

CDG E Pourquoi ? Comment ?

La contribution ci-jointe est complémentaire du débat public sur le « prolongement du RER E à l'ouest ». Il s'agit d'une réflexion sur la desserte de l'aéroport de ROISSY Charles de Gaulle, celle-ci ayant aujourd'hui bien du mal à déboucher sur un projet viable: le projet CDG Express reste inabouti car non rentable pour le concessionnaire, le projet « Grand Paris » de desserte par le métro sur pneu de la ligne 14 semble peu réaliste, les voies réservées sur l'autoroute A1 n'emportent pas l'adhésion...

Les franciliens ont pris conscience que les grands aéroports européens et mondiaux disposent de liaisons ferrées performantes avec leur ville centre. Ces navettes bénéficient aux salariés qui accèdent aux activités économiques liées à l'aéroport tout autant qu'aux passagers aériens. Aussi puisque les projets d'une liaison performante entre Paris et l'aéroport CDG n'ont pas encore abouti, j'ai souhaité apporter une contribution qui est basée sur l'utilisation partielle de l'infrastructure du RER E.

La proposition associe les dessertes du RER E, directes, à celles du RER B, omnibus, avec une même tarification : la tarification francilienne. Elle consiste à faire circuler sur les voies du RER E, du RER B et de tronçons intermédiaires dédiés, des trains destinés à la desserte aéroportuaire entre Hausmann St Lazare (voire Nanterre La Folie) et Roissy CDG cinq fois par heure. Cette desserte peut être envisagée puisque la capacité du tunnel central du « prolongement du RER E à l'ouest » est de 28 trains à l'heure et par sens alors que 22 sillons à l'heure et par sens seront utilisés.

L'intérêt du projet réside dans une meilleure utilisation des infrastructures, ce qui améliore la rentabilité des capitaux investis. Le corollaire de cet usage optimisé du nouveau tunnel et de voies existantes, c'est que la signalisation d'espacement des trains doit être très performante pour obtenir une exploitation régulière et robuste.

Yves Boutry

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

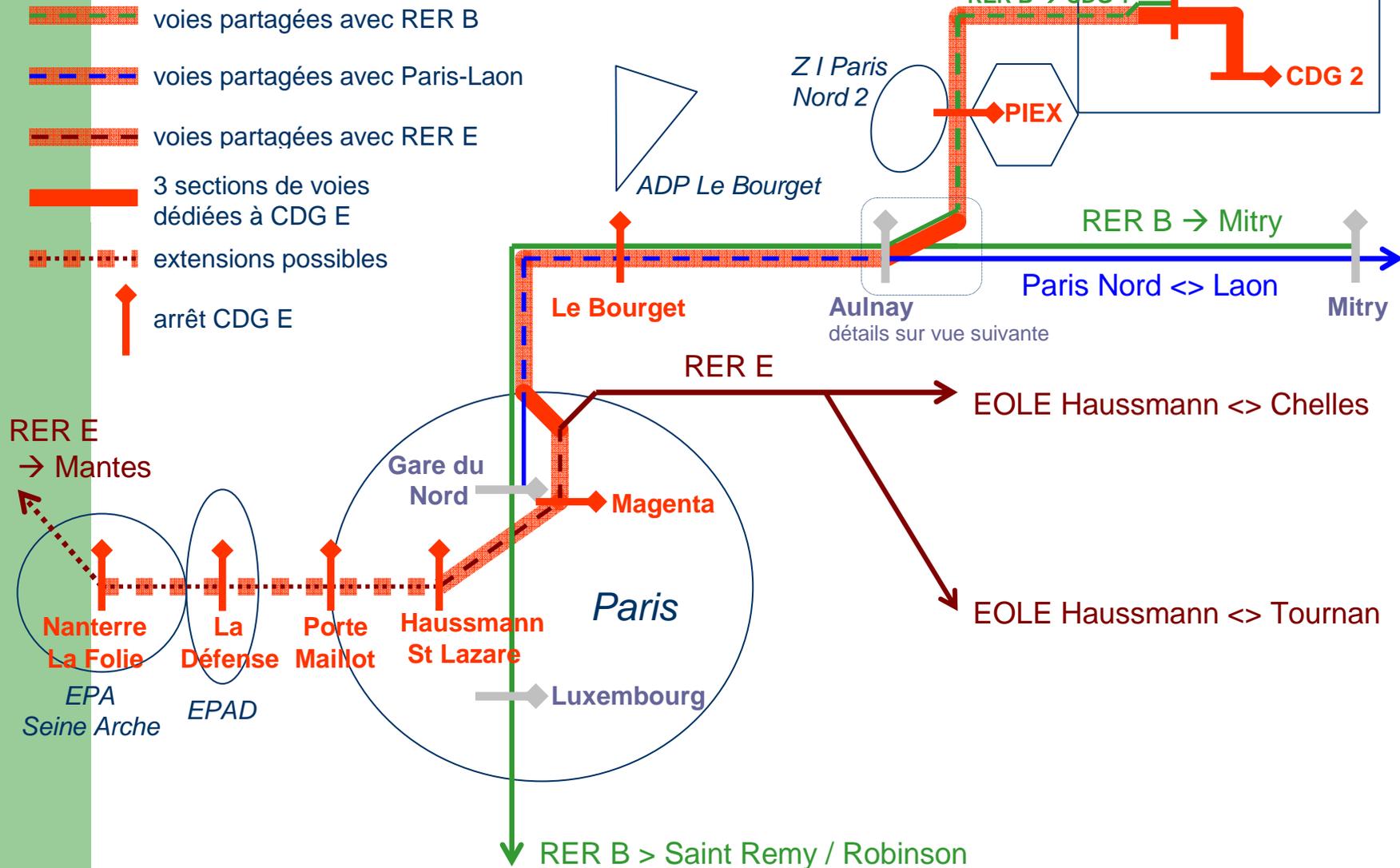
Les données de la desserte proposée aux voyageurs

