

Tracer la voie

CDG EXPRESS
RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION 2024



CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION
DE LA CONCESSION 2024

Tracer la voie



Édito- rial

— **Alexandra Locquet**

Présidente du Gestionnaire
d'Infrastructure CDG Express

— **Michel Etchegaray**

Directeur général du Gestionnaire
d'Infrastructure CDG Express



Avec plus de 70 % des travaux achevés, l'année a été jalonnée d'avancées significatives, ainsi que de nombreux défis relevés grâce à l'engagement de toutes les parties prenantes et avant tout grâce aux femmes et aux hommes qui font le CDG Express.

Alexandra Locquet

L'année 2024 qui s'est achevée aura été riche en événements marquants, pour notre région tout entière, comme pour le CDG Express.

Alors que la France, et plus particulièrement l'Île-de-France, vibraient au rythme des exploits des athlètes et de l'enthousiasme des spectateurs pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques, le chantier du CDG Express poursuivait son avancée, notamment tout au long de l'été, grâce à la grande flexibilité des équipes et à une excellente coordination avec les services de l'État.

Nous entrons donc dans une période de préparation de l'exploitation où l'objectif de mise en service devient tangible.

Michel Etchegaray

Avec plus de 70 % des travaux achevés, l'année a été jalonnée d'avancées significatives, ainsi que de nombreux défis relevés grâce à l'engagement de toutes les parties prenantes et, avant tout, grâce aux femmes et aux hommes qui font le CDG Express. Parmi ceux-ci, l'achèvement des quais de la gare de Paris-Est et la finalisation des travaux en gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle constituent une étape majeure pour le projet, ouvrant la voie à son exploitation prochaine.

Le dernier grand défi technique de génie civil concernera le remplacement du pont 1 par le pont des Cathédrales, dont les travaux ont débuté à l'automne 2024 et s'achèveront au printemps 2025.

Le renouvellement de cet ouvrage datant de 1894 constitue une véritable prouesse technique.

Au fil des années, le CDG Express a su gagner la confiance des Franciliens, comme en témoigne le baromètre réalisé par l'institut Bona fide et l'IFOP. Cette infrastructure, vertueuse en répondant aux enjeux écologiques, contribuera à l'attractivité de la région et à la création de richesse. Sa complémentarité avec les transports du quotidien est établie. Les travaux de modernisation de l'axe ferroviaire nord ont fortement progressé au cours de cette année, profitant ainsi à l'ensemble des voyageurs et notamment à ceux du RER B.

Enfin, l'année 2024 a vu l'officialisation du cap du 28 mars 2027 et sa contractualisation avec l'État. Nous sommes désormais résolument engagés pour la réalisation des prochaines étapes : outre la finalisation de l'ouvrage du pont des Cathédrales, les efforts vont se concentrer sur la poursuite de la pose des équipements ferroviaires qui devront être achevés en mai 2026.

Nous pourrons alors engager la phase d'essai et de test de l'infrastructure avec le matériel roulant.

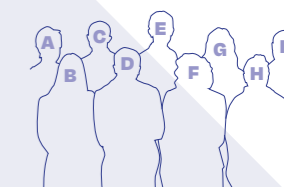
Nous entrons donc dans une période de préparation de l'exploitation où l'objectif de mise en service devient tangible. L'aboutissement de ce projet ambitieux est à portée de main et l'engagement collectif, qui s'est solidifié au fil des ans, nous permettra de mener à bien cette grande aventure.

Une équipe engagée



Le chantier du CDG Express est piloté par le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) CDG Express détenu à parts égales par Groupe ADP, SNCF Réseau et le Groupe Caisse des Dépôts, la force combinée des trois acteurs experts des mobilités et de l'aménagement du territoire. Les 3 missions du GI sont de financer l'infrastructure, de piloter la conception et la réalisation de l'infrastructure ferroviaire et d'en assurer la maintenance.

- A. Stéphanie ARNOUX : Responsable communication
- B. Tiphaine RAIMBAULT : Directrice juridique
- C. Cheikh KHOUMA : Directeur technique adjoint
- D. Michel ETCHEGARAY : Directeur général
- E. Géraud RABANY : Directeur de la communication
- F. Alexandra LOCQUET : Présidente
- G. Sabrina ASKAR : Directrice technique
- H. Catherine RITZ : Directrice administrative et financière
- I. Sébastien BESCHI : Responsable communication digitale



Grand entretien



— Marc Guillaume

Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris

Le CDG Express entre dans sa dernière ligne droite : pouvez-vous revenir sur ce projet hors-norme ?

Le CDG Express apporte une réponse concrète aux défis de transport vers et depuis l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui reste aujourd'hui le seul hub international de cette envergure à ne pas bénéficier d'une liaison ferroviaire dédiée avec le centre de Paris.

Ce projet ambitieux repose sur une approche optimisée des infrastructures. Sur les 32 km de trajet, seuls 8 km de voies nouvelles seront créés, le reste du parcours s'appuyant sur les lignes ferroviaires existantes entre Paris et Roissy. Cette modernisation ne profite pas seulement au CDG Express : une enveloppe de 537 millions d'euros, sur les 2,6 milliards d'euros investis, est consacrée à la rénovation et à l'amélioration du réseau, bénéficiant directement aux voyageurs du quotidien, les usagers du RER B et des TER.

Les travaux, menés en grande partie de nuit pour limiter les perturbations, incluent des opérations d'envergure comme le remplacement du pont des Cathédrales, la rénovation des caténaires du RER B ou encore l'installation de nouveaux aiguillages pour renforcer la fluidité et la résilience du réseau. Tout est mis en œuvre pour minimiser l'impact sur les voyageurs pendant le chantier, tout en garantissant une amélioration durable du trafic ferroviaire sur l'axe Nord, avec des infrastructures plus performantes, plus modernes et plus fiables.

En quoi le CDG Express va-t-il participer à l'évolution du transport ferroviaire en Île-de-France ?

Aujourd'hui, le trajet entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le centre de Paris prend environ 50 minutes en RER B, RoissyBus ou taxi. Le CDG Express réduira ce temps de trajet à 20 minutes seulement entre la gare de Paris Est et l'aéroport, sans arrêt intermédiaire. Il offrira aussi une connexion directe aux métros 4, 5 et 7, facilitant l'accès aux grandes gares parisiennes et au cœur de la capitale.

Ce service apportera un vrai soulagement au RER B, souvent saturé, et offrira une alternative plus confortable, avec des trains conçus pour les voyageurs chargés de bagages. Il rendra le transport ferroviaire plus attractif et réduira la dépendance à la voiture individuelle.

Mais le CDG Express ne se limite pas à une simple liaison rapide entre Paris et l'aéroport. Il s'inscrit dans une transformation plus large de la plateforme aéroportuaire en un véritable hub multimodal. Dès 2027, la liaison Roissy-Picardie connectera l'aéroport au réseau à grande vitesse vers le nord du pays. À l'horizon 2031, la ligne 17 du Grand Paris Express reliera Roissy à Saint-Denis-Pleyel, avec des correspondances vers Orly et La Défense. En parallèle, trois nouvelles lignes de bus à haut niveau de service – à destination de Goussainville, Villiers-le-Bel et Garges-Sarcelle – seront mises en place pour faciliter les déplacements des nombreux travailleurs de la plateforme aéroportuaire. Enfin une expérimentation sur l'Al a introduit, depuis le 3 mars 2025 et pour 6 mois, des voies réservées au covoiturage, c'est-à-dire aux véhicules avec un minimum de deux occupants, aux taxis et aux transports en commun. L'accès à la plateforme devrait s'en trouver amélioré pour ces usagers.

Au-delà du gain de temps, le CDG Express marque une évolution attendue du transport ferroviaire en Île-de-France. Il améliore la desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de sa plateforme aéroportuaire, qui accueille chaque année 75 millions de passagers et génère 90 000 emplois, tout en participant à la modernisation du réseau francilien et notamment du RER B.

En quoi le CDG Express contribue-t-il à l'amélioration de l'axe ferroviaire Nord, le plus fréquenté d'Europe ?

Avec plus de 1 400 trains et 1,6 million de voyageurs quotidiens, l'axe ferroviaire Nord est le plus emprunté d'Europe. Il joue un rôle stratégique en connectant la région Île-de-France aux RER B et D, aux Transiliens H et K, aux TER vers les Hauts-de-France, ainsi qu'aux grandes lignes à destination du Royaume-Uni et du nord de l'Europe. Mais cette infrastructure, soumise à une fréquentation extrême, souffre d'un vieillissement qui nécessite des rénovations majeures pour assurer la fiabilité et le confort des trajets. Le remplacement du pont 1 à Saint-Denis par le pont des Cathédrales illustre l'ampleur des chantiers engagés pour moderniser cet axe essentiel.

Le CDG Express joue un rôle moteur dans cette transformation. En s'appuyant en grande partie sur les infrastructures existantes, le projet permet un investissement massif dans la rénovation du réseau. 537 millions d'euros sont ainsi consacrés à la modernisation des voies, des caténaires et des systèmes de signalisation, sans peser sur les financements du contrat de plan État-Région (CPER). Cette impulsion permet non seulement d'accélérer les travaux de régénération mais aussi d'améliorer durablement la qualité de service pour l'ensemble des usagers du réseau. Plus qu'une nouvelle liaison vers l'aéroport, le CDG Express s'inscrit comme un levier essentiel pour moderniser et fiabiliser l'un des corridors ferroviaires les plus stratégiques du pays.

Quel bilan tirez-vous de la collaboration avec les actionnaires du GI CDG Express, à l'occasion des différentes ITC ?

Depuis le lancement du projet, la collaboration entre l'État et le GI CDG Express a été essentielle pour assurer une programmation efficace des chantiers. La crise sanitaire a nécessité un travail étroit entre les parties prenantes afin de reprogrammer les travaux et garantir leur livraison dans des délais acceptables, tout en veillant à limiter l'impact sur les transports du quotidien. Un véritable défi, tant l'enjeu est de concilier un programme de travaux dense et ambitieux avec le maintien des circulations.

« Le CDG Express apporte une réponse concrète aux défis de transport vers et depuis l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui reste aujourd'hui le seul hub international de cette envergure à ne pas bénéficier d'une liaison ferroviaire dédiée avec le centre de Paris »

Les interruptions temporaires de circulation (ITC) ont nécessité une organisation rigoureuse et un accompagnement renforcé. Les travaux les plus pénalisants sont généralement programmés l'été et les week-ends, quand la demande est plus faible, mais certaines interventions imposent des coupures plus longues en semaine. Ce fut le cas de l'ITC du RER B en août 2023, des travaux du pont des Cathédrales à La Toussaint 2024 et des week-ends de février 2025, qui ont temporairement réduit la capacité des RER B et D. Pour limiter l'impact sur les voyageurs, une campagne d'information renforcée a été déployée, financée par le GI CDG Express en complément des actions prises en charge par Île-de-France Mobilités. Grâce à des campagnes digitales et SMS ciblées, 2 millions d'habitants de la Plaine-Saint-Denis ont été informés et incités à adapter leurs trajets en favorisant le télétravail ou le report de certains déplacements.

Ce travail de coordination entre l'État, le GI CDG Express et les acteurs du transport a permis d'anticiper, accompagner et atténuer l'impact des travaux sur les usagers. Il témoigne d'une gestion concertée et proactive pour mener à bien ce projet structurant tout en préservant au mieux les mobilités du quotidien.

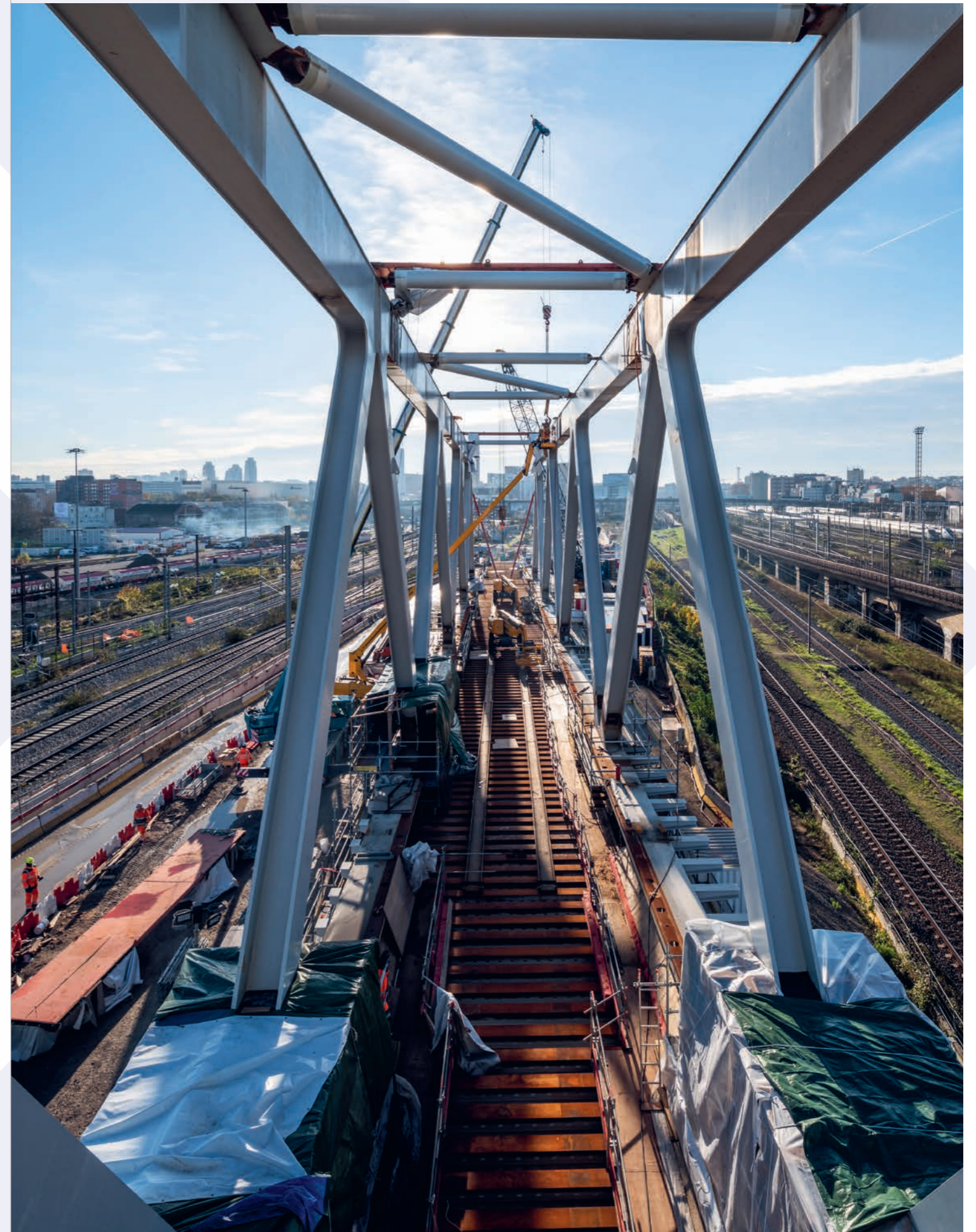
Plus globalement, quel rôle joueront les transports dans le développement de la Région ?

Avec 12,3 millions d'habitants et 42 millions de déplacements quotidiens, l'Île-de-France fait face à un défi de taille en matière de transports. La région, qui concentre 22 % des emplois nationaux sur seulement 2 % du territoire, doit améliorer ses infrastructures pour garantir des déplacements plus fluides, accessibles et durables.

Pour répondre à ces enjeux, le volet mobilité du contrat de plan État-Région (CPER) 2023-2027 prévoit un investissement de 8,4 milliards d'euros, dont 3 milliards de l'État, 3,7 milliards de la Région et 1,7 milliard des autres financeurs, au premier rang desquels les conseils départementaux. L'objectif est multiple : réduire les inégalités territoriales, moderniser les réseaux routiers et ferroviaires, améliorer les connexions entre zones rurales et urbaines, et accélérer la transition énergétique en limitant la congestion et la pollution. Parmi les projets soutenus figurent le prolongement de la ligne 11, l'extension du RER E (EOLE), la modernisation des RER, le développement des tramways, le contournement Est de Roissy et la création de bus à haut niveau de service.

En parallèle, le Grand Paris Express vise à créer un réseau de 200 km de nouvelles lignes de métro et 68 gares d'ici 2031. Ce projet vise à favoriser les liaisons entre territoires plutôt qu'un simple accès à Paris. L'État finance ce réseau via une fiscalité spécifique prélevée en Île-de-France.

Ces investissements sans précédent visent à bâtir un réseau plus performant, mieux connecté et plus durable, répondant aux besoins des Franciliens tout en soutenant l'attractivité et la compétitivité du territoire.



sommaire

Partie 1 Cap sur 2027!



