kilomètres parcourus.

Les projections pour l'avenir, avec des projets tels que le Grand Paris Express ou le CDG Express, laissent entrevoir une augmentation de la part modale des transports collectifs, passant de 20% à 30% des déplacements d'ici 2030, réduisant la part de la voiture à 60%. Des éléments tels que la vitesse moyenne des déplacements en métro automatique (entre 55 à 60 km/h), aujourd'hui nettement supérieure à celle des autres modes de transport (25 km/h en moyenne pour le métro et 18 km/h pour la voiture), jouent un rôle crucial dans ce report modal.

La densité de population en Île-de-France favorise également le développement des transports collectifs, offrant des opportunités pour une meilleure rentabilité des investissements dans les infrastructures et le matériel roulant, alors que le réseau routier se trouve aujourd'hui saturé. La fréquence, l'amplitude horaire, les aspects de régularité, de confort et de fiabilité de l'offre sont également des éléments cruciaux à privilégier pour que les Franciliens préfèrent les transports collectifs.

L'intermodalité peut donc être un facteur d'attractivité des transports collectifs, à condition de la rendre efficace. Cela suppose notamment une bonne coordination entre les différents modes de transport, d'un bout à l'autre de la ligne, pour offrir un réel avantage (temps gagné, flexibilité, indépendance). Il s'agit également de prendre en compte la complémentarité entre les modes de déplacement, en développant par exemple les systèmes de vélos en libre-service, en améliorant la desserte de lignes de bus de rabattement ou de diffusion, ou encore en développant des parkings relais près des gares.

Concernant le CDG Express, deux populations différentes vont être concernées : d'une part, les touristes, qui ont besoin d'une intermodalité efficace ; d'autre part, les salariés, qui ont besoin d'une intermodalité fonctionnant jusqu'à leur domicile.



**Pierre-Yves Péguy**  
Directeur du LAET  
CNRS – Université Lumière Lyon 2

**Quel est l'impact potentiel d'un report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, comme le vise CDG Express, sur le développement d'un territoire ?**

L'effet structurant des infrastructures de transport touche plusieurs dimensions du développement territorial. À court terme, ces projets réduisent les coûts de déplacement, ce qui atténue la contrainte des distances – la « tyrannie des distances » – et favorise la mobilité des individus. Cette réduction des coûts influence également les choix de localisation des entreprises et des ménages, engendrant une reconfiguration des tissus économiques et résidentiels, comme l'ont montré les chercheurs François Plassard ou encore Alain Bonnafous.

Les effets à moyen et long termes sont tout aussi significatifs. Une meilleure accessibilité grâce aux transports collectifs peut stimuler la productivité des entreprises et l'emploi, grâce aux économies d'agglomération générées par une plus grande densité de population. Des études ont ainsi montré que chaque augmentation de 10% de la densité de population contribue à augmenter la productivité des travailleurs et des entreprises entre 0,2 et 0,4%.

Les infrastructures de transport peuvent également avoir des retombées économiques importantes, non seulement en termes d'emplois directs et indirects pendant la phase de construction, mais aussi en attirant des investissements français et étrangers et en réduisant le chômage grâce à une plus grande accessibilité des lieux d'emploi pour les populations vivant en zones périphériques.

Elles permettent de lutter contre le « spatial mismatch » – le mauvais appariement entre l'offre de transports, les emplois et la localisation des personnes. Avec une réduction des « composantes monétaires et non monétaires du coût généralisé de transport, les personnes en recherche d'emploi peuvent élargir leur zone de prospection.

Cependant, il est important de noter que les effets structurants des infrastructures de transport ne sont pas une « baguette magique » qui assure le développement d'un territoire mais dépendent de la cohérence avec d'autres politiques d'aménagement du territoire. Une coordination efficace entre les autorités en charge de l'urbanisme, des transports et du développement économique est donc essentielle pour maximiser les retombées positives sur le territoire, comme cela peut se faire en Suède ou en Norvège.

Sur le plan du tourisme, les voyageurs ne choisissent pas leurs destinations en fonction des infrastructures de transports, mais cela peut améliorer l'expérience voyageur. Le CDG Express, du fait de sa rapidité à relier Paris à l'aéroport, pourrait ainsi permettre à des voyageurs en transit de visiter la Capitale.

**Quelles autres conséquences positives le report modal a-t-il pour les habitants d'un territoire ?**

Le report modal vers les transports collectifs peut avoir un impact positif sur plusieurs aspects de la vie quotidienne des habitants. En plus de favoriser l'emploi et les revenus, il peut contribuer à réduire la pollution locale et les émissions de gaz à effet de serre, améliorant ainsi la qualité de l'air et de l'environnement sonore. C'est un gain non seulement pour le territoire, mais pour le pays tout entier.

Une intégration réussie des infrastructures de transport dans le paysage urbain peut également améliorer la qualité de vie, en offrant des espaces rénovés et une meilleure accessibilité à différents services et activités. Pour que ces effets positifs se concrétisent, il est toutefois nécessaire que la dimension urbanistique soit prise en compte dès la conception des projets de transport.



**Karine Léger**  
Directrice générale d'Airparif

**« Les transports sont la principale voie d'amélioration de la qualité de l'air, soit à travers le renouvellement du parc roulant avec des véhicules moins polluants, soit en favorisant le report modal vers d'autres modes de transports. »**

**Dans quelle mesure la transition vers des modes de transports plus durables, tel que le CDG Express, a-t-elle une influence sur la qualité de l'air en Île-de-France ?**

En Île-de-France, les transports constituent la source principale de dioxyde d'azote, polluant pour lequel les réglementations française et européenne ne sont pas respectées. Ils sont de plus une source importante de particules pour lesquelles les niveaux sont également élevés sur le territoire Francilien, notamment au regard des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Or, ces polluants ont un impact sur la santé. À titre d'exemple, près de 8 000 décès prématurés de Franciliens seraient évités si ces recommandations étaient respectées pour les particules fines (Observatoire régional de santé d'Île-de-France/Airparif). Les transports émettent par ailleurs des gaz à effet de serre responsables du changement climatique.

De ce fait, les transports sont aussi la principale voie d'amélioration de la qualité de l'air, soit à travers le renouvellement du parc roulant avec des véhicules moins polluants (véhicules aux normes européennes plus récentes ou des véhicules électriques), soit en favorisant le report modal vers d'autres modes de transports (les transports en commun et des modes de transports non polluants comme le vélo). C'est le cas du CDG Express qui présente potentiellement un double impact positif. Le report modal de véhicules vers une liaison ferroviaire pour desservir l'aéroport Paris-Charles de Gaulle devrait d'une part conduire à une diminution des émissions correspondants aux trajets en voiture remplacés par le ferroviaire. Et d'autre part, ce report contribuerait à limiter le trafic induit par la plateforme aéroportuaire et de ce fait ses niveaux de pollution.

**Quels sont les scénarii futurs envisagés par Airparif en ce qui concerne l'impact de l'évolution des modes de transport en région Francilienne sur la qualité de l'air et la santé des habitants ?**

Même si ce n'est pas suffisant, la qualité de l'air s'est d'ores et déjà améliorée de manière conséquente depuis plusieurs décennies. Les réglementations française et européenne, conjuguées aux politiques locales, ont permis une baisse de 20 à 40% pour les polluants les plus problématiques. Le problème a même été résolu par exemple pour le plomb et le dioxyde de soufre. Le renouvellement du parc automobile avec des normes européennes de plus en plus contraignantes et la diminution du trafic routier expliquent en grande partie cette situation qui a permis un gain d'espérance de vie de 2 mois pour le dioxyde d'azote et de 8 mois pour les particules fines entre 2010 et 2019 (Observatoire régional de santé d'Île-de-France/Airparif).

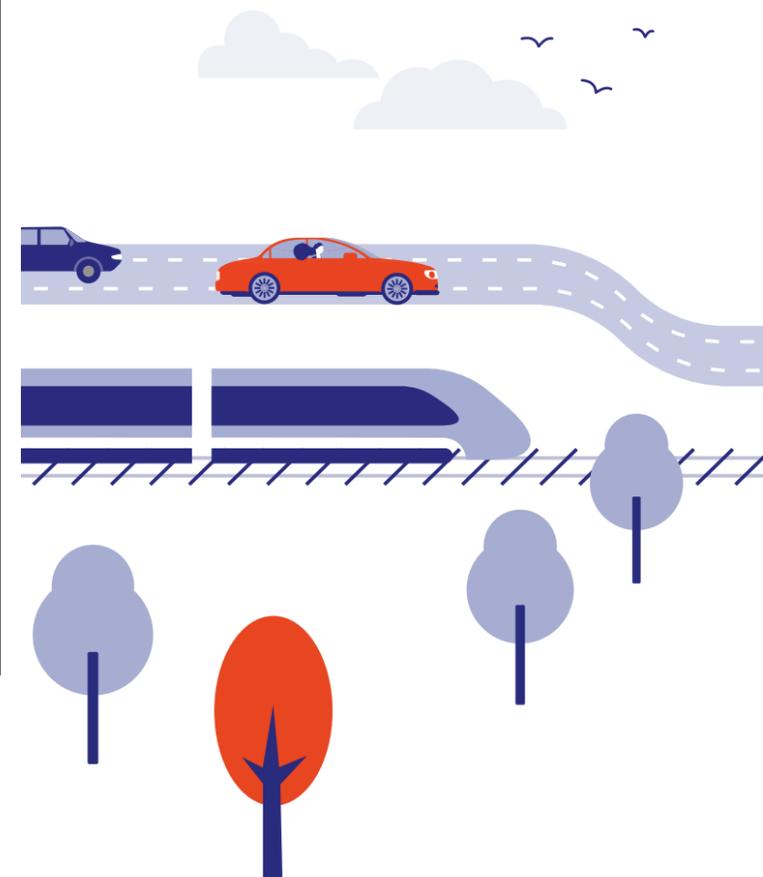
En termes de prospective, différents scénarii sont évalués par Airparif, dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), élaboré par le préfet, et en consultation publique à partir de 26 février. D'ici à 2030, la qualité de l'air devrait continuer à s'améliorer, du fait des actions d'ores et déjà engagées auxquelles s'ajoutent celles du PPA, en particulier sur le trafic pour favoriser des mobilités actives et partagées, les transports en commun et une logistique durable, l'appui aux zones de faibles émissions (ZFE), etc.

Les politiques publiques en matière d'amélioration de la qualité de l'air fonctionnent. Néanmoins, la poursuite de cette amélioration est essentielle puisque, à partir de l'évolution des connaissances, l'Organisation Mondiale de la Santé reconnaît que la pollution de l'air présente un impact sanitaire à des niveaux plus bas que ce qui était reconnu par avant. La réglementation devrait d'ailleurs évoluer en ce sens. De plus, de « nouveaux » polluants, comme les particules ultrafines, encore plus petites, doivent aussi être prises en compte du fait de leur impact sanitaire de mieux en mieux documenté, comme l'illustre l'évaluation menée par Airparif qui montre des niveaux comparables pour ces polluants sur la plateforme Paris-Charles de Gaulle et le long du boulevard périphérique. C'est aussi une problématique en faveur du CDG Express.

**Pouvez-vous partager des exemples de bonnes pratiques observées dans des projets de transport qui ont réussi à minimiser leur impact sur la qualité de l'air ?**

D'une manière générale, toute action de sobriété et de meilleure efficacité énergétique conduit à un moindre consommation énergétique. De ce fait, elle est favorable tant à la qualité de l'air qu'au climat avec des cobénéfices pour la santé. Dans ce cadre, le développement des transports en commun et la limitation du trafic, l'électrification des moyens de transport, le développement de mode de déplacements non polluants avec par exemple le développement des pistes cyclables, la limitation des véhicules les plus polluants avec les ZFE sont toutes de bonnes pratiques observées en France et en Europe.

**« Le report modal de véhicules vers une liaison ferroviaire pour desservir l'aéroport Paris-Charles de Gaulle devrait conduire à une diminution des émissions correspondants aux trajets en voiture remplacés par le ferroviaire. »**





# En immense sion

avec celles  
et ceux qui font  
le CDG Express





# 08:00

## Saint Denis

**« Mon rôle est de m'assurer que les compagnons repartent tous ensemble chez eux en bonne santé après leurs journées de travail. »**

**Georges Carrondo,**  
Surveillant Travaux Ouvrages d'art  
SNCF Réseau

**Georges Carrondo**, surveillant Travaux Ouvrages d'art pour SNCF Réseau, prend son poste à la base vie de la zone D. Après un rapide café, il se rend au *briefing* du matin, avec l'ensemble des entreprises prestataires, pour cadrer la journée, discuter des points techniques délicats et s'assurer du respect du planning. Moment-clé de la vie du chantier, le *briefing* est aussi l'occasion de rappeler à chacun le respect des règles de sécurité, particulièrement cruciales sur le chantier du CDG Express, qui se déroule à proximité des voies du RER B, dont les trains passent à seulement quelques mètres des équipes. « *Mon rôle est avant tout de m'assurer que la dizaine de compagnons présents sur le chantier repartent chez eux en bonne santé ce soir.* »

Une mission qui lui tient particulièrement à cœur, lui qui connaît maintenant personnellement chacun des compagnons de l'équipe de NGE, principale entreprise travaux de la zone.



