

# *CDG E*



*par Yves Boutry*

*Une alternative pour la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle  
par navette ferroviaire fréquente sur des infrastructures  
majoritairement existantes*

*Remerciements à VSCDGE (Vivre Sans CDG Express), FNAUT*

## Une nouvelle desserte pour l'aéroport Roissy Charles de Gaulle A new shuttle for CDG Airport → CDG E

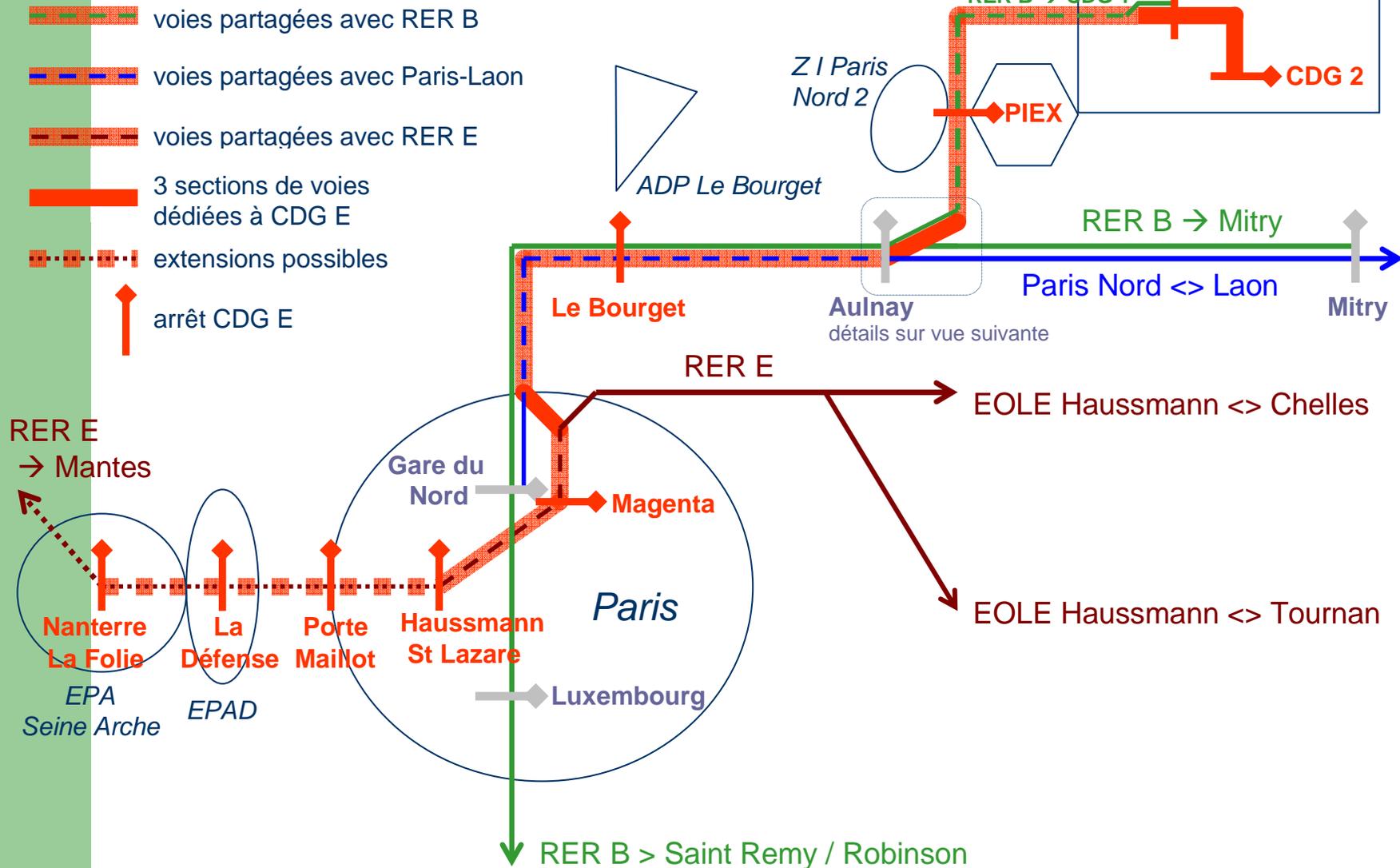
### Les données de la desserte proposée aux voyageurs

- **fréquence élevée** → 1 train toutes les 12 minutes toute la journée
- **temps de parcours fiable** → 25 minutes d'Hausmann (Paris) à CDG 2
- **excellente accessibilité parisienne** → 2 gares: Hausmann et Magenta
- **2/3 gares aéroportuaires** → CDG 2, CDG 1, Le Bourget (ou La Plaine St-Denis)
- **desserte du Parc des Expositions assurée** → PLEX (et ZI Paris Nord II)
- **tarification attractive** → billets et abonnt. STIF + surtaxe aéroport à CDG 2
- **matériel confortable et éprouvé** → information, bagages, réfrigération