- **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



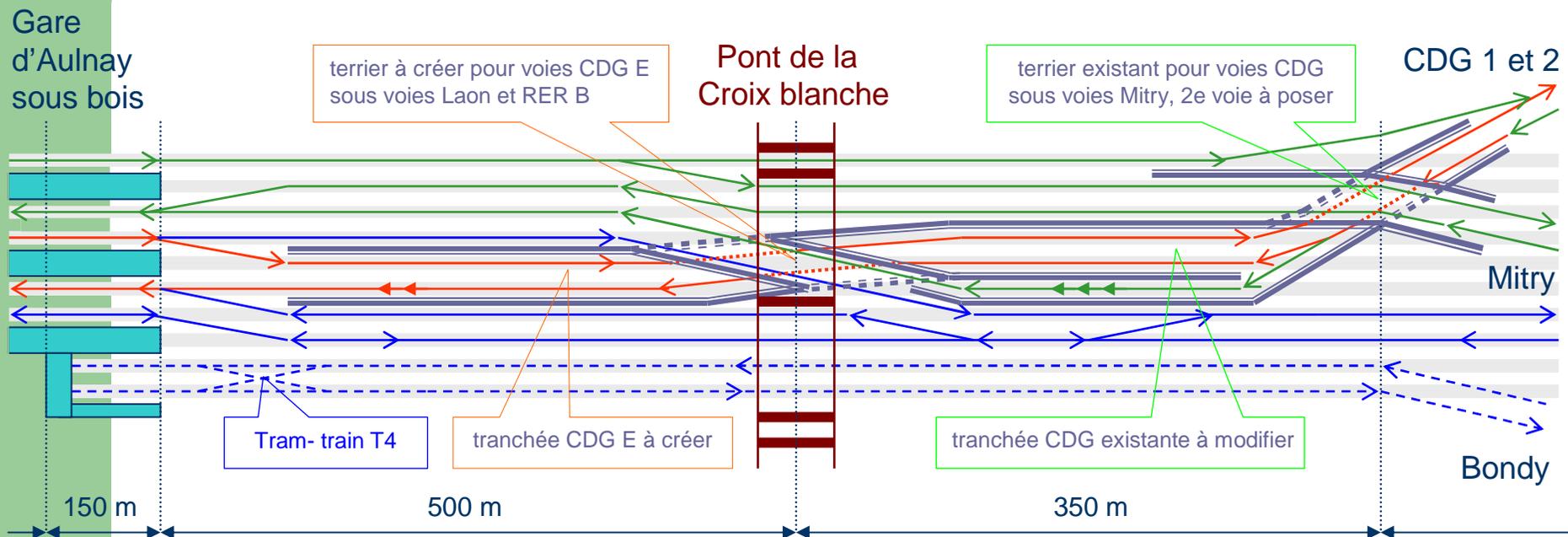


Les larges emprises à l'Est
de la gare d'Aulnay sous bois
(9 voies principales, 2 voies secondaires)



