



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DOSSIER DE PRESSE

Présentation de
l'avancement du projet de
liaison ferroviaire
Charles de Gaulle Express

Mardi 1^{er} Juillet 2008

Sommaire

✚ La desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle : constats et enjeux	Page 2
✚ Historique du projet CDG Express	Page 4
✚ Le projet d'infrastructure	Page 5
✚ Un projet à haut niveau de service	Page 7
✚ Un projet œuvrant en faveur du développement durable	Page 8
✚ Un projet réalisé en concession sans participation publique	Page 9
✚ Le calendrier prévisionnel du projet	Page 12

La desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle : constats et enjeux

Paris - Charles-de-Gaulle : un grand aéroport international

Dans sa lettre de mission adressée au Secrétaire d'Etat au Développement de la Région Capitale, le Président de la République a rappelé l'objectif de « *permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de sa capitale une « ville monde » ouverte, dynamique, attractive, créatrice de richesses et d'emplois, qui constitue pour la nation un atout décisif dans la compétition économique du 21^{ème} siècle* ». Le projet CDG Express, liaison ferroviaire express directe dédiée aux voyageurs aériens entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle, s'inscrit pleinement dans cette perspective d'avenir, mais il s'agit en premier lieu de rattraper un retard important. Des dessertes ferroviaires dédiées fonctionnent depuis la fin des années 1990 vers une douzaine d'aéroports internationaux : Heathrow Express et Gatwick Express à Londres, Flytoget à Oslo, Arlanda Express à Stockholm, Airport Express Train à Hong Kong, KLIA Express à Kuala Lumpur ou encore Air Train à Brisbane. Ces dessertes ont conquis des parts de marché importantes attestant l'existence d'un réel besoin pour le type de service offert. A l'horizon 2010 la plupart des grandes capitales mondiales se seront dotées d'une desserte ferroviaire dédiée vers et depuis leur plate-forme aéroportuaire.

Dans un contexte très concurrentiel, Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle, 2^{ème} aéroport européen avec 59,9 millions de passagers en 2007 et 2^{ème} aéroport mondial pour le trafic international de passagers, ne peuvent se tenir à l'écart de ce mouvement. Les insuffisances qualitatives qui affectent la desserte actuelle de l'aéroport de Roissy sont mal perçues par les passagers aériens, hommes d'affaires ou touristes.

L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle représente donc un enjeu national majeur, pour la compétitivité économique et commerciale de Paris et de sa région et pour l'image internationale de la capitale.

Une offre de transport inadaptée

Aujourd'hui, les déplacements entre le centre de la capitale et l'aéroport Charles-de-Gaulle sont largement dominés par la route : la voiture particulière, le taxi et le bus assurent 81 % des déplacements ce qui témoigne d'un déséquilibre manifeste dans la répartition modale et d'une offre inadaptée en transports collectifs.

Entre Paris et Roissy, les autoroutes A1 et A3 sont parmi les axes les plus chargés d'Ile-de-France avec des trafics journaliers moyens, tous sens confondus, qui s'échelonnent entre 160 000 et 190 000 véhicules. Environ un tiers de ces véhicules sont à destination ou en provenance de l'aéroport, soit un flux parmi les plus importants d'Europe sur ce type de trajet centre-ville/aéroport.

Les encombrements chroniques tout au long de la journée sur les autoroutes A1 et A3 ont un coût économique et environnemental très élevé pour la collectivité. Ils altèrent la fiabilité du temps de trajet entre le centre de Paris et l'aéroport : actuellement, le temps de trajet routier peut varier d'une demi-heure à plus de deux heures, accroissant le sentiment de stress pour les passagers.