# 09:15

## Zone C

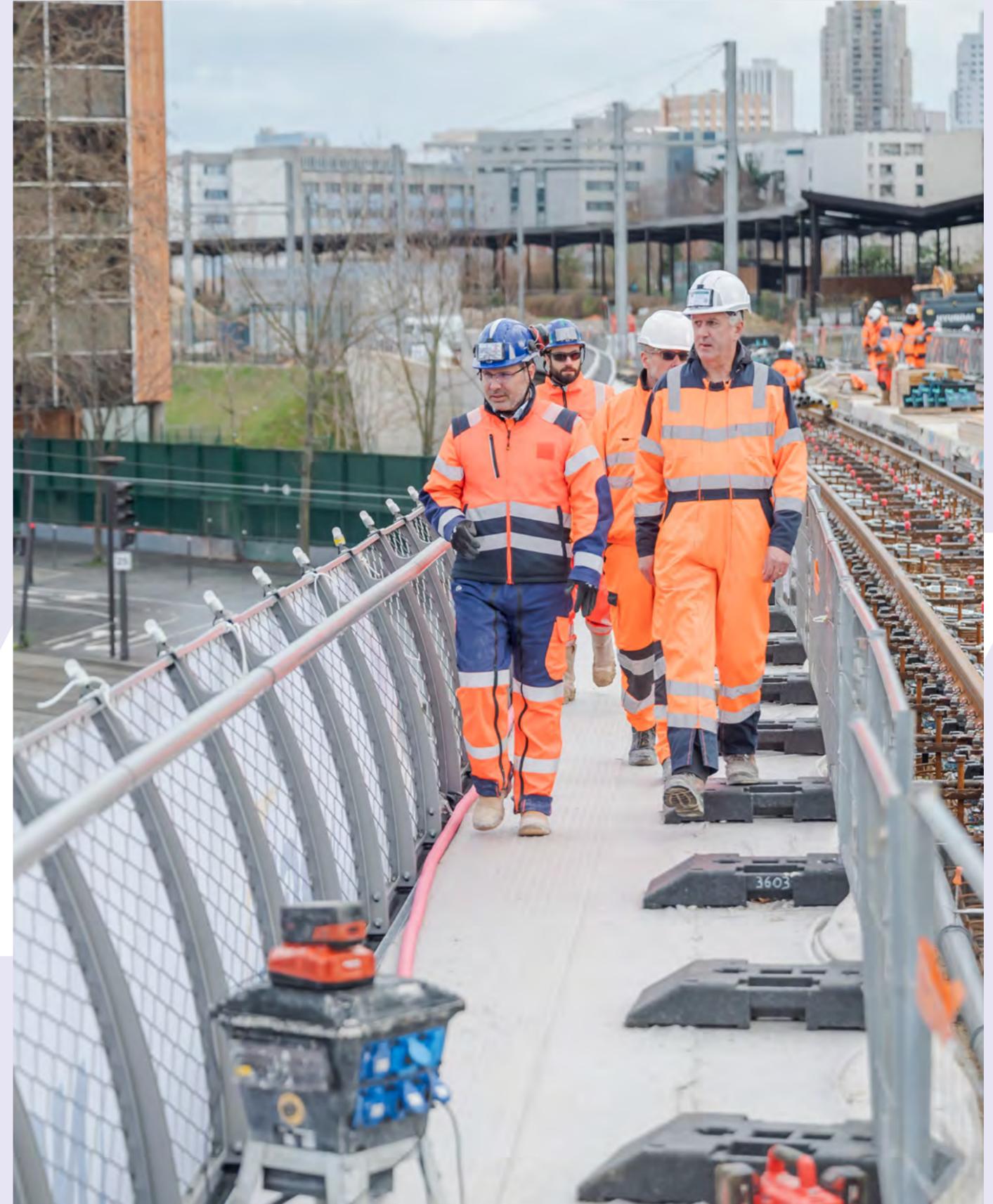
**« Cette visite est indispensable pour vérifier que toutes les mesures de sécurité sont bien respectées. Nous passons tout au crible. »**

**Patrick Armand,**  
Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS)

La sécurité des équipes est justement au cœur des préoccupations aujourd'hui, avec la visite d'inspection commune organisée par **Patrick Armand**, l'un des trois Coordonnateurs de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS) du chantier.



Une vingtaine de personnes, représentant l'ensemble des entreprises travaillant sur site (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et partenaires externes, y compris les entreprises sous-traitantes) participe à ce type de rencontre mensuelle. « Cette visite est indispensable pour vérifier que toutes les mesures de sécurité sont bien respectées : vérification du port des équipements de protection individuels, balisage du cheminement piéton, sécurisation de l'accès au chantier... Nous passons tout au crible lors de cette visite de près de deux heures, ponctuée de nombreux échanges pour comprendre les enjeux liés à chaque poste et partager des recommandations utiles pour améliorer la sécurité des équipes. » 11h10 : la visite se termine par un débrief à chaud du CSPS qui sera formalisé, par la suite, dans un document partagé à l'ensemble des équipes.



# 10:00

## Zone E

Ingénieure génie civil de formation, **Saida Bellahcene** est responsable de la maîtrise d'œuvre travaux pour le CDG Express, sur le secteur de La Plaine-Aulnay (zone E). Ses tournées terrains avec ses équipes sont indispensables pour suivre l'exécution des chantiers. « *Ma responsabilité est de m'assurer que les chantiers soient réalisés avec le bon niveau de qualité et de sécurité. Pour cela, nous mettons particulièrement l'accent sur la préparation en amont avec la sécurité ferroviaire et technique, en synergie avec tous nos collaborateurs de la Maîtrise d'Œuvre Générale (MOEG), de la Maîtrise d'Ouvrage (MOA) et des entreprises.* »

Tel est le cas de cette visite de chantier, menée pour s'assurer que le renouvellement d'appareils de voie au Blanc-Mesnil a été bien réalisé et préparer également le travail de finitions pour la réception du chantier.



« Nous mettons particulièrement l'accent sur la préparation en amont avec la sécurité ferroviaire et technique, en synergie avec tous nos collaborateurs de l'Infrapole Paris-Nord. »

**Saida Bellahcene**,  
Responsable de la maîtrise d'œuvre travaux  
SNCF Réseau

# 11:35

## Aéroport Paris-Charles de Gaulle

À Paris-Charles de Gaulle, le chantier de création de la nouvelle gare touche bientôt à sa fin et l'heure est aux derniers ajustements, en vue de l'arrivée des premiers voyageurs, prévue début 2027.

**Denis Regnier**, responsable de l'électromécanique chez Groupe ADP, se rend ainsi chaque matin sur le chantier pour échanger avec la dizaine de personnes - composant les équipes des deux entreprises travaux - qu'il coordonne.

Des moments privilégiés pour s'assurer que les escalators et ascenseurs seront bien installés dans les temps. La préparation des espaces pour leur réception « a été particulièrement difficile, du fait d'un chantier situé dans un espace très embouteillé », entre les voies du TGV, les caténaires situés à moins d'un mètre des travelators et la présence de 20 000 passagers se rendant chaque jour à l'aéroport. Des contraintes qui ont poussé les équipes à faire preuve de créativité, comme pour cet escalator livré par camion en huit morceaux !

Un défi d'envergure pour les équipes en charge de l'accueil des publics en gare et de la supervision du complexe ferroviaire, comme nous l'explique **Fabrice Cloarec**, responsable d'exploitation de la gare pour SNCF Gares & Connexions. La création des deux nouvelles voies du CDG Express et de la plateforme d'une dizaine de mètres de hauteur, située en partie au-dessus des voies du TGV, a en effet dû se faire en maintenant l'exploitation de la gare. Une grande partie des travaux a donc été réalisée de nuit pour réduire les nuisances (notamment sonores) et garantir la sécurité des voyageurs. Une planification précise et beaucoup d'agilité ont été nécessaires pour coordonner l'ensemble des acteurs impliqués, mais rien qui ne fasse peur à Fabrice et son équipe, habitués à gérer les aléas du quotidien d'une gare : « *L'objectif est que le chantier soit invisible pour les clients. Ce qui compte, pour nous, c'est que les clients voyagent sans encombre !* » Le défi a été relevé.

Une volonté partagée par **Guangyao Zhu**, coordonnateur technique du projet pour Groupe ADP, dont le rôle est de garantir la livraison de la nouvelle gare dans les temps. Le creusement du tunnel ou la création du triplex et de l'estacade ont été particulièrement difficiles, mais représentent aujourd'hui « *un succès grâce à la mobilisation de l'ensemble des équipes, de jour comme de nuit.* »



Un chantier mené tambour battant par les équipes du Groupe ADP qui ont, malgré la nouveauté, rapidement su s'adapter aux contraintes liées au monde ferroviaire.

**« L'important, pour nous, est de rendre le chantier invisible et que les clients voyagent sans encombre. »**

**Fabrice Cloarec**,  
Responsable d'exploitation  
de la gare CDG 2 TGV  
SNCF Gares & Connexions



## 13:55

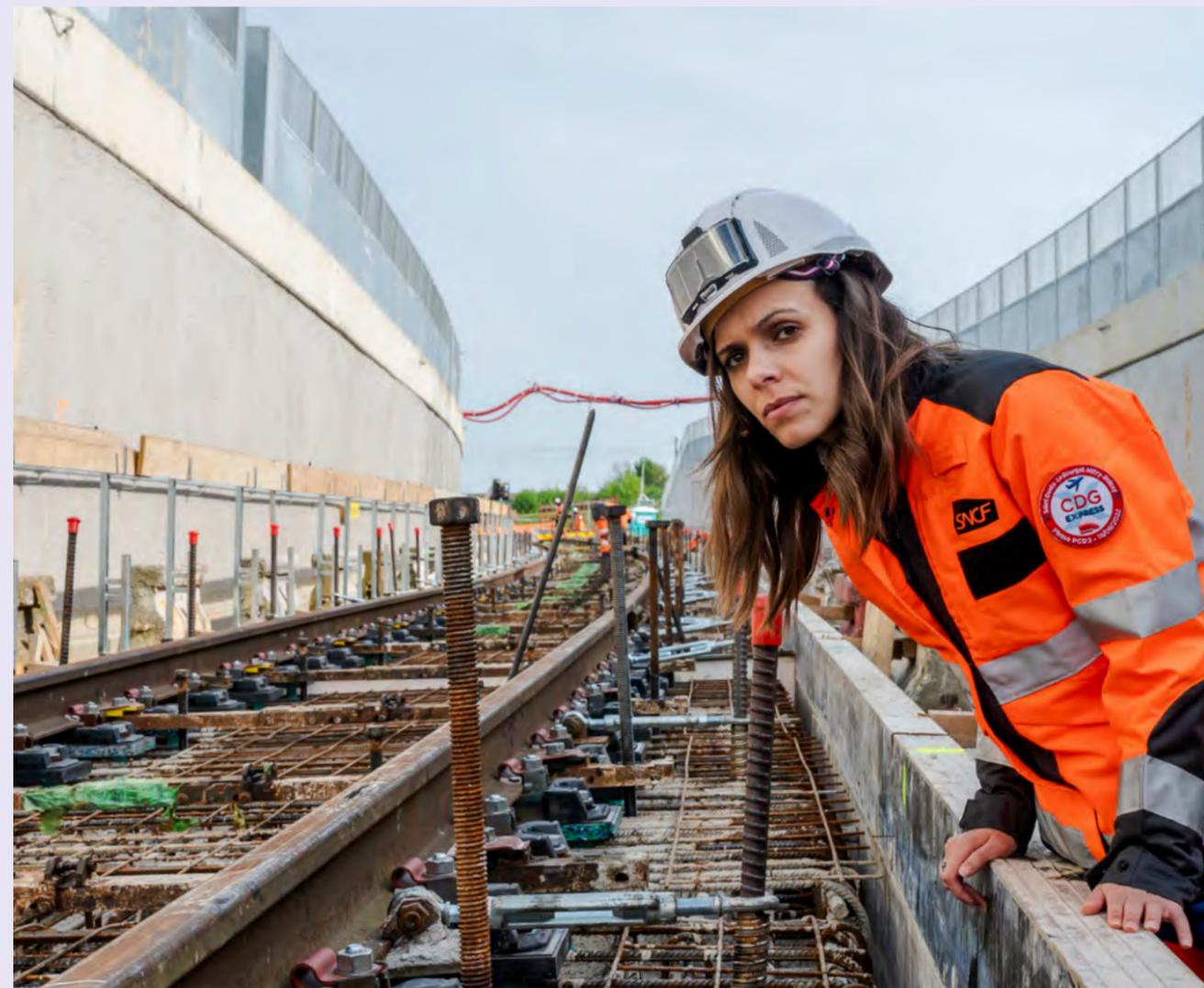
### CAP 18



C'est à l'abri des regards, pas très loin de la Porte de la Chapelle au pied de CAP 18 – dernière zone industrielle encore située dans Paris – que le CDG Express fait preuve d'inventivité. Comme nous l'explique **Sophie Benoist**, directrice de travaux chez SETEC, la Zone C représente « *un véritable défi technique avec la création de voies nouvelles en souterrain, directement sous CAP 18, avant de se poursuivre par la traversée aérienne de la Porte de la Chapelle* ».