— 16
**CDG Express,
une voie d'avance
pour le territoire**

— 18
**Interview croisée
Augustin de Romanet**
Président-directeur
général du Groupe ADP
(jusqu'à février 2025)

Matthieu Chabanel
Président-directeur général
de SNCF Réseau

Olivier Sichel
Directeur de la Banque
des Territoires

— 20
**90 % des Franciliens
favorables au CDG Express**

— 23
**Interview
Jérôme Fourquet**
Directeur du département
« Opinion et Stratégies
d'entreprises » de l'IFOP

— 24
**Le fonds de dotation
CDG Express**

— 26
**Ils attendent
le CDG Express**



Dans les yeux

Partie 2

DE CELLES
ET CEUX QUI FONT
LE CDG EXPRESS

2024, une année olympique

Partie 3

POUR LES TRAVAUX

— 52
**L'avancement des travaux
en 2024**

— 54
**Interview croisée
Patrice Schmitt**
Directeur de projet
CDG Express pour
SNCF Réseau

Xavier Dubrac
Directeur de projet
CDG Express pour
ADP Constructeur

— 56
**Le CDG Express accélère
la modernisation
du réseau existant**

— 58
**État d'avancement
des procédures et des
travaux par zone**

— 80
**L'information de proximité :
une mobilisation au quotidien
sur le terrain**

— 82
**La sécurité sur les chantiers,
une priorité absolue**

— 84
**Zoom sur la sécurité et la sûreté
avant et pendant les Jeux
Olympiques et Paralympiques**

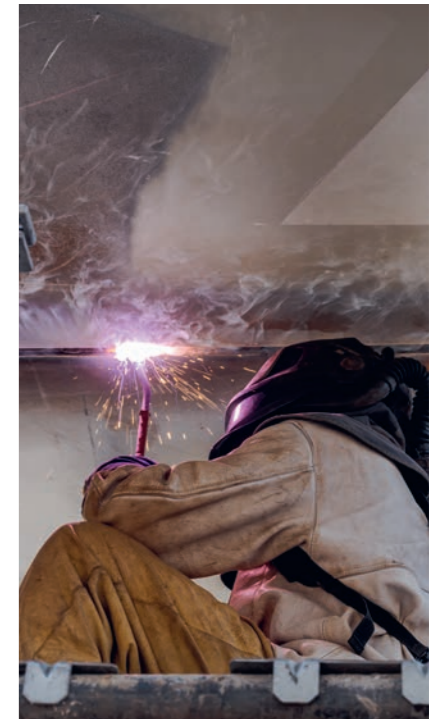
— 86
**Dispositif de maîtrise
de la qualité**

— 88
**L'innovation
sur les chantiers**

— 90
**Le développement durable
pendant les travaux**

— 92
**Insertion sociale, bilan
à fin 2024**

— 94
**La préparation de l'exploitation
du CDG Express : un défi de
précision et de sécurité**



— 96
**Interview croisée
Soledad Valencia**
Présidente
Hello Paris Services

Marc Sorrentino
Directeur général
Hello Paris Services



Partie 1

Cap sur 2027!

CDG Express, une voie d'avance pour le territoire

CDG Express, la liaison ferroviaire directe entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la gare de Paris-Est en 20 minutes, toutes les 15 minutes, de 5h à minuit.

→ Mise en service : 28 mars 2027

Un mode de transport répondant aux enjeux écologiques constituant une alternative à la voiture individuelle

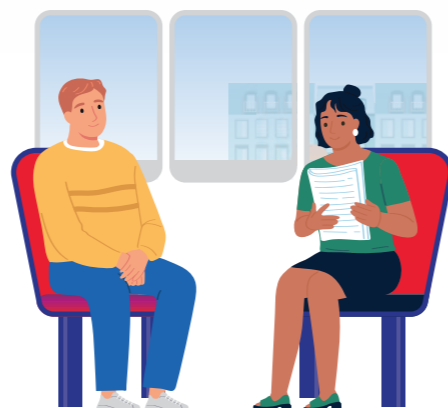
- 330 000 tonnes de CO₂ non émises.
- Report modal de 15 % du trafic routier depuis et vers l'aéroport (A1 et A3) capté par le CDG Express.

Un atout majeur pour l'attractivité et le tourisme



Un mode de déplacement complémentaire aux transports du quotidien : le CDG Express contribue à leur amélioration

- 537 millions d'euros investis pour les transports du quotidien.



Un mode de transport participant à la vitalité de l'Île-de-France

- 2 400 emplois liés au chantier.
- 300 emplois liés à l'exploitation du service.
- 2,6 milliards d'euros dans l'économie régionale.

Projet financé par le Groupe ADP, SNCF Réseau et la Banque des territoires, sans aucune subvention publique.



Interview croisée



Augustin de Romanet
Président-directeur général
du Groupe ADP
(jusqu'à février 2025)



Matthieu Chabanel
Président-directeur général
de SNCF Réseau



Olivier Sichel
Directeur de la Banque
des Territoires

Alors que le CDG Express entre dans sa dernière ligne droite, pouvez-vous revenir sur la genèse de ce projet hors-norme ?

AUGUSTIN DE ROMANET. Le CDG Express est né d'une ambition forte : combler l'absence de liaison ferroviaire directe, sans arrêt et rapide entre le centre de Paris - ville la plus visitée au monde - et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il y avait « urgence » à renforcer l'accessibilité pour être à la hauteur des grandes capitales mondiales pour les passagers aériens, renforcer l'attractivité de Paris tout en contribuant à l'amélioration des transports du quotidien en rendant au RER B sa vocation première. C'est donc avec fierté que je vois aujourd'hui le CDG Express entrer dans sa dernière ligne droite, bientôt au service des voyageurs et du territoire.

MATTHIEU CHABANEL. Face à l'urgence écologique, nous devons proposer des solutions qui accompagnent les changements de pratiques et qui accélèrent la décarbonation de nos modes de transport. Le train fait indéniablement partie de ces solutions. Le projet stratégique du CDG Express illustre parfaitement notre capacité à accompagner la transformation de la mobilité en Île-de-France.

OLIVIER SICHEL. Le projet CDG Express entre pleinement dans les missions de la Banque des Territoires : soutenir, accompagner, financer les projets au service du développement et de la cohésion des territoires. Outil d'attractivité économique, il répond à l'urgence de la transformation des usages en favorisant le report modal de la voiture individuelle vers le train. Il nous semblait donc évident de participer à son financement en mettant toute notre capacité d'action à sa réalisation. Sa mise en service dès mars 2027 est le fruit d'un engagement collectif exceptionnel au service des usagers et du territoire.

Quel bilan tirez-vous de cette collaboration entre partenaires au sein du GI CDG Express ?

AUGUSTIN DE ROMANET. Les premières études de faisabilité pour une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ont débuté en 1998. Bien que le Groupe ADP ne soit pas spécialisé dans le ferroviaire, nous avons relevé ce défi avec succès grâce à une collaboration étroite et efficace avec le Groupe SNCF et la Banque des Territoires. 70 % des travaux ont été réalisés, et la livraison, de la gare de Paris-Charles de Gaulle en décembre 2024 a représenté pour nous une immense source de fierté.

Le CDG Express illustre la force du collectif au service de la complémentarité Fer - Air, au bénéfice des voyageurs et de la décarbonation de nos activités.

MATTHIEU CHABANEL. Le ferroviaire est une aventure collective, fruit du travail de métiers complémentaires et très divers. En ce sens, le projet du CDG Express est un modèle de collaboration réussie, où chacun a pu apporter son expertise, dans une coopération fluide. Les collectivités et les services de l'État sont également pleinement mobilisés à nos côtés, comme nous avons pu le voir lors des différentes interruptions de trafics, indispensables à la modernisation du réseau de l'axe nord et à la création d'ouvrages nécessaires au projet.

OLIVIER SICHEL. Le CDG Express illustre parfaitement la méthode collective que nous portons à la Banque des Territoires, associant les différentes compétences entre des expertises complémentaires : SNCF Réseau, spécialiste du ferroviaire, le Groupe ADP, expert de l'aérien, et le Groupe Caisse des Dépôts, au service de l'intérêt général et du développement des territoires. Nous l'avons vu, c'est cette coopération qui permet de créer du consensus pour surmonter les moments difficiles.

→ GROUPE ADP

Augustin de ROMANET, vous venez de terminer votre mandat à la présidence du Groupe ADP après 12 années d'engagement. Quelle est pour vous votre plus grande réussite ?

Depuis 2012, je n'ai eu de cesse de travailler au développement et à la transformation du Groupe ADP. Nous avons agi dans quatre domaines principaux : l'hospitalité, la décarbonation, la performance financière et l'international. Le CDG Express est aussi une très grande fierté. Il améliore le parcours des passagers, décarbonne les accès avec le report modal, rend le RER B plus performant en ne lui imposant plus les passagers aériens, tout en permettant une connectivité à la hauteur des plus grandes plateformes mondiales. C'est donc avec reconnaissance que je regarde le travail qui a été accompli par toutes les équipes et les défis qui ont été relevés avec nos partenaires. Le CDG Express est bien plus qu'une infrastructure de transport : c'est un lien entre Paris et le monde, pour tous ceux qui rêvent de découvrir la France.

→ SNCF RÉSEAU

Matthieu Chabanel, comment voyez-vous l'avenir pour le CDG Express ?

Je suis convaincu de sa réussite. Le projet repose sur des bases solides pour répondre à sa mission initiale, et ce d'autant plus qu'il bénéficie à la mobilité du quotidien, notamment aux voyageurs du RER B. Il reste pour nous deux ans pour préparer la mise en service avec le futur exploitant HPS. Nous mobilisons d'ores et déjà toutes les équipes du secteur de Paris Nord. Nous avons hâte de voir les premiers trains rouler !

→ BANQUE DES TERRITOIRES

Olivier Sichel, quels seront les bénéficiaires du projet CDG Express ?

Le projet CDG Express représente une formidable opportunité pour le territoire et ses habitants. Il répond à un besoin essentiel pour la région Île-de-France, en favorisant les déplacements du quotidien et en renforçant l'attractivité de Paris. Ce projet d'intérêt général majeur contribue à diminuer la pollution routière et contribue à la décarbonation des transports. Comme évoqué, l'expérience des usagers, qu'ils soient Franciliens ou voyageurs internationaux, sera le véritable révélateur de son succès. Avec cette infrastructure, Paris rejoint enfin le rang des grandes métropoles mondiales dotées d'une ligne directe entre leur centre-ville et leur aéroport.



90 % des Franciliens favorables au CDG Express

Le CDG Express est un projet attendu de longue date par l'ensemble des Franciliens comme le révèle, chaque année, l'étude « Les Franciliens et le CDG Express » (IFOP/ Institut Bona fide). Lancée en 2021, elle offre un panorama complet et précis de la perception du projet par les habitants de la région et les riverains du projet et permet de tirer plusieurs enseignements positifs pour l'avenir.

Le CDG Express continue de bénéficier d'un très haut niveau d'adhésion des Franciliens, avec une consolidation notable des indicateurs de soutien, d'utilité et de bénéfices perçus. Depuis quatre ans, les enquêtes successives confirment la stabilité et la solidité du soutien au projet, avec des opinions de plus en plus affirmées.

Quatre tendances majeures se dégagent cette année et méritent une attention particulière :

> Le CDG Express bénéficie d'un très haut niveau d'adhésion, avec 90 % des Franciliens favorables au projet. L'adhésion se renforce particulièrement parmi les plus convaincus, avec une hausse notable des opinions « tout à fait favorables », désormais à 41 % (+9 points en un an). Ce soutien est stable dans toutes les catégories de population et reste particulièrement élevé chez les riverains du tracé, avec une progression notable depuis l'année dernière.

> L'utilité du projet continue de se renforcer : 90 % des Franciliens estiment qu'il sera bénéfique pour Paris, 86 % pour l'Île-de-France et 80 % pour l'ensemble du pays. Plus d'un Francilien sur deux le juge « très utile », confirmant son rôle clé pour le territoire.

> Le CDG Express est perçu comme un levier efficace pour désengorger le RER B, une perception qui progresse chez les Franciliens. Son impact dépasse les seuls transports du quotidien : 81 % estiment qu'il renforcera l'attractivité touristique de Paris, tandis que 79 % y voient un atout écologique grâce à la réduction du trafic sur l'A1. Enfin, 72 % des habitants considèrent qu'il s'agit d'un investissement utile, un chiffre en hausse.

> Alors que les chantiers d'infrastructures suscitent souvent des critiques, l'impact des travaux du CDG Express est de moins en moins perçu comme un problème. 26 % des Franciliens estiment encore qu'ils

79 %

des Franciliens pensent que « le projet sera un succès, avec une bonne fréquentation », en hausse de 13 points depuis 2021. Les anticipations de succès ont même crû de 28 points chez les riverains du tracé, passant de 50 % à 78 %.

pénalisent les transports, mais ce chiffre a reculé de 9 points en un an. L'amélioration est encore plus marquée en Seine-Saint-Denis, où la perception des nuisances a chuté de 16 points, passant de 38 % à 22 %, un point de vigilance soulevé dans le dernier baromètre.

Enfin, l'appropriation rapide des nouvelles infrastructures de transport se confirme. Quelques mois après son ouverture, 81 % des Franciliens connaissent la nouvelle ligne 14 vers Orly, et 31 % l'ont déjà empruntée. Le CDG Express s'impose ainsi comme un projet essentiel, porteur de bénéfices

concrets pour la région et pour l'amélioration des transports du quotidien.

MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

6^e enquête réalisée du 6 au 11 février 2025 par l'IFOP et l'Institut Bona Fidé auprès de 1 100 personnes représentatives de la population francilienne âgées de 18 ans et plus, selon la méthode des quotas, avec un échantillon de 200 personnes pour la Seine-Saint-Denis et de 150 pour les communes riveraines du tracé.

91 %

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

90 %

d'entre eux estiment qu'il est utile pour Paris

79 %

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

Interview



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

6^e vague du baromètre du CDG Express auprès des Franciliens, quels en sont les grands enseignements ?

Cela fait désormais quatre ans, depuis avril 2021, que nous mesurons l'adhésion des Franciliens au projet CDG Express, ce qui permet d'analyser l'évolution de l'opinion sur le long terme. Ce qui frappe en premier lieu, c'est la constance et la solidité du soutien des Franciliens à ce projet. En effet, entre 2021 et 2025, le pourcentage de personnes favorables au projet a toujours été supérieur à 80 % ! Dans cette sixième vague, la popularité du projet se renforce encore, atteignant un niveau très élevé : 90 % des Franciliens (+3 points en un an) se déclarent favorables au projet, dont 41 % dans la tranche d'opinion la plus ferme, celle des « tout à fait favorables », en hausse de 9 points en un an. La structure de cette popularité demeure parfaitement consensuelle : le soutien au CDG Express dépasse 80 % dans toutes les classes d'âge, toutes les catégories socioprofessionnelles,

tous les niveaux de diplôme et de revenus, ainsi que dans l'ensemble des électors. Il s'établit à 89 % chez les riverains du tracé, en hausse de 3 points en un an. Dans un contexte où les grands projets d'aménagement en France sont souvent débattus et contestés, le CDG Express peut se targuer d'avoir bénéficié, tout au long de sa réalisation, d'une adhésion large et durable des Franciliens.

Comment expliquer cette adhésion élevée ?

Cette popularité constante repose sur deux perceptions fondamentales : l'utilité du projet et l'apport de bénéfices concrets pour les habitants et le territoire. Le projet est ainsi jugé « utile » à tous les échelons territoriaux : 90 % des Franciliens (+2 points en un an) estiment qu'il est utile pour Paris, dont 56 % le jugent « très » utile ; 86 % (+3 points en un an) le considèrent utile pour l'Île-de-France, dont 52 % « très » utile ; et 80 % (+1 point) le jugent utile pour la France, dont 32 % « très » utile. Cette utilité « territoriale » se nourrit d'une perception de bénéfices tangibles amenés par le CDG Express. Quelques exemples en chiffres : 91 % des Franciliens considèrent que le CDG Express permettra de désengorger le RER B et donc d'améliorer les transports du quotidien. 81 % jugent que le CDG Express contribuera au développement et à l'attractivité touristique de Paris. Enfin, 79 % estiment que son impact écologique sera positif grâce à la réduction du trafic automobile sur l'A1. Enfin, alors que les chantiers peuvent souvent être sources de désagréments, la perception des nuisances liées aux travaux de réalisation du CDG Express est en net recul en un an. 26 % des Franciliens, soit une baisse de 9 points par rapport à février 2024, ont le sentiment que les travaux du CDG Express « pénalisent la qualité des transports en commun dans

la zone entre Paris et Roissy ». Les nuisances ressenties sont logiquement un peu plus fortes auprès des habitants du 93, mais elles sont également en fort recul (38 %, -16 points).