La desserte de l'aéroport par le RER B apparaît de plus en plus difficile à concilier avec les dessertes quotidiennes domicile-travail qui sont la vocation première du RER. A la fréquentation importante de la ligne B du RER s'ajoutent les conflits d'usages entre les voyageurs quotidiens et les passagers aériens encombrés par les bagages. Toutes contraintes qui limitent les performances de la ligne (entrées et sorties des voitures), altèrent le service proposé et rendent inconfortable l'utilisation du RER, notamment aux heures de pointe. La nature même du RER, service conçu prioritairement pour la desserte de l'agglomération parisienne, est peu compatible avec le type de services attendus par les passagers aériens (absence d'espaces dédiés aux bagages volumineux, nombreux accès dénivelés, couloirs de correspondance, tourniquets de contrôle, complexité du système de circulation, gêne pour les autres voyageurs...).

Un nouveau service pour une desserte performante, dans une perspective de développement durable

En améliorant la desserte ferroviaire de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, le projet de liaison CDG Express permettra un report de trafic de la route vers le fer avec des conséquences environnementales très significatives : on évalue à plus de 8000 tonnes les émissions annuelles de gaz à effet de serre qui seront ainsi évitées.

La liaison contribuera également à réduire la congestion sur les axes autoroutiers (soit une prévision de 4,8 millions de trajets annuels de voitures en moins sur l'axe Paris-Roissy). La part de marché du transport ferroviaire pour les passagers aériens de CDG pourrait passer de 22 % (RER B seul) à 40 % après la mise en service de CDG Express.

Ainsi, la liaison CDG Express profitera-t-elle non seulement aux passagers aériens, mais aussi aux usagers des autres modes de transport - la route, mais aussi le RER B, qui seront partiellement soulagés du trafic généré par l'aéroport. Enfin, l'usage du RER sera plus conforme à sa destination ce qui contribuera à améliorer la qualité du service rendu aux usagers de cette ligne.

Historique du projet Charles-de-Gaulle Express

2000 :

Naissance du projet, Réseau ferré de France, SNCF, Aéroports de Paris se constituent en Groupement d'Intérêt Economique (GIE) pour mettre en commun leur savoir-faire au service d'un projet de liaison express directe entre Paris et Roissy/Charles-de-Gaulle.

2003 :

Le débat public fait émerger la proposition d'un nouveau tracé dit « Virgule », moins coûteuse que la solution initiale, consistant à utiliser les voies de surface empruntées par le RER B.

2005 :

La candidature de Paris pour les JO de 2012 n'ayant pas été retenue, le GIE décide sa dissolution après plusieurs années d'études sur le projet.

2006 :

La loi du 5 janvier 2006 relative à la *sécurité et au développement des transports* permet à l'Etat et à Réseau ferré de France de réaliser de nouveaux projets ferroviaires en partenariat public privé et, du fait de la multiplicité des acteurs et de la complexité générale du projet, confie à l'Etat le pilotage du projet CDG Express.

2007 :

Le décret d'application de la loi relative à la *sécurité et au développement des transports* spécifique au projet CDG Express, définit les modalités d'établissement par l'Etat de la liaison CDG Express et en précise les aspects essentiels (garantie de mise à disposition des sillons nécessaires à la liaison, séparation des fonctions essentielles de gestionnaire d'infrastructure et d'entreprise ferroviaire, tarification voyageurs, périmètre des missions confiées à la SNCF).

Le projet d'infrastructure

Le débat public mené fin 2003 a confirmé le besoin d'une liaison ferroviaire express directe entre Paris et son aéroport international Charles-de-Gaulle. Replaçant le projet dans le cadre de la problématique générale de l'amélioration des transports publics ferroviaires du nord-est francilien, le débat a également fait ressortir les très fortes attentes des utilisateurs quotidiens du RER B pour l'amélioration de son fonctionnement.

De nouveaux tracés ont été proposés pour la liaison CDG Express durant le débat et c'est l'un d'entre eux, dénommé « Virgule », qui a été retenu. C'est sur la base de ce nouveau projet que les études ont été poursuivies.