**« Ce projet ferroviaire emblématique nous permet de mettre en lumière quotidiennement la force d'un collectif et l'importance de créer des synergies entre SNCF, maîtrise d'œuvre et entreprise pour réussir ensemble à bâtir le CDG Express. »**

**Sophie Benoist**,  
Directrice de travaux  
SETEC



Elle nous explique ainsi que le choix a été fait d'utiliser plusieurs technologies innovantes de voie béton, comme la pose directe de selles ADH MVG4, ainsi que la pose de traverses « HAS » (High Attenuation Sleepers). Les technologies de voie sur dalle présentent l'avantage non négligeable - par rapport aux voies traditionnelles sur ballast - de demander très peu d'entretien par la suite. La voie sur dalle type haS, encore peu répandue en France, permet quant à elle de réduire fortement les vibrations liées au passage des trains sous la tranchée de CAP 18, diminuant ainsi les nuisances pour les riverains et les entreprises situées à proximité. Un choix judicieux pour cette partie du tracé, située en zone urbaine dense, et l'occasion pour SNCF Réseau et SETEC de démontrer la capacité d'innovation du secteur ferroviaire français. « Ce projet ferroviaire emblématique d'île de France nous permet de mettre en lumière quotidiennement la force d'un collectif et l'importance de créer des synergies entre SNCF, maîtrise d'œuvre et entreprise pour réussir ensemble à bâtir CDG Express. »

## 15:30

### Zone F

À Mitry-Mory, **Melissa Kassa**, cheffe de projet pour SNCF Réseau, nous guide le long des futures voies. Elle nous montre les différentes étapes nécessaires à la pose de voies sans ballast, là aussi les plus pertinentes pour réduire les nuisances pour le voisinage, mais également répondre aux enjeux du terrain. Cette zone représente un défi particulier du fait des nombreuses interfaces avec les autres voies ferrées du RER, du fret, de la ligne K, de la LGV, mais aussi la proximité avec l'autoroute A104. « Nous avons privilégié la création d'un nouveau tunnel pour faire passer les futures voies sous les voies existantes, afin de ne pas complexifier le réseau actuel ». Un chantier délicat, qui nécessite une forte expertise de la part des équipes et un pilotage quotidien très fin des entreprises prestataires. « Jusqu'à maintenant, tout se passe bien grâce à la mobilisation de tous. »

« Nous avons privilégié la création d'un nouveau tunnel pour faire passer les futures voies sous les voies existantes, afin de ne pas complexifier le réseau actuel. »

**Melissa Kassa**,  
Cheffe de projet  
SNCF Réseau



# 16:30

## Zone D

« Mon rôle c'est d'anticiper, de planifier, de cadrer, afin que tout soit fluide et conforme avec les normes exigeantes de SNCF Réseau. »

Mickaël Gomes,  
Contrôleur Travaux Ouvrages d'art  
SNCF Réseau

La journée se termine bientôt sur la Zone D. **Mickaël Gomes**, contrôleur Travaux Ouvrages d'art pour SNCF Réseau, finit son tour du chantier. Une tournée quotidienne essentielle pour s'assurer que tout est réalisé dans les règles : « mon rôle c'est d'anticiper, de planifier, de cadrer, afin que tout soit fluide et conforme aux normes (très) exigeantes que nous avons chez SNCF Réseau » nous confie-t-il.

Une mission essentielle au vu de la complexité du chantier et de l'ensemble des corps de métier que les prestataires doivent maîtriser. « Nous travaillons beaucoup à la montée en compétences des équipes pour qu'elles soient prêtes et maîtrisent les process de contrôle à mettre en œuvre lors des travaux des entreprises, en nous appuyant sur l'expertise de la maison. » Un travail qui se fait évidemment main dans la main avec les conducteurs de travaux des sociétés prestataires - Eiffage et NGE.



Cette approche est partagée par **Thibault Compte**, opérateur de signalisation électrique pour SNCF Réseau. Son rôle est essentiel pour s'assurer que les réseaux alimentant les feux ou que les postes techniques soient correctement installés. Chaque jour sur le terrain, aux côtés de **Naël Bellanger**, il s'assure que l'équipe d'Alstom, prestataire à la manœuvre sur la zone, ait les bonnes consignes pour mener à bien ce chantier.

« Le travail que nous réalisons pour le CDG Express sert aussi à améliorer le RER B. »

Thibault Compte,  
Opérateur de signalisation électrique  
SNCF Réseau.



En effet « le travail que nous réalisons pour le CDG Express sert également à améliorer le RER B ». Une double approche qui participe à la régénération de l'axe Nord, très fréquenté par des centaines de milliers de Franciliens chaque jour. « Nous menons beaucoup de phases de chantiers de nuit pour ne pas impacter le trafic très dense de la zone en journée » comme pour le poste 44 ; où un important travail de dépose et de recâblage a été mené ces derniers jours, pour améliorer le système mis en place, il y a plusieurs années.



## 17:00

### Zone AB

**Youssef handouz** termine sa journée de travail. Responsable de la maîtrise d'œuvre d'exécution travaux au sein de SNCF Réseau, il a la charge de toute la zone AB, qui inclut la gare de Paris-Est. Une zone particulièrement contrainte, tant par le trafic extrêmement dense que du fait de son emprise dans Paris intra-muros qui mobilise une myriade d'acteurs. « Nous devons trouver des solutions très pratiques à des problèmes très concrets. Notre rôle, c'est de mettre en musique ce qui a été planifié dans les bureaux, il y a parfois plusieurs années. » Youssef a ainsi passé sa journée en alternant entre réunions à la base vie et déplacements sur le terrain. Réseau, caténaires, génie civil, ouvrage d'art... Autant de sujets à maîtriser avec le sentiment de participer à une aventure collective hors norme.

**« Nous devons trouver des solutions très pratiques à des problèmes très concrets. Notre rôle, c'est de mettre en musique ce qui a été planifié dans les bureaux, il y a parfois plusieurs années. »**

**Youssef handouz,**  
Responsable de la maîtrise d'œuvre  
d'exécution travaux  
SNCF Réseau



## 05:10

### Parc des Expositions

« Le chantier du CDG Express ne s'arrête jamais ! » **François Menuge**, essayeur en signalisation ferroviaire sur le projet, finalise les essais en vue de l'installation du futur matériel près du Parc des Expositions. Un travail de fourmi qui nécessite agilité, minutie et beaucoup de patience ! « Une grande partie du chantier du CDG Express est réalisé de nuit car les opérations se font sur des voies très fréquentées en journée, notamment par le RER B. » Le travail de signalisation est particulièrement délicat du fait de son impact sur la sécurité des voyageurs, et nécessite donc des ajustements, des simulations, des essais en situation réelle, à l'aide de maquettes notamment. Alors que les Franciliens dorment encore, François s'attarde encore un peu et fait les dernières vérifications, avant de rentrer chez lui.

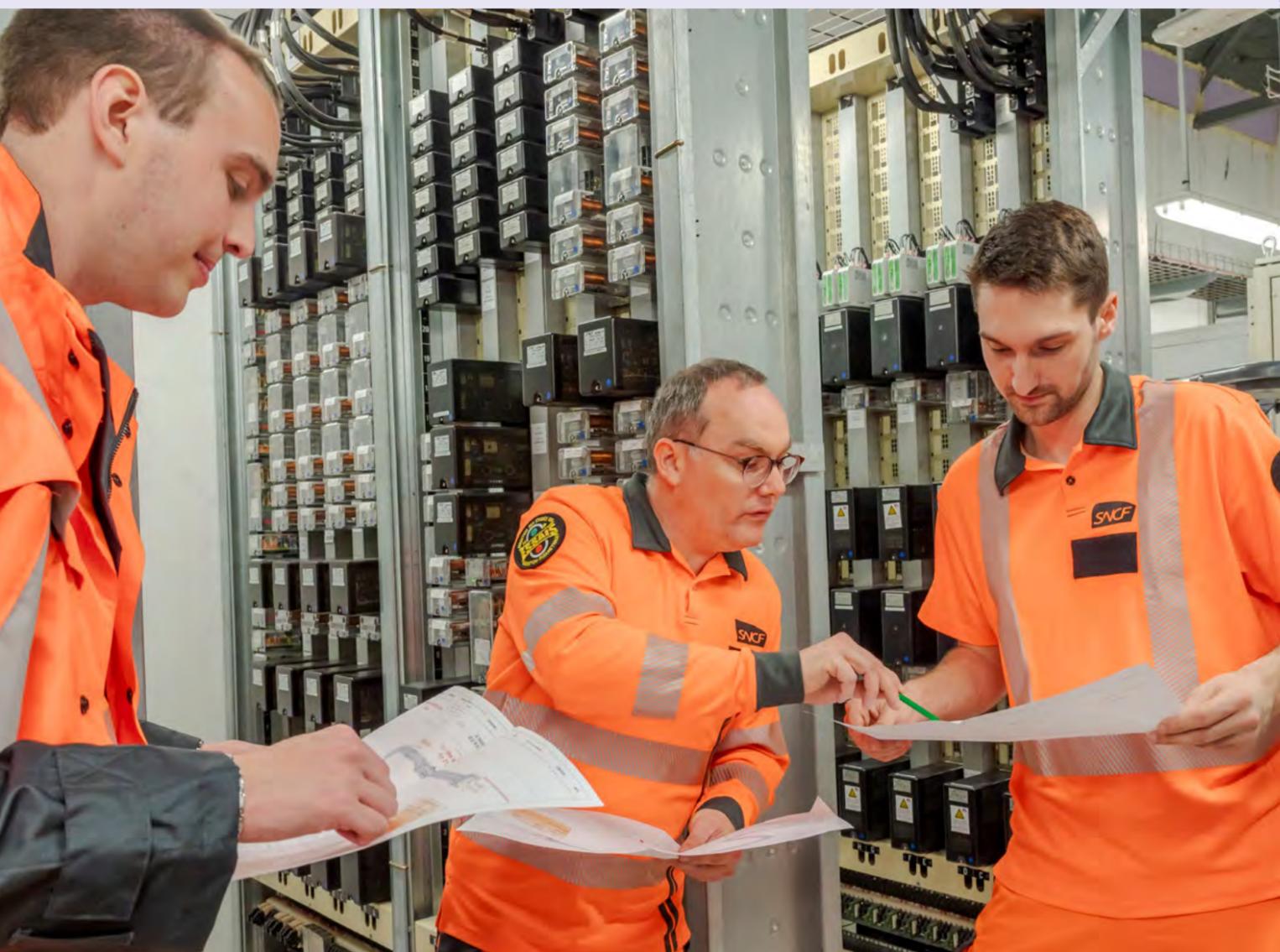
Un moment chargé d'émotion : c'était son dernier jour sur le chantier, après trois années où il aura participé, aux côtés de nombreux salariés, à préparer la mise en service du CDG Express.





**« Une grande partie du chantier du CDG Express est réalisé de nuit car les opérations se font sur des voies très fréquentées en journée, notamment par le RER B. »**

**François Menuge,**  
*Essayeur en signalisation ferroviaire*  
**SNCF Réseau**



2023, l'année des

# réussis défis!





# L'avancement des travaux en 2023

➤ Grâce à la mobilisation et l'engagement de toutes les équipes, des avancées majeures ont été accomplies et des défis relevés tant pour tenir l'objectif de mise en service du CDG Express début 2027 que pour améliorer les transports du quotidien.

Par son ampleur, la mise à jour annuelle du Poste informatique Saint-Denis a été plus marquante que les trois précédentes. Comme chaque été, l'intégralité des équipements de signalisation installés sur les 12 derniers mois y ont été raccordés.

En 2023, le chantier a également franchi plusieurs caps. Le tracé du CDG Express est désormais continu de bout en bout, de la gare de Paris-Est à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle avec la finalisation de certains ouvrages d'art. La phase de génie civil s'achève et celle de la pose des équipements ferroviaires commence à battre son plein.

Emblématique de cet avancement, le passage de relais a eu lieu après six ans de travaux, entre Groupe ADP et SNCF Réseau pour le tunnel de l'aéroport. Le début de la pose des voies sur dalle, qui représenteront un quart de la future ligne, marque également un jalon important dans l'avancement des travaux.



