
CDG Express : Expertise des deux solutions alternatives du débat public

Texte de la présentation finale du 12 décembre 2003

1. Objectifs de l'expertise

Apporter un regard extérieur sur une liaison ferroviaire directe dédiée aux passagers aériens reliant la Gare de l'Est (Paris) à l'aéroport de Roissy.

Donner un « **avis à dire d'expert** » sur les deux propositions alternatives pour la liaison CDG Express :

- l'utilisation de la LGV Est et de l'interconnexion TGV,
- l'utilisation de la ligne Paris - Roissy/Mitry (RER B).

L'expertise a évalué :

- la faisabilité des deux solutions alternatives,
- leurs réponses aux besoins des passagers aériens,
- les études complémentaires à réaliser.

2. Limites de l'expertise

Dans le cadre de cette expertise, l'objectif n'est **pas d'élaborer un nouveau projet**, mais d'**évaluer la pertinence et l'intérêt** des propositions alternatives.

La configuration détaillée des infrastructures, le calcul de leurs coûts, l'évaluation des impacts environnementaux ainsi que les analyses coûts/bénéfices devront faire l'objet d'**études de détail ultérieures**.

3. Critères d'évaluation

Faisabilité

- infrastructures nécessaires et capacités,
- structure et fiabilité de la future exploitation.

Qualité de service

- temps de parcours,
- fréquences offertes,
- confort,
- connexion avec les autres réseaux de transport public et les taxis.

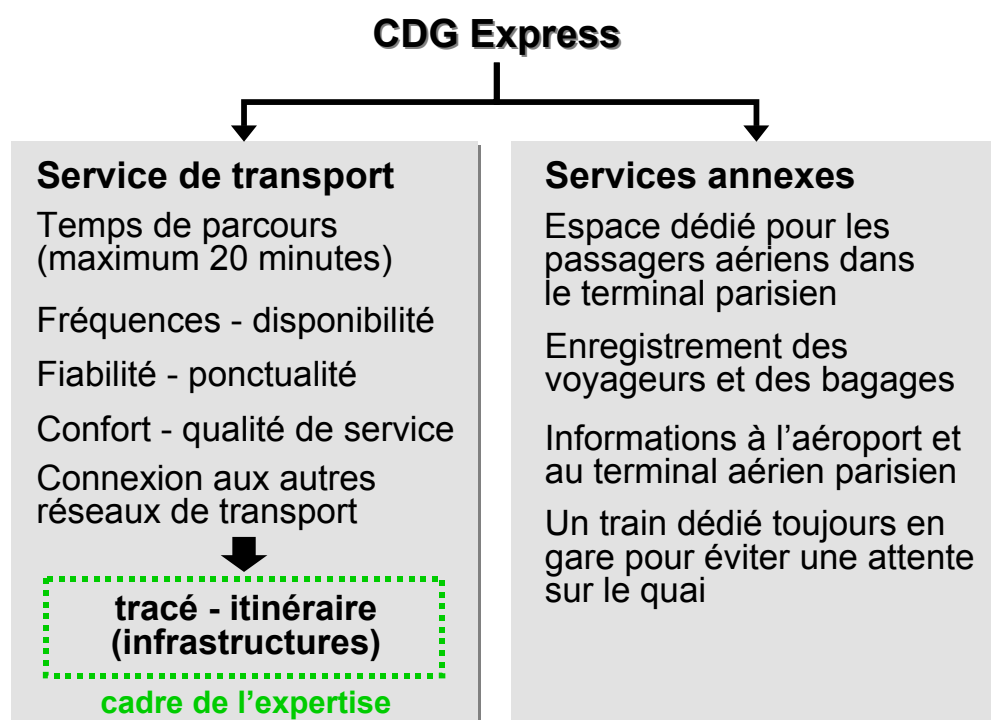
Compatibilité avec

- le projet Liaison Rapide Normandie – Val-de-Seine (LRNVS),
- une desserte améliorée pour le Parc International des Expositions de Villepinte (PIEX).

