



# Métro Grand Paris

DOSSIER DES ÉTUDES

## Etude ROISSY

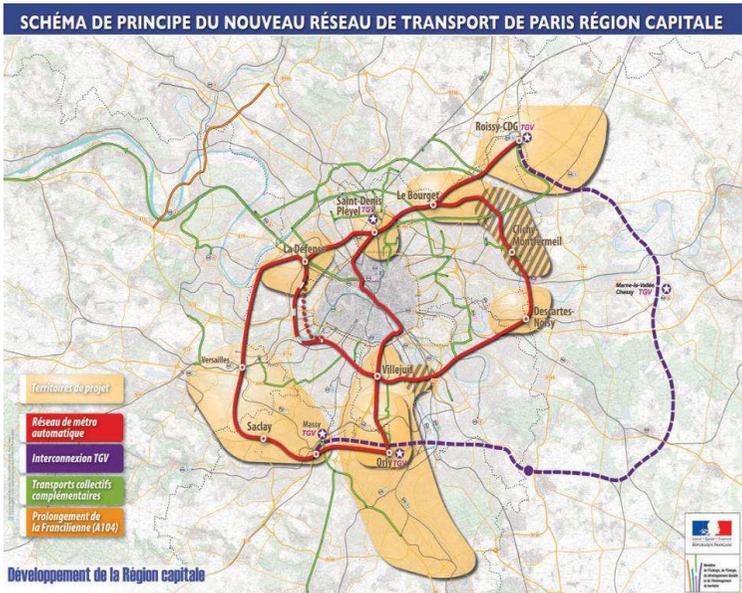
*(ADP)*

**SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS**

# LOCALISATION DE LA GARE DU GRAND PARIS A CDG

## ETUDES PREALABLES FONCTIONNELLES ET TECHNIQUES

# INTRODUCTION



Le 29 avril 2009, le Président de la République a annoncé dans son principe le schéma de transports du « Grand Paris ».

Il repose notamment sur 130 km de métro automatique rapide et à grande capacité, qui relierait les trois aéroports et les grands pôles d'activité économique de la Région Capitale.

Les premières sections (notamment celle reliant Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget) seraient achevées en 2017, puis 2025 ou au-delà.

Le débat public sur ce projet devrait avoir lieu à la rentrée 2010.

Suite à une réunion avec la Mission de Préfiguration du « Grand Paris » fin 2009, il est demandé à Aéroports de Paris de mener des études préliminaires pour définir sur Paris-Charles de Gaulle la meilleure implantation possible de(s) gare(s) du futur métro ainsi que le(s) tracé(s) possible(s).

Le présent document constitue une étude préalable fonctionnelle et technique.

# HYPOTHESES TRANSPORTS HORIZON 2020 - 2025

**Hypothèses projets de transports** : RER B Nord+ fin 2012, CDG Express 2016, liaisons Transmanche en gare TGV, Barreau Picardie-Roissy et Creil-Roissy en gare TGV (2020).

**Hypothèse desserte interne** : desserte d'une station T4 sur la ligne 1 (Source : EGIS Rail – Sept 08)

**Passagers\*** Hypothèses de parts modales avec CDG Express :

CDG Express pourrait faire doubler la part du rail → 42 % des pax

Hypothèses de parts modales avec le métro auto → > 42 % → 50 à 60 % ?

