



## SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU

13 mai 2004

### **CDG EXPRESS – Présentation des conclusions du Maître d'ouvrage sur le débat public**

Réseau ferré de France (RFF), Maître d'Ouvrage, se félicite des enrichissements apportés, à l'élaboration du projet CDG Express étudié dans le cadre du GIE CDG Express auquel participent également la SNCF et ADP, par les contributions et avis exprimés pendant le débat public.

Il retient de ce débat, en premier lieu, la nécessité d'**améliorer l'ensemble des dessertes en transport collectif de la banlieue Nord-Est de l'Île-de-France et en particulier la ligne B du RER ; simultanément celle de réaliser un service ferroviaire complémentaire de qualité entre Paris et l'aéroport Roissy Charles-De-Gaulle spécialement adapté aux besoins des passagers aériens**, tout en veillant à la mise en œuvre des mesures étudiées, dans le cadre du contrat de pôle PDU de Roissy, pour l'amélioration des liaisons entre les communes riveraines et la plate-forme aéroportuaire.

Conformément aux engagements pris pendant le débat, **RFF, la SNCF et ADP** ont mobilisé les moyens nécessaires pour :

- approfondir, sous l'égide du STIF et en liaison avec la RATP , les études techniques des différentes dispositions contenues dans le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER, en vue de la présentation d'un schéma de principe en 2005 ;
- apprécier la faisabilité technique des variantes d'itinéraire proposées pendant le débat pour la liaison CDG Express ;
- actualiser l'ensemble des prévisions de trafic et des données financières au regard de l'évolution de la situation économique ;
- informer les partenaires institutionnels et le monde associatif de l'évolution du dossier.

## **Les résultats de ces premières études permettent de dégager les orientations suivantes :**

- La pertinence d'un service ferroviaire dédié entre Paris et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle nécessite le maintien du projet de service présenté dans son intégralité (fiabilité, durée de trajet, fréquence, liaison directe, enregistrement des passagers aériens et de leurs bagages, etc ...).
- Malgré les aménagements d'infrastructure envisagés, la saturation de l'avant gare et de la gare du Nord, ainsi que ses perspectives de développement à l'horizon 2020 ne semblent pas permettre d'y accueillir le terminal parisien de CDG Express avec l'intégralité de son projet de service, en particulier la réservation d'un quai et de deux voies en gare.
- Les perspectives offertes par la mise en œuvre du schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER qui libère des capacités sur les voies dites « rapides » de la ligne Paris-Mitry rendent possible la poursuite des études d'une liaison CDG Express, dite « Virgule », partant de la gare de l'Est et rejoignant cette ligne à hauteur du secteur La Chapelle aux limites de Paris et de Saint-Denis. La liaison utiliserait ensuite la ligne de Mitry jusqu'à Villeparisis et rejoindrait Roissy par une ligne nouvelle à réaliser le long de la ligne à grande vitesse d'interconnexion.
- La variante proposée par l'expert à l'issue de débat public, dite « Tunnel court » utilisant l'itinéraire de la solution de base jusqu'à Noisy-le-Sec puis par un tunnel de l'ordre de 7 km rejoignant la ligne de Mitry et se poursuivant jusqu'à Roissy par le même itinéraire que précédemment se révèle d'un coût supérieur à celui de la solution initiale. Cette solution présente néanmoins des avantages sur la structuration du réseau ferré national.
- Le débouché de la solution de base ou de la solution « Tunnel court » à l'Ouest de la gare de Noisy-le-Sec nécessiterait la reprise des études du tracé du projet tangentielle Nord, et la reprise de l'ensemble du schéma d'exploitation de la ligne Paris-Noisy et de l'accueil des trains à la gare de Paris-Est. Il n'a pas été approfondi.
- Dans toutes les solutions, l'arrivée à Roissy en gare TGV ou RER de CDG2 paraît pouvoir être optimisée. Les conséquences de ces optimisations sur les conditions d'exploitation du RER B ainsi que sur les conditions d'accueil des TGV Jonction en gare de Roissy, restent à étudier.
- Dans son cahier des charges, le GIE avait initialement proposé une solution autofinancée. La révision des prévisions de trafic d'Aéroports de Paris pour Roissy Charles-De-Gaulle amène toutefois à revoir à la baisse celles de CDG Express. Des études complémentaires devront préciser les coûts d'investissement et de fonctionnement de chacune des solutions, de manière à déterminer les conditions de l'équilibre économique et financier de ce projet.
- Les conditions de l'équilibre économique du projet devront faire l'objet de validation dans chacune des solutions, dès que seront mieux connus leurs coûts d'investissement et de fonctionnement.