Perspectives de développement

Impact sur la qualité de vie et l'environnement

4. Articulation du projet CDG Express



5. Le réseau ferré du secteur Nord-Est de Paris

Systeme Nord

2 voies CDG 2 — Aulnay (RER B)

4 voies Mitry — Aulnay (RER B et voies rapides)

4 voies Aulnay — Gare de Nord (RER B et voies rapides)

Systeme Est

7 voies Gare de l'Est — Noisy

Bifurcation à Noisy-le-Sec : 4 voies ligne 1 Paris — Strasbourg

4 voies ligne 4 Paris — Bâle

2 voies TGV EST (dès 2007 depuis Vaires)

Interconnexion TGV

2 voies

6. Proposition LGV Est + Interconnexion TGV

Proposition de la « Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports » (FNAUT)

Pas de nouvelle ligne et utilisation des capacité résiduelles existantes.

Circulation des trains CDG Express depuis l'aéroport sur la ligne d'interconnexion TGV et continuation sur la LGV Est vers la Gare de l'Est grâce à la création d'un raccordement.

Évaluation

- Temps de parcours estimé à 25 minutes
- Tronçon Noisy-Chelles-Vaires

Les caractéristiques techniques de la ligne et le nombre de trains prévu ne permettent pas la circulation de CDG Express (capacité disponible dès 2007 insuffisante).

-
- Tronçon Claye-Souilly - Gare TGV CDG 2 (Interconnexion)
Les caractéristiques techniques de la ligne, le nombre de trains prévu et le mélange de différents types de circulations (trains TGV et trains CDG Express) ne permettent pas l'insertion des trains CDG Express.
 - Compatibilité avec LRNVS et desserte PIEX
Non assurée

Avis: Proposition pas réalisable sans aménagements lourds en région parisienne et sur la ligne d'interconnexion.

7. Propositions Ligne Paris – Roissy/Mitry (RER B)

Proposition de « Vivre Sans CDG Express » (VSCDGE)

Pas de nouvelle ligne et utilisation des capacités résiduelles rendues disponibles par la réalisation du Schéma Directeur du RER B.

Les trains CDG Express partent de la gare CDG 2 alors que les trains du RER B partent de la gare CDG 1.

La circulation s'effectue sur la branche de Roissy du RER B de l'aéroport à Aulnay, puis sur les voies rapides qui longent le RER B en direction de La Plaine.

Quadruplement des voies sur le tronçon à l'air libre entre Sevran-Beaudottes et la gare CDG1 et création de « sauts-de-mouton » à Aulnay.

Évaluation

- Temps de parcours estimé à 23-25 minutes
- Tronçon Roissy - Aulnay
Présence de goulets d'étranglement à la hauteur des deux tunnels à double voie.
A ces endroits, les 4 trains CDG Express doivent partager les voies avec 10 trains RER B, ce qui rend difficile l'absorption de perturbations et risque de réduire la ponctualité des convois.
- Tronçon Aulnay - La Plaine
Grâce à la circulation du RER B sur les voies bis, on dispose d'une capacité suffisante pour assurer la circulation de CDG Express sur les voies rapides.

– Terminal parisien

- Accès à la Gare du Nord (surface)

La comparaison avec d'autres gares européennes importantes en cul-de-sac, qui présentent des taux d'utilisation supérieurs à celui de la Gare de Nord, incite à analyser cette possibilité.

- Accès à la Gare de l'Est

Cette gare ne pose pas de problèmes de capacité pour l'accueil de nouvelles circulations. Le plan des voies de l'avant-gare suggère la possibilité de s'insérer « au bon endroit ». Une étude de détail doit être menée à ce sujet et vérifier la possibilité d'insertion dans le tunnel d'Eole.

– Compatibilité avec LRNVS

Non assurée au niveau du terminal de l'aéroport

– Perspective desserte PIEX

Services dédiés difficiles à assurer

– Terminal du RER B à la gare CDG 1

Dégradation de la qualité de desserte de la plate-forme aéroportuaire pour les utilisateurs du RER B (pour les personnes travaillant sur place par exemple)

Avis: De nombreux éléments intéressants sont à retenir et la proposition mérite d'être approfondie.

Variante « boucle sud »

Afin de lever un des goulets d'étranglement, VSCDGE propose la réalisation d'une boucle permettant un accès par le sud à la gare CDG 2.

Évaluation

- Résolution des problèmes de la partie nord du tracé, mais pas des autres problèmes cités.

Variante « Aulnay - Mitry »

Cette idée, évoquée par le Maître d'Ouvrage et par VSCDGE, préconise d'emprunter les voies rapides depuis Aulnay en direction de Mitry et de se raccorder à la ligne d'Interconnexion TGV pour rejoindre la gare CDG 2 depuis le sud.