### Les corollaires de la desserte proposée

- ▶ La robustesse est assurée par la circulation sur des voies peu utilisées (Paris - Laon) et dédiées sur les sections précédant les troncs communs avec les RER B et E.
- ▶ Le RER B fait terminus à CDG1 → correspondance immédiate et gratuite par CDGVAL
- ▶ La gare du Bourget permettrait des correspondances avec le RER B et à la future tangentielle Nord (La Plaine Saint-Denis avec le parc industriel et le Stade de France)
- ▶ Pour fiabiliser le parcours commun avec le RER E, les fréquences Paris <> Chelles et Villiers sur Marne passent de 15' à 18' (de 7,5' à 9' → Chelles en pointe), et Paris <>Tournan passe de 30 à 18'

# Le tracé proposé pour CDG E



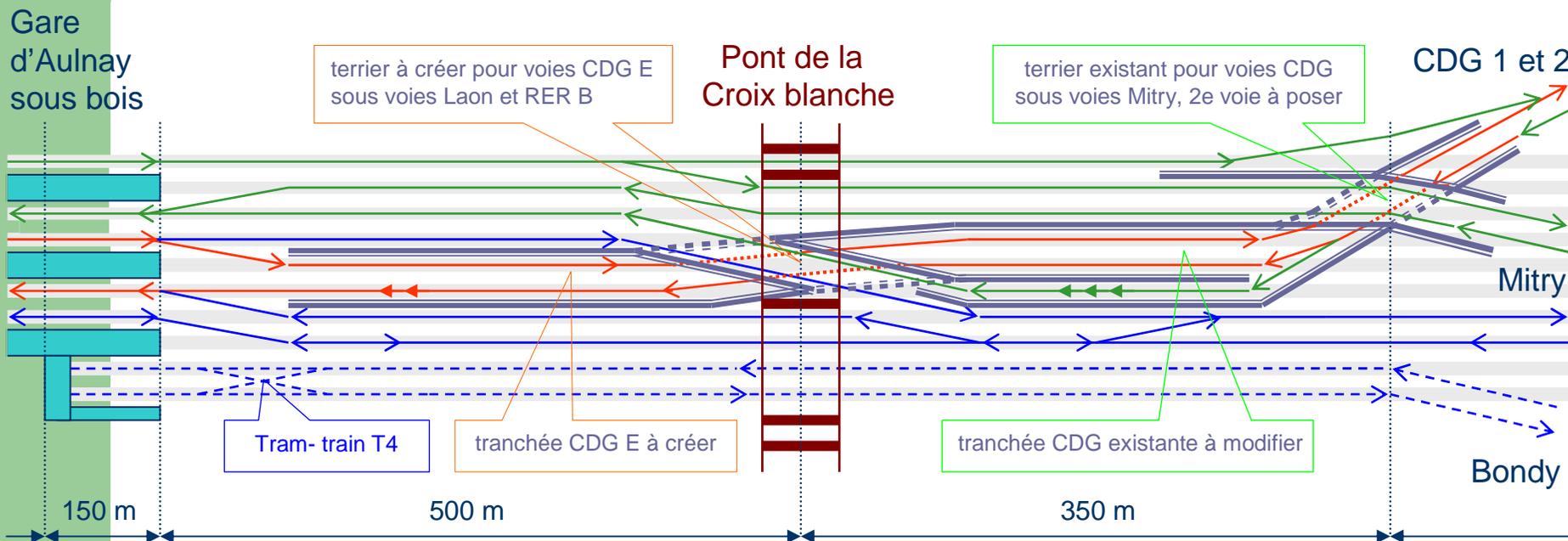


Les larges emprises à l'Est  
de la gare d'Aulnay sous bois  
(9 voies principales, 2 voies secondaires)



Le récent pont de la  
Croix Blanche  
laisse le passage à  
10 voies ferrées

# Le schéma des voies à l'Est de la gare d'Aulnay sous bois



-  largeur d'emprises nécessaires : 10 voies, y compris les 2 voies du T4
-  RER B St Rémy ou Robinson <-> Paris <-> CDG1 ou Mitry Mory
-  CDG E (Nanterre / La Défense <->) Paris Haussmann <-> CDG 2
-  SNCF Paris, gare du Nord <-> Laon, FRET Le Bourget <-> Nord / Benelux
-  voie RER B CDG 1 → Aulnay : rampe 2,5 % (7,5 m sur 300 m)
-  tranchées CDG E CDG 2 → Aulnay : rampe 2 % (7,5 m sur 375 m)

Une vue aérienne du terrier de la voie « unique » CDG → Aulnay  
sur une emprise prévue pour une double voie





La voie « unique » CDG → Aulnay dans son terrier.