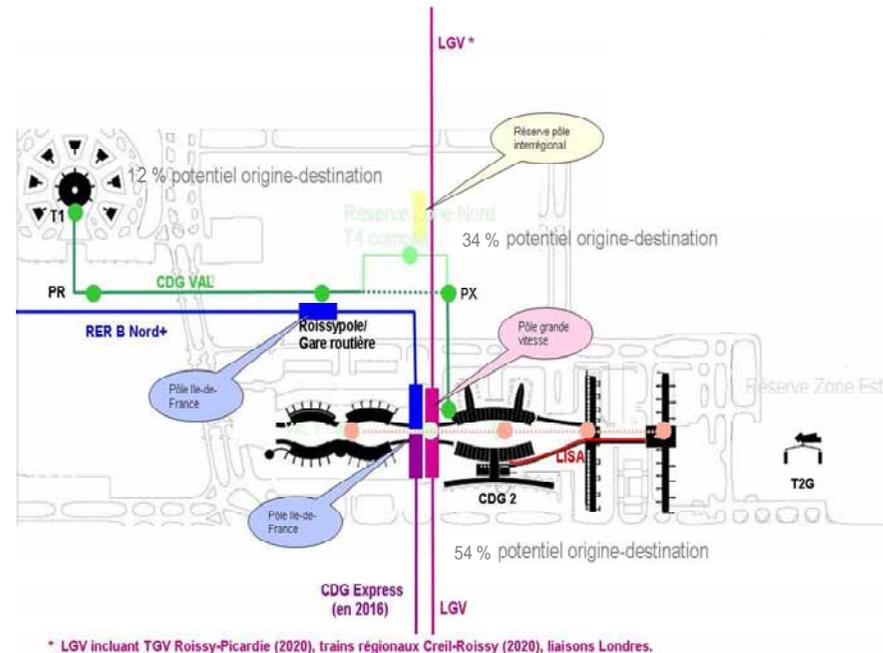
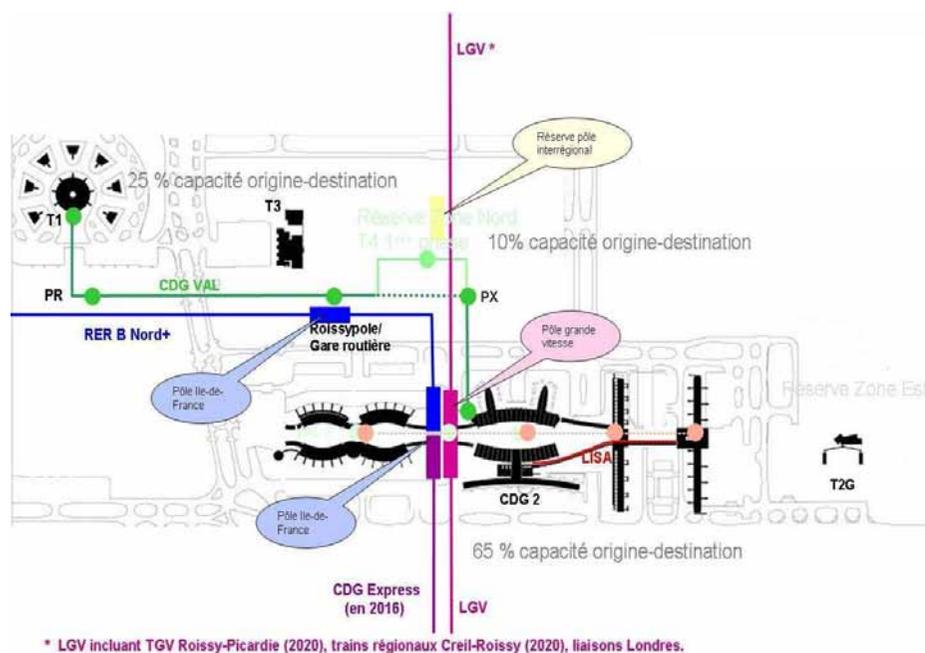
**Employés\*** Parts modales 2008 : 11% en TC et 89% en voiture

CDG Express concernera a priori très peu d'employés

Hypothèses de parts modales avec « Le Grand Paris » → à définir ?

(\*) **Les études de modélisation du trafic du futur métro sont produites par la Mission de Préfiguration du Grand Paris (données trafic et emplois fournies par Aéroports de Paris). Lors d'une réunion avec la Mission de Préfiguration du Grand Paris fin janvier 2010, il a été indiqué à Aéroports de Paris que les fréquences du métro vers CDG pourraient être de 90s pour une capacité de 920 passagers (rames de 120 m).**

# HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT PASSAGERS



Capacité éligible au mode ferré (O/D) est de 65% Sud et 35% Nord ⇒ A long terme, 54% Sud et 46% Nord

# HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT EMPLOYES

## Environ 91 500 emplois en 2008

28% des emplois sont localisés en aéroports

26% à Roissypôle

20% au fret

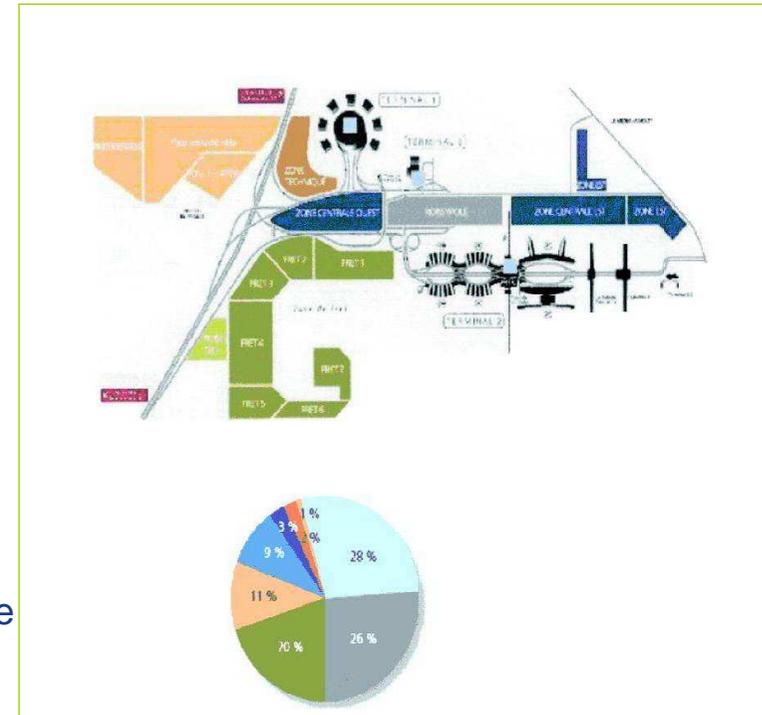
11% en zone entretien, 15% autre

Capacité de 88 millions de passagers 2020 / 2025

⇒ **Potentiel 132 000 emplois (hypothèse 1500 directs/Mpax),**  
soit environ **40 000 emplois supplémentaires**

⇒ Localisation future non définie à ce jour ... mais  
développement probable sur la zone Roissypôle, sur la zone  
Nord et en zone de fret (Aéroville).