D'une longueur totale de 32 km, la liaison, qui utilisera au mieux les infrastructures existantes :

- part de la gare de l'Est sur deux voies existantes dédiées ;
- emprunte un nouvel ouvrage souterrain, à réaliser par le futur concessionnaire, d'une longueur de 700 m, dont 220 m en « tranchée couverte » sous « CAP 18 » (Paris 18^{ème}), reliant les faisceaux de la gare de l'Est et de la gare du Nord ;
- emprunte ensuite les voies de la gare de la Chapelle Charbon et rejoint les voies du réseau ferroviaire Nord en empruntant le raccordement dit de l'Évangile ;
- utilise les deux voies de la ligne de La Plaine à Hirson non affectées au RER B, après la mise en œuvre du projet de modernisation du RER B au Nord de Paris ;
- utilise deux voies nouvelles sur environ 8 km à réaliser par le futur concessionnaire le long de la Ligne à Grande Vitesse d'Interconnexion à partir de Villeparisis pour rejoindre l'aéroport ;
- passe sous la plate-forme aéroportuaire de Roissy au-dessous de la piste 2 (par la tranchée couverte existante) et de la piste 4 (par une tranchée couverte de 400 m à construire) ;
- se branche sur le tunnel desservant la gare RER « Aéroport CDG2 » pour arriver par le sud dans une gare nouvelle à créer, en prolongement de la gare RER ;
- de là, le CDG Val, système automatique et gratuit de transport interne à l'aéroport de Paris/Charles-de-Gaulle, permettra aux voyageurs d'accéder facilement et rapidement aux principaux pôles de l'aéroport (en particulier les terminaux aériens et les pôles d'échanges de transports). La proximité d'accès entre ce système automatique et le point de stationnement des trains CDG Express et la fréquence des rotations faciliteront l'intégration des deux systèmes.

Enfin, les nouvelles sections de voie créées par le futur concessionnaire, en particulier celle reliant les faisceaux de la gare du Nord à la gare de l'Est, devraient faciliter la gestion des trafics ferroviaires entre la gare du Nord et la gare de l'Est.

Lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, l'enfouissement des ponts existants à la porte de la Chapelle a été demandé. Les études correspondantes seront prochainement engagées. Les conditions techniques et financières seront par la suite définies avec la Ville de Paris de façon à permettre, dans des conditions optimales pour chacun des partenaires, l'aménagement envisagé par celle-ci sur le secteur de Paris/Nord-Est.

Un projet qui ne sera mis en service qu'après la modernisation du RER B au Nord de Paris

Le débat public qui s'est déroulé à la fin de 2003 sur CDG Express a mis en évidence les attentes fortes des nombreux utilisateurs du RER B Nord, pour une amélioration rapide des conditions de transport sur cette ligne. Il importait de répondre à ces attentes indépendamment de la réalisation de la liaison CDG Express. Il s'agit d'améliorer ainsi le quotidien de dizaines de milliers de Franciliens confrontés à une situation chaque jour plus dégradée pour se rendre sur leur lieu de travail ou à leur domicile.

La mise en service de la liaison CDG Express supposera achevée la modernisation de la ligne B du RER au Nord de Paris, en cours de réalisation sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France. En effet, le tracé de la liaison CDG Express emprunte le tronçon de voies dites rapides de la branche Paris-Mitry du RER B jusqu'au débranchement de Villeparisis. Ces voies ne seront libérées qu'une fois mis en œuvre le projet de modernisation de la partie Nord du RER B (projet RER B Nord +).

L'Etat apporte son soutien à ce projet au travers d'une participation inscrite au contrat de projets Ile-de-France. Ainsi, l'Etat a apporté en 2006, 10 M€ pour la réalisation du projet RER B Nord +, 16 M€ en 2007 et 35 M€ en 2008.

La mise en service du projet RER B Nord, qui prévoit d'aménager la desserte de l'ensemble de gares de la ligne selon une formule « omnibus », est prévue pour la fin de l'année 2012.