« L'ensemble des travaux programmés en 2023 ont été réalisés. »

**Patrice Schmitt**  
Directeur de projet CDG Express pour SNCF Réseau

#### Comment s'est déroulée la vie du chantier en 2023 ?

**P.S. :** 2023 a été une année charnière, marquée par le basculement de la phase de génie civil et ses travaux imposants dont la plupart sont en cours de finalisation, vers la phase de travaux de spécialités, plus discrets mais qui mobilisent des compétences encore plus rares pour la pose des équipements ferroviaires. L'ensemble des travaux programmés ont été réalisés. Le projet a avancé à grands pas, en gare de Paris-Est, au cœur de CAP 18 et dans le secteur de La Plaine comme dans le secteur de Mitry-Mory. Les quelques retards pris précédemment ont été rattrapés, qu'il s'agisse de la régénération et de la modernisation des voies entre La Plaine et Mitry-Mory ou du mur de soutènement du Bailly à Saint-Denis. Côté équipements ferroviaires, la signalisation a été mise en service en gare de Paris-Est et la pose sur dalle en béton des 8 km de voies nouvelles a été enclenchée.

**X.D. :** Marquée par l'achèvement de plusieurs travaux, reprises et remises d'ouvrages, l'année a été extrêmement dense et riche en dialogue sur le terrain avec nos collègues de SNCF Réseau et Gares & Connexions. La mise à disposition du tunnel sous les pistes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, pour laisser place à la pose des rails et équipements ferroviaires, s'est faite dans un plein esprit de coopération, de même que celle des voies dans la gare de Paris-Charles de Gaulle 2.

« La remise du tunnel à SNCF Réseau en août 2023 a été un moment fort et émouvant pour toutes les équipes d'ADP Constructeur. »

**Xavier Dubrac**  
Directeur du projet CDG Express  
ADP Constructeur

Les efforts accomplis par nos équipes pour tenir les délais et apporter des prestations d'un haut niveau de qualité, concernant les installations de désenfumage et les quais notamment, ont porté leurs fruits. Les ouvrages que nous avons réalisés répondent aux exigences du Groupe SNCF.

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

**P.S. :** La mise en service d'aiguillages et de feux de signalisation (lors de la PCD4), durant trois jours au mois d'août, a été une échéance très importante. Quatrième des six phases estivales programmées tout au long du projet, c'était la plus consistante au regard du nombre d'équipements concernés. Elle avait notamment pour enjeu de mettre en cohérence la signalisation avec l'ensemble du futur plan de voies de la zone de La Plaine et de réorganiser les itinéraires pour pouvoir construire le pont 1. L'opération s'est bien déroulée, avec un impact maîtrisé pour les voyageurs grâce à la mise en place d'un service de bus de substitution. Cette réussite est à mettre au crédit de plus de 400 agents venus de la France entière. Autre jalon important, durant le week-end de l'Ascension : la démolition et la reconstruction du mur de Bailly qui avaient dû être déprogrammées en 2022, et qui étaient en interface forte avec le RER B et la ville de Saint-Denis.

**X.D. :** La remise de l'ouvrage du tunnel à SNCF Réseau en août a été un moment fort, à la fois convivial et émouvant. Nous avons exposé les photos du chantier prises par l'une de nos salariés. C'était un bel hommage rendu à l'ensemble des personnes qui ont participé aux travaux et qui ont donné beaucoup d'elles-mêmes au quotidien pour que les installations soient réussies.

#### Pouvez-vous nous parler des grands jalons à venir en 2024 ?

**P.S. :** Du fait de l'organisation des Jeux olympiques, il n'y aura pas de mise en service d'installations de signalisation cet été, et les restrictions de circulation en Île-de-France affecteront malgré tout le rythme des travaux. Si nous allons passer à la vitesse supérieure en ce qui concerne les voies, les caténaires et la signalisation, l'activité de génie civil continuera de nous occuper, avec notamment la régénération du pont 1. Pour réaliser cet ouvrage emblématique de la ligne, il nous faudra intercepter les voies des RER B et D sans pour autant interrompre leur trafic. Sorties grandies de la réussite de 2023, sur les plans technique, organisationnel, humain et de la sécurité, nos équipes abordent plus sereinement la dernière ligne droite des travaux, dans le même esprit collaboratif qui a prévalu jusqu'ici avec les différents acteurs du projet.

**X.D. :** Pour ADP Constructeur, 2024 marquera l'achèvement des travaux liés au CDG Express. Ce sera l'aboutissement de sept années d'engagement au service du projet. Nous devons maintenir notre vigilance sur la sécurité, au niveau de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre et des entreprises afin que l'ensemble des collaborateurs aient à cœur de réussir sans incident durant cette dernière ligne droite. Comme à la fin de tout grand chantier, l'année sera mêlée de joie et de nostalgie pour nos équipes.

Avec d'une part la fierté du travail accompli à la remise des ouvrages, et d'autre part une certaine tristesse de laisser derrière soi une tranche de vie, de quitter un collectif de travail. Mais notre participation à CDG Express prendra alors une autre forme, différente mais tout autant intéressante, avec le suivi, l'entretien et la maintenance des ouvrages, et sans doute des travaux complémentaires pour le Gestionnaire d'Infrastructure.



## LA MISE À JOUR DU POSTE DE COMMANDE À DISTANCE : UNE RÉUSSITE COLLECTIVE !

➤ En 2023 a eu lieu la quatrième des six phases de mise en service des installations de signalisation (aiguillages et feux de signalisation) qui sont télécommandées depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) à Saint-Denis.

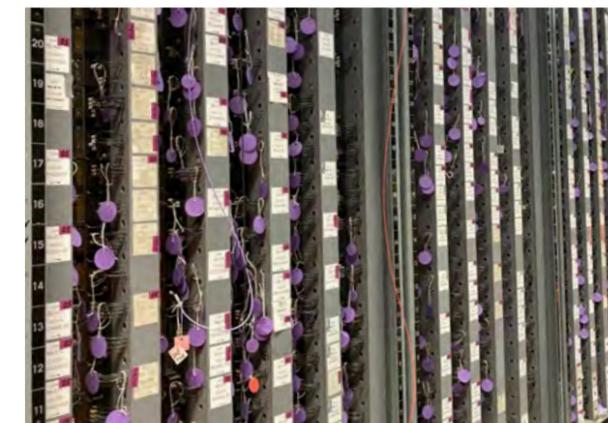
Les phases de modification de la signalisation nécessitent des moyens humains importants et l'arrêt des circulations des trains. La phase de 2023 était la plus importante en volume par le nombre d'équipements modifiés et sa réussite a permis une évolution notable du Poste de Saint-Denis. Les voies de retournement entre La Plaine et Aulnay ont été mises en service, améliorant ainsi l'exploitation du RER B en situation perturbée.

De même, dans la zone de La Plaine, la signalisation a été adaptée pour le futur plan de voie. Enfin, les itinéraires pour l'ensemble des circulations ont été réorganisés afin de pouvoir débiter les travaux de remplacement du pont 1 datant de 1894.

Réalisée du 12 au 14 août, cette phase, à enjeu majeur, s'est déroulée selon un planning minuté et préparé de longue date.

Sa réussite opérationnelle a reposé sur l'implication pendant 72 heures de 400 agents SNCF Réseau, dont 230 d'Île-de-France et 170 venus d'autres régions françaises, et de 100 salariés d'entreprises partenaires.

Sous le pilotage du Préfet de région, de nombreuses réunions ont eu lieu en présence des partenaires concernés (préfecture, préfecture de police, direction départementale, transporteurs, Paris Aéroports ...) afin de mettre en œuvre des actions concrètes pour limiter l'impact de ces trois jours d'interruptions de trafic pour les voyageurs. Une communication importante a été déployée et un dispositif exceptionnel de service de bus de substitution a été mis en place, pour lequel 1 000 conducteurs et 600 véhicules ont été mobilisés.