## Localisation existante des emplois



Le plan masse provisionne une première réserve pour les développements immobiliers positionnée principalement sur Roissypôle/PH (extension hôtels, Continental 3) et Roissytech.

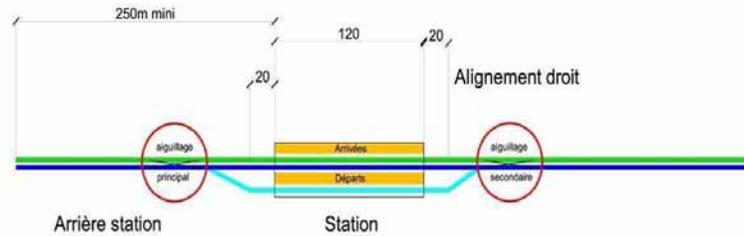
# APPROCHE TECHNIQUE

## Typologies station terminus

### n°1 : Station avec "2 quais latéraux - 3 voies"

Recommandée par la RATP

Balard - Porte de Pantin - Porte d'Orléans



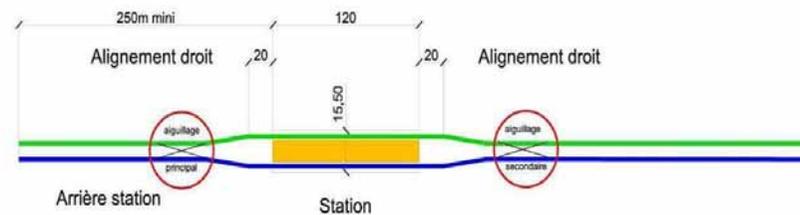
- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
  - 1 quai - 1 voie Départs
  - 1 quai - 2 voies Arrivées
  - Possibilité de stockage de rame en arrière station
  - Séparation des flux Départ et Arrivée
- Inconvénients :
- Emprise de la gare et longueur de l'arrière station

### n°2 : Station avec "2 quais latéraux - 2 voies"



- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
  - Possibilité de stockage de rame en arrière station
  - Séparation des flux Départ et Arrivée
- Inconvénients :
- Longueur de l'arrière station

### n°3 : Station avec "1 quai central - 2 voies"



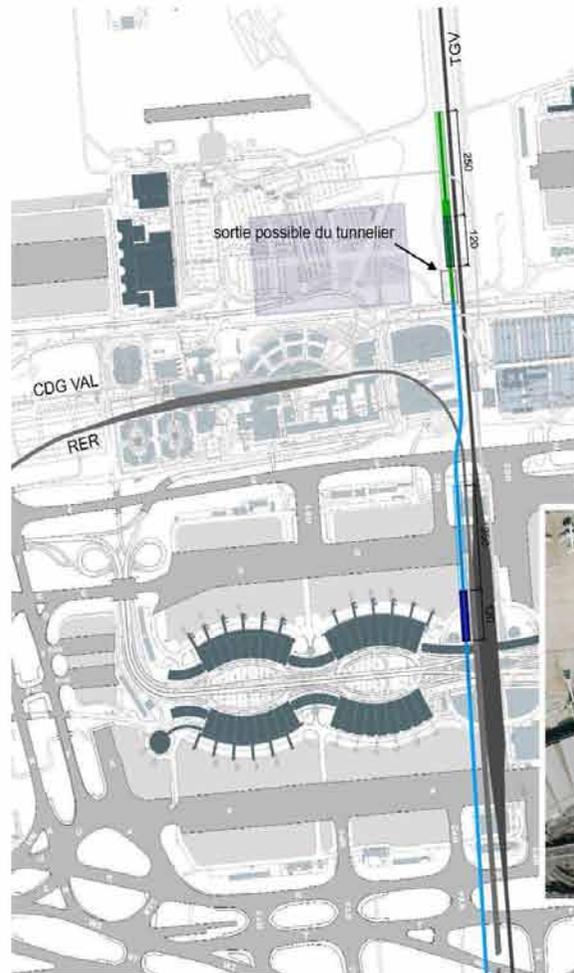
- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
  - 1 quai - Voie Départs et Voie Arrivée dédiées
  - Possibilité de stockage de rame en arrière station
  - Largeur de la station
- Inconvénients :
- Longueur de l'arrière station
  - Non-séparation des flux Départ et Arrivée