**Délibération sur le principe et les conditions  
de la poursuite du projet CDG express soumis au débat public**

***Le conseil d'administration de Réseau ferré de France***

***Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,***

***Vu l'article 11 et 12 du décret n°23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,***

***Vu le compte-rendu établi par le Président de la Commission particulière du débat public en date du 13 février 2004,***

***Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 13 février 2004,***

***Vu l'avis émis par l'assemblée générale du GIE CDG Express le 28 avril 2004,***

***Après concertation avec ses partenaires ADP et la SNCF, le conseil d'administration de RFF***

***Prend acte de la nécessité d'améliorer les dessertes en transports collectifs de la banlieue Nord-Est de l'Île-de-France, en particulier de la ligne B du RER ;***

***Décide***

- ***de poursuivre les études de la réalisation d'un service ferroviaire complémentaire de qualité entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, spécialement adaptée aux besoins des passagers aériens et notamment d'actualiser les études socioéconomiques et financières de la solution de base sur la base des nouvelles données ;***
- ***d'approfondir les études de la solution « Virgule » pour les amener au même niveau que celles du projet de base.***

***Dans la solution « Virgule », la liaison au départ de la gare de l'Est rejoindrait la ligne Paris-Mitry à hauteur du secteur dit de « la Chapelle » aux limites de Paris et de Saint-Denis, ligne qu'elle emprunterait jusqu'à Villeparisis. Elle rejoindrait Roissy par une ligne nouvelle à réaliser le long de la ligne à grande vitesse d'interconnexion ;***

- ***de suspendre à ce stade, en attendant l'achèvement de l'examen de la solution « Virgule », l'examen de la variante proposée par l'expert à l'issue du débat public, dite « Tunnel court », utilisant l'itinéraire de la solution de base jusqu'à Noisy-le-Sec, puis empruntant un tunnel de 7 km rejoignant la ligne de Mitry et se poursuivant jusqu'à Roissy par le même itinéraire que la solution précédente ;***
- ***d'établir un dossier de schéma de principe qui sera présenté au Syndicat des Transports d'Île-de-France en 2005 ;***
- ***de poursuivre ces travaux dans le cadre du GIE « CDG Express***

***Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française.***

Afin de permettre une comparaison des différentes solutions, le conseil d'administration adopte les orientations suivantes pour ces études :