La mise en service du CDG Express se rapproche ? Que peut-on anticiper de sa fréquentation ?

Les anticipations des habitants du territoire sont très optimistes : 79 % des Franciliens considèrent que le CDG Express sera « un succès avec une forte fréquentation » lors de sa mise en service. Les catégories stratégiques pour le CDG Express, à savoir les classes aisées et les voyageurs aériens réguliers, sont encore plus nombreux à le penser, à plus de 80 %. De manière plus générale, dans un contexte où l'amélioration des transports collectifs est une attente forte partout en Île-de-France, on constate que les habitants s'approprient très rapidement et aisément les nouvelles dessertes. La nouvelle ligne 14 vers l'aéroport de Paris-Orly en est un bon exemple : quelques mois après sa mise en service, 81 % des Franciliens interrogés dans notre enquête ont entendu parler de cette nouvelle desserte d'Orly, et parmi eux, 31 % (et 39 % des Parisiens) déclarent l'avoir déjà empruntée. Il est donc fort probable que le CDG Express, lors de sa mise en service, s'intègre lui aussi très rapidement dans les habitudes et les usages des Franciliens.

Le fonds de dotation CDG Express

Décembre 2023, un fonds de dotation sociétal CDG Express a été créé pour contribuer au financement d'actions menées par les collectivités locales ou associations et pour favoriser le développement durable des territoires traversés par l'infrastructure. Le GI CDG Express a souhaité se mobiliser en faveur de l'intégration professionnelle et sociale des jeunes éloignés de l'emploi et vivant sur le tracé du CDG Express. Pour sa première année, le Fonds a choisi de soutenir l'association DUO for a JOB qui propose un programme de mentorat intergénérationnel et interculturel facilitant l'accès à l'emploi des jeunes de moins de 30 ans. Rencontre avec Loubna Boutekkouk, chargée de programme au sein de l'association.



— Loubna Boutekkouk

Chargée de programme DUO for a JOB

Pour commencer, pouvez-vous nous dire qui vous êtes ?

Je m'appelle Loubna Boutekkouk, j'ai 46 ans et vis en Seine Saint-Denis. Après plusieurs années dans des secteurs très différents, j'ai fait le choix de me réorienter vers l'accompagnement des

personnes éloignées de l'emploi. J'ai alors rejoint les équipes de France Travail, puis de la Mission Locale de Saint-Denis, avant d'intégrer l'équipe de DUO for a JOB durant l'été 2024, en tant que chargée de programme dans ce département qui m'est cher.

En quelques mots, qu'est-ce que DUO for a JOB ?

Créée en Belgique en 2013, DUO for a JOB est une association à but non lucratif qui est présente en France depuis 2019. Notre mission est de mettre en contact des jeunes avec des personnes de plus de 50 ans (les mentors), afin de les conseiller et les accompagner dans leur projet professionnel. Notre objectif est triple : d'un côté, nous travaillons à réduire les inégalités d'accès au marché du travail des jeunes, particulièrement importantes en Seine Saint-Denis. De l'autre, nous souhaitons valoriser

d'avantage nos aînés, notamment leurs expériences et leurs compétences. Enfin, DUO for a JOB agit pour renforcer le vivre-ensemble et permet la création de lien social entre les générations.

Concrètement, quelles sont vos missions au quotidien ?

Mon rôle, en tant que chargée de programme, est avant tout un rôle de coordination et de supervision des duos formés entre les jeunes et leurs mentors. Cela veut dire beaucoup d'écoute, beaucoup d'humain ! Il faut prendre le temps de comprendre les projets de chacun, pour conseiller et bien répondre aux besoins, afin que les projets de ces jeunes se réalisent. Une autre partie de ma mission consiste en l'animation de notre réseau de partenaires pour qu'ils relaient nos offres auprès des jeunes – par exemple dans les agences France Travail ou les Missions locales.

Comment trouvez-vous les jeunes et leurs mentors ?

Nous avons la conviction que la réussite est le fruit d'un travail collectif, raison pour laquelle nous nous appuyons sur nos nombreux partenaires, qui orientent les jeunes vers notre équipe. Nous organisons également des sessions d'information collectives et participons à de nombreux événements pour présenter l'association et motiver les jeunes qui en auraient besoin à nous rejoindre. Chaque jeune est ensuite reçu individuellement pour comprendre les enjeux de sa recherche d'emploi, de stage ou de formation. Pour les mentors, il faut noter que 8 mentors sur 10 renouvellent l'expérience après un premier accompagnement. Ils arrivent à nous grâce aux plateformes de bénévolat telles que "Tous Bénévoles", ou nous

participons à des événements afin de les rencontrer, comme au Salon des Seniors. Le bouche-à-oreille fonctionne également très bien.

Y a-t-il une « méthode DUO for a JOB » ?

Oui ! L'association a développé une méthodologie unique qui a fait ses preuves auprès de plus de 7700 jeunes depuis 2013. La clé du succès de notre programme de mentorat repose sur la mise en œuvre d'un accompagnement individualisé et professionnalisé. Il est articulé autour de moments clés : les sessions d'information collectives, les échanges individuels avec un membre de l'équipe pour comprendre les motivations pour rejoindre le programme, la formation des mentors, indispensable pour bien accompagner, les sessions de matching, la première rencontre, la signature de convention d'engagement "moral" pour donner le cadre et enfin les évaluations en fin de duo. Petite précision : le programme est évidemment gratuit !

En quoi le soutien apporté par le fonds de dotation du CDG Express va-t-il vous être utile ?

Le soutien du fonds de dotation est essentiel pour nous et nous sommes heureux de pouvoir bénéficier de cette aide précieuse. Il nous permet de consolider notre présence notamment en Seine-Saint-Denis, qui est un département où les besoins sont importants. Nous pouvons désormais développer des actions spécifiques auprès des jeunes habitant sur les villes du tracé du CDG Express, je pense à Sevran, Aulnay ou encore Tremblay mais aussi à Mitry-Mory. C'est aussi un vrai outil de légitimité lorsque nous allons rencontrer les pouvoirs publics locaux ou les associations installées de longue date !

Un dernier mot ?

La Seine-Saint-Denis, où j'ai fait le choix de m'installer il y a 10 ans, est un département formidable ! S'il y a des difficultés et de nombreux défis à relever, c'est aussi un lieu où la richesse humaine est incroyable. Le potentiel des jeunes est immense. A nous tous d'être collectivement à leurs côtés pour les accompagner. C'est ce que j'essaie de faire chaque jour au sein de DUO for a JOB.

2 duos formés en Seine-Saint-Denis

Ghislain & Stephan.

Stephan, 24 ans, originaire du Cap Vert, a fait des études et ses premiers stages dans l'accueil. Il avait toutes les clés en main mais avait besoin de quelqu'un pour l'aider à révéler tout son potentiel. Ghislain, son mentor, l'a beaucoup soutenu dans ses recherches, candidatures, la préparation de ses entretiens. Ghislain lui a apporté la confiance en lui qui lui manquait, et grâce à son appui, Stephan a signé un CDI dans un hôtel.

Christine & Grace.

Grace, 23 ans, originaire de Côte d'Ivoire, avait besoin de travailler son projet professionnel pour choisir sa voie. N'étant pas diplômée, elle avait besoin d'appui pour trouver un métier en adéquation avec ses appétences. Christine l'a aidée à mettre en place un plan d'actions, à prendre confiance en elle, et à décrocher un CDI dans la grande distribution dont elle est très contente !

DUO FOR A JOB EN SEINE-SAINT-DENIS

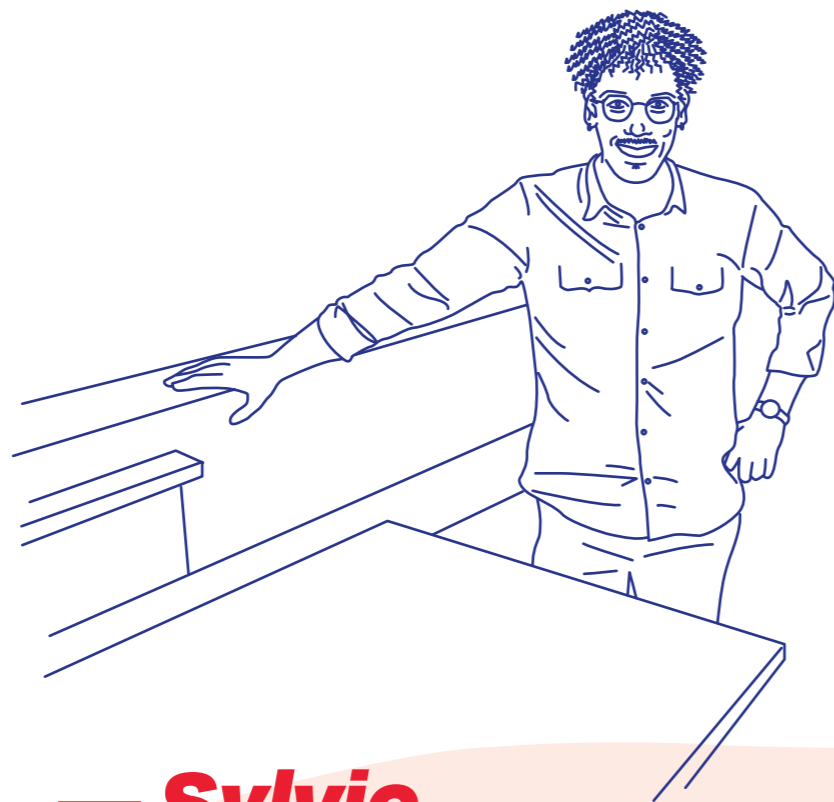
110
jeunes
accompagnés

26
sessions
d'informations
organisées en
Seine-Saint-Denis

Actions spécifiques menées sur les communes du tracé du CDG Express :

- Sessions d'information mensuelles organisées chez France Travail Saint-Denis et Objectif Emploi (Mission locale)
- Travail avec le Conseil départemental et la Direction Emploi de Plaine Commune
- Partenariat avec les associations Take Your Shot et Unis Cité 93
- Déploiement de projets de partenariat avec les services de développement économique, de l'emploi et de la formation des villes du tracé

Ils attendent le CDG Express



— Sylvio

Chef réception d'un hôtel
proche de la gare de Paris-Est

« Dans un quartier en transformation, le CDG Express est un vrai argument commercial auprès des voyageurs à l'heure de choisir leur hôtel ».
En facilitant le trajet d'une clientèle étrangère habituée à un service de transport direct et aisément accessible avec des bagages, le CDG Express renforce l'attractivité du quartier.
« C'est une opportunité exceptionnelle qui s'offre à nous de revoir nos méthodes pour mieux accueillir et attirer de nouveaux profils de voyageurs ».

— Guillemette

Usagère quotidienne du RER
travaillant à la Plaine-Saint-Denis

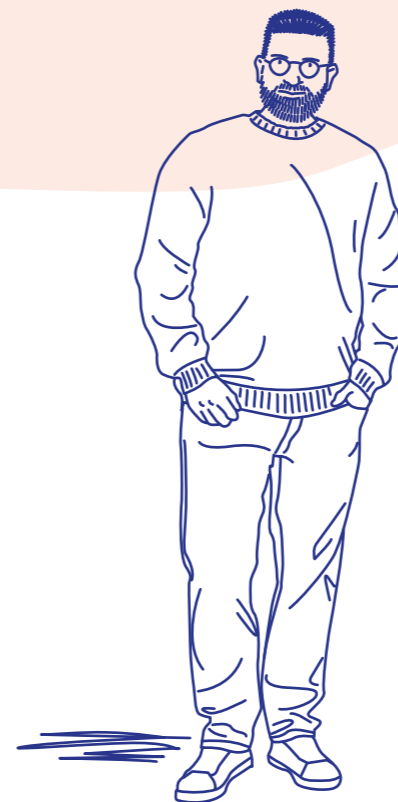
Guillemette emprunte chaque jour le RER B pour se rendre à La Plaine-Stade de France, où elle travaille. Une ligne qu'elle connaît bien et qu'elle voit évoluer avec plaisir : « j'attends maintenant avec impatience le passage aux rames à deux étages ». Un changement facilité grâce aux travaux financés par le CDG Express. L'arrivée de cette nouvelle desserte est donc une aubaine : « elle va offrir un plus grand confort aux touristes et à leurs bagages... et donc à nous, usagers, quotidiens du RER B ! ».



— Julien

Directeur d'unité Paris Nord
chez SNCF Réseau

Le déploiement du CDG Express sur l'axe Nord représente un défi majeur pour cette zone ferroviaire, la plus fréquentée d'Europe, qui compte près de 1400 trains par jour. Mais c'est aussi une opportunité : « le CDG Express nous a permis de renouveler nos installations et d'améliorer la gestion des crises, grâce à de nouvelles infrastructures mieux adaptées ». Un défi motivant pour l'ensemble des équipes de SNCF Réseau, qui voient ainsi dans la future liaison « un levier de transformation et de performance technique ».



Ils attendent le CDG Express



— Pauline

Mère de 2 enfants

« Pas facile de voyager avec deux enfants ». Mère de famille, Pauline se réjouit de l'arrivée du CDG Express. Il devrait en effet permettre aux familles de « rejoindre plus facilement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sans stress ». « Savoir que je pourrai compter sur un train direct et fréquent, ça change tout ! Surtout s'il propose plus d'espaces pour les bagages et une information-voyageurs en temps réel ».



— Alexandre

Responsable Opérations
à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

L'arrivée du CDG Express marque une « étape cruciale dans la transformation de l'aéroport en une véritable plateforme multimodale ». En combinant cette nouvelle liaison avec la future ligne 17, le RER B et le TGV « nous visons à offrir une palette de solutions de transport diversifiées et adaptées aux besoins des voyageurs, des professionnels et des salariés ». L'expérience réussie de la ligne 14 conforte ainsi dans l'idée que « le CDG Express sera un véritable "game changer" dans les prochaines années ».

— Nicolas

Salarié chilien installé à Paris

Nicolas s'est installé à Paris il y a quelques années, mais sa famille est au Chili. Il se rend donc régulièrement à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qu'il connaît « comme sa poche ». Autant dire qu'il attend le CDG Express avec impatience car son trajet est aujourd'hui ardu, entre bus, métro et RER. « Au Chili j'ai l'habitude de prendre le taxi, moins cher qu'à Paris. Mais les interconnexions sont compliquées, surtout avec une poussette et des bagages encombrants. L'accessibilité du train sera un plus non négligeable, comme à Londres par exemple ».





Dans Partie 2 les yeux

DE CELLES
ET CEUX QUI FONT
LE CDG EXPRESS

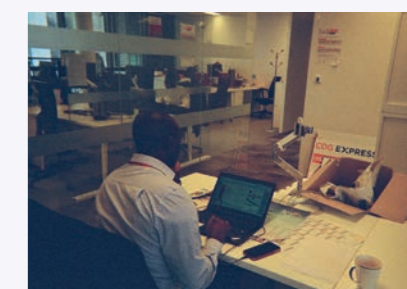
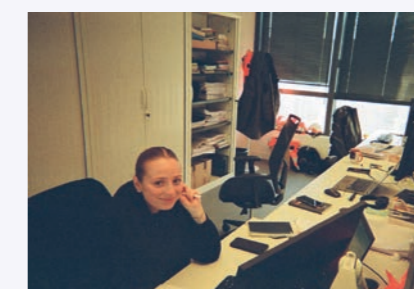
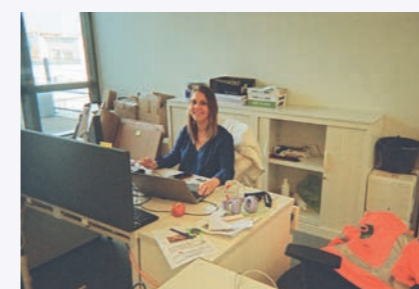
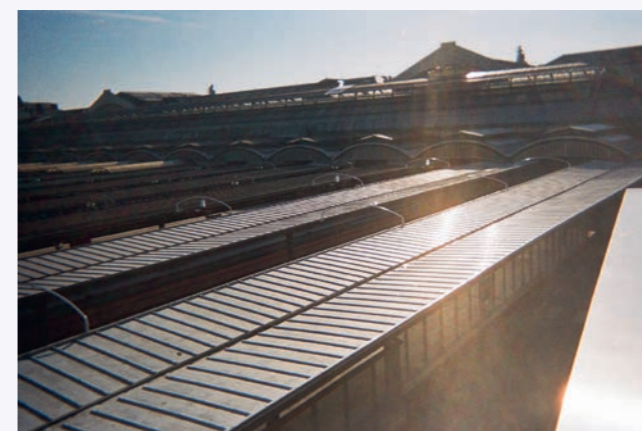
Depuis sept ans, des femmes et des hommes donnent vie au CDG Express. Compagnons, chefs de projet, exploitants, conducteurs d'engins... qu'ils soient salariés, partenaires ou prestataires, tous avancent ensemble, traçant les contours de la future ligne ferroviaire. Pour eux, chaque document signé, chaque rail posé dépassent la simple prouesse administrative ou technique : c'est un défi quotidien, un subtil équilibre entre rigueur et imprévu, entre plans et réalité. À travers leurs yeux, ce projet d'envergure dévoile toute sa dimension humaine, où l'innovation rencontre la force du collectif, et où chaque geste participe à rapprocher les horizons. Équipés d'appareils photo, tels de grands reporters, les équipes du CDG Express vous invitent à découvrir leur quotidien au cœur d'un chantier d'exception.