# SOLUTIONS 1, 2 et 3



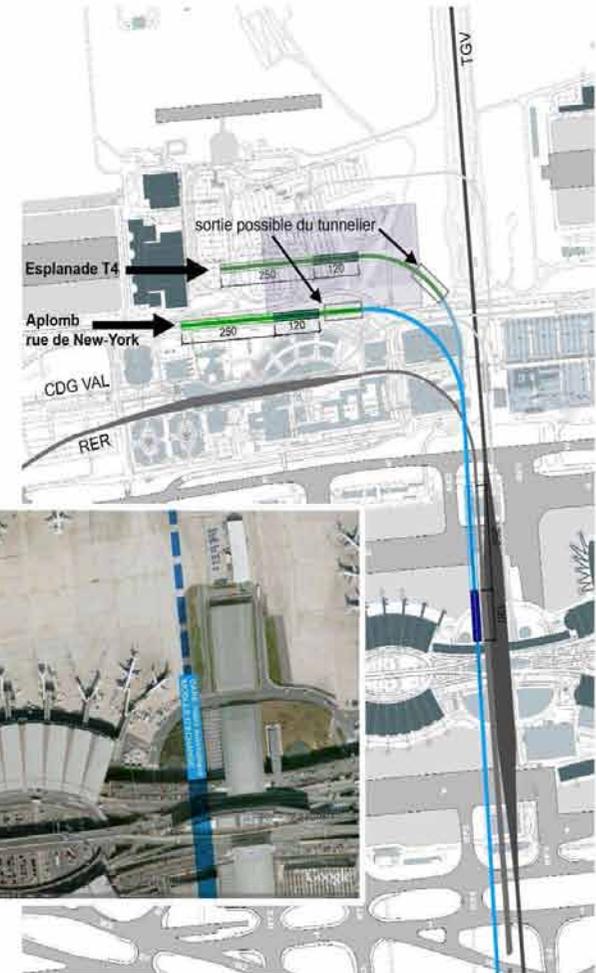
## Solution 1 - Aplomb RER / VAL

Gare T2 avec extension possible vers une seconde gare à Roissy-CDG VAL  
Longueur tunnelier : 2700m



## Solution 2 - Terminal 4

Gare T2 avec extension possible vers une seconde gare au Terminal 4  
Longueur tunnelier : 2500m



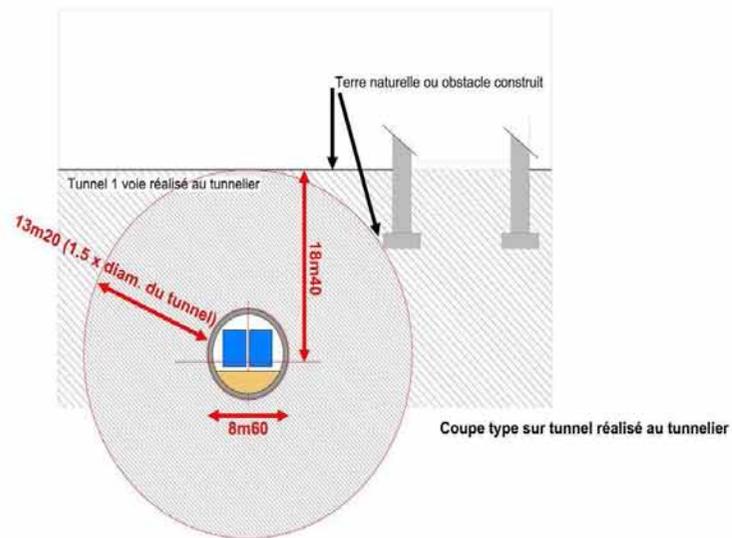
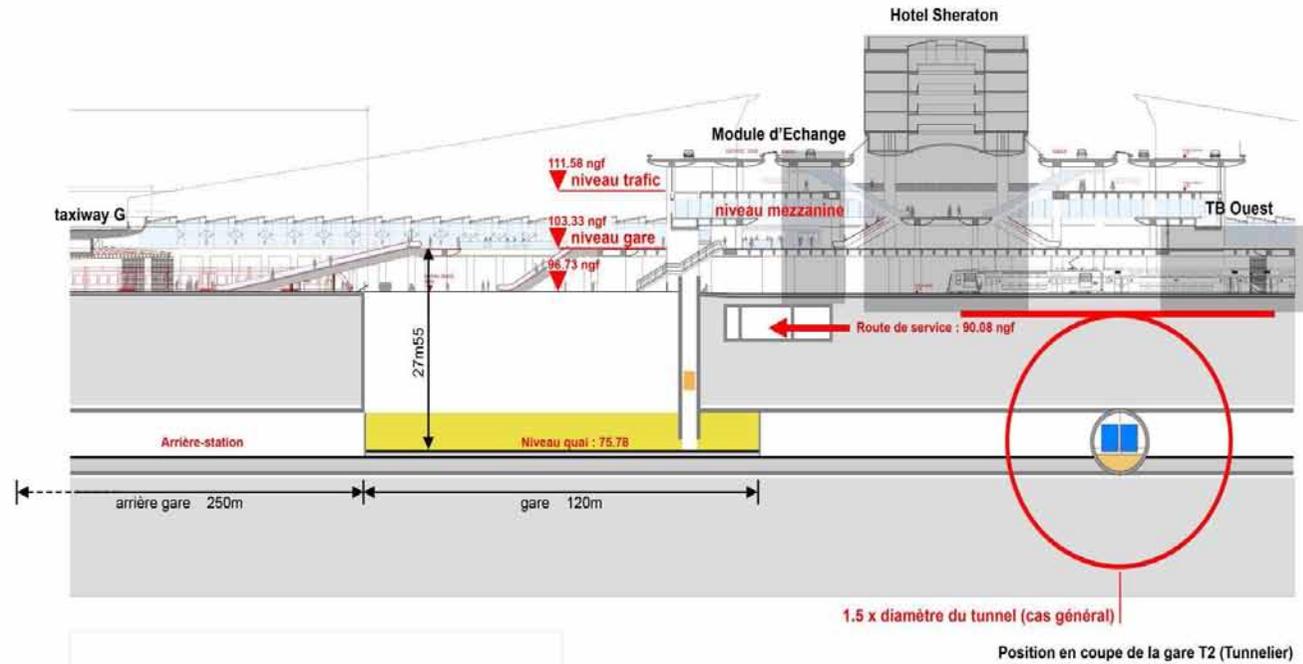
## Solution 3 - Roissy-pôle / Terminal 4