Un projet à haut niveau de service

Une réponse aux attentes des passagers aériens

Plusieurs études ont été menées auprès des utilisateurs potentiels de CDG Express. De ces études, mais également des expériences étrangères, il ressort principalement que le succès d'une liaison dédiée dépend, outre un temps de parcours performant, de plusieurs autres facteurs indissociables : fiabilité et ponctualité du service, absence d'arrêt intermédiaire, simplicité d'utilisation, facilité d'accès, fréquence élevée et permanence du service, lisibilité et spécificité de l'offre, services annexes « de type aérien » proposés.

Le projet CDG Express présente des caractéristiques conformes au « standard » des dessertes ferrées aéroportuaires dédiées.

- Le projet est un service ferroviaire spécifique pour la desserte entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle bénéficiant de quais dédiés dans les deux gares de départ et d'arrivée et des trains à quai en permanence.
- La desserte est directe.
- Le temps de parcours sera de 20 minutes au maximum.
- La fréquence prévue est d'un train toutes les 15 minutes, sur un mode cadencé (départs à heures fixes) circulant sur une amplitude horaire très large pendant toute l'année (5 heures à 24 heures) avec ponctualité assurée.
- De l'information aérienne ainsi que des systèmes d'enregistrement des passagers (bornes ou guichets) pourront venir compléter le service de transport à la gare de l'Est et à bord des trains.

Un projet complémentaire au RER

Le RER B et CDG Express ont vocation à se compléter, le premier étant destiné à assurer les déplacements quotidiens des usagers franciliens, le second à assurer principalement les déplacements occasionnels pour les passagers aériens de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Des modalités de gestion équilibrée et concertée des situations de trafic perturbées sur CDG Express ou le RER B seront convenues.

Un projet œuvrant en faveur du développement durable

CDG Express doublera la part du rail dans la desserte de l'aéroport

La clientèle annuelle de CDG Express, constituée pour l'essentiel de passagers aériens, est estimée à 7,2 millions de voyageurs pour l'année 2015, et à environ 10 millions à long terme (2030-2050). La part de marché du rail, après mise en service de CDG Express, passera à 42 %, soit presque un doublement de la part de marché du rail sur cette liaison.

Ces parts de marché seront conquises par le rail sur la route, avec des conséquences positives pour la collectivité et l'environnement : diminution de la pollution locale engendrée par la circulation routière, réduction des émissions de gaz à effet de serre mais aussi réduction de l'insécurité routière.

La clientèle de CDG Express, constitué à 60 % de passagers étrangers, utilisera pour environ 70 % d'entre eux les transports collectifs pour accéder ou sortir de la gare de l'Est, ce qui minimisera l'impact du projet sur le trafic routier aux abords de cette gare.

En outre, le concessionnaire sera invité à participer à l'aménagement d'amélioration du lien piétonnier souterrain entre la gare de Nord/Magenta et la gare de l'Est, aménagement destiné à améliorer les correspondances entre ces pôles.

Le « 1 % paysage et développement » bénéficiera à la collectivité

Le concessionnaire réalisera dans les emprises du projet les aménagements nécessaires à la bonne intégration de la ligne dans l'environnement.

En outre, et pour la première fois dans un projet ferroviaire, le concessionnaire participera, à hauteur de 1 % de l'investissement, au financement d'opérations réalisées sous maîtrise d'ouvrage des collectivités en dehors des emprises propres au projet et visant à améliorer l'insertion paysagère le long du tracé CDG Express.

CDG Express contribue à réduire les nuisances sonores existantes

Le projet CDG Express n'occasionne pas de gêne sonore majeure au regard des autres circulations ferroviaires actuelles. CDG Express ne roulant pas la nuit, il n'occasionnera pas de gêne sonore nocturne.

Le concessionnaire réalisera les mesures acoustiques et les isolations phoniques réglementaires compte tenu des impacts du projet. En outre, il participera au financement des études et travaux de résorption des « points noirs bruit » pré-existants le long de la liaison utilisée par le RER B, à hauteur de 15 M€.