Dans les yeux de... **Bruno**

→ Agent de proximité CDG Express / Zone AB et C



« En tant qu'agent de proximité, je parcours régulièrement les zones de chantier. Chaque image que je capture permet de garder une trace des évolutions sur le terrain. Mon rôle consiste à suivre l'avancement des travaux et à faire le lien entre tous les acteurs. Ce travail de suivi permet aussi de contribuer à améliorer la communication ou à anticiper les problématiques à venir. »



Dans les yeux de... **Mélissa**

→ Cheffe de projet voie et caténaire / Zone F



« Ce chantier est une immense chaîne humaine de savoir-faire avec de nombreuses interfaces entre des acteurs très différents. Mon rôle consiste à gérer les marchés travaux voie et caténares pour la création du raccordement des voies nouvelles du CDG Express. C'est une vraie fierté de participer à la réalisation de ce grand projet ! »

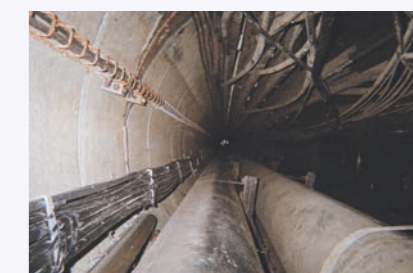
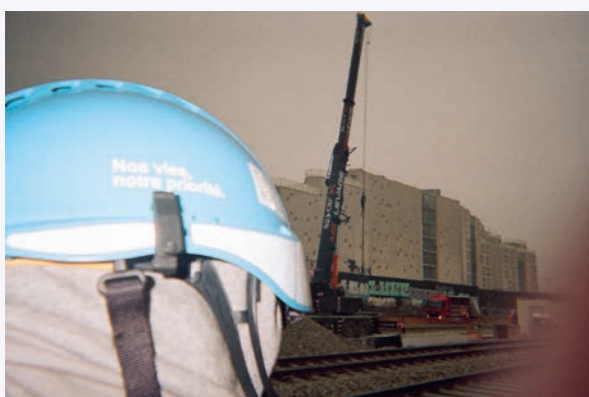


Dans les yeux de... **Yasmine et Johnny**

→ Responsables de Lot Travaux Signalisation CDG Express



**« L'esprit d'équipe
et la sécurité
sont notre priorité.
Ensemble, tout
devient possible !
L'installation
du portique
de signalisation
était une opération
délicate, réussie
grâce à une équipe
au top ! »**



Dans
les yeux de...

Jean - Dominique

→ Chef de projet CDG Express / Secteur Paris



« Mon quotidien sur le chantier ou en réunion, est rythmé par de nombreux échanges et rencontres avec l'ensemble des acteurs. Sur un projet d'une telle envergure, mes journées sont toutes différentes et la routine ne s'installe jamais »



Dans les yeux de... **Cibiel et Fayçal**

→ Responsables de Lot Travaux Signalisation et Caténaire CDG Express



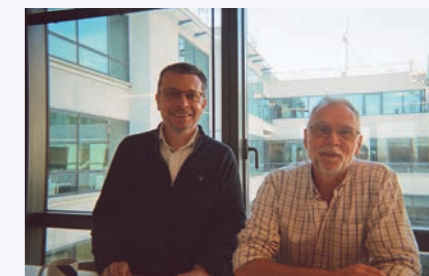
**« Travaux de pose de voies,
réalisation d'ouvrages d'art,
de génie civil, autant
d'opérations qui ont vu
évoluer chaque jour
des équipes engagées,
avec la sécurité comme
priorité à chaque étape
du chantier. C'est une réelle
fierté pour nous de participer
au projet CDG Express. »**



Dans
les yeux de...

Frédéric et Christophe

→ Directeur et adjoint au directeur / Maîtrise d'œuvre générale CDG Express



« C'est un réel bonheur pour nous de voir les travaux avancer grâce à une mobilisation sans faille de toutes les équipes ! »

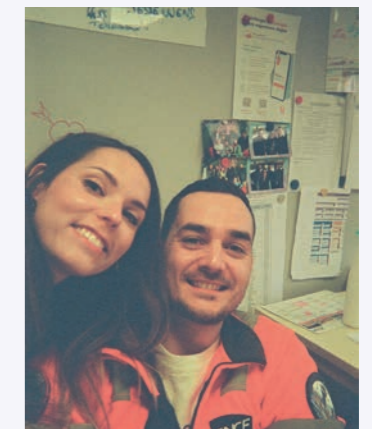
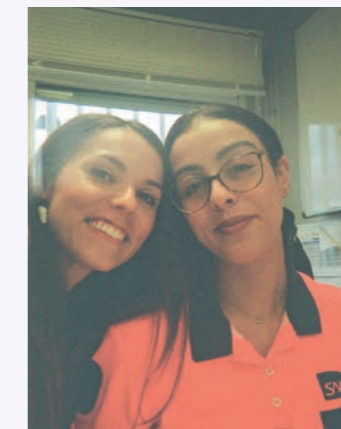


Dans les yeux de... **Justine**

→ Cheffe de projet CDG Express / Secteur Nord



**« Ces photos
sont la preuve
qu'une opération
telle que la mise
en place du nouveau
pont des Cathédrales
est une affaire
d'équipe à l'image
du CDG Express ! »**

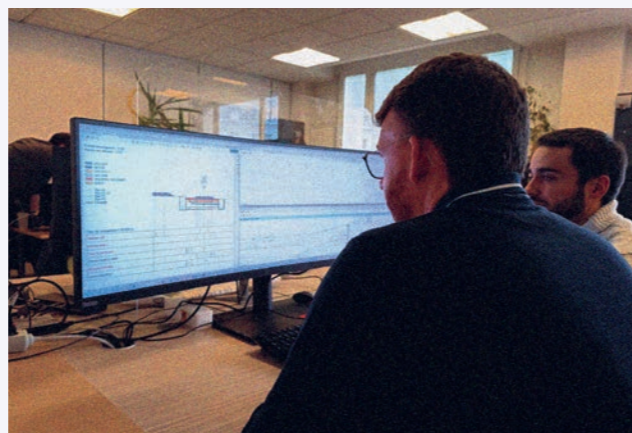
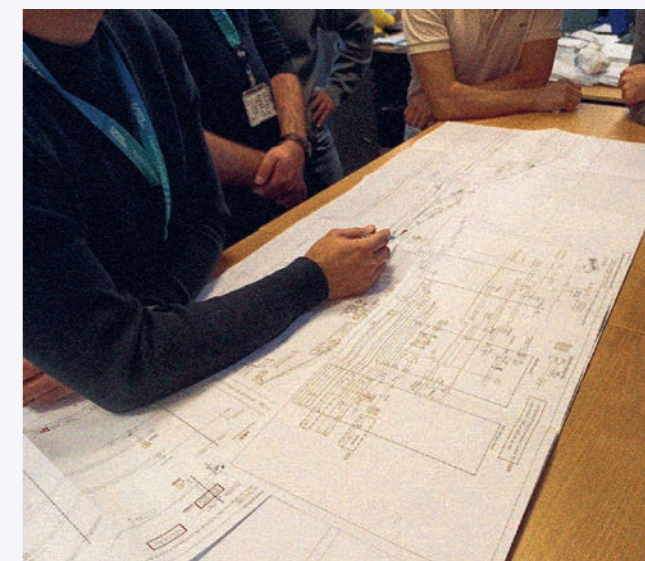


Dans les yeux de... **Christophe**

→ Responsable du plateau études CDG Express et Axe Nord

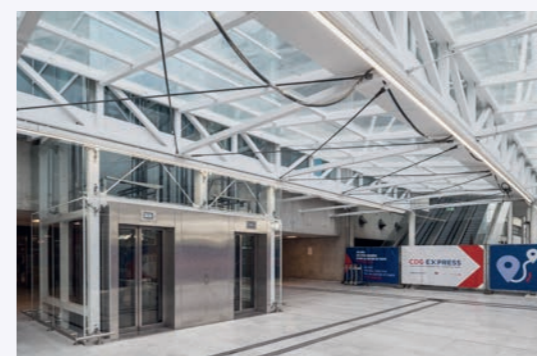


« Le CDG Express est un projet très enrichissant et formateur pour toutes les équipes. Il permet de faire travailler des entités entre elles qui ne le font que rarement autrement. Tout le groupe est impliqué à fond dans ce projet. »



Dans les yeux de... **Guangyao**

→ Chef de projet CDG Express / Secteur aéroport Paris-Charles de Gaulle



« Après plusieurs années de travaux, c'est aujourd'hui pour nous une grande fierté d'avoir livré la nouvelle gare dans les temps ! »





2024, Partie 3 *une année olympique*

POUR LES TRAVAUX



L'avancement des travaux en 2024



Flashez ce QR Code
pour découvrir
les travaux en vidéo

2024 a marqué une avancée majeure dans la réalisation du CDG Express avec la mise en œuvre d'opérations d'envergure, mobilisant des équipes aux compétences variées et complémentaires. Dans le contexte des Jeux Olympiques et Paralympiques, la complexité et l'ambition du projet ont été pleinement assumées grâce à l'engagement de toutes les équipes. L'ensemble des défis ont ainsi pu être relevés.

Parmi eux, des opérations phares du projet à Saint-Denis : le début des travaux de remplacement du pont 1 par le pont des Cathédrales et le ripage de l'estacade, nouveau pont ferroviaire créé pour assurer la circulation du CDG Express.

Le pont des Cathédrales : un géant d'acier au service du CDG Express et des transports du quotidien.

Après un siècle d'exploitation, le pont 1 cèdera la place au Pont des Cathédrales dès août 2025. Construit en 1894, cet ouvrage, indispensable au trafic ferroviaire de l'axe nord, doit être remplacé pour garantir sécurité, performance et fluidité du réseau. Le pont des Cathédrales se distingue par sa portée exceptionnelle de 145 mètres, faisant de lui le grand pont de type Warren en Europe sans appuis intermédiaires. Sa réalisation a mobilisé des équipes hautement qualifiées et malgré le moratoire des Jeux Olympiques et Paralympiques, le cap a été tenu grâce à l'organisation

de convois exceptionnels pour livrer, à Saint-Denis, sur site, les morceaux de ce pont en vue du montage. Le lancement du pont et sa mise en appui sont planifiés pour février 2025. Le bétonnage du tablier et la pose des voies interviendront au premier trimestre 2025 pour une mise en service prévue en août 2025.

Le ripage de l'estacade : une avancée majeure pour le projet

Une nouvelle infrastructure ferroviaire a été mise en œuvre dès l'été 2024. Ce chantier, marqué par des opérations techniques complexes, constitue une étape stratégique dans la réalisation du CDG Express.



Interview croisée

— Patrice Schmitt

Directeur de projet CDG Express pour SNCF Réseau

— Xavier Dubrac

Directeur de projet CDG Express pour ADP Constructeur

Comment s'est déroulée la vie du chantier en 2024 ?

PATRICE SCHMITT. L'année 2024 a été une étape déterminante dans l'avancée du chantier, marquée par un respect strict du planning. Elle a représenté un tournant : ce fut globalement la fin des travaux de génie civil (terrassement, ouvrages d'art, voies). Dorénavant, nous passons d'un chantier de travaux à un chantier davantage orienté systèmes, avec la conduite des dernières étapes avant la mise à jour annuelle du Poste de Commande à Distance (PCD) et l'intégration au projet CDG Express d'équipes de signalisation et de télécommunications renforcées, qui travailleront jusqu'à la mise en service technique. Parmi les réalisations marquantes de cette année figurent l'achèvement des quais de la gare de Paris-Est, la fin des travaux de voie sur dalle dans les zones C, D et F, mais aussi la livraison du génie civil de la ligne entre Mitry-Mory et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

XAVIER DUBRAC. Côté Groupe ADP, 2024 a été une année de sprint, notamment pour achever les travaux en gare à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Après sept ans de chantier, les zones RER et CDG Express ont été finalisées. Nous avons terminé les travaux des quais, désormais adaptés aux passagers à mobilité réduite, optimisé également les espaces intérieurs du module d'échange, porte d'entrée de la future gare CDG Express, en repensant les flux et la signalétique, pour préparer une connexion fluide air/fer à horizon 2027. Je tiens par ailleurs

à souligner que l'ensemble de ces avancées a été réalisé dans des conditions de sécurité exemplaires : aucun accident du travail n'est survenu cette année et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Quels ont été les temps forts de l'année ?

PATRICE SCHMITT. L'année 2024 a été ponctuée par plusieurs temps forts. Comme évoqué, l'achèvement des travaux des quais en gare de Paris-Est et la réception des marquises en novembre, ainsi que la

finalisation des ouvrages de la zone C, avec la pose de la voie sur dalle sur le pont de la Chapelle. Une opération emblématique a également été initiée cette année, le lancement des travaux du pont des Cathédrales à Saint-Denis. Malgré le moratoire lié aux Jeux Olympiques, qui a ralenti le rythme habituel du chantier, nous avons réussi à maintenir le cap grâce à une gestion rigoureuse et au soutien des partenaires institutionnels. Le génie civil de la ligne nouvelle entre Mitry-Mory et l'aéroport

Paris-Charles de Gaulle a été finalisé. Le rythme de pose des équipements ferroviaires sous le tunnel des pistes à Paris-Charles de Gaulle a été intense pour maintenir le cap fixé.

XAVIER DUBRAC. En 2024, nous avons obtenu l'accord de la Commission de Sécurité sur la sécurité incendie grâce à la validation du système de désenfumage et concrétisé plusieurs innovations, notamment celles du nouveau système de nettoyage des vitres de la verrière de la gare et de l'éclairage de la zone d'accès à la future gare du CDG Express. Le nettoyage complet de la gare par drones a redonné ainsi toute sa clarté au site.

Un moment marquant a été également l'installation en toute fin d'année de « La Boussole », une œuvre d'art symbolisant l'orientation des passagers, réalisée par Jennifer Douzenel. Cette jeune artiste française a remporté le concours international que nous avons lancé. 2024 fut aussi l'année de transition, marquée par l'émotion de voir les équipes quitter ce projet après tant d'années d'investissement, mais atténuée par des moments de convivialité organisés pour clore cette belle aventure qui est aussi et avant tout une aventure humaine.

Quels sont les jalons à venir en 2025 ?

PATRICE SCHMITT. En 2025, nous entrons dans la phase finale du projet, qui sera marquée par des jalons majeurs. L'opération emblématique du pont des Cathédrales en zone D nous mobilisera au premier trimestre, avant de rapidement se concentrer sur les deux dernières phases signalisation, PCD 5 et PCD 6, distantes de seulement neuf mois. Ce sera

également une année intense sur les aspects contractuels et la préparation de la mise en exploitation, avec notamment les démarches en vue de l'obtention de l'autorisation de mise en service délivrée par l'EPSF. Nous poursuivrons les travaux destinés à améliorer les transports du quotidien, avec notamment à Aulnay-sous-Bois, la pose d'appareils de voie nécessaire à la réalisation de la dernière voie de retournement prévue dans le cadre du projet, qui sera mise en service en 2026. Cette période s'apparente à un marathon final de dix-huit mois, exigeant rigueur et coordination.

XAVIER DUBRAC. Même si la gare est terminée, il restera des finitions à réaliser, concernant notamment la signalétique, le démontage des installations de chantier et la remise en état des sites concernés après travaux. En 2025, le Groupe ADP intégrera au projet CDG Express ses missions d'exploitation et de maintenance, avec l'élaboration de l'ensemble des documents nécessaires au Système de Gestion de la Sécurité (SGS), la mise en place d'un certain nombre de procédures et enfin le lancement des opérations de maintenance des ouvrages déjà livrés. Nous étudions également quelques améliorations possibles, comme l'adaptation de la verrière, la possibilité d'un service d'enregistrement des bagages en gare et une amélioration de la visibilité sur l'accès au CDG Express depuis les différents aéro-gares de l'aéroport (élargissement des accès, adaptation de la signalétique, facilitation). La signalétique finale sera déployée en 2026, juste avant la mise en service du CDG Express. Enfin, 2025 marquera pour moi la fin de mon implication dans ce projet, que je quitte avec fierté et reconnaissance pour la qualité du travail collectif accompli par les équipes.