Gare T2 avec extension possible vers une seconde gare esplanade T4 ou aplomb rue de New-York  
Longueur tunnelier : 2700m ou 3200m

- Trajet en aérien
- Trajet en tunnel - méthode traditionnelle
- Trajet en tunnel - méthode tunnelier

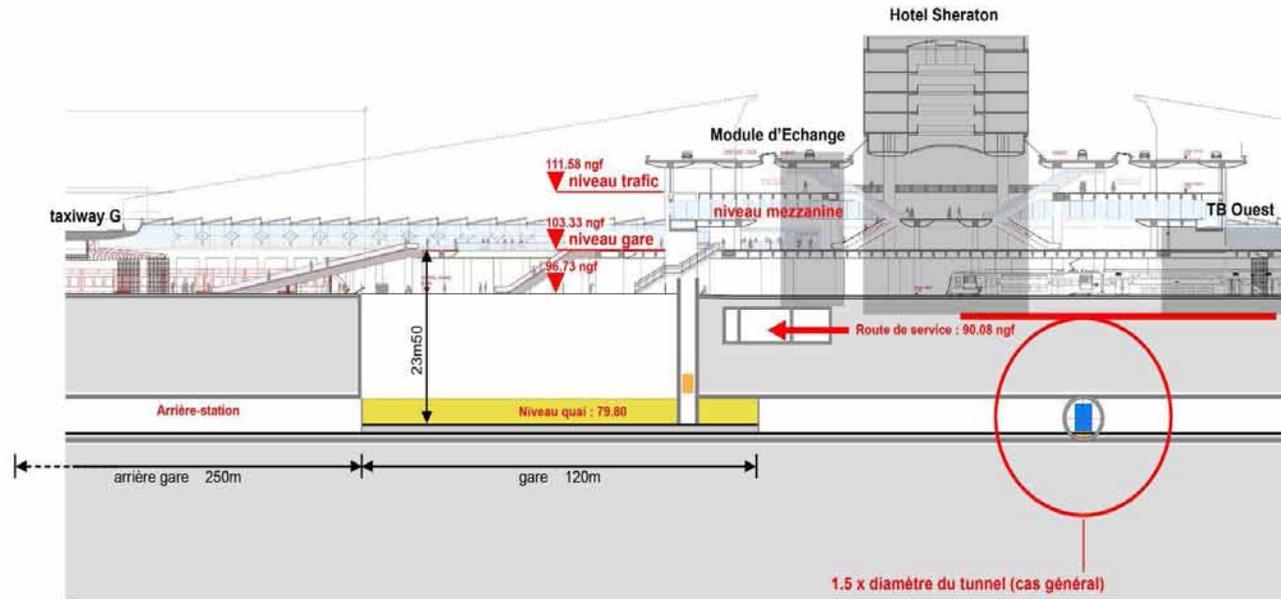
# SOLUTION – COUPE LONGITUDINALE ET TRANSVERSALE (T2 Module d'Echange)