Une 2<sup>e</sup> voie peut y être ajoutée.  
A droite, la voie Aulnay → CDG



La tranchée  
d'Aulnay → CDG  
à modifier :  
- ajout d'une 2<sup>e</sup> voie  
- brancher la voie  
en impasse sur la  
2<sup>e</sup> voie CDG

## Les coûts de construction et d'exploitation

- Des travaux lourds et impactant limités à la construction de la « virgule » entre les faisceaux RFF Est et Nord, y compris le raccordement au tunnel du RER E.
- A Aulnay, restructuration des faisceaux de voies et réalisation d'un terrier et d'une tranchée nouvelle sur les vastes emprises existantes.
- La réorganisation de la signalisation d'espacement pour fiabiliser la circulation des 15 (B) et 20 (E) trains par heure sur les troncs communs terminaux avec les RER B et E.
- Des travaux d'accessibilité et de signalétique à prévoir dans les gares desservies.
- Une économie et la fiabilité d'un matériel roulant éprouvé → réutilisation des rames MI84 disponibles (ex RER A) à rénover et à équiper « airport shuttle ».
- La synergie avec le RER B et E pour services communs en soirée, exploitation intégrée, utilisation conjointe des voies et quais des RER en mode dégradé, etc ...

### *Le projet **CDG Express** : les raisons d'un échec probable...*

- *un coût de construction élevé (680M€) et un matériel roulant neuf inconnu*
- *un trafic surestimé pour cause de tarif élevé > 20€ et d'accessibilité médiocre à Paris → en impasse à la Gare de l'Est (sans liaisons RER ni extension possible)*
- *un montage complexe PPP Vinci + SNCF + garanties financières (?)*
- *des clauses inacceptables vis-à-vis d'éventuelles futures concurrences*
- *pas de synergie avec le RER B, non desserte du PIEX (Parc expo Villepinte),...*

# L'exploitation proposée pour CDG E

→ Une desserte PARIS <> CDG 1 et 2 toutes les 12 minutes de 5h à 1h

Le parcours d'Hausmann à CDG 2	caractéristiques des circulations par section de voie	fréquence en heures de pointe (7,5' = fréq. actuelle)	nombre de train en heures de pointe et par voie	fréquence en heures creuses	fréquence en soirée (21h – 01h)
d'Hausmann St Lazare à Magenta	voies partagées <b>CDG E + RER E</b>	<b>12' → CDG 1 et 2</b> 9' → Chelles (7,5') 18' → Villiers (15') 18' → Tournan (30')	→ <b>20 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2 18' → Chelles (15') 18' → Villiers (15') 18' → Tournan (30')	24' → CDG 1 et 2 18' → Chelles (15') 18' → Villiers et Tournan (15' et 30')
de Magenta exclus à Plaine St Denis	Voies <b>CDG E dédiées</b> sur 3 km	<b>12' → CDG 1 et 2</b>	→ <b>5 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2	24' → CDG 1 et 2
de La Plaine St Denis à la gare d'Aulnay sous bois	Voies partagées <b>CDG E</b> + Paris → Crépy, Laon + fret → Nord, Benelux	<b>12' → CDG 1 et 2</b> 30' → Crépy 60' → Laon	→ <b>8 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2 60' → Crépy, Laon + trains de fret	24' → CDG 1 et 2 90' → Crépy, Laon + trains de fret
de la sortie Est de la gare d'Aulnay au tunnel de Sevran	Voies <b>CDG E dédiées</b> sur 1 km	<b>12' → CDG 1 et 2</b>	→ <b>5 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2	24' → CDG 1 et 2
du tunnel de Sevran à entrée de la gare CDG 1	Voies partagées <b>CDG E + « RER B Nord + »</b>	<b>12' → CDG 1 et 2</b> 6' → CDG 1	→ <b>15 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2 12' → CDG 1	24' → CDG 1 et 2 24' → CDG 1 24' → CDG 1 et 2 *
de la gare de CDG1 à celle de CDG 2	Voies <b>CDG E dédiées</b> sur 2 km + en soirée 1 RER B sur 2 prolongé *	<b>12' → CDG 1 et 2</b>	→ <b>5 trains / heure</b> dont 5 CDG E	12' → CDG 1 et 2	24' → CDG 1 et 2 * 24' → CDG 1 et 2 * * → 12' à CDG 1 et 2

→ Les dessertes de l'aéroport ROISSY Charles de Gaulle par **CDG E** → *directes toutes les 12'*, et le **RER B** → *omnibus toutes les 6 ou 12'*, ne sont pas concurrentes, elles se complètent !

→ Les liaisons directes par **CDG E** de PARIS (Haussmann ou Magenta), ou Le BOURGET, pour CDG 1 et retour sont aux tarifs STIF, cartes d'abonnement y compris ! Aucune différence n'est effectuée entre les voyageurs qu'ils soient passagers aériens, employés, visiteurs...  
*Seule la desserte de CDG 2 entraîne une surtaxe aéroportuaire sur les billets.*

→ La liaison **CDG E** de CDG 2 à Haussmann Saint-Lazare est aisément prolongeable sur les voies du RER E vers La Défense et Nanterre

***CDG E***