Le CDG Express accélère la modernisation du réseau existant

Les travaux du CDG Express permettent la modernisation des infrastructures existantes tant pour le RER B, que pour le TER Paris-Laon et la ligne K, avec **537 millions** d'euros investis.

Le CDG Express contribuera à désengorger le RER B, lui permettant de retrouver sa vocation première de transport du quotidien.



Des voies créées, des voies modernisées pour un réseau ferroviaire renforcé

Les aménagements entre la Plaine et Aulnay-sous-Bois, visent à moderniser l'infrastructure pour limiter les incidents. Ces travaux incluent la rénovation des caténaires, de la signalisation et la régénération de voies (ballast, traverses, rails, assainissement). Les aiguillages, en particulier autour de la gare du Bourget, sont modernisés ou supprimés pour simplifier le réseau actuel.

De nouveaux aménagements pour une meilleure fiabilité

Afin d'améliorer la gestion des incidents et limiter leur impact sur le réseau ferroviaire du nord de l'Île-de-France, 3 installations de retournement sont réalisées : à La Plaine, au Bourget et à Aulnay-sous-Bois. Elles sont spécialement aménagées pour permettre à un train d'être retiré du service ou de changer de direction sans perturber la circulation des autres trains en cas de besoin, par exemple en cas de situation perturbée. Au Bourget, leurs mises en service datent de 2022, à La Plaine de 2023 et à Aulnay-sous-Bois, les travaux seront mis en service en 2026. Ces installations sont situées à des correspondances avec le Grand Paris Express pour offrir aux passagers des solutions de trajet alternatives. Aux alentours de la gare de La Plaine, le plan de voie a été profondément redessiné, pour séparer davantage les flux du RER B des autres circulations et limiter des ruptures de l'interconnexion en gare de Paris-Nord. Une voie de garage supplémentaire pour le RER B a été également créée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Modernisation des ponts de la Porte de la Chapelle

À Paris, Porte de la Chapelle, les anciens ponts-rails ont été remplacés après plusieurs mois de travaux, par un pont unique en acier-béton, plus silencieux et mieux intégré dans l'environnement urbain.

Le remplacement du pont 1, une modernisation essentielle de l'axe nord francilien

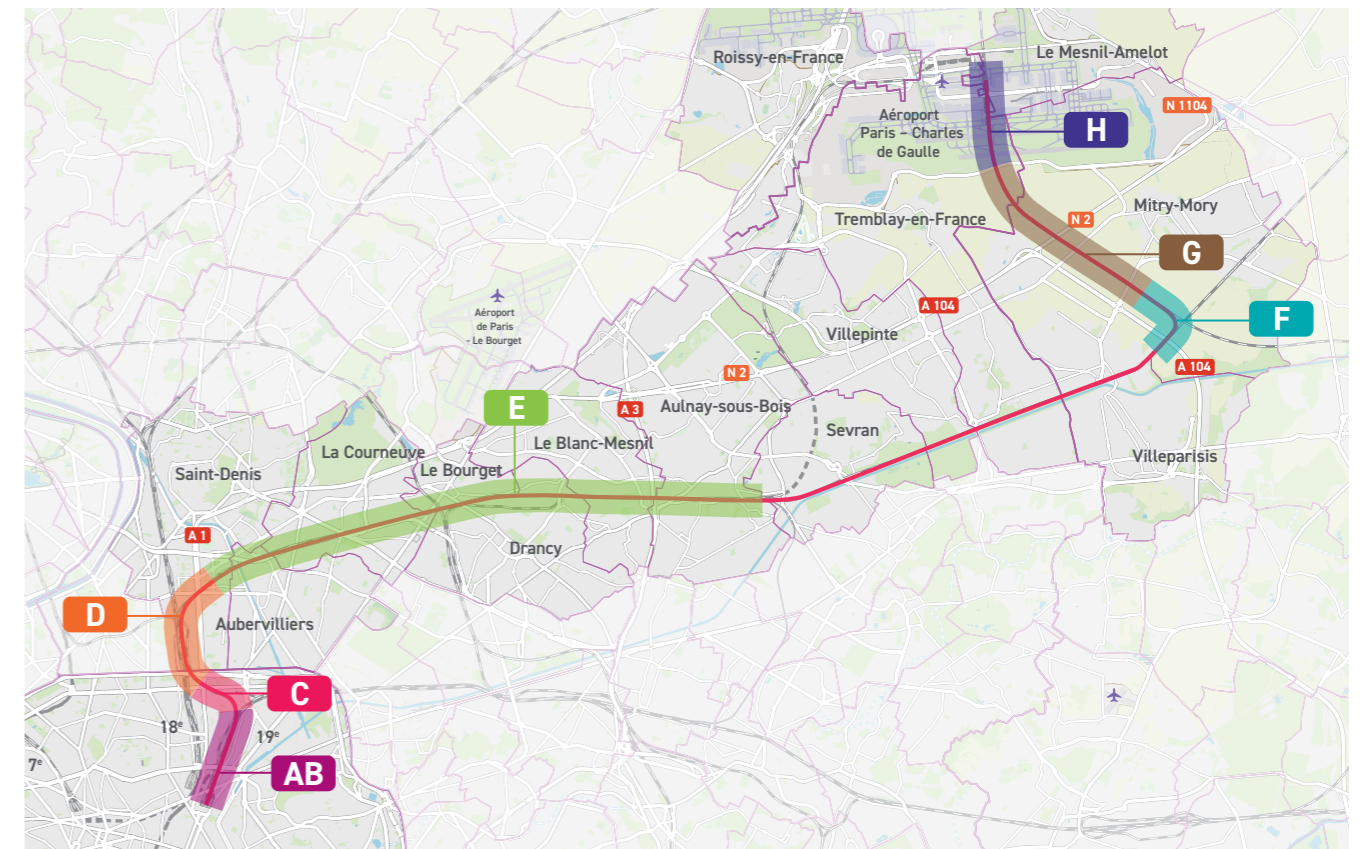
Situé sur la commune de Saint-Denis (93), au-dessus des lignes des RER B et D, le pont 1 construit en 1894, n'était plus adapté aux exigences de circulation actuelle. Son remplacement par le pont des Cathédrales était indispensable pour maintenir la fiabilité du réseau. Il permettra d'accueillir le CDG Express, mais aussi le TER Paris-Laon, la ligne K et le RER B en situation perturbée, dans la zone ferroviaire la plus fréquentée d'Europe avec 1 400 trains et 1,6 million de passagers par jour qui voyageront ainsi de façon plus moderne et plus rapide.

Une coopération renforcée

La réussite de ce projet s'appuie sur une collaboration étroite avec Île-de-France Mobilités et les partenaires ferroviaires pour offrir un réseau plus moderne, fiable et performant.



État d'avancement des procédures et des travaux par zone

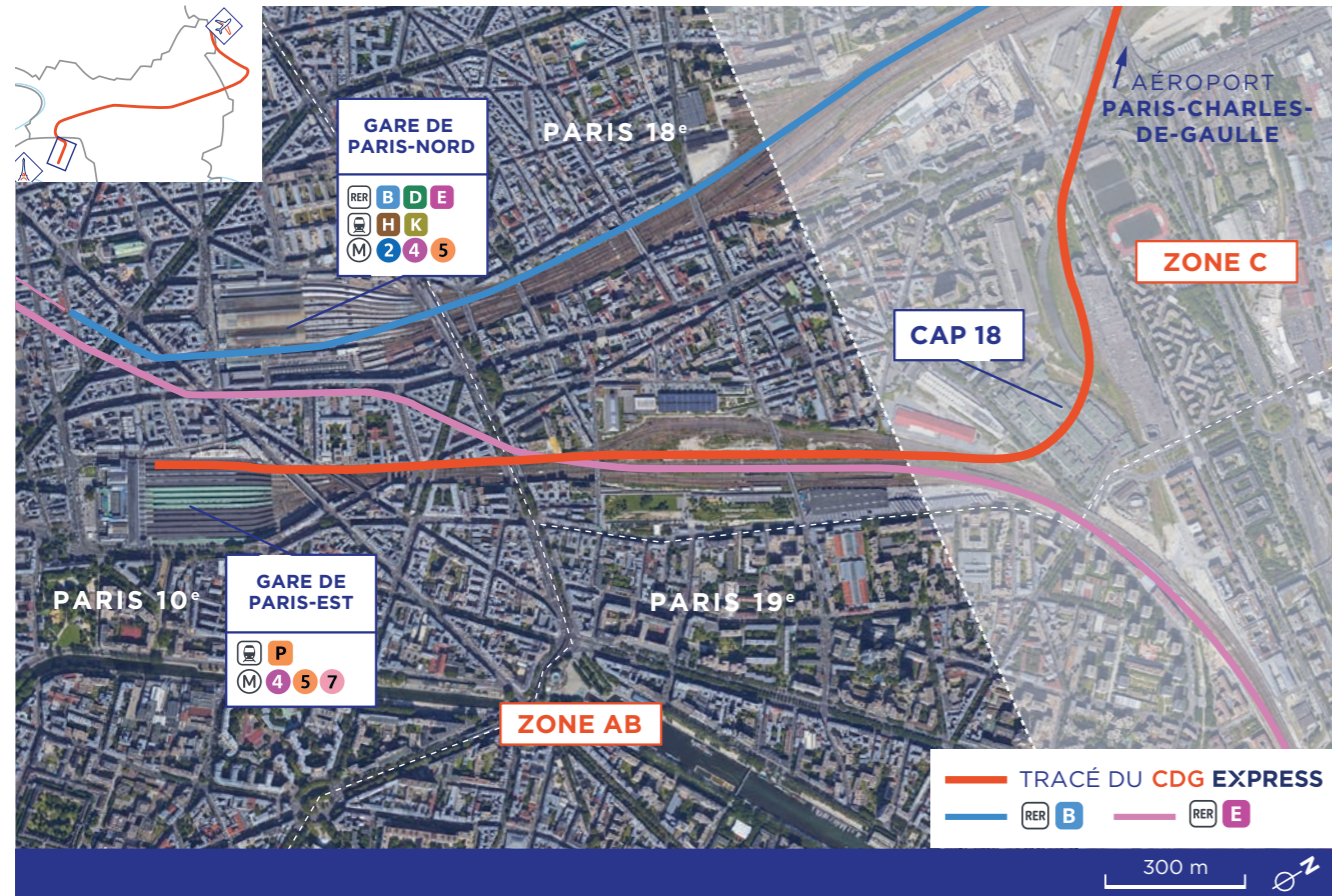


Les travaux
du CDG Express :
un chantier organisé en
huit zones étendues sur

32 km

Zone **AB**

Gare et avant-gare de Paris-Est



6 km
de voies posées

14
aiguillages installés

À la gare de Paris-Est, les travaux des quais 1 et 2 touchent à leur fin. Les équipes de génie civil ont achevé la pose des enrobés. Les structures métalliques ont été installées et les marquises resplendissent sous leur nouvelle couche de peinture. Les escaliers fixes et les abris de quais sont désormais achevés. La construction du Bipole, passage souterrain essentiel pour faciliter la correspondance entre les gares de Paris-Nord et Paris-Est, a démarré. L'abri en verre (monopode) qui couvre le parcours entre le bipole et les quais est terminé. Dans le secteur de Pajol, les travaux de finition voies et caténaires se sont poursuivis. Le bâtiment abritant le poste d'aiguillage informatique - Poste 29 - a été réceptionné et les travaux de câblage à l'intérieur sont bien avancés.



Zone C

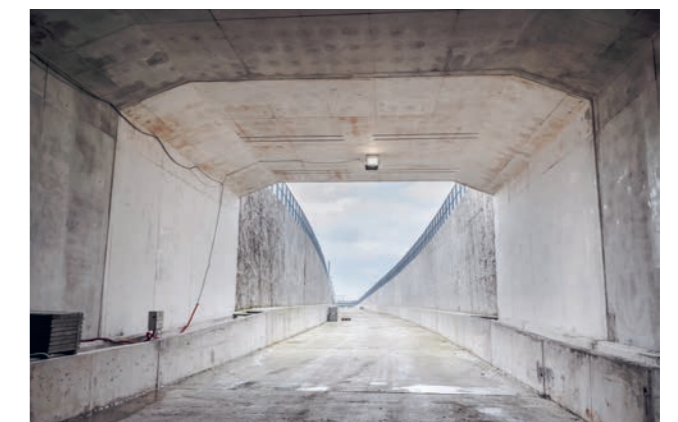
Cap 18 / Chapelle Charbon



6 000
m³ de béton utilisés

70
personnes mobilisées

La pose des équipements ferroviaires se poursuit dans le 18^e arrondissement. Deux voies sans ballast ont été mises en place sur une distance de 1,5 kilomètre, allant de la tranchée jusqu'au pont de la Chapelle. Ce chantier, qui s'est étalé sur 8 mois, a mobilisé 70 personnes des entreprises TSO et NGE. 6 000 mètres cubes de béton ont été utilisés. La caténaire est déroulée et le câblage des installations ferroviaires est en cours. Les accès pompiers et les dispositifs d'évacuation sont en phase de finalisation. Un kilomètre de voie ballastée a été posé et mis à niveau pour permettre le raccordement Fret de l'Évangile. Les travaux autour de Chapelle Charbon et du secteur Hébert ont franchi une étape importante, avec l'achèvement des cheminements piétons à proximité des voies. Les travaux des bassins d'assainissement de Chapelle Charbon et de la rue de l'Évangile sont achevés.



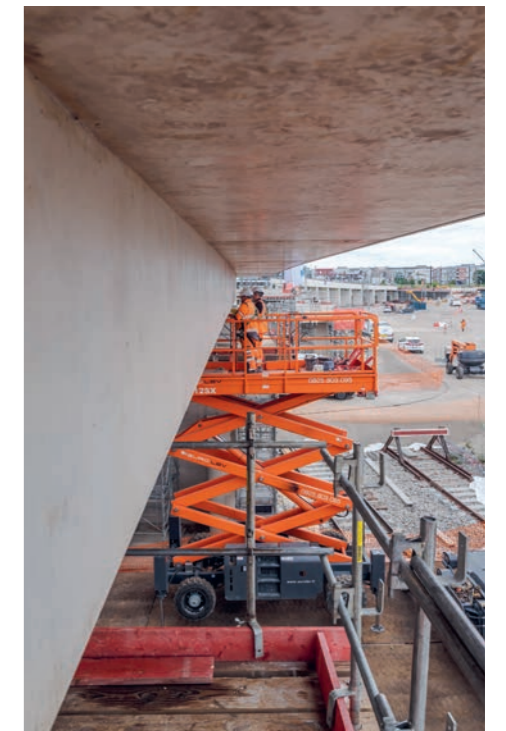
Zone D

Raccordement à la plaine



Les travaux se poursuivent à La Plaine, avec la pose des voies sans ballast à la sortie du pont de la Chapelle. Sur le site du pont 1, les opérations ont franchi une étape clé. L'ensemble des micro-pieux nécessaires à l'installation de la palée provisoire a été mis en place lors des interruptions temporaires de circulation (ITC) de janvier et février 2024. Pendant les Jeux Olympiques et paralympiques, des convois exceptionnels, autorisés par la Préfecture de Seine-Saint-Denis, ont permis d'acheminer les éléments du futur Pont des Cathédrales, dont les opérations de soudure et de montage ont eu lieu sur site. Les palées provisoires ont, quant à elles, été installées lors de l'ITC de novembre 2024.

Autre temps fort du chantier, à quelques mètres du pont 1, le ripage impressionnant des principaux ouvrages d'art constituant l'estacade a été réalisé entre le 26 et le 30 juillet, selon un phasage précis et minuté. Cette opération a permis la mise en place et le réglage des différents tabliers des ouvrages d'art. Enfin, les voies dédiées au fret ont été remises en circulation le 19 août dernier, après plusieurs mois de travaux.