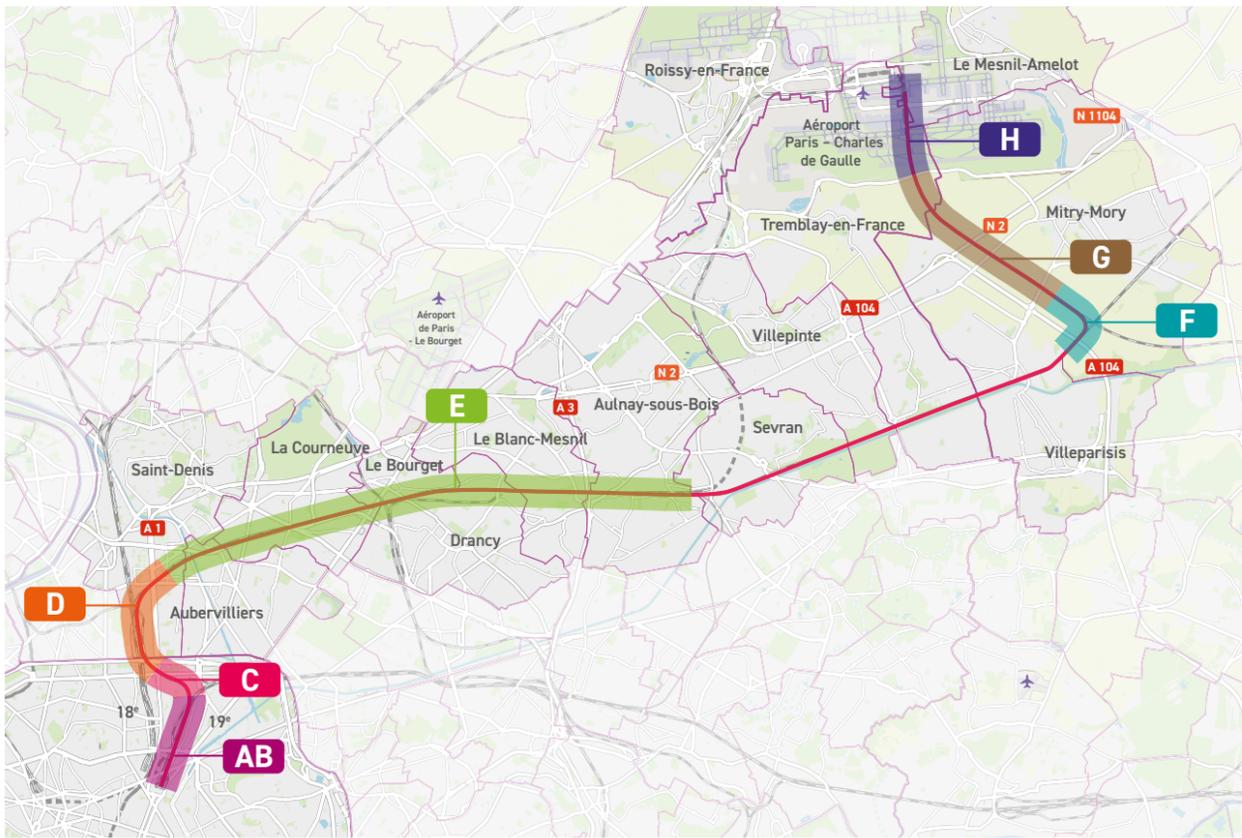


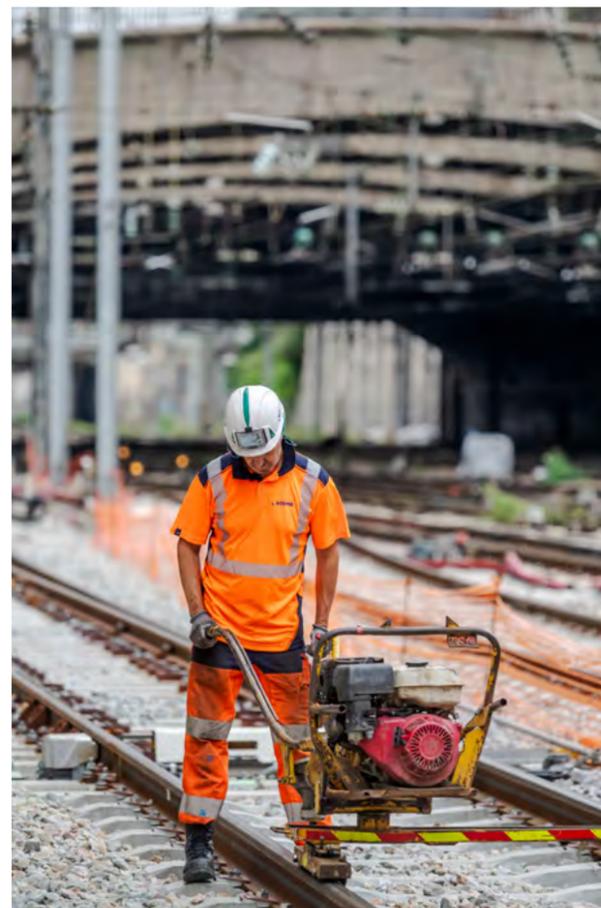


# ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROCÉDURES ET DES TRAVAUX PAR ZONE

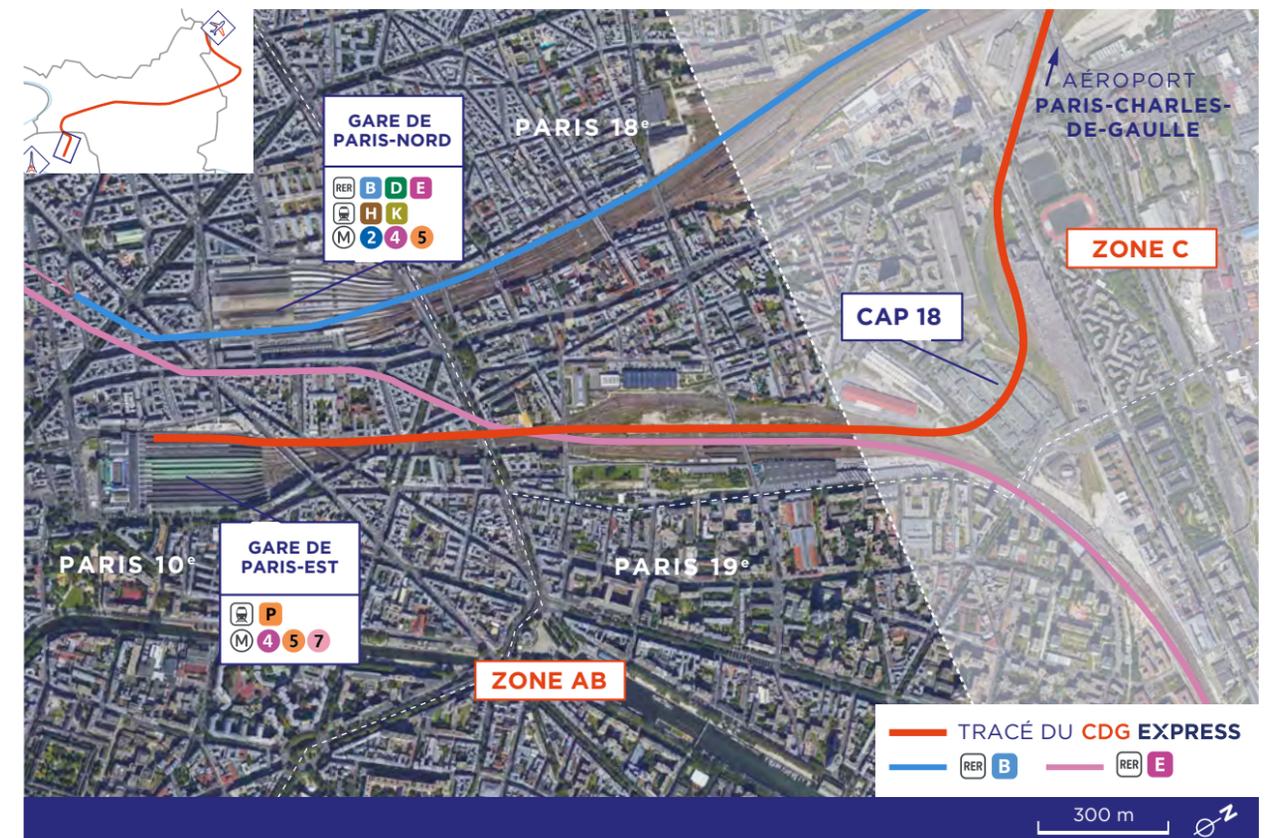
LES TRAVAUX  
DU CDG EXPRESS :  
UN CHANTIER ORGANISÉ  
EN HUIT ZONES ÉTENDUES SUR

# 32 km





## ZONE AB GARE ET AVANT-GARE DE PARIS-EST

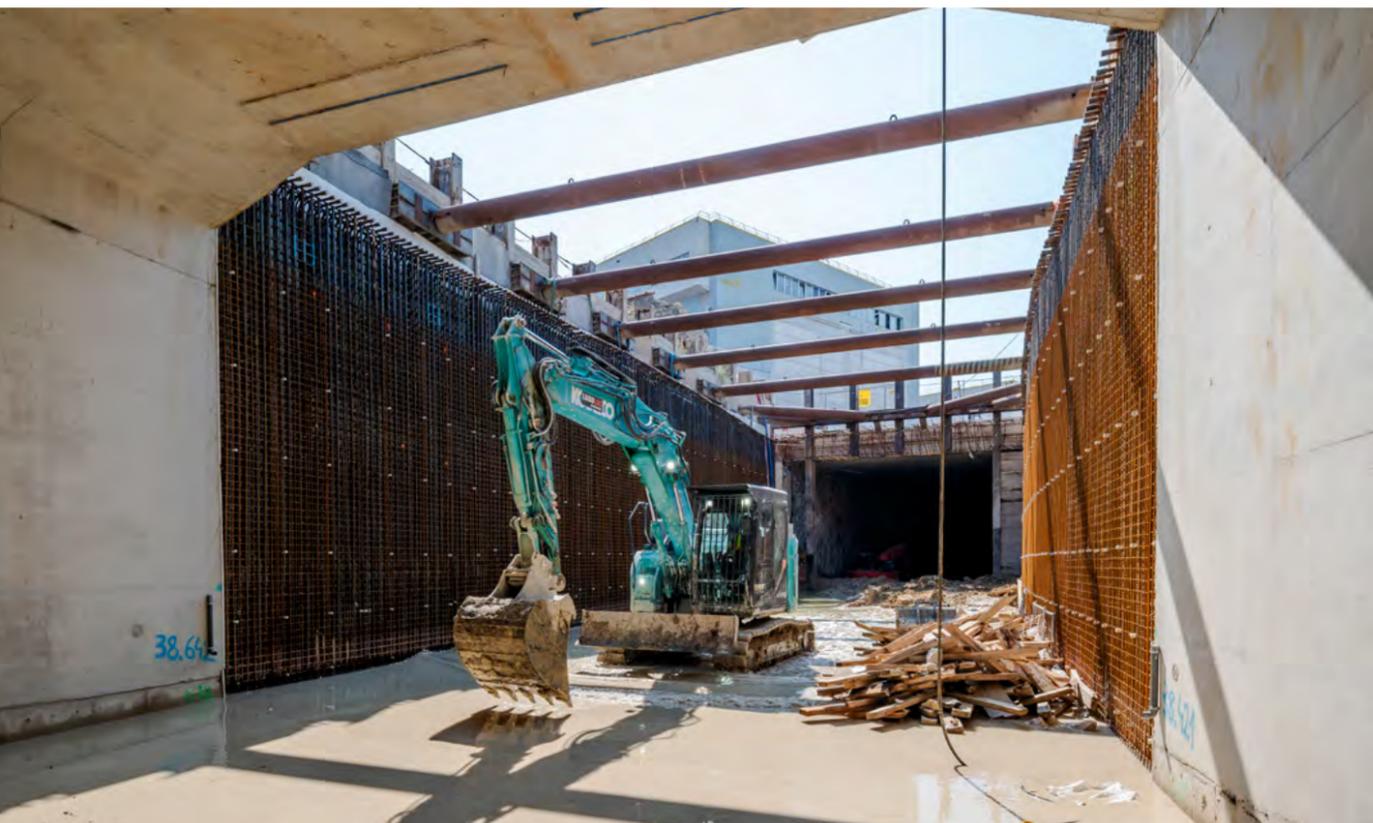


À la gare de Paris-Est, la quasi-totalité des travaux sont terminés. Les quais 2, 3 et 4 sont achevés, les appuis des abris de quais ont été renforcés ou remis à neuf, les petits combles en entrée de quai, côté gare, ont été mis en conformité, et l'ensemble des voies dédiées au CDG Express ont été posées. Il reste à couvrir les marquises des quais qui font partie du patrimoine architectural du lieu et à installer la signalisation et les caténaires.

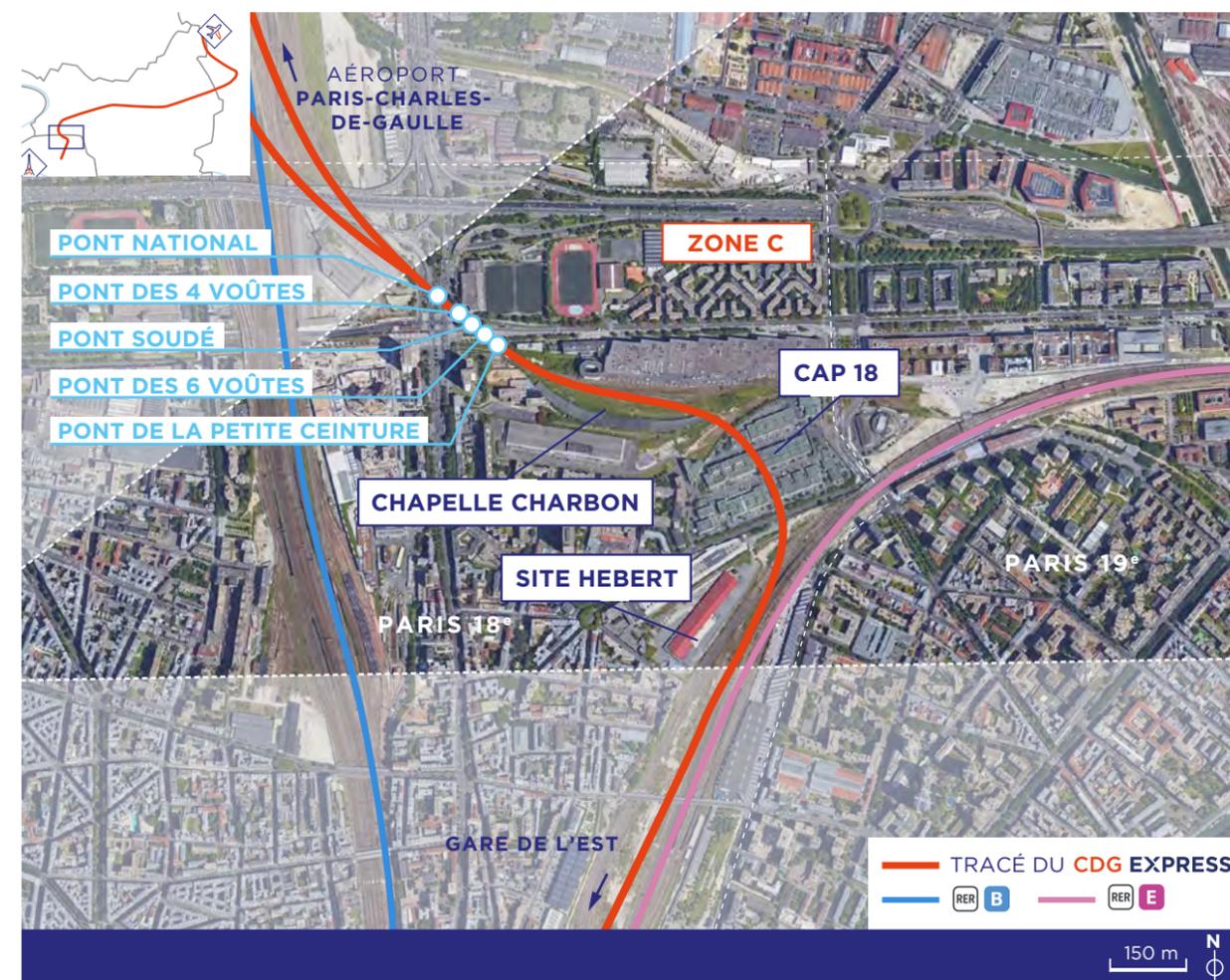
La construction du passage piéton souterrain entre la gare de Paris-Nord et la gare de Paris-Est a passé le cap de la phase de génie civil. La voie 5, a quant à elle, été remise en service et rendue à l'exploitation de la gare.

Dans le secteur Pajol, toutes les voies du CDG Express sont en place et la pose des premiers éléments de l'alimentation électrique de la caténaire s'est poursuivie. Au total, 6 km de voies ont été posées et 14 aiguillages installés. Le gros œuvre du nouveau poste d'aiguillage informatisé est achevé.

**6** KM DE VOIES ONT ÉTÉ POSÉES ET 14 AIGUILLAGES INSTALLÉS



## ZONE C CAP 18 / CHAPELLE CHARBON



Dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, l'année 2023 marque l'achèvement des chantiers de génie civil et le commencement des travaux d'équipements ferroviaires. Du côté de CAP 18, la tranchée comporte un tronçon central de 610 mètres à 10 m de profondeur, encadrée d'ouvrages ouverts de 210 m et 110 m. Elle est achevée à 90 %, seuls les puits permettant l'accès des secours restant à refermer. Le pont routier est achevé et la voirie a été restituée à la Ville de Paris, de même que la rue de l'Évangile. La pose des voies sur dalle a débuté sur le pont de la Chapelle.

Le renouvellement des voies ballast du raccordement de l'Évangile est achevé et les travaux préparatoires à la pose des voies sur dalle ont également commencé.