## Tunnelier monotube

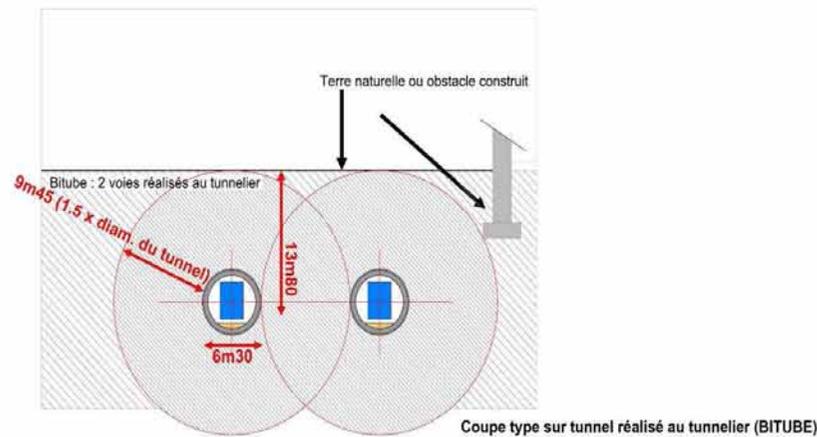


# SOLUTION – COUPE LONGITUDINALE ET TRANSVERSALE (T2 Module d'Echange)

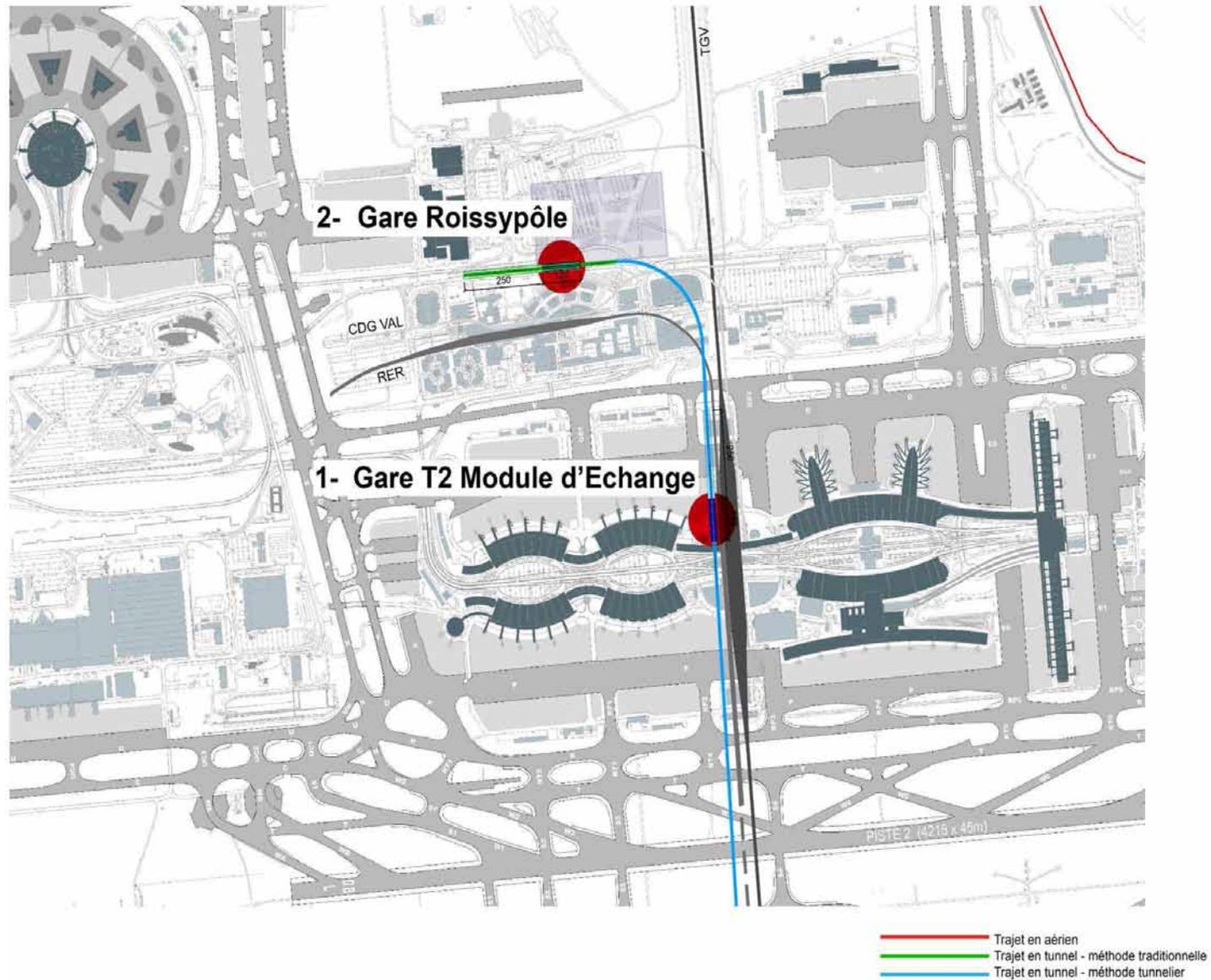