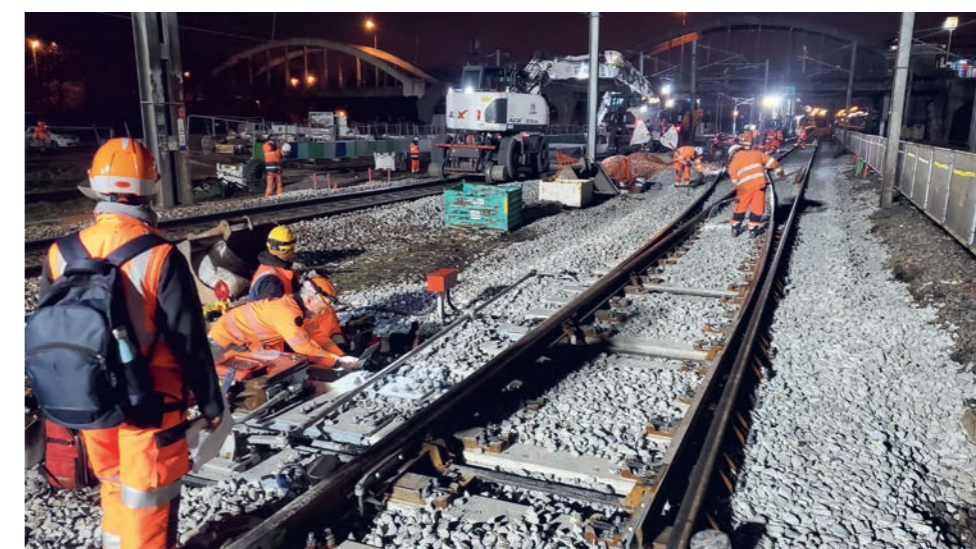
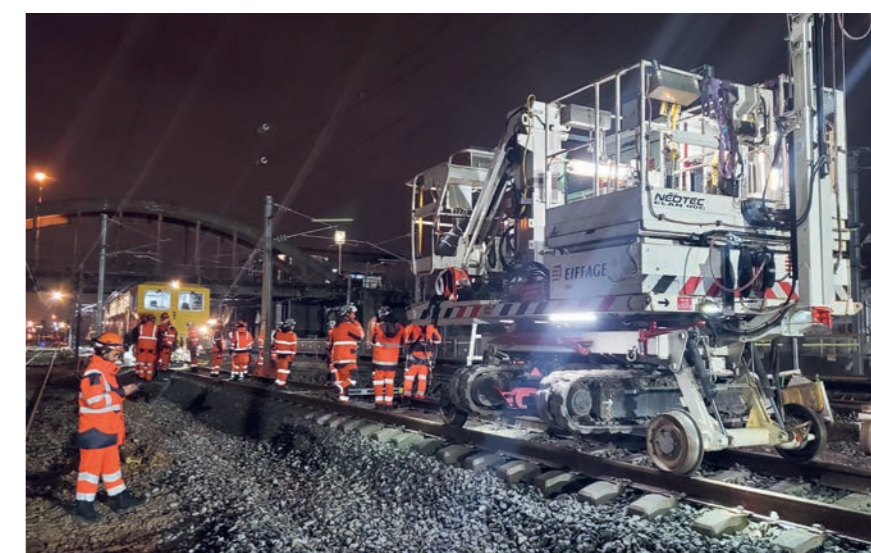
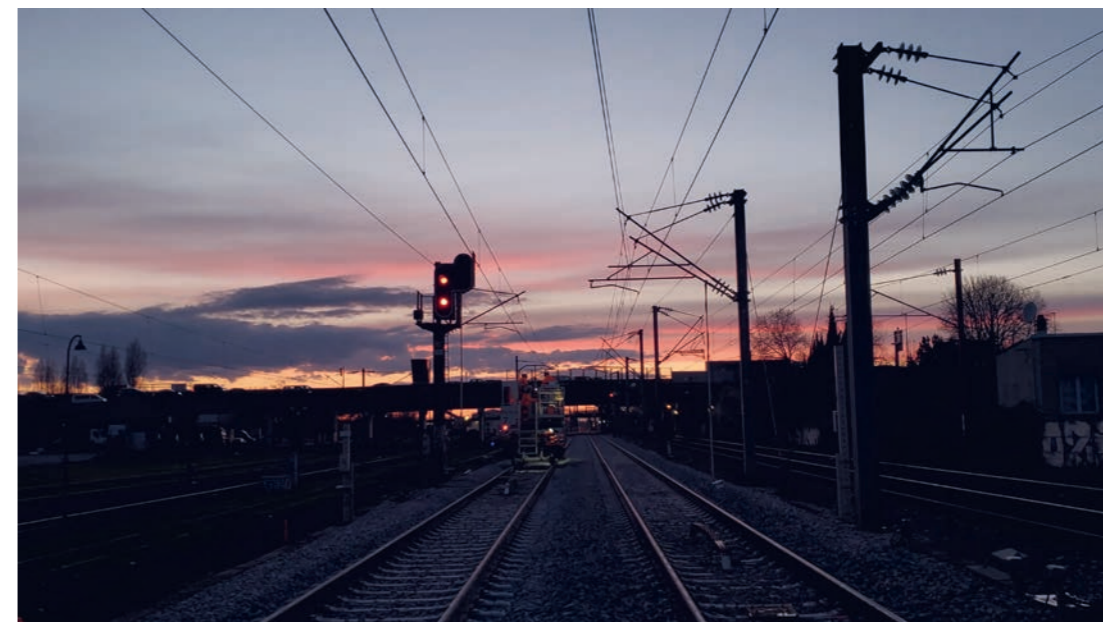


Zone E

Aménagements entre La Plaine et Aulnay

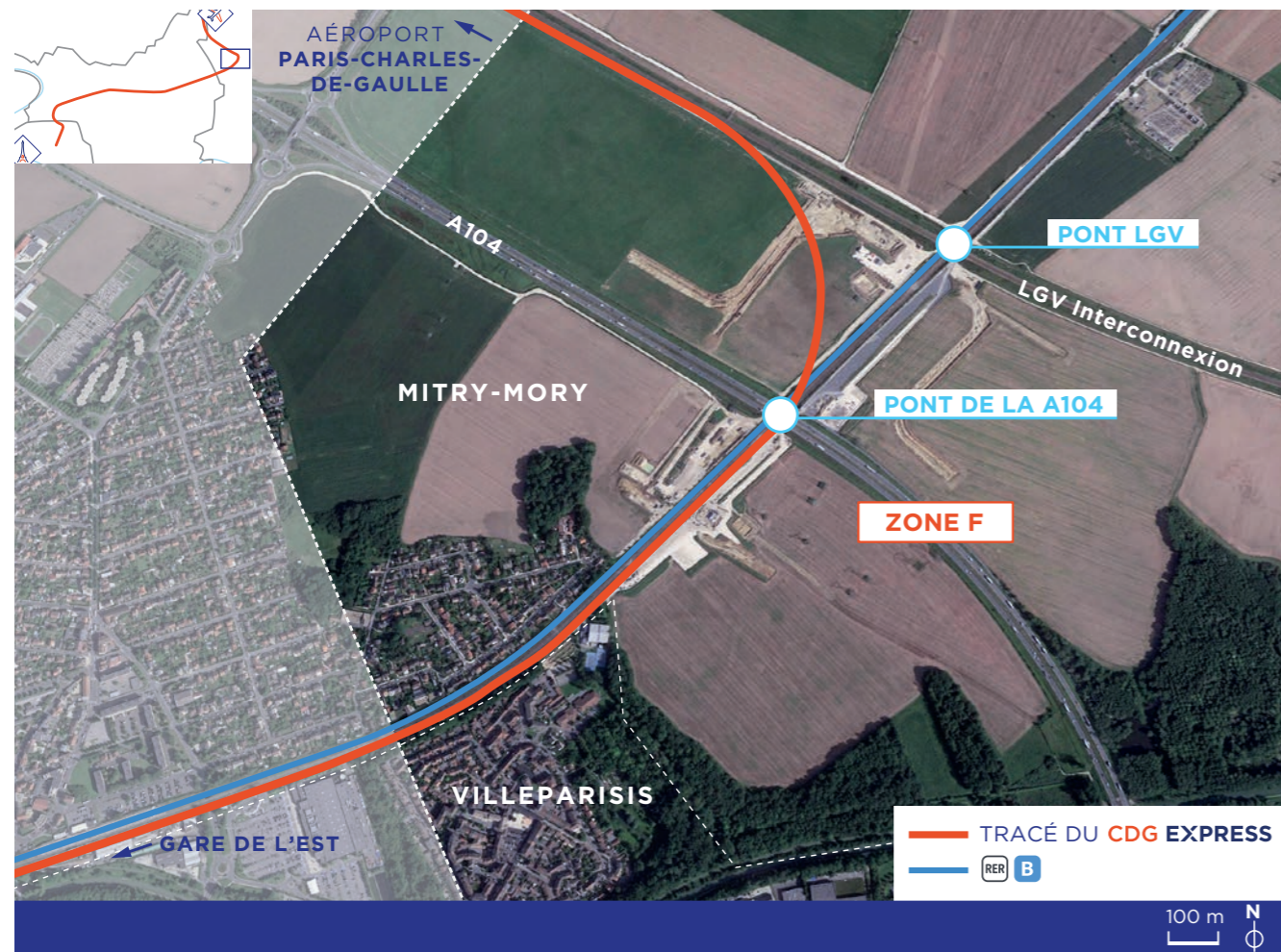


Les travaux de régénération des voies ballastées dans le secteur de La Plaine sont terminés, marquant une étape importante dans la modernisation du réseau ferroviaire. Du côté du Bourget, le renouvellement des voies se poursuit activement, et continuera en 2025. Au Blanc-Mesnil, le remplacement des appareils de voie ainsi que le renouvellement de la voie et du ballast sont bien avancés. Ces opérations ont permis la régénération de 1,5 kilomètre de voies, effectuée durant plusieurs week-ends. Par ailleurs, des travaux d'assainissement sont en cours, visant à améliorer la gestion des eaux pluviales et à garantir la pérennité des infrastructures ferroviaires.



Zone **F**

Débranchement de Mitry-Mory



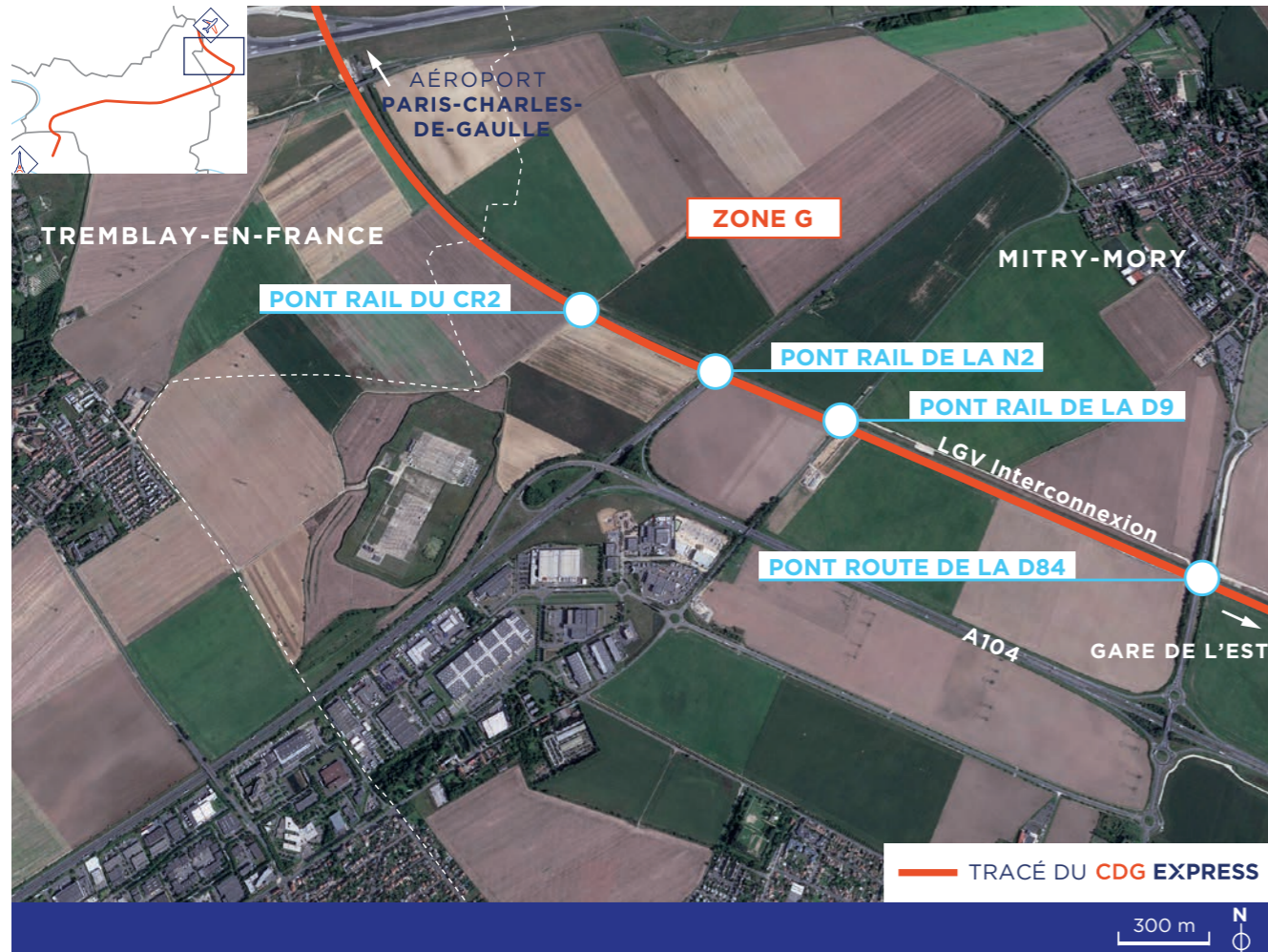
L'installation des voies a été réalisée sur l'ensemble de la zone concernée, y compris dans la trémie où les voies sur dalle ont été posées. L'installation des caténaires peut désormais débiter.

Le déroulage de câbles se poursuit ainsi que la mise en place des équipements d'alimentation électrique de la ligne.

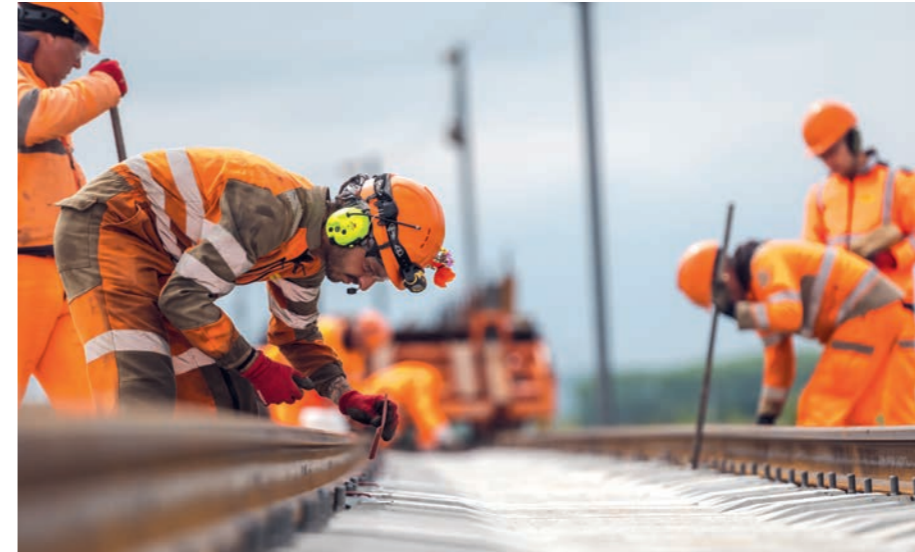


Zone **G**

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



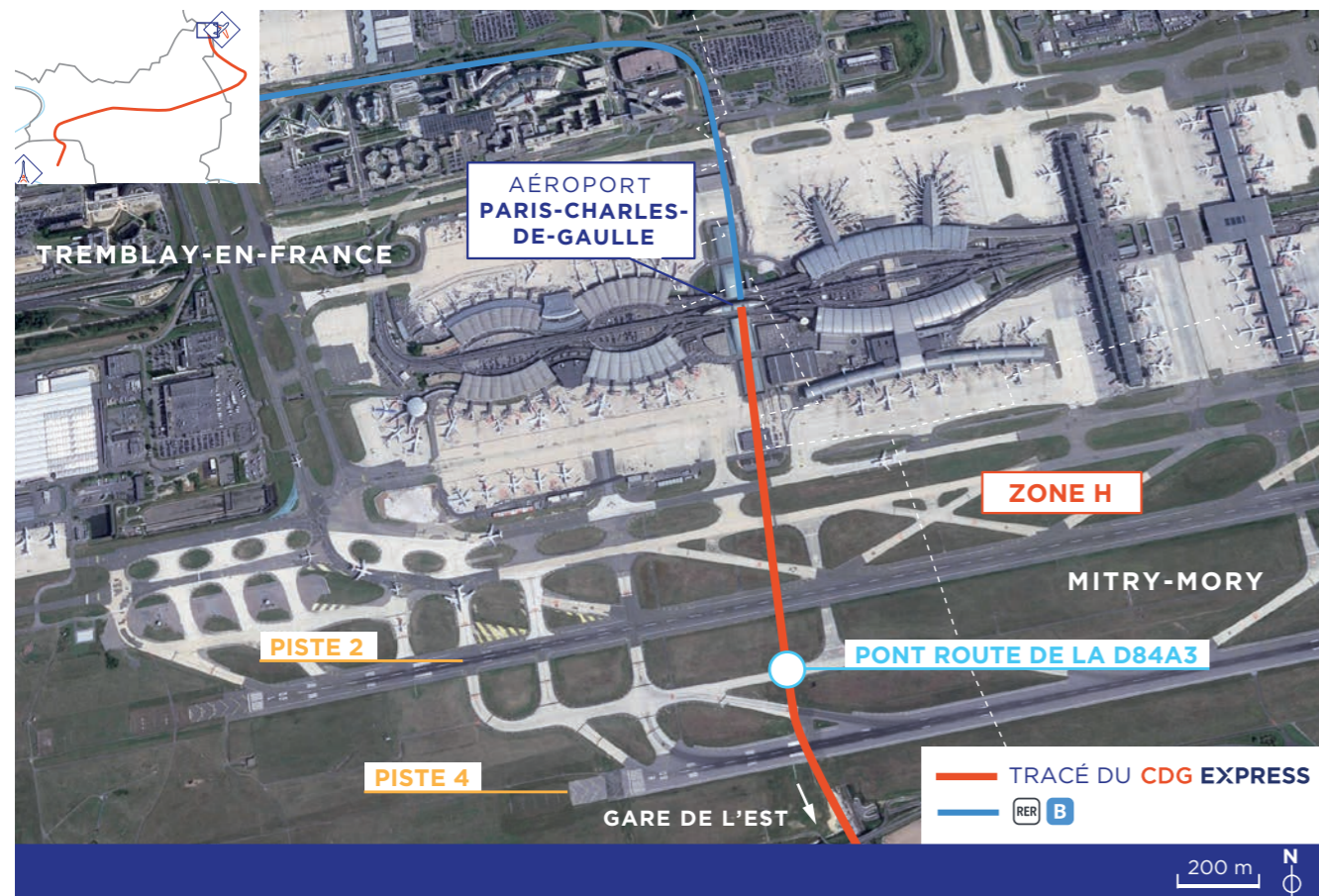
Le chantier a connu des avancées significatives avec l'achèvement des travaux de voie ballastée, d'installation des caténaires et d'aménagement des pistes routières. La phase finale est désormais en cours avec la pose des clôtures d'emprise et l'achèvement des travaux de signalisation qui touchent à leur terme.