- veiller au respect du cahier des charges du projet de service CDG Express en ce qui concerne son adéquation aux attentes des passagers aériens ;
- assurer la compatibilité desdites solutions avec le projet ELEONOR, et évaluer leur impact sur l'économie de ce projet ;
- faire apparaître, pour chaque solution l'impact sur les fonctionnalités du réseau en particulier :
  - fiabilité des circulations existantes,
  - capacités des infrastructures existantes en particulier entre Paris-Nord et Aulnay-sous-Bois et entre Paris-Est et Noisy-le-Sec,
  - perspectives de développement de la desserte du Parc international des expositions de Villepinte, des liaisons franciliennes et picardes (Laon, Soissons vers Paris et Amiens, Creil vers Roissy),
  - perspectives de désaturation de la gare du Nord et de rééquilibrage des trafics entre la gare du Nord et la gare de l'Est, qui seront examinées avec la SNCF tant en situation d'exploitation normale qu'en situation dégradée,
  - circulations fret actuelles ou projetées (accès au triage du Bourget, à la ligne de Grande Ceinture, aux zones fret de la Chapelle/Evangile),
- mettre en évidence les éventuelles incompatibilités (à court terme, en cas de phasage de réalisation) et les conditions de mise en compatibilité (à terme) des solutions proposées avec le schéma directeur de la Région d'Ile-de-France ;
- définir les modalités d'un nécessaire partenariat avec les services ELEONOR appelés à assurer aussi des liaisons ferroviaires entre Paris et Roissy Charles-de-Gaulle ;
- bien distinguer, dans ces approches et pour chaque solution, les coûts d'investissement et de fonctionnement (entretien, exploitation, maintenance ...) imputables à chacune de ces fonctionnalités, les possibilités de phasage et l'impact sur les délais de réalisation ;
- évaluer séparément les coûts d'investissement et d'exploitation du service d'enregistrement des bagages à Paris et les mettre en regard des bénéfices attendus ;
- étudier les modalités de financement de chaque solution en tenant compte de son intérêt général et des possibilités de mobiliser des financements privés ;
- évaluer les impacts sociaux, économiques et environnementaux locaux ;
- évaluer les risques techniques et financiers ;
- veiller à la compatibilité avec les mesures étudiées dans le cadre du contrat de pôle PDU de Roissy pour l'amélioration des liaisons entre les communes riveraines et Roissy Charles de Gaulle ;

- **approfondir les modalités d'accès à CDG Express des employés de la plate-forme aéroportuaire.**

**Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son Président en lui demandant :**

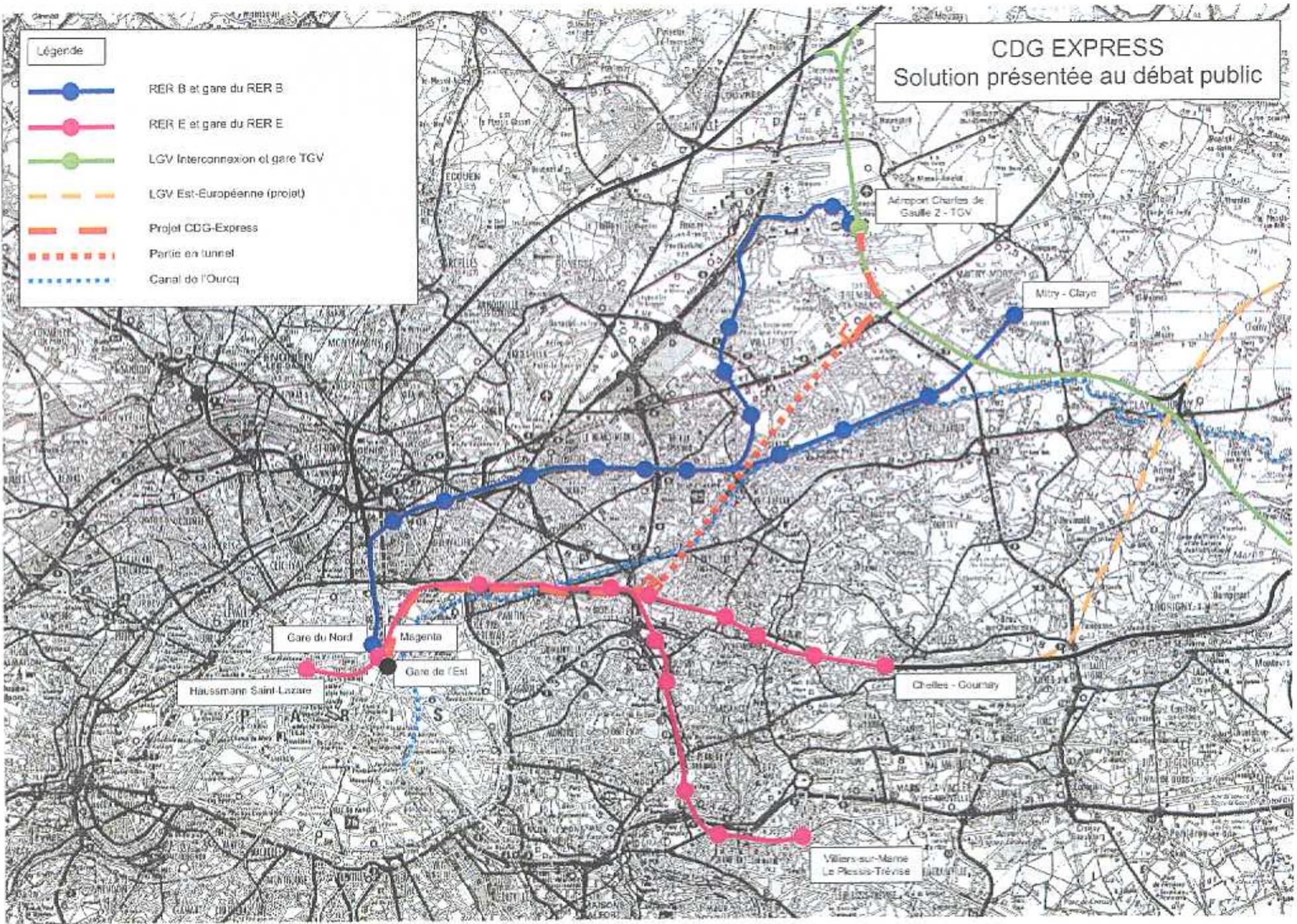
- **de poursuivre avec le STIF, les autorités organisatrices de transports, les autorités de tutelles et l'ensemble des collectivités concernées, les concertations nécessaires ;**
- **d'assurer une information régulière des acteurs du débat sur l'avancement des études du projet ;**
- **présenter la synthèse des résultats sous la forme d'une analyse multicritères reprenant l'ensemble des items précédemment évoqués : coût, dispositif de financement (notamment mobilisation de financements privés), délais de réalisation et date de mise en service, risques techniques et financiers, réponses aux clauses du cahier des charges, impact environnemental, impact sur la fiabilité des circulations existantes et sur les infrastructures existantes, compatibilité avec les projets prévus au SDRIF, compatibilité avec le projet Eleonor et impact sur son économie, perspective d'extension du service à d'autres gares franciliennes, possibilités de phasage éventuelles, acceptabilité politique locale, modalités d'accès au service pour les employés de la plate-forme de Roissy ;**
- **d'examiner avec la SNCF l'intérêt d'une stratégie de rééquilibrage des trafics entre la gare du Nord et la gare de l'Est, en situation d'exploitation normale et en situation de trafic dégradée dans chacune des variantes ;**
- **de notifier cette délibération à la CND ;**