**LA TRANCHÉE DE 930 MÈTRES EST TERMINÉE À**

**90%**

# ZONE D RACCORDEMENT À LA PLAINE

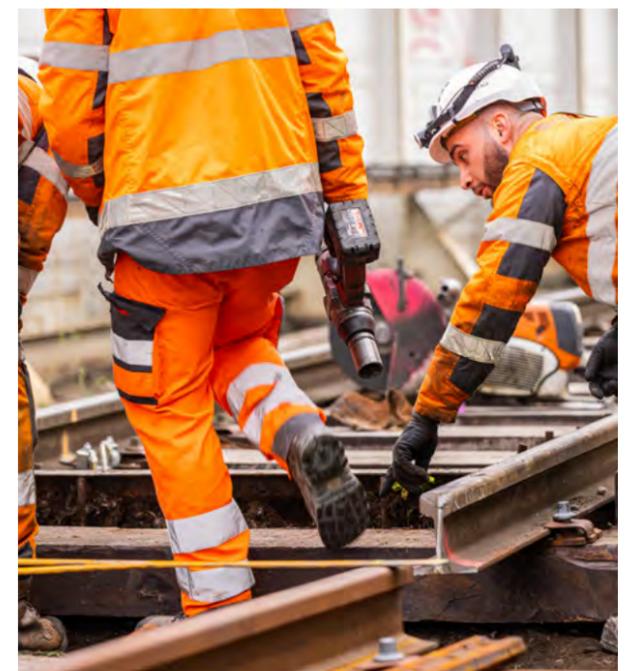


Sur le territoire de l'Établissement public territorial Plaine Commune, les ouvrages d'art ont commencé à sortir de terre. Les piles et le tablier du pont en béton de l'estacade, destinée à rejoindre les voies de l'axe nord, ont été réalisés, de même que les fondations du pont métallique. Le mur de soutènement le long de la rue du Bailly, dont la finalisation avait été déprogrammée en 2022 en raison d'un événement sportif au Stade de France, a quant à lui été achevé pendant le week-end de l'Ascension.

Dans le cadre des travaux d'amélioration du transport du quotidien, les nouvelles voies de retournement pour le RER B ont été créées à La Plaine et mises en exploitation depuis le 10 décembre. Les travaux et les essais de signalisation sont terminés et les escabelles ont été mises en service le 10 décembre.

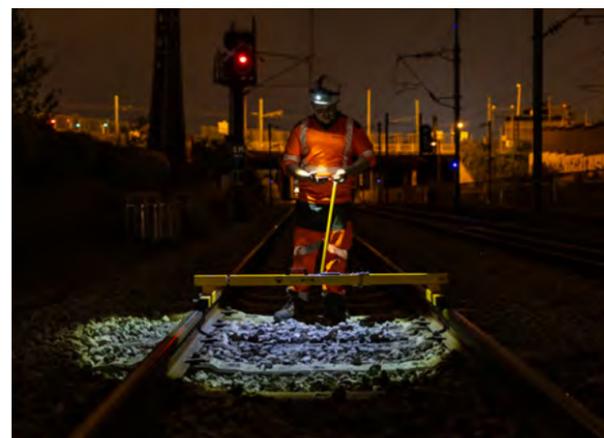
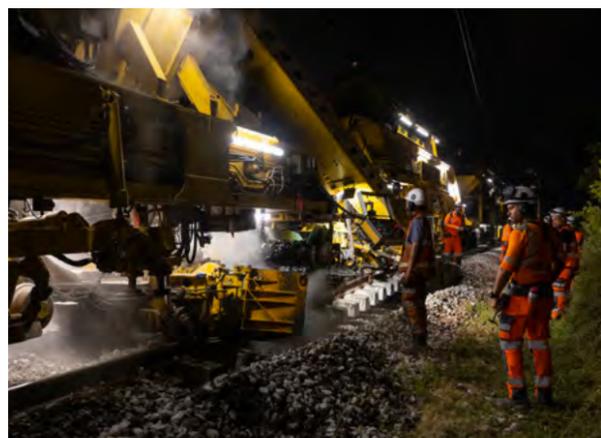
Le plateau de voies de La Plaine a été reconfiguré durant 5 semaines consécutives durant l'été : renouvellement des voies et du ballast, dépose de voies, pose d'aiguillages et simplification des itinéraires de voie pour accroître la vitesse de circulation du RER B ont requis la mobilisation de plus de 400 agents de SNCF Réseau. Cette opération concernait 13 postes d'aiguillage.

Sur l'ensemble de la zone, le renouvellement des voies s'est poursuivi afin de gagner en robustesse et d'éviter les incidents. Enfin, un poste de signalisation a été démoli en octobre afin d'y construire un bâtiment « attente de taxis » pour les conducteurs de train.

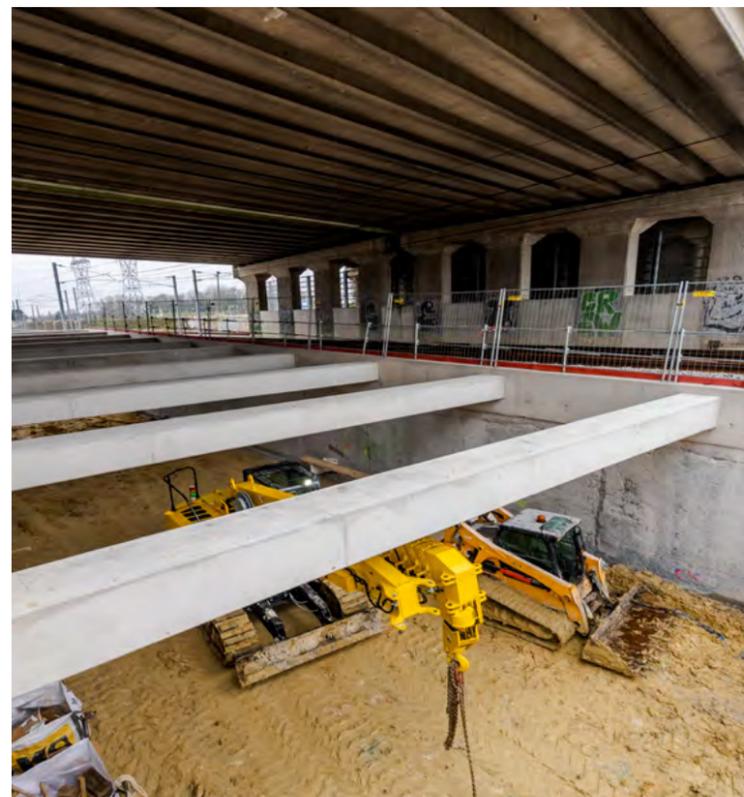
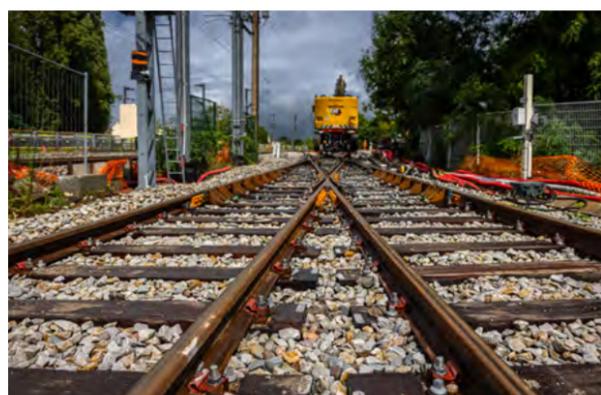




## ZONE E AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY



La modernisation de plus de 4,5 km de voies et ballast a été réalisée en totalité pendant trois semaines durant l'été. Elle a concerné deux zones : 3,4 km environ entre Le Bourget et Blanc-Mesnil sur les voies du RER B, du transilien Ligne K et les voies de fret dans les deux sens et plus d'un kilomètre à La Courneuve. Pour l'ensemble de la zone, cela représente 545 tonnes de rails, 7 600 traverses en béton et 11 350 tonnes de ballast.