Zone **H**

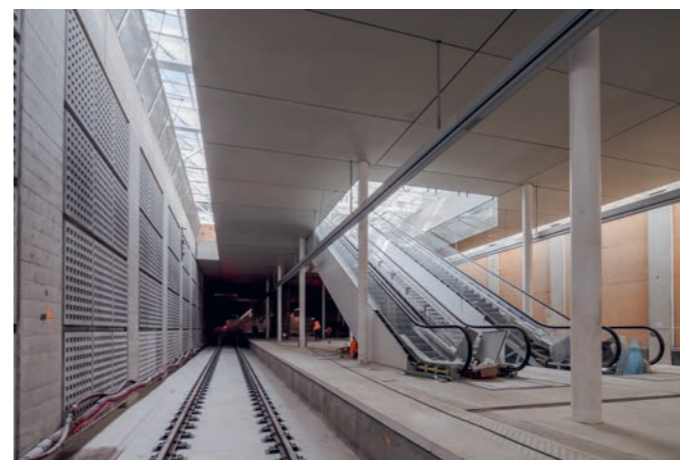
Gare et avant-gare CDG 2

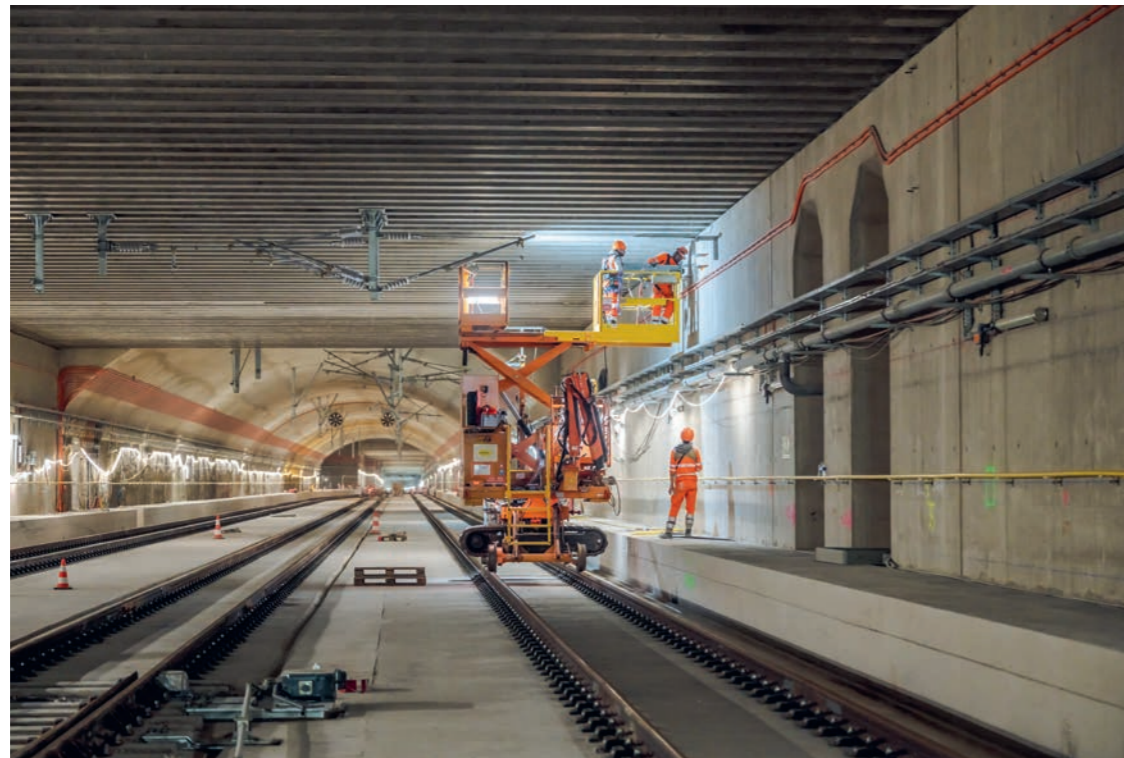


2024 a marqué la fin des travaux du CDG Express en gare CDG2 (travaux de voies sur dalle et d'installation des caténaires). Les aménagements pour les cheminements piétons, le bassin d'assainissement en tête sud et le quai de service sont également achevés. Parallèlement, les opérations de signalisation et d'alimentation en énergie entrent dans leur dernière phase. Dans le cadre de ces travaux, des opérations de déroulage de câbles ont eu lieu au sein de la gare. Les aménagements du quai et des issues de secours sont terminés, tout comme la pose des escalators, des escaliers fixes et des ascenseurs. Sur l'estacade,

le revêtement de sol est finalisé, marquant une avancée notable du projet. Anticipant l'afflux de voyageurs durant les Jeux Olympiques et paralympiques, deux ascenseurs ont été mis en service dès la fin juillet 2024. Le nettoyage de la verrière réalisé par drone a également été finalisé en 2024. Des poutres lumineuses sont désormais en place, accompagnées de l'installation de prototype OLGA* à l'entrée de la future gare du CDG Express, illustrant les efforts d'innovation déployés sur l'ensemble du site.

*Le projet OLGA (hOListic Green Airport) est une contribution à un appel à projet de la Commission européenne pour la transition environnementale. Ces poutres lumineuses permettent d'importantes économies d'énergies.







Les enfants découvrent le chantier !

Accueillis par les agents de proximité, le 26 novembre 2024, les élèves de l'école Niki de Saint Phalle (Saint-Denis) située à proximité du chantier, ont vécu une journée immersive sur le chantier. Équipés de casques et de chasubles, ils ont participé à trois ateliers : montage et recyclage (construction de structures en Kapla et mécano aimanté pour découvrir les enjeux du recyclage), peinture (expression créative sur des panneaux en bois, inspirée par l'univers du chantier) et enfin visite du chantier, avec une exploration sécurisée du site et une démonstration impressionnante de nacelle.

La journée s'est conclue par des séances photo festives et un goûter convivial, renforçant les échanges entre les professionnels et la jeune génération. Une expérience éducative et ludique qui a éveillé des vocations et laissé des souvenirs mémorables à tous les participants !



L'information de proximité : une mobilisation au quotidien sur le terrain

Les dispositifs d'information et de dialogue avec l'ensemble des acteurs, mis en place au début du projet, se sont développés en 2024 sur l'ensemble du territoire du CDG Express. 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.

Missions des agents de proximité

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



La sécurité sur les chantiers, une priorité absolue

Tant pour ADP Constructeur que pour SNCF Réseau Constructeur, la sécurité sur les chantiers du CDG Express est un enjeu majeur. Une « culture sécurité » forte est déployée au quotidien afin de garantir des conditions de travail optimales et de prévenir tout risque d'accident. La Santé et la Sécurité au Travail (SST) sont placées au cœur des préoccupations, témoignant de l'engagement des deux acteurs à assurer la protection de l'ensemble des équipes mobilisées sur le projet.



— **Damien Fert**
Coordonnateur en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS) en gare de CDG2. *Novicap*

Comment sont organisées les mesures de sécurité des chantiers en 2024 ?

La sécurité des chantiers est organisée par des protocoles. Un protocole de concertation général a été instauré dès le lancement des travaux afin de coordonner les interventions des différentes entités opérant sur le périmètre concerné. Ce document officiel a été conjointement signé par les parties prenantes. Ce protocole définit précisément les modalités d'intervention sur le chantier, notamment l'obligation de réaliser une inspection commune préalable et une analyse de risques en collaboration avec le Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) et l'équipe projet du CDG Express avant tout accès au site. Toute intervention à proximité des voies nécessite impérativement la tenue

d'une inspection conjointe avec le chargé de prévention et le maître d'ouvrage SNCF ITIF ou Infrapôle. Les comptes rendus de ces inspections précisent les mesures de sécurité à mettre en place, incluant, entre autres, l'interruption électrique des caténaires, le travail sous régime d'annonce pour prévenir les intervenants de l'arrivée d'un train, ainsi que l'installation de barrières de protection adaptées.

Quelles sont les procédures d'évaluation des risques réalisées ?

Une analyse approfondie a été réalisée sur différents documents, et notamment les Plans Particuliers de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) des entreprises. Ils devaient impérativement être validés sans observations par la Maîtrise d'Œuvre (MOE) et le Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) avant toute intervention. Ils détaillent l'ensemble des risques liés aux tâches effectuées, incluant les risques propres, importés et exportés.

Comment les compagnons ont-ils été formés aux pratiques de sécurité spécifiques aux chantiers ferroviaires ?

L'ensemble des intervenants du chantier a bénéficié, en amont

des travaux, d'une formation spécifique animée par SYSTRA. Par ailleurs, durant la phase de mise sous tension de la nouvelle caténaire et lors des opérations menées par Colas Rail en fin de chantier, les membres de l'équipe étaient tenus de suivre une session de sensibilisation organisée par la SNCF. Cette démarche était obligatoire avant toute autorisation d'accès aux quais.

Quelles ont été les exigences en matière d'équipement de protection individuelle (EPI) ?

Les Équipements de Protection Individuelle (EPI) relevaient de la responsabilité exclusive de l'employeur et étaient rigoureusement adaptés aux tâches effectuées par les ouvriers. Les EPI obligatoires sur le chantier comprenaient le casque de sécurité, le gilet rétro réfléchissant et les chaussures de sécurité. De plus, le port du harnais de sécurité équipé d'un dispositif antichute était impératif pour les interventions sur la verrière, notamment durant les phases de remplacement des vitrages et pour les opérations d'approvisionnement via la trappe aménagée dans la verrière.

Quels protocoles ont été mis en place en cas d'accident ou d'incident sur le chantier ?

Plusieurs exercices de simulation d'accidents ont été organisés par l'entreprise MAIA SONNIER afin de renforcer la préparation des équipes face aux situations d'urgence. La procédure d'intervention en cas d'accident suivait les directives détaillées dans la fiche de secours annexée au Plan Général de Coordination

(PGC) et affichée sur le chantier. Au cours des sept années de travaux, six accidents légers ont été recensés. À chaque incident, l'entreprise a systématiquement contacté les services de secours. Les personnes blessées ont été orientées vers l'infirmerie de l'aéroport ou transportées vers les services d'urgence, en fonction de la gravité des blessures.

Comment ces incidents de sécurité ont-ils été documentés et analysés ?

Afin d'améliorer en continu la sécurité sur le chantier, des processus rigoureux d'enquête et de retour d'expérience ont été mis en place. Après le signalement d'un incident auprès de l'équipe projet, une réunion de retour d'expérience était systématiquement organisée en présence des parties prenantes. Au cours de cette réunion, une analyse approfondie de l'arbre des causes était réalisée afin d'identifier les facteurs contributifs de l'incident. Les conclusions de cette analyse aboutissaient à la mise en place de mesures de prévention correctives visant à prévenir la récurrence de tels événements.

Comment la communication entre les équipes sur le terrain a-t-elle été assurée ?

Compte tenu du classement du chantier en catégorie 1 (à savoir plus de 10 000 heures de travail cumulées par jour) et de l'intervention de deux entreprises sur le site, un Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail (CISSCT) a été instauré.

La communication était assurée grâce à un registre journal de la coordination. Des réunions ordinaires étaient par ailleurs organisées tous les trois mois.

Quel type d'équipement de sécurité a été utilisé sur le chantier ?

Différents dispositifs de sécurité ont été déployés sur le chantier afin d'assurer la protection des travailleurs et des installations. Des glissières de sécurité en béton armé (GBA) ont été installées aux abords des zones de circulation des engins. Des barrières Héras ont été mises en place pour délimiter clairement les différentes zones du chantier (zones d'intervention, de stockage, d'entrée et de sortie). Pour les interventions depuis la route de service située côté piste, une signalisation temporaire conforme à l'arrêté préfectoral encadrant les travaux a été mise en œuvre. Celle-ci comprenait des dispositifs de déviation, des feux tricolores, des séparateurs plastiques, des panneaux de signalisation et des dispositifs lumineux de type trflash. Il convient de souligner que l'utilisation de rubalise était strictement interdite dans l'environnement aéroportuaire, afin d'éviter tout risque d'envol pouvant compromettre la sécurité des aéronefs.

" L'ensemble des intervenants du chantier a bénéficié, en amont des travaux, d'une formation spécifique "

Zoom sur la sécurité et la sûreté avant et pendant les jeux olympiques et paralympiques

À l'approche des Jeux Olympiques, un vaste programme de sécurisation a été mis en œuvre autour des infrastructures ferroviaires situées à proximité des sites olympiques, bénéficiant à l'ensemble des zones concernées. En réponse aux exigences de l'État et aux obligations en matière de sûreté imposées à la SNCF, une évaluation approfondie des zones environnantes a été réalisée afin de garantir un niveau de sécurité optimal.



Des mesures ciblées pour renforcer la sûreté

Parmi les actions prioritaires, tous les caches et plaques d'égout situées dans un rayon de 150 mètres autour de l'Adidas Arena ont été condamnées afin de prévenir tout risque de dissimulation d'objets suspects. Le pont-rail de la Chapelle, longeant l'Arena, a également fait l'objet d'un dispositif de sécurisation renforcé, incluant la mise en place d'une surveillance 24h/24 tout au long de l'événement. La zone C a nécessité des interventions spécifiques, notamment l'installation de barrières de sécurité (GBA), la condamnation des armoires électriques et le renforcement des clôtures des emprises ferroviaires.

Un plan d'actions structuré et un suivi rigoureux

Dès février 2024, un plan d'actions détaillé a été lancé avec un suivi hebdomadaire et des tournées de sûreté régulières sur les sites concernés. Dans la zone s'étendant jusqu'à CAPI8, les accès ont été renforcés, avec la mise en place de nouvelles procédures de contrôle, incluant des badges sécurisés et un suivi systématique des véhicules de chantier. Certains secteurs sensibles ont été dotés de fils barbelés, tandis que le nombre d'agents de sécurité a été accru, en coordination avec le gestionnaire du site, Colas Rail, pour assurer des rondes fréquentes. Porte de la Chapelle, le terrain Geodis a été entièrement dégagé pour éliminer tout risque de dissimulation dans la végétation et assurer une visibilité optimale. Par ailleurs, l'accès secondaire du chantier en zone C a été condamné pendant la durée des JO, complété par l'installation de barrières de protection (GBA).

Des mesures durables et une sensibilisation accrue

Au-delà de ces dispositifs matériels, une sensibilisation renforcée a été menée auprès de l'ensemble des acteurs des chantiers et du personnel de sécurité, avec une mise à jour des contacts d'urgence. La sécurité des bases vie a également été consolidée pour prévenir tout incident potentiel. Un moratoire strict sur la circulation des camions et les livraisons a été instauré, imposant des itinéraires et des créneaux horaires précis pour minimiser les risques. L'ensemble de ces actions a permis de relever le niveau de sûreté sur toutes les zones stratégiques. Ce renforcement est resté en vigueur après les Jeux Olympiques, démontrant une volonté d'inscrire ces mesures dans la durée, en étroite collaboration avec les services de l'État.