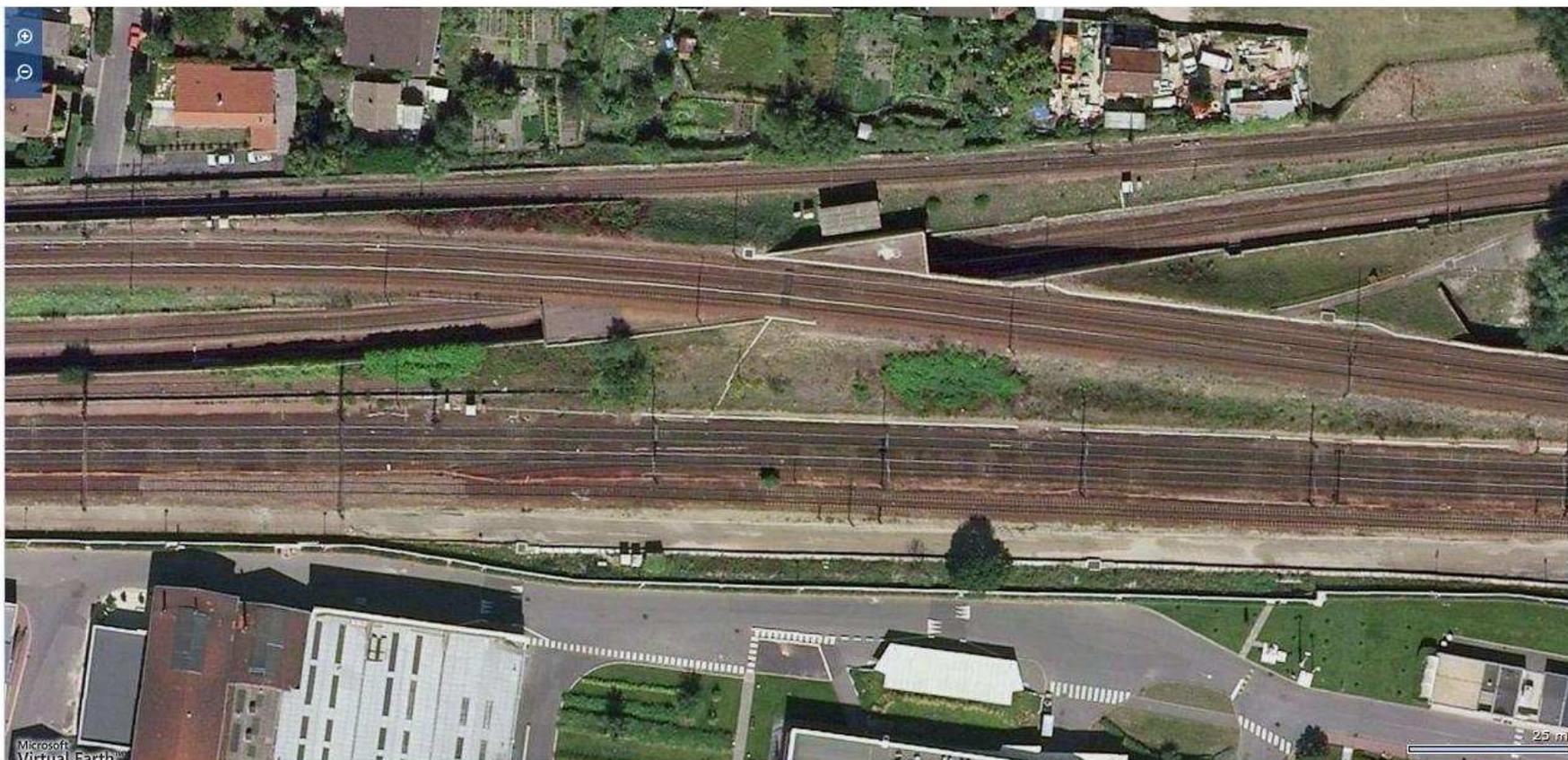
Le récent pont de la
Croix Blanche
laisse le passage à
10 voies ferrées

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^e voie peut y être ajoutée.
A droite, la voie Aulnay → CDG



La tranchée
d'Aulnay → CDG
à modifier :
- ajout d'une 2^e voie
- brancher la voie
en impasse sur la
2^e 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 CDG E + RER E	12' → CDG 1 et 2 9' → Chelles (7,5') 18' → Villiers (15') 18' → Tournan (30')	→ 20 trains / heure 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 CDG E dédiées sur 3 km	12' → CDG 1 et 2	→ 5 trains / heure 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 CDG E + Paris → Crépy, Laon + fret → Nord, Benelux	12' → CDG 1 et 2 30' → Crépy 60' → Laon	→ 8 trains / heure 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 CDG E dédiées sur 1 km	12' → CDG 1 et 2	→ 5 trains / heure 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 CDG E + « RER B Nord + »	12' → CDG 1 et 2 6' → CDG 1	→ 15 trains / heure 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 CDG E dédiées sur 2 km + en soirée 1 RER B sur 2 prolongé *	12' → CDG 1 et 2	→ 5 trains / heure 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