## Tunnelier bitube



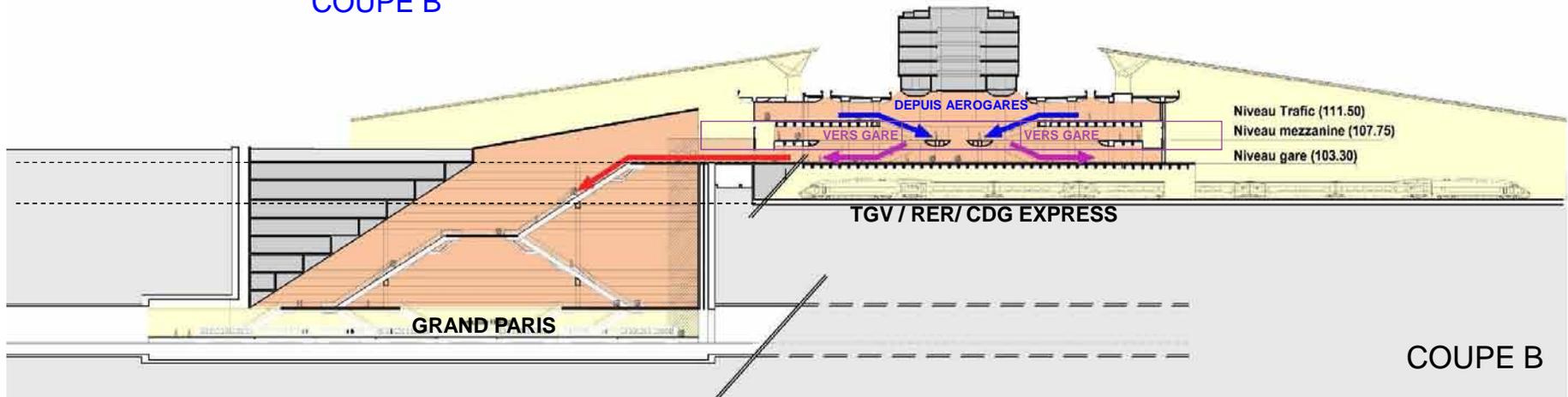
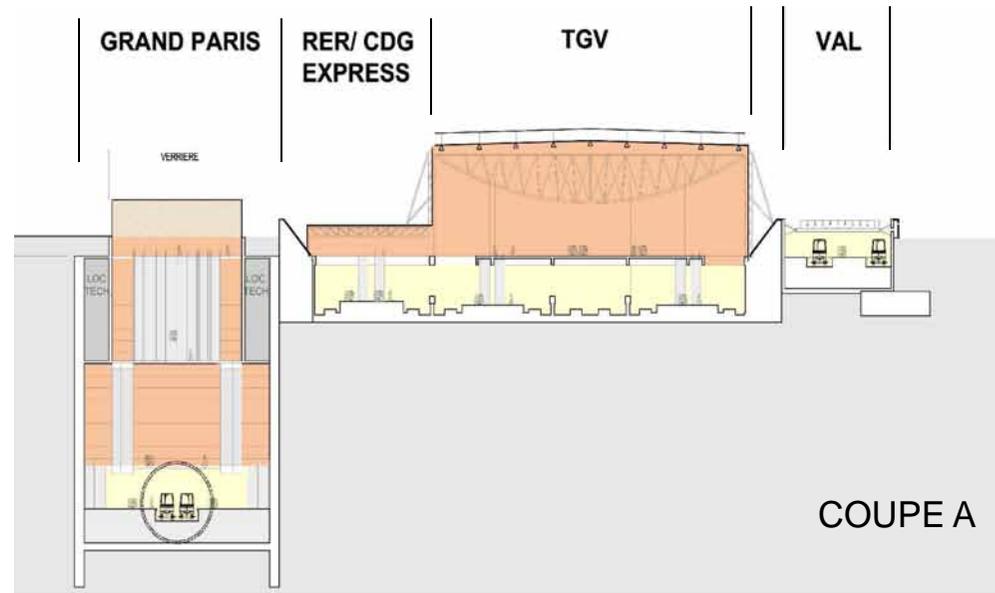
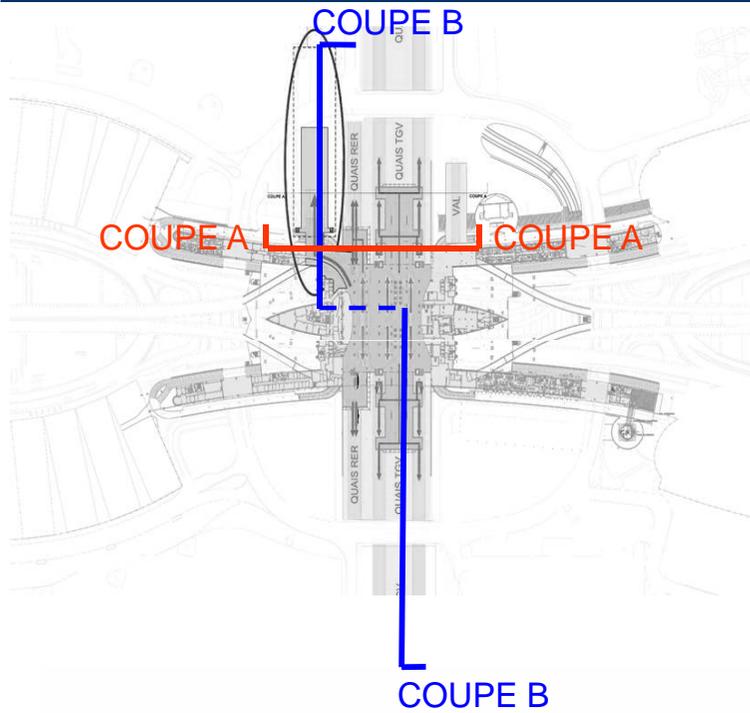
Position en coupe de la gare T2 (Tunnelier -variante BITUBE)