Dispositif de maîtrise de la qualité

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

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

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

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

L'innovation sur les chantiers

SNCF Réseau Constructeur et ADP Constructeur sont pleinement engagés dans une démarche d'innovation continue, de la conception des ouvrages à la réalisation des travaux, en passant par la mise en œuvre des services.

Le chantier du CDG Express intègre des technologies de pointe et des pratiques avant-gardistes, contribuant à renforcer la sécurité des infrastructures, à optimiser les opérations de maintenance et à améliorer la performance globale de l'exploitation future. Ces avancées visent également à garantir un niveau de confort optimal pour les futurs voyageurs, en répondant aux plus hauts standards de qualité et de fiabilité.



Des drones pour un nettoyage innovant de la verrière de la gare CDG2 à l'aéroport

Après une phase d'expérimentation réussie en 2023, une méthode innovante a été déployée pour le nettoyage extérieur de la verrière de la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Grâce à l'utilisation de drones équipés de tuyaux d'eau, les parties les plus élevées, situées à plus de six mètres de hauteur, ont pu être nettoyées de manière efficace et écologique.

Trois types de drones ont été mobilisés pour cette opération d'envergure : un modèle à longue autonomie de vol de 25 minutes, un drone plus compact pour les zones difficiles d'accès, ainsi qu'un appareil dédié à la capture d'images permettant d'optimiser le processus de nettoyage. L'intervention a été menée par une équipe spécialisée de cinq professionnels comprenant des télépilotes, des assistants logistiques et des responsables de la propreté.

Au-delà de son efficacité, cette technologie présente des avantages notables en matière de sécurité et de rentabilité. En supprimant le recours aux nacelles et échafaudages, elle réduit considérablement les risques d'accidents du travail, notamment les chutes en hauteur. De plus, le système intègre un dispositif de récupération des eaux usées garantissant ainsi une gestion plus respectueuse de l'environnement. Grâce à cette initiative, le Groupe ADP réaffirme son engagement en faveur de solutions technologiques innovantes et durables, offrant une alternative performante aux méthodes de nettoyage traditionnelles.



Un système d'éclairage innovant et durable

Dans le cadre du projet européen hOListic & Green Airports (OLGA), le Groupe ADP poursuit son engagement en faveur de l'innovation et de la performance énergétique avec la mise en place d'un dispositif d'éclairage avant-gardiste aux abords de la future gare du CDG Express.

Des prototypes de luminaires OLGA Smart Innovative Lighting ont ainsi été installés dans cette zone, marquant une étape clé dans l'expérimentation de cette technologie développée par les architectes, designers et ingénieurs du Groupe pour optimiser la consommation énergétique de l'éclairage des bâtiments aéroportuaires. Ces dispositifs d'éclairage sont hautement performants et à très faible consommation. Suspendus aux plafonds, ces luminaires offrent une solution facile à maintenir et adaptée aux besoins physiologiques des passagers grâce à la variation de la température de couleur.

Des outils connectés au service de la sécurité ferroviaire

Dans un contexte d'amélioration continue des dispositifs de sécurité ferroviaire, les Outils de Sécurité Intelligents (OSI) représentent une innovation majeure. Télécommandés et géolocalisés, ils permettent une gestion plus efficace et sécurisée des chantiers en réduisant les risques humains et en optimisant les temps d'intervention.

Le projet OSI couvre ainsi plusieurs équipements essentiels : les signaux d'arrêt à main (SAM) appuyés de pétards et les dispositifs de shuntage (DDSH). Ces outils, destinés à renforcer la protection du chantier, sont commandés à distance via une application spécifique disponible sur smartphones ou ordinateurs. Tout dysfonctionnement est détecté en temps réel ce qui permet une réactivité accrue. Sur le tracé du CDG Express, 60 OSI ont déjà été déployés entre Paris et La Plaine-Saint-Denis. 20 autres doivent l'être au premier trimestre 2025 entre La Plaine-Saint-Denis et Le Bourget.



Le développement durable pendant les travaux

Dans le cadre de sa politique de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE), le CDG Express se distingue par son engagement en faveur du développement durable. Plusieurs initiatives concrètes ont été mises en place pour optimiser la gestion des ressources et réduire l'empreinte environnementale du chantier. À chaque étape du chantier, les équipes du CDG Express continuent d'affirmer leur volonté d'inscrire son développement dans une logique durable et responsable, en conciliant performance environnementale, économique et sociétale.

Une gestion responsable des ressources

Parmi les mesures adoptées, le tri sélectif des déchets et leur recyclage ont été systématisés, permettant de valoriser 87 % des déchets depuis 2019, soit environ 1,4 million de tonnes. Par ailleurs, une politique stricte de réduction de la consommation énergétique a été instaurée à tous, impliquant par exemple l'extinction des équipements dans les bases vie après chaque utilisation. La gestion de l'eau a également fait l'objet d'une attention particulière, avec la réparation systématique des fuites et l'expérimentation de produits écoresponsables, permettant d'économiser 30 m³ d'eau par jour sur une partie du chantier en 2024.

Vers une économie circulaire exemplaire

Le projet s'inscrit pleinement dans la stratégie de SNCF Réseau en matière d'économie circulaire. L'objectif est d'atteindre un taux de recyclage de 100 % pour les produits de dépose tels que le rail, le ballast et les traverses.

Le choix de la mobilité durable

Dans une démarche d'amélioration continue, SNCF Réseau travaille à réduire l'impact environnemental du projet. Des efforts sont faits pour favoriser l'intégration de véhicules électriques sur le chantier, avec l'installation progressive de bornes de recharge dans les bases vie.

Une reconnaissance environnementale avec le label PACTE de SNCF Réseau

Le 27 février 2024, l'Infralog Travaux Île-de-France (ITIF) a atteint le palier OR du label interne PACTE (Plan d'Amélioration Continue et de Traçabilité pour l'Environnement), une distinction qui témoigne de l'excellence de son Système de Management Environnemental (SME). Ce label, instauré en 2013 par SNCF Réseau, repose sur trois niveaux : BRONZE pour l'intégration des principes de base, ARGENT pour la mise en place de plans d'actions, et OR, le plus haut niveau, qui récompense la conformité réglementaire et l'implication de l'ensemble des agents.



Les sites de compensation écologique

Effectué en 2018, avant le début des travaux du CDG Express, un état des lieux des milieux où devaient se dérouler les travaux a été réalisé. Le diagnostic a abouti à l'identification d'un impact potentiel positif et négatif 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 8,10 hectares de milieux sensibles (18,5 %)
- > 36,5 % de surfaces sensibles (16,10 hectares)

sont des surfaces impactées par les travaux mais pas par les installations définitives. Bien que ces surfaces soient remises en état après les travaux, l'équipe projet a décidé de les compenser 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 hectares) 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.



Insertion sociale bilan à fin 2024

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

Dans le cadre des marchés conclus par ADP Constructeur et SNCF Réseau Constructeur, les offres des entreprises ont été évaluées conformément aux

critères établis dans l'annexe 10 du Contrat de concession, qui prévoit une clause d'insertion sociale.

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

SNCF Réseau Constructeur a fait appel à un facilitateur pour l'accompagner dans cette démarche et dès avril 2024 a signé une convention avec un nouveau prestataire, RHICE.

Au 31 décembre 2024, 426 815 heures d'insertion sociale ont été effectuées. 601 personnes ont bénéficié du dispositif.

La part des emplois stables (hors contrats de travail temporaire) est de 23 % des contrats et 48 % des heures réalisées.



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

	HEURES ESTIMÉES SUR L'OPÉRATION À L'ORIGINE	TOTAL DES HEURES PRÉVUES SUR LES MARCHÉS ÉLIGIBLES À LA DATE DU RAPPORT	HEURES RÉALISÉES À DATE	% HEURES RÉALISÉES PRÉVUES SUR MARCHÉS NOTIFIÉS
24/09/19		276 000 heures	18 541 heures	7%
30/11/19		272 272 heures*	30 979 heures	11%
31/03/20		382 531 heures	60 419 heures	15,79%
30/06/20		393 731 heures	68 745 heures	17,5%
30/09/20		395 330 heures	95 320 heures	24,1%
06/01/21		395 330 heures	122 895 heures	31,09%
31/03/21		395 330 heures	144 577 heures	36,57%
30/06/21		395 330 heures	159 489 heures	40,34%
30/09/21		395 330 heures	180 891 heures	45,76%
31/12/21	Environ 400 000 heures prévues sur l'ensemble du projet	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		404 110 heures	386 612 heures	95,66%
30/06/24		404 865 heures	409 400 heures	101,1%
30/09/24		416 619 heures	422 098 heures	101,3%
31/12/24		420 057 heures	426 815 heures	101,6%

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

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

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

601
personnes en insertion

48 %
des heures d'insertion réalisées dans le cadre d'emplois stables (hors contrat de travail temporaire)

426 815
heures d'insertion sociale effectuées

La préparation de l'exploitation du CDG Express : un défi de précision et de sécurité

Alors que les travaux d'infrastructure entament leur dernière ligne droite, la préparation de l'exploitation de la future ligne CDG Express entre dans une phase cruciale. Deux domaines majeurs concentrent aujourd'hui les efforts des équipes : la sécurité et l'organisation de l'exploitation ferroviaire, dans l'objectif de garantir un service fluide, sécurisé et ponctuel dès la mise en service.

Une organisation millimétrée pour la circulation des trains

La future exploitation nécessite une coordination exemplaire pour intégrer de manière harmonieuse le CDG Express dans l'axe ferroviaire nord. Des études menées dès le premier semestre 2024 ont permis d'identifier des actions pour optimiser la signalisation et la circulation des trains. L'objectif est de garantir, suivant différentes circonstances le temps de trajet des trains en 20 minutes, avec une fréquence toutes les 15 minutes. Des scénarios d'exploitation sont définis à l'avance pour faciliter le travail des opérationnels, notamment la coordination entre les aiguilleurs et les conducteurs de trains.

Garantir une exploitation en toute sécurité

La sécurité est le pilier essentiel de toute exploitation ferroviaire. Le dossier d'agrément, indispensable pour obtenir l'autorisation d'exploitation auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) est en cours de rédaction. Une collaboration étroite est déjà en place, avec la remise régulière de documents techniques et la programmation de visites de chantier dès janvier 2025. Par ailleurs, des échanges réguliers ont été initiés dès 2024 avec d'autres gestionnaires d'infrastructures pour enrichir nos réflexions grâce à leurs retours d'expérience.

Une gouvernance solide pour l'exploitation et la maintenance

L'année 2025 jouera un rôle clé dans l'organisation de l'exploitation et de la maintenance futur du CDG Express. Pour assurer un suivi efficace, le GI CDG pilote des réunions régulières avec l'exploitant Hello Paris Services ainsi qu'avec l'ensemble des partenaires impliqués. L'objectif est de garantir la bonne mise en œuvre des actions. Par ailleurs, la Direction Générale Île-de-France de SNCF Réseau définit actuellement les processus de sécurité et de maintenance qui permettront d'assurer une gestion optimale des infrastructures et garantir un service fiable et sécurisé. Chaque détail compte et c'est aujourd'hui que la régularité de demain se joue.



Interview croisée

— Soledad Valencia

Présidente Hello Paris Services

— Marc Sorrentino

Directeur général
Hello Paris Services



Quels ont été les événements marquants de 2024 et ceux prévus pour 2025 ? Comment vous préparez-vous à l'exploitation de la ligne CDG Express ?

SOLEDAD VALENCIA. L'année 2024 a été marquée par la validation officielle par l'État de la date de mise en service du CDG Express au 28 mars 2027. Cette sécurisation est un tournant majeur pour la préparation de l'exploitation.

MARC SORRENTINO. 2025 sera dédiée à la montée en puissance opérationnelle. Nous allons finaliser le recrutement de l'équipe de direction et recruter nos experts, managers et chefs d'équipe. Fin 2025, débutera le recrutement massif des conducteurs, chefs de bord et agents d'accueil.

Quels services seront proposés sur la ligne CDG Express ?

SOLEDAD VALENCIA. Depuis le début du projet, l'expérience client est notre priorité.

Nous visons un service irréprochable, conforme aux exigences de l'État et inspiré des meilleures pratiques internationales. La priorité des voyageurs est la ponctualité et la fiabilité, qui seront garanties grâce à des trains toutes les 15 minutes, un trajet de 20 minutes et la présence continue d'un train à quai pour assurer confort et fluidité. Notre équipe de designers travaille également à optimiser le service client, notamment pour les personnes en situation de handicap. Par ailleurs, un système de billetterie simplifié sera mis en place, permettant des correspondances fluides avec

le métro et le RER. Nous envisageons aussi des services innovants, tels qu'une conciergerie bagages, permettant aux clients de faire récupérer leurs valises directement à l'hôtel ou à leur domicile.

MARC SORRENTINO. Les conducteurs seront formés pour accompagner et renseigner les passagers, créant ainsi un environnement rassurant, notamment pour les voyageurs étrangers. Les trains offriront des espaces spacieux, des zones à bagages adaptées et des écrans d'information affichant les horaires de vol. Ces services viseront à garantir un trajet confortable, sûr et fluide. La coopération étroite

avec le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express est essentielle pour optimiser chaque aspect de la ligne.

Quelles seront les responsabilités d'Hello Paris Services (HPS) en matière de maintenance et d'entretien des trains ?

SOLEDAD VALENCIA. HPS assurera l'entière responsabilité de la maintenance de ses trains. Le nettoyage sera externalisé via un appel d'offres et couvrira des interventions à la fois en atelier et directement sur les quais, afin de maintenir un haut niveau de propreté, conforme aux attentes

des voyageurs. La maintenance technique sera réalisée dans un espace dédié au sein du Technicentre Est Européen de la SNCF, avec l'accès à leurs outillages industriels lourds. Des outils numériques seront déployés pour remonter les informations en temps réel, permettant d'anticiper l'entretien et contribuant à l'amélioration continue des opérations de maintenance.

MARC SORRENTINO. Le succès de la maintenance repose sur une collaboration étroite entre les équipes du matériel roulant, de l'infrastructure et les conducteurs. Ces métiers étant interdépendants, une communication fluide sera essentielle.

Comment seront assurés le recrutement et la formation du personnel (managers, conducteurs, personnel de maintenance et agents de sécurité) ?

MARC SORRENTINO. La formation des conducteurs sera simplifiée grâce au fait qu'il s'agit d'une ligne unique, avec une signalisation uniforme et un seul type de train, elle s'appuiera sur des simulateurs de conduite dédiés. Cependant, nous formerons nos conducteurs de manière à leur offrir des perspectives d'évolution vers la conduite de TER ou de TGV. La maîtrise de l'anglais sera essentielle, pour les agents d'accueil bien évidemment, mais aussi pour les conducteurs, qui joueront un rôle dans l'assistance aux voyageurs. L'équipe d'encadrement maintenance sera constituée dès

le premier semestre 2025 pour débiter la définition et la structuration des plans de maintenance.

SOLEDAD VALENCIA. Pour assurer la montée en compétence des équipes, des conducteurs seniors expérimentés seront recrutés afin d'accompagner les nouvelles recrues et d'assurer un équilibre générationnel.

Quel impact socio-économique aura la nouvelle ligne CDG Express, au-delà de ses clients directs ?

SOLEDAD VALENCIA. Le principal impact socio-économique du CDG Express sera de désaturer le RER B, particulièrement fréquenté aux heures de pointe, en libérant de la place pour les usagers réguliers et en offrant une alternative aux taxis, cars et voitures individuelles pour les voyageurs. Cela contribuera à fluidifier le trafic et à diminuer la pollution dans le nord de Paris.

MARC SORRENTINO. La ligne s'inscrit dans une démarche responsable, à la fois sociétale et environnementale, en limitant l'empreinte carbone et en désengorgeant les routes. Des trains électriques modernes offrent un gain environnemental significatif. Nous encouragerons également des pratiques de conduite éco-responsables chez nos conducteurs.

SOLEDAD VALENCIA. Pour assurer la montée en compétence des équipes, des conducteurs seniors expérimentés seront recrutés afin d'accompagner les nouvelles recrues et d'assurer un équilibre générationnel.

Conception et réalisation : Parimage

Rédaction : Bona fidé / GI CDG Express / Parimage

Photographies : ADP International / SNCF Réseau / Sylvain Cambon / Studio Falour

Illustrations : Parimage / vecteezy.com

Impression : RGI

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



Flashez ce QR code pour découvrir
la version digitale enrichie
du rapport d'exécution
de la concession 2024 CDG Express