Évaluation

- Tronçon Aulnay - CDG 2
 - Pas de goulets d'étranglement à signaler
- Temps de parcours
 - Réduction du temps de parcours à ~ 19 minutes
- Compatibilité avec LRNVS
 - Assurée
- Terminal à CDG 2
 - Possibilité d'utiliser les voies de la gare TGV et de continuer à desservir CDG 2 avec le RER B
- Perspective desserte PIEX
 - Possibilité de création de services dédiés

Avis: Proposition globalement faisable et qui semble être une alternative intéressante au projet actuel.

Plusieurs études de détail sont à mener :

- raccordement de Mitry, exploitation et aménagement de l'interconnexion et aménagement de la gare CDG 2,
- étude du nœud d'Aulnay,
- étude d'accessibilité à la Gare du Nord (surface),
- liaison entre le faisceau Nord et la Gare de l'Est et le raccordement avec Eole.

8. Avis sur les deux propositions

La proposition de la FNAUT pour l'utilisation de la LGV Est et de l'interconnexion TGV **n'est pas réalisable** sur l'infrastructure prévue à l'horizon de projet.

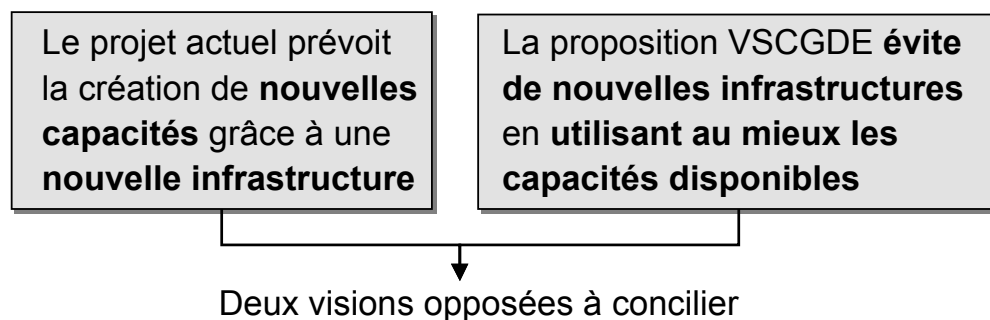
La proposition de VSCDGE d'utilisation des voies rapides longeant le RER B et passant par Mitry **est globalement réalisable**. Elle doit donc faire l'objet d'études de détail. La réalisation du Schéma Directeur du RER B est une condition indispensable à cette proposition.

9. Autres pistes de réflexion

Les seuls développements après CDG Express pris en compte jusqu'ici sont LRNVS et la desserte du PIEX.

Cependant, d'autres développements sont envisageables, tels que :

- le renforcement des TER Picardie,
- la création de nouveaux services banlieue ou RER,
- la déviation de TGV Nord vers la Gare de l'Est.



La proposition VSCDGE prévoit la circulation de CDG Express (et des trains LRNVS) sur les voies rapides entre Aulnay et Paris, ce qui réduit la capacité disponible pour d'autres trafics.

Afin de la préserver, un nouveau tracé est proposé :

- utiliser l'interconnexion et les voies rapides Mitry - Aulnay comme par VSCDGE,
- s'écarter à la hauteur de Sevrans - Livry pour rejoindre le Canal de l'Ourcq,
- créer un tunnel **sous** le Canal de l'Ourcq jusqu'à la hauteur de Les Pavillon-sous-Bois,
- continuer sous le canal vers Pantin ou suivre le tracé du projet actuel vers Noisy.

10. Conclusions

Les propositions de tracé suivantes doivent être étudiées :

- **la proposition de VSCDGE d'utilisation des voies rapides longeant le RER B et passant par Mitry,**
- **la variante de l'expert qui prévoit la création d'un tunnel sous le Canal de l'Ourcq.**

Dans ces deux cas de figure, le Schéma Directeur du RER B doit être réalisé au préalable.

Outre les études techniques de détail, il est proposé :

- **d'étudier la mise en place d'un service ferroviaire dédié PIEX,**
- **d'établir les lignes directrices de développement à long terme du réseau ferré du périmètre d'analyse.**

12.12.2003 | Version 110-01 | définitif | WST, gm, pj