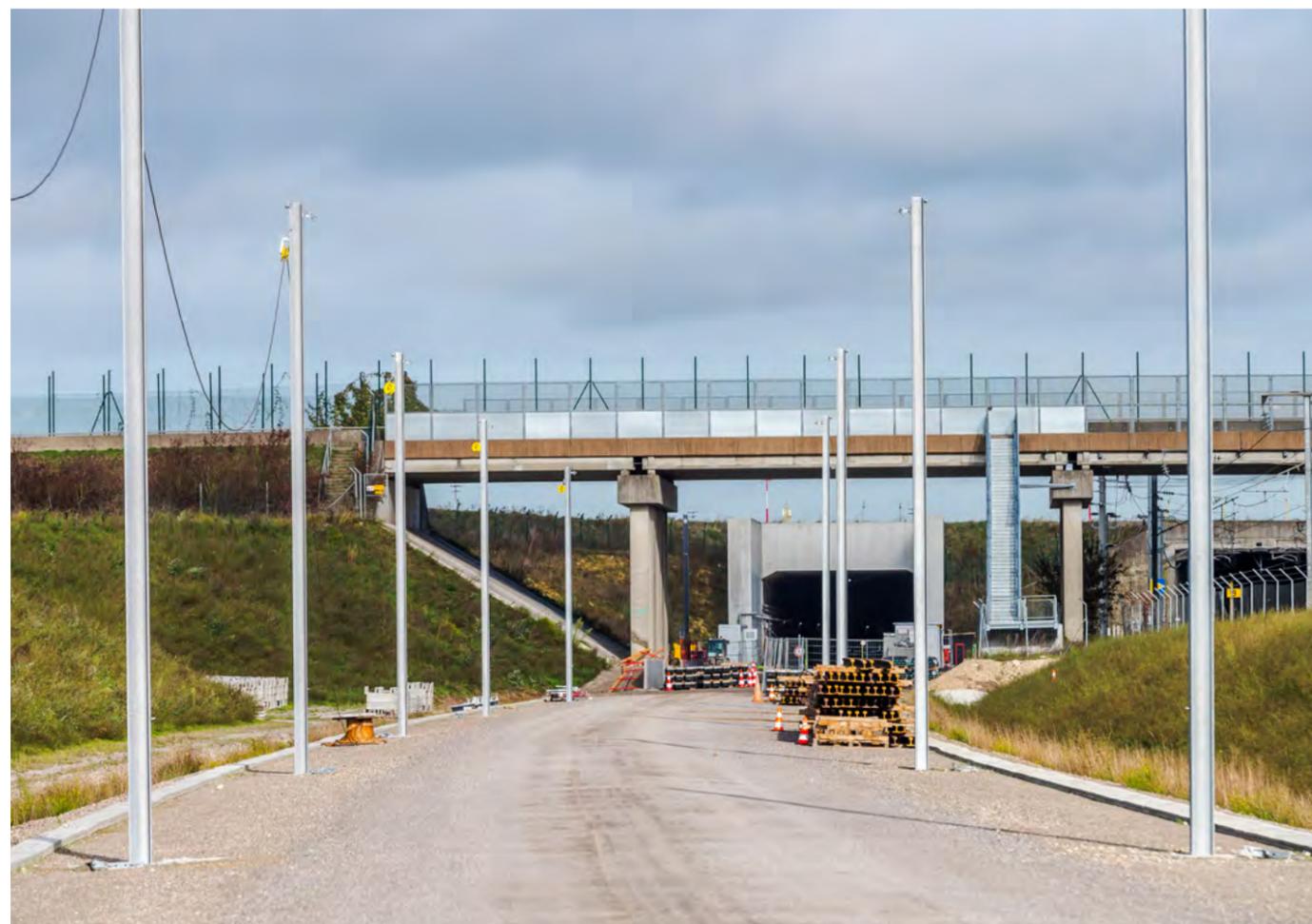


## ZONE F DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY

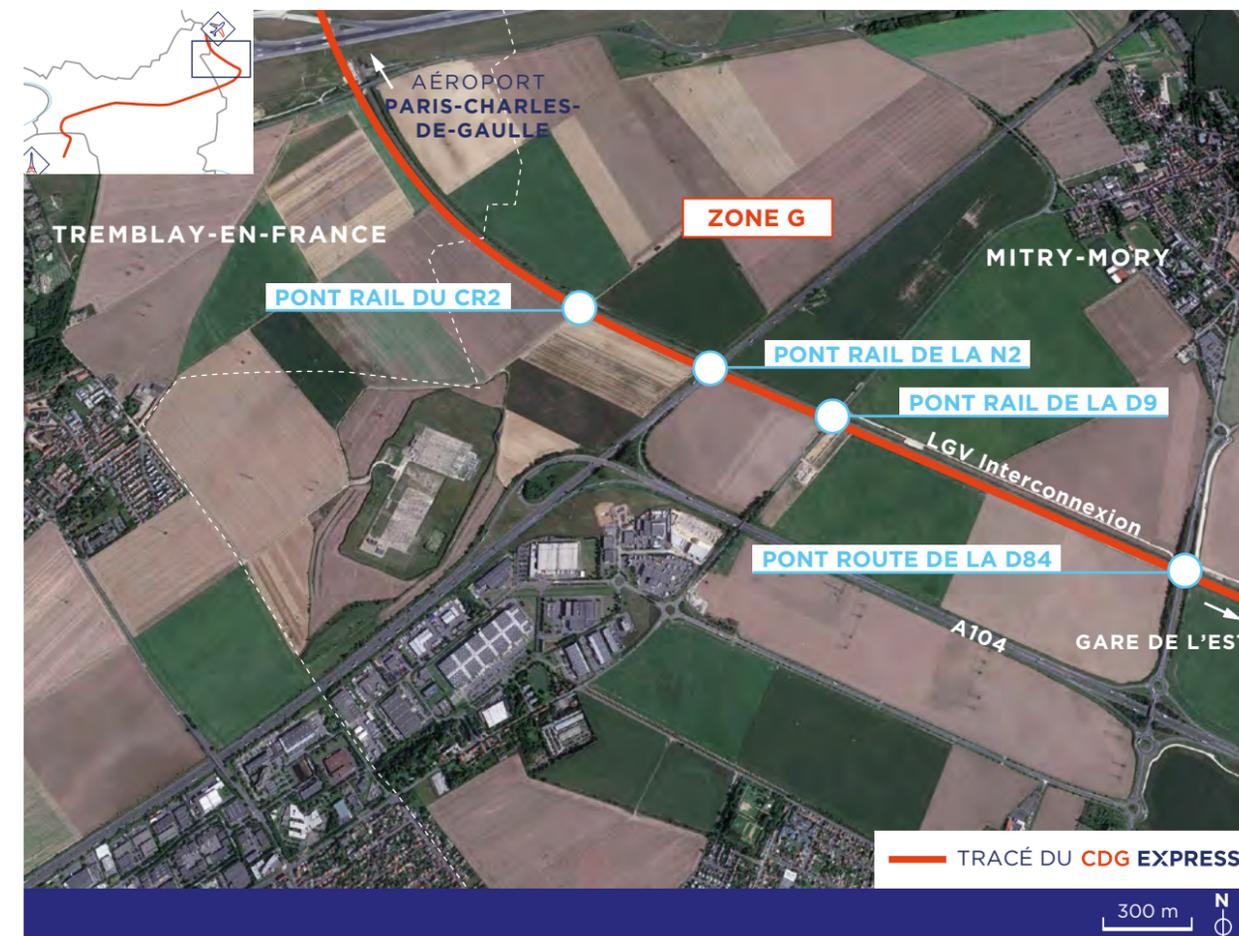


La réalisation d'un tunnel de 167 m sous l'A104 et sous les voies du RER B s'est poursuivie. Le terrassement, le radier et les équipements d'assainissement sont quasiment terminés et les travaux préparatoires pour la mise en place des voies sans ballast et des caténaires ont débuté. Le terrassement de la station de pompage est réalisé à 90 %. Pour le drainage des eaux pluviales, un micro-tunnelier a été utilisé afin de raccorder le tunnel à la station de relevage des eaux en cours de construction. Les travaux d'alimentation électrique des postes basse et haute tension et de signalisation se sont poursuivis avec la pose de nouveaux signaux et la dépose des signaux existants inutilisés.

Pendant 5 semaines d'affilée en été, plus de 3,2 km de voies ont été renouvelées, ce qui a représenté 5 000 traverses et 11 000 tonnes de ballast. Cette régénération concernait le RER B et le transilien Ligne K et intégrait les voies d'entrée et de sortie du centre de maintenance du matériel de l'infrastructure de Villeparisis. Afin de simplifier l'accès à ce centre, de nouveaux aiguillages ont été installés. Du 12 au 14 août, lors de la mise à jour du PCD, une dizaine d'aiguillages ont été mis en service dans cette zone.

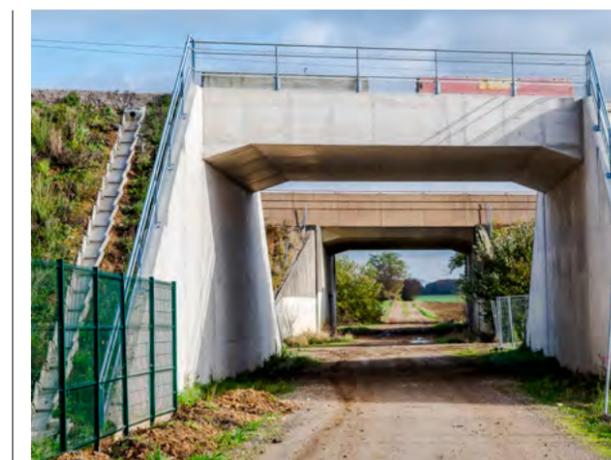


# ZONE G **LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE**



Tous les travaux prévus en 2023 ont été effectués. Les plateformes de la ligne nouvelle sont achevées, de même que la réalisation des caniveaux. Les clôtures sont en voie de finition. En bordure du tracé, des parcelles ont été ensemencées et des haies plantées. Les dalles pour de futures armoires de signalisation ou Télécom ont été coulées.

Les ouvrages sur la RD9, la RN2 et le chemin rural CR2 sont achevés, la pose de leurs garde-corps est en cours et les travaux caténaires sont en voie de finalisation.





## ZONE H GARE ET AVANT-GARE CDG 2



La construction du tunnel sous les pistes 2 et 4 de l'aéroport est terminée après six ans de travaux. L'usine de désenfumage qui alimente en électricité les équipements de sécurité incendie et contribue à l'aération du tunnel a été mise en service. L'ensemble des équipements ont été mis sous tension. En août, le Groupe ADP a livré le tunnel à SNCF Réseau pour la dernière étape de réalisation du dernier kilomètre de la ligne CDG Express vers la gare Aéroport Charles-de-Gaulle 2. Les travaux préparatoires à la pose des voies sans ballast et des caténaires ont alors débuté.

En gare, les travaux de construction des quais du CDG Express ont été achevés, de même que la charpente de l'estacade et les issues de secours sous la voie. Des escaliers, des escalators, des trottoirs roulants de quais et des ascenseurs ont été installés. La mise en place de nouveaux systèmes de désenfumage de la gare et du tunnel se poursuit et le nettoyage de la verrière par drone a commencé.



## MISSIONS DES AGENTS DE PROXIMITÉ

- Participation aux réunions de chantier
- Diffusion des outils d'information de proximité (Flashes infos, Courriers riverains, etc.)
- Médiation et réponses aux questions des riverains
- Organisation des permanences d'information
- Participation aux événements liés au projet

# L'INFORMATION DE PROXIMITÉ AU QUOTIDIEN

Avec l'intensification des travaux sur le territoire du CDG Express, les dispositifs d'information et de dialogue avec l'ensemble des acteurs, mis en place au début du projet, se sont développés en 2023. Les équipes ont maintenu le lien avec l'ensemble des riverains des chantiers et des parties prenantes du projet (élus locaux, acteurs économiques, institutionnels et entreprises).

Mobilisés au quotidien sur le terrain, les deux agents de proximité ont assisté à l'ensemble des réunions de chantier et se sont tenus à l'écoute des riverains. Des solutions de relogement ont été proposées aux habitants des avenues Jean-Baptiste Clément, de la Libération et du Dauphiné à Mitry-Mory durant les travaux d'été de régénération de voies. Au total, 7 des 19 familles éligibles au dispositif ont demandé à être relogées, soit 25 personnes. Des protocoles d'accord ont été signés avec elles à cet effet.





# UN ÉCOSYSTÈME DIGITAL COMPLET POUR TOUT SAVOIR SUR LE CDG EXPRESS



**SITE INTERNET  
CDG EXPRESS**

## 28 927

**VISITES EN 2023**

LA CARTE INTERACTIVE DES  
TRAVAUX EST UNE DES PAGES  
DU SITE LES PLUS VUES  
DE L'ANNÉE 2023



**PAGE YOUTUBE CDG EXPRESS**

## 126 800

**VUES EN 2023**



**PAGE FACEBOOK CDG EXPRESS**

## 3 780 381

**PERSONNES AYANT VU  
DES CONTENUS DE LA PAGE**

# DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS

## 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 aux salariés de travailler dans des conditions optimales pour éviter tout accident.

La démarche sécurité se traduit concrètement par des réunions de travail ou de sensibilisation spécifiques, associant les équipes du Groupe ADP, les entreprises et les différents intervenants du chantier – maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS). Les services de secours de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) sont également associés dans le cadre particulier des visites de chantier afin d'anticiper les process lors de la future mise en service du CDG Express.

Les travaux du tunnel sous piste se sont achevés, sans aucun accident en 2023. Dans la gare de Paris-Charles de Gaulle 2, où l'équipe en charge de la sécurité est très investie et expérimentée, les visites sécurité ont été renforcées, avec une vigilance accrue la nuit – tant le CSPS que le chef de projet effectuent des visites nocturnes.

Sachant qu'une demi-douzaine de chantiers autres que celui du CDG Express ont lieu sur le même périmètre, des réunions de concertation se sont tenues entre les différents intervenants pour définir les zones de stockage, les plages horaires de livraison et de travaux ainsi que les mesures de prévention adaptées pour éviter les interférences entre les chantiers et assurer ainsi une sécurité optimale pour tous.

## CHANTIERS DE SNCF RÉSEAU CONSTRUCTEUR

La Sécurité et la Santé au Travail (SST) sont la priorité de SNCF Réseau Constructeur.

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 / sûreté 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. Ce document est mis à jour si la situation des travaux évolue. SNCF Réseau Constructeur en contrôle la bonne application par des Visites de Sécurité (VIS) sur le chantier chaque semaine. Toute opération de travaux fait également l'objet d'un *briefing* sécurité quotidien (localisation du chantier, durée, rôles et missions des acteurs, documentation de travail, rappels des mesures de prévention mises en œuvre, respect des règles qui sauvent et dispositions sûreté, cinématique des mouvements de mobiles travaux). Des séances « quart d'heure sécurité » sont par ailleurs organisées pour partager les retours d'expérience, rappeler les procédures et les conditions particulières du chantier, 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 Collège Inter-entreprises de Santé Sécurité et Conditions de Travail (CISSCT) est réuni chaque trimestre. Tous les acteurs du chantier doivent être représentés lors de ces instances (Maîtrise Ouvrage, Maîtrise d'Œuvre et les partenaires externes y compris leurs sous-traitants).



Lors de ces séances dédiées à la Sécurité Santé Sûreté du chantier, sont notamment partagés tous les éléments Sécurité Santé du trimestre ainsi que des sujets à thématiques variées à partager collectivement dans le but de faire progresser la sécurité (REX, bonnes pratiques, rappels).

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.

En 2023, SNCF Réseau Constructeur a maintenu sa vigilance pour prévenir les risques liés aux travaux avec engins, où un progrès a été constaté par rapport à 2022. Pour améliorer la sécurité et la santé au travail, l'attention est également accrue sur les risques de chute de plain-pied et de hauteur, les opérations de manutention manuelle, la correcte utilisation des EPI ainsi que sur les risques ferroviaires. Les nouvelles entreprises intervenantes sont particulièrement accompagnées lors des VIC et VIS pour la mise à niveau sécurité nécessaire en fonction de la nature et de leurs conditions d'intervention.

SNCF Réseau Constructeur entend que tout fait sécurité et tout accident du travail lui soit signalé afin d'en assurer le suivi, d'en analyser les causes, de prendre les mesures correctrices et d'adapter les règles de sécurité. Elle appelle à un renforcement de la vigilance individuelle et collective par les acteurs opérationnels sur le terrain afin de faire baisser les situations à risque. Des visites trimestrielles du chantier sont prévues réunissant le Maître d'Ouvrage, le Maître d'Œuvre et les grands partenaires du projet.

Concernant la sûreté du chantier, les efforts ont été portés au niveau collectif pour vérifier de façon systématique l'intégralité des clôtures et accès chantier en vue d'éviter les risques d'intrusion.

**« Toute opération de travaux fait l'objet d'un briefing sécurité quotidien... »**



# 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 :

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>I. Document d'organisation :</b><br>Plan de management de projet                            | <b>IV. Documents de planification et de mesure de l'avancement</b>             | <b>VII. Documents d'organisation de la réception :</b> Plan détaillé de réception (le moment venu) |
| <b>II. Documents de gestion de la qualité et de l'environnement :</b> Plan d'assurance qualité | <b>V. Documents de gestion des interfaces :</b> Plan de gestion des interfaces | <b>VIII. Documents de fin de phase de réalisation</b> (le moment venu)                             |
| <b>III. Documents de gestion des risques :</b> Plan de maîtrise des risques                    | <b>VI. Documents de gestion de la sécurité des travaux</b>                     |  |

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, 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.

# L'INNOVATION SUR LES CHANTIERS

➤ SNCF Réseau et le Groupe ADP sont respectivement engagés dans une démarche d'innovation tant au stade de la conception des ouvrages, des travaux que des services. Le chantier du CDG Express intègre des techniques avant-gardistes qui sont source d'amélioration pour la sécurité, la maintenance, la performance de l'exploitation et le confort futur des voyageurs.



## FIXATION DES RAILS PAR DES SELLES « ADHÉRISÉES »

Sur le tracé du CDG Express, 8 km de voies seront réalisées sans ballast directement sur une dalle en béton. Ce type de voie est particulièrement adapté au milieu urbain en pente, ou très courbé.

