RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Direction du Réseau Ferré
Service de la Délégation de Gestion de l'Infrastructure

07/09/2001

PROJET « CDG EXPRESS »
IMPACT SUR LA CONVENTION DE GESTION

La variante retenue est celle dite « courte », à vitesse maximale de 160 km/h, avec une durée d'interception pour la maintenance de 5 h. Elle se compose de 3 tronçons à double voie :

- Tronçon 1 : ligne existante Paris–Strasbourg entre Paris et Noisy le Sec sur 9.2 km ;
- Tronçon 2 : ligne nouvelle entre Noisy le Sec et la LGV Interconnexion sur 14.1 km, elle-même décomposée en deux tronçons :
  - ⇨ Tronçon 2.1 : 10.8 km en tunnel avec voie sur béton ;
  - ⇨ Tronçon 2.2 : 3.3 km à l'air libre avec voie ballastée ;
- Tronçon 3 : LGV Interconnexion existante jusqu'à l'aéroport CDG sur 1.7 km.

Impact de cette opération sur la Convention de Gestion :

1) Exploitation : 8 postes supplémentaires valorisés à 300 kF/an, soit **2.4 MF/an.**

2) Entretien :

- Tronçon 1 : compte tenu de l'évolution du trafic et des conditions d'intervention, on peut estimer le surcoût à environ 40% du coût actuel, soit au total environ **1.7 MF/an** ;
- Tronçon 2.1 : étant donné la faible consistance de l'entretien nécessaire pour une voie sur dalle, on peut estimer le coût moyen annuel d'une voie à 110 kF/km en valeur majorante, soit au total environ **2.6 MF** ;
- Tronçon 2.2 : on peut assimiler cette section à une LGV neuve, dont le coût moyen annuel d'une voie est de 150 kF/km, soit au total environ **1.1 MF/an** ;
- Tronçon 3 : compte tenu des prévisions d'évolution du trafic et des conditions d'intervention, on peut estimer que ce tronçon aura le coût moyen d'une LGV plus chargée (190 kF/km au lieu de 150 pour une voie), soit au total un surcoût d'environ **150 kF/an** ;
- **Total : 5.6 MF/an.**

3) Total Convention de Gestion : surcoût de 8 MF/an.