**et de lui en rendre compte.**

# CDG EXPRESS

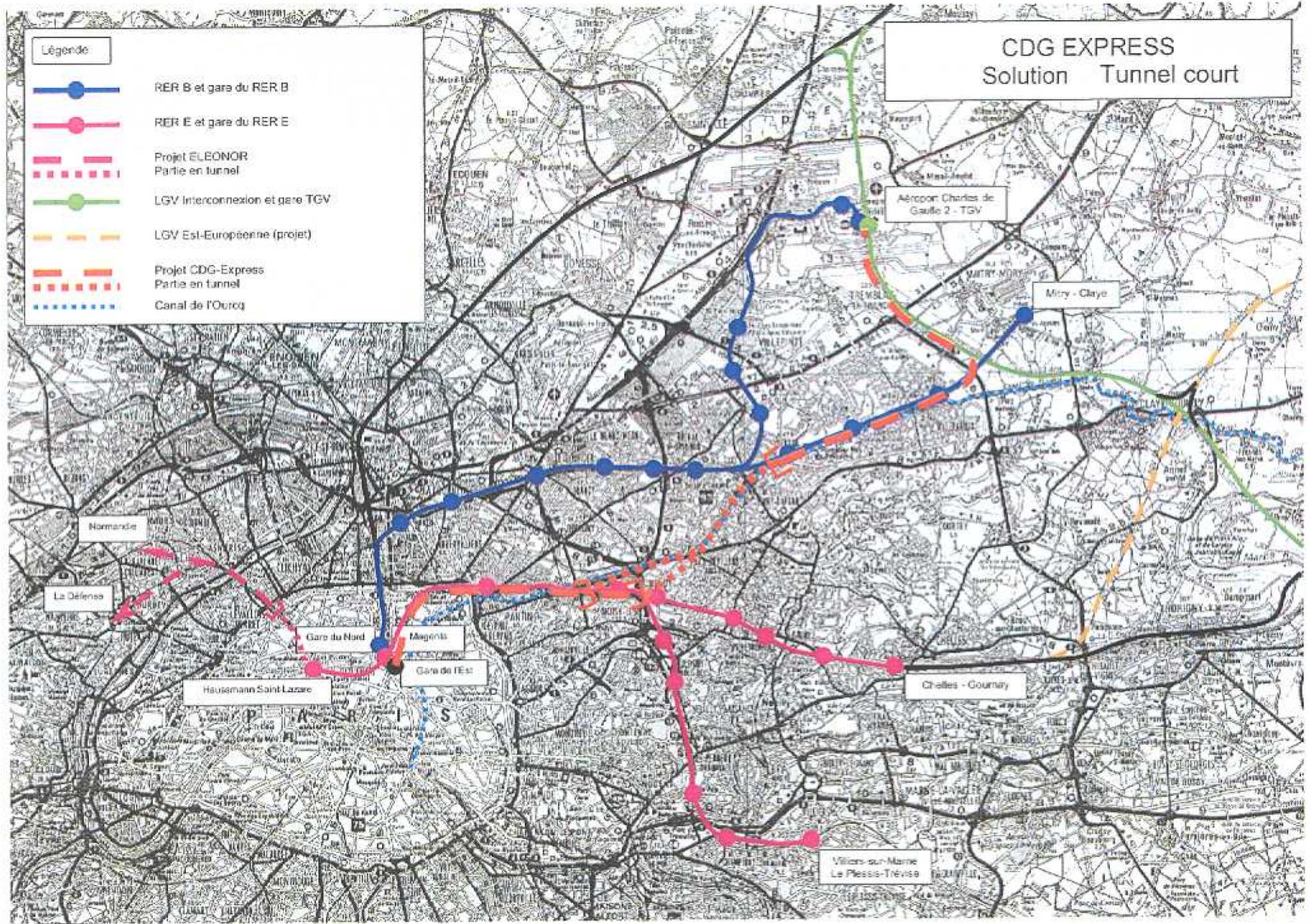
Solution présentée au débat public

- Légende
- RER B et gare du RER B
  - RER E et gare du RER E
  - LGV Interconnexion et gare TGV
  - LGV Est-Européenne (projet)
  - Projet CDG-Express
  - Partie en tunnel
  - Canal de l'Ourcq



# CDG EXPRESS Solution Tunnel court

- Légende
- RER B et gare du RER B
  - RER E et gare du RER E
  - Projet ELEONOR  
Partie en tunnel
  - LGV Interconnexion et gare TGV
  - LGV Est-Européenne (projet)
  - Projet CDG-Express  
Partie en tunnel
  - Canal de l'Ouise



# CDG EXPRESS Solution Virgule

## Légende

-  RER B et gare du RER B
-  RER E et gare du RER E
-  Projet CDG-Express  
Partie en tunnel
-  LGV Interconnexion et gare TGV
-  LGV Est-Européenne (projet)
-  Projet CDG-Express  
Partie en tunnel
-  Canal de l'Ourcq