# SOLUTION PRECONISEE

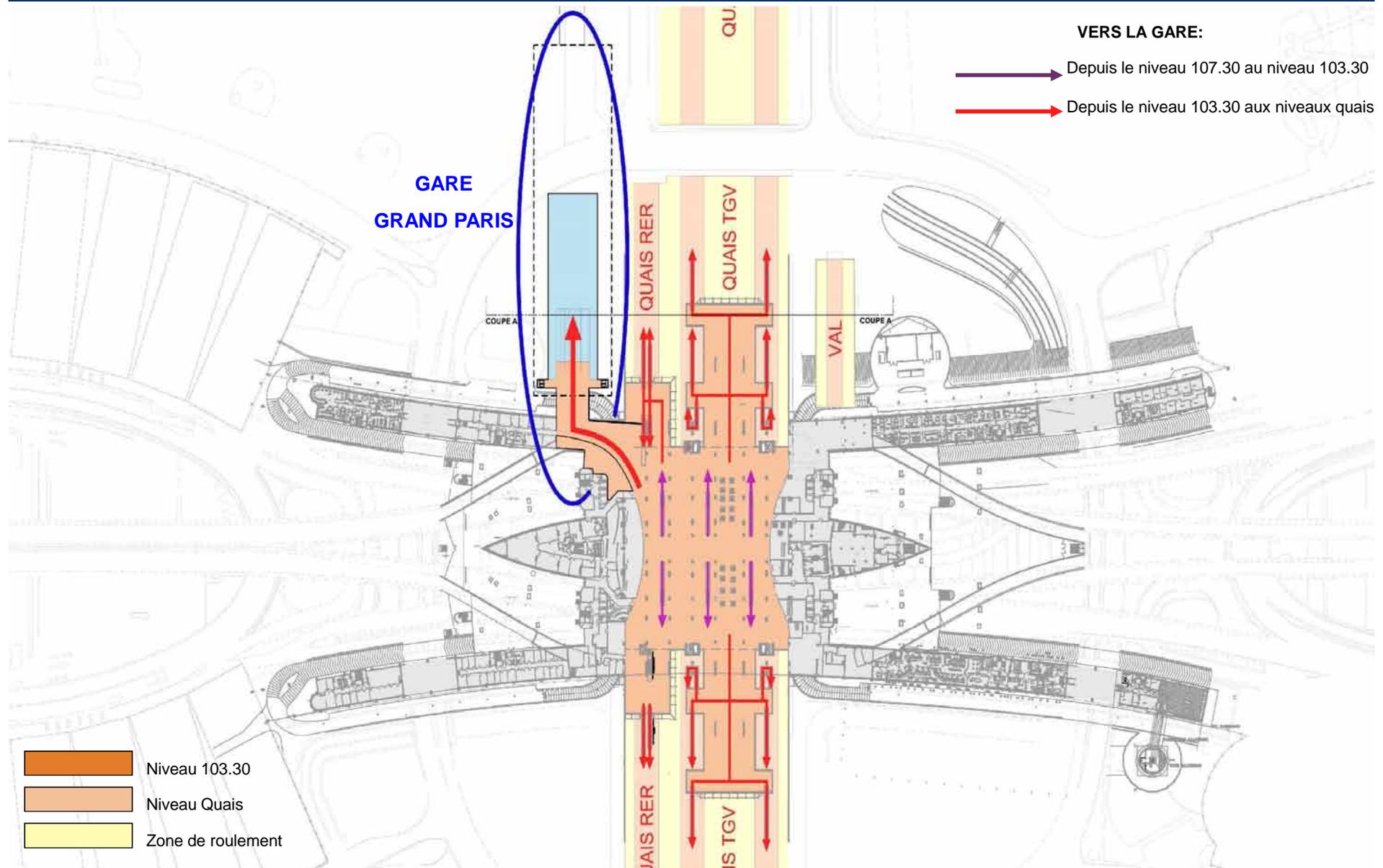


# POLE MULTIMODAL T2 : COUPES PROJET GRAND PARIS



# POLE MULTIMODAL T2 : PLAN PROJET GARE GRAND PARIS

## Niveau gare



# 2<sup>ème</sup> GARE DU GRAND PARIS - POLE MULTIMODAL ROISSYPÔLE-T4 COUPES TRANSVERSALE ET LONGITUDINALE