Cette conception limite les interventions de maintenance et facilite le cheminement du personnel devant intervenir.

SNCF Réseau utilisera deux types de poste de voie : soit des traverses noyées dans le béton, soit des selles dites adhésées. Pour ce deuxième montage, les rails sont fixés sur les selles équipées de deux chevilles, qui viennent s'ancrer directement dans le béton au moment du coulage de la dalle.

En fonte et reliées par du caoutchouc vulcanisé, la selle inférieure et la selle supérieure forment un ensemble monobloc.

Ce procédé réduit les phénomènes d'usure et les vibrations. Il présente en outre un haut niveau d'isolation électrique et évite les courants de fuite. De nombreux essais d'homologation ont été effectués en laboratoire par les équipes de SNCF Réseau, qui ont mis au point les préconisations de pose après plusieurs expérimentations.

La formulation du béton a été choisie pour faciliter la mise en place, y compris dans les zones de devers, ainsi que pour la qualité de maintien des selles adhésées. L'utilisation de cette technique innovante est prévue sur différents sites du tracé du CDG Express, notamment lors du franchissement



de CAP 18, dans les tunnels en zones C, D, F, sur le pont de Porte de la Chapelle mais aussi au niveau des aiguillages en zones C et F. Elle est destinée à être appliquée à d'autres projets de SNCF Réseau en France.

## CHEMIN DE SERVICE PHOTOLUMINESCENT

Dans la zone de la Plaine, un chemin de service a été créé le long des voies pour permettre aux conducteurs du RER B d'accéder aux cabines de conduite. Ce cheminement étant situé en haut d'un talus abrupt et dense en équipements ferroviaires, il était indispensable de prévenir les risques de chute de plain-pied.



Afin d'aménager une piste suffisamment large et plane, les banquettes de ballast extérieures aux voies ont été collées. Une solution innovante de piste en sable collé phosphorescent a ensuite été appliquée, plus simple à mettre en œuvre, et donc moins onéreuse, que des garde-corps.

Déjà testé en Île-de-France (Paris Sud Est), le sable collé a pour avantage d'être anti-végétatif, ce qui évite des travaux de maintenance et l'emploi de produits phytosanitaires. Il est également drainant. Des mini-dispositifs photoluminescents, qui restent éclairés pendant 10 heures après avoir été exposés à la lumière du jour ou à un éclairage artificiel, ont été insérés en bordure de piste et pour flécher le sens de circulation.

## NETTOYAGE PAR DRONE

En vue de nettoyer la verrière de la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et compte tenu de la difficulté d'accès, un système innovant utilisant des drones a été expérimenté. Les tests étant concluants, il sera utilisé dès 2024 sur les parties hautes des façades extérieures (supérieures à 6 m), des perches servant pour les parties basses. Efficace, cette méthode répond aux contraintes d'exploitation ferroviaire et aéroportuaire et présente des avantages en termes de sécurité, d'environnement et de coût. Elle limite les risques d'accidents du travail, notamment les chutes en hauteur et évite le recours à des nacelles ou des échafaudages en réduisant les temps d'intervention. Le dispositif est équipé d'un système de pompage qui récupère les eaux usées.

Il est mis en œuvre par une équipe de cinq personnes – télé-pilotes expérimentés, assistants pour la logistique, responsable de la propreté.

Trois types de drones sont utilisés : l'un avec une autonomie de vol de 25 minutes, des plus petits adaptables à des situations spécifiques, et l'un réservé à la capture d'images pour optimiser le processus de nettoyage.





## ÉCONOMIE CIRCULAIRE

➤ Le projet CDG Express s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire afin de contribuer à la préservation des matières premières et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre mais aussi de valoriser financièrement les produits pouvant être réutilisés.

Les déchets du chantier du CDG Express – matériaux issus des travaux de terrassement, de déconstruction ou de dépose des rails, câbles, ballasts et traverses – sont valorisés au maximum. Les déblais, déchets inertes ou non dangereux et non valorisables sur les emprises ferroviaires ont été utilisés en remblaiement, notamment sur des chantiers routiers ou pour combler des carrières, dans le cadre d'une procédure de traçabilité contrôlée par un organisme extérieur.

Les déchets dangereux (contenant du plomb, de la créosote, de l'amiante...) ont également été orientés vers des filières de traitement ou de valorisation adaptées : valorisation énergétique pour les traverses en bois créosotées, transformation en éco-matériaux ou en matière première secondaire...

**308 338**

**TONNES DE DÉCHETS  
VALORISÉS À 94 %**

**DONT  
74 %  
DE DÉCHETS  
INERTES**

# SITES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

➤ Effectué en 2018, avant le début des travaux du CDG Express, un état des lieux des surfaces où devaient se dérouler les travaux a été réalisé. Le diagnostic a abouti à l'identification d'un impact potentiel sur une surface totale de 44,06 hectares pour l'ensemble des travaux.

En application du principe « Éviter, réduire, compenser » et au terme d'une analyse plus fine, des actions de limitation des impacts sur les habitats ont été identifiées et un taux de compensation a été proposé.

- > Éviter 8,11 ha de surfaces sensibles (18,5%)
- > 36,5% de surfaces sensibles (16,10 ha) sont des surfaces impactées par les travaux mais pas par les installations définitives.

Bien que ces surfaces seront remises en état après les travaux, l'équipe projet a décidé de compenser malgré tout, ces surfaces à hauteur de 0,25 pour 1, principe validé par les services de l'État et l'enquête publique.

- > les zones sensibles impactées de façon permanente (19,86 ha) sont compensées à 100%.

Quatre sites ont été retenus, qui couvrent le besoin de compensation de 23,89 hectares. Ils présentent un gain potentiel de biodiversité à terme et constituent **des corridors écologiques représentant une surface supérieure au besoin, soit 24,5 ha.**

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

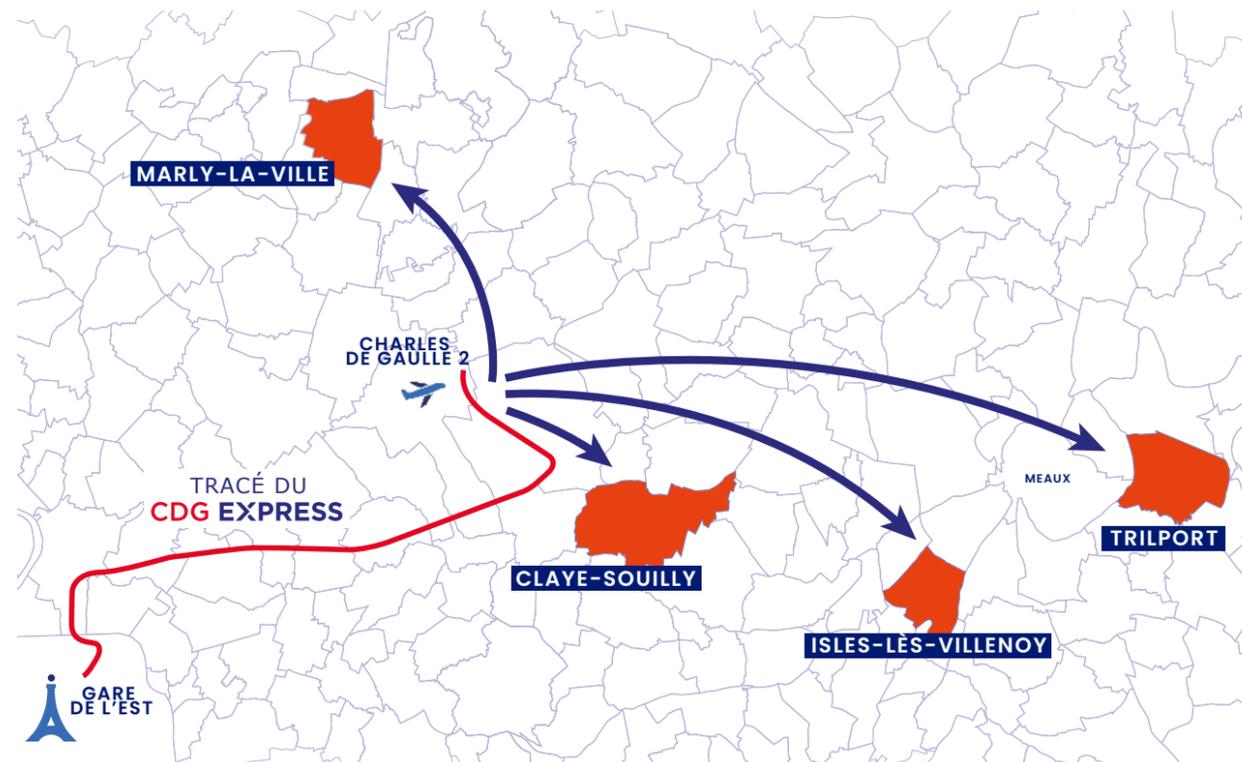
ZONE	ÉTAT INITIAL SURFACES SENSIBLES
Zone AB	6,39 ha
Zone C	3,42 ha
Zone D	25,80 ha
Zone E	3,85 ha
Zone F	0,60 ha
Zone G	3,97 ha
Zone L2	0,03 ha
<b>Total</b>	<b>44,06 ha</b>

## COMPENSATION ÉCOLOGIQUE DES SURFACES SENSIBLES IMPACTÉES PAR LE PROJET

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



## LOCALISATION DES 4 SITES DE COMPENSATION



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

Le suivi de la gestion de ces sites a été attribué à un prestataire pour huit ans à compter du 23 septembre 2023.

Un bureau d'études naturaliste y réalise périodiquement des inventaires de la faune et de la flore.



**Le site d'Isles-lès-Villenoy (77)** accueille une prairie mellifère et des habitats pour la faune, avec des activités de sensibilisation à la vie des plantes à destination des riverains. La biodiversité s'améliore et de l'apiculture récréative est en voie de développement.



**À Claye-Souilly (77)**, une convention de gestion est en cours de négociation avec l'association qui assure l'écopâturage sur le site (9,09 ha). En 2023, des arbustes ont été replantés. Afin de faciliter le pâturage des moutons, des clôtures ont été posées pour délimiter des parcelles de taille identique. L'ambition est de créer des milieux ouverts avec de l'herbe assez rase, des zones arbustives ainsi que des milieux semi-arides propices à la vie du lézard des murailles.

La prairie ouverte (7,4ha) au **Trilport (77)** connaît une évolution encourageante avec une dynamique favorable à la biodiversité. Un chat sauvage en voie de disparition y passant de façon récurrente, l'Office français de la biodiversité a décidé d'installer une caméra d'observation et des pièges à poils afin d'identifier sa lignée.



À **Marly-la-Ville (95)**, une convention a été signée avec la mairie pour fixer le plan de gestion de l'ancienne décharge (10 ha). Avec une dernière portion ouverte en 2023, sa restauration écologique est achevée. Un agriculteur fauche la prairie à titre provisoire dans l'attente de la désignation d'un gestionnaire dédié.



Alors que le site de **préservation de la Renoncule** à petites fleurs comptait une centaine d'individus en 2019, plus de 2 000 en 2021. Cette évolution témoigne de sa gestion adaptée.

# INSERTION SOCIALE BILAN À FIN 2023

➤ Les groupements de travaux retenus par Groupe ADP et SNCF Réseau dans le cadre de leurs appels d'offres publics ont été sélectionnés au regard de critères stricts de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE).

Ils 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 Hub de la réussite, pour l'accompagner dans cette démarche et atteindre un objectif d'insertion d'au moins 7%.

Au 31 décembre 2023, 386 612 heures d'insertion sociale ont été effectuées. La part des emplois stables représente 48% du total des heures travaillées et 23% des contrats de travail signés dans le cadre du CDG Express.

La trajectoire pour atteindre 400 000 heures d'insertion à la fin des travaux est tenue : l'objectif est d'ores et déjà réalisé à plus de 95%.

La grande majorité des bénéficiaires sont des demandeurs d'emploi de longue durée, des jeunes de moins de 26 ans et des salariés de structures d'insertion par l'activité économique – 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 jusqu'en 2027.

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

	HEURES ESTIMÉES SUR L'OPÉRATION À L'ORIGINE	TOTAL DES HEURES PRÉVUES SUR LES MARCHÉS ÉLIGIBLES À LA DATE DU RAPPORT**	HEURES RÉALISÉES À DATE	% HEURES RÉALISÉES PRÉVUES SUR MARCHÉS NOTIFIÉS
24/09/19	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%
30/06/22		405 656 heures	278 099 heures	68,02%
30/09/22		408 851 heures	303 010 heures	74,98%
31/12/22		404 110 heures*	326 850 heures	80,88%
31/03/23		404 110 heures*	343 253 heures	84,94%
30/06/23		404 110 heures	356 892 heures	88,32%
30/09/23	404 110 heures*	368 300 heures	91,13%	
31/12/23		<b>404 110 heures</b>	<b>386 612 heures</b>	<b>95,66%</b>

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

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



# 563

PERSONNES  
EN INSERTION

# 48%

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



BANQUE des  
TERRITOIRES