Un projet réalisé en concession sans participation publique

Le coût global de l'investissement à réaliser, est d'environ 640 M€ pour l'infrastructure et 120 M€ pour le matériel roulant.

Le choix du montage juridico-financier s'est porté sur une concession globale, intégrant la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure nouvelle nécessaire à la liaison, la fourniture et l'entretien du matériel roulant ainsi que l'exploitation du service de transport. Ce montage a pour objectif de financer la réalisation du projet grâce aux seules contributions des usagers, sans faire appel aux contribuables locaux ou nationaux et en transférant l'essentiel des risques, notamment le risque de trafic, au secteur privé.

Le montage financier du projet témoigne de la vocation d'un service qui participe au développement économique régional et qui ne se conçoit pas comme un transport urbain classique.

Entièrement financé par les usagers, le projet CDG Express préserve les possibilités de financement des autres transports publics en Ile-de-France.

Le schéma concessif

L'Etat est autorité concédante. La direction des transports ferroviaires et collectifs assure le pilotage du projet, en collaboration étroite avec la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France et avec l'assistance de Réseau ferré de France. En outre, l'Etat est assisté dans la procédure de mise en concession, jusqu'à la signature du contrat par les deux autres partenaires, que sont la SNCF et Aéroports de Paris.

Les parties prenantes à la concession seront constituées classiquement en société de projet, comprenant des actionnaires, des prêteurs (banques et établissements financiers) et des prestataires qui pourront se constituer en différentes sociétés chargées d'assurer la construction de l'infrastructure, son entretien, la fourniture et l'entretien du matériel roulant, l'organisation du service de transport et des services annexes aux voyageurs.

La durée de la concession sera plafonnée à un maximum de 60 ans. La tarification sera fixée dans le contrat de concession. Le tarif de base sera de l'ordre de 20 €. Une politique commerciale incitative en faveur de publics particuliers sera mise en œuvre (par exemple sous forme d'abonnements pour les employés de la plate-forme aéroportuaire ou de tarifs spéciaux pour les usagers voyageant à plusieurs) en veillant à respecter l'égalité entre les usagers concernés.

Un partenaire essentiel : Réseau ferré de France

En période de construction, Réseau ferré de France mettra à disposition du concessionnaire les plages de temps nécessaires à la réalisation des travaux sur le réseau existant.

Après mise en service de CDG Express, RFF garantira la mise à disposition des sillons nécessaires à la liaison CDG Express sur la durée de la concession de façon à répondre aux exigences de niveau de service. La SNCF continuera à tenir son rôle de gestionnaire d'infrastructure délégué pour le compte de RFF.

Par ailleurs, d'autres opérateurs pourront utiliser, sur tout ou partie de la liaison, les capacités disponibles. Pour ces opérateurs, RFF assurera les fonctions essentielles de gestionnaire d'infrastructure. A ce titre, il déterminera le montant des redevances d'utilisation de l'infrastructure, attribuera les capacités disponibles et commercialisera les sillons correspondants.

Un rôle central pour la SNCF

La loi du 5 janvier 2006 réserve à la SNCF l'exploitation du service de transport sur la future liaison. Ainsi, la SNCF sera responsable de l'organisation de la conduite des trains de façon à répondre aux standards très élevés qui seront imposés au concessionnaire en matière de qualité de service. Le choix de désigner la SNCF comme prestataire obligatoire répondait à une double préoccupation : d'une part, ne pas remettre en cause la responsabilité opérationnelle que la loi d'orientation des Transports intérieurs du 30 décembre 1982 confie à la SNCF en matière d'exploitation des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national, d'autre part, permettre à la SNCF de participer aux PPP ferroviaires qui constituent pour elle une opportunité à saisir.

La SNCF assurera également la gestion et le fonctionnement des installations de sécurité et la gestion des circulations sur les sections réalisées par le concessionnaire. Par ailleurs, s'il le souhaite, le groupement concessionnaire sera libre de confier à la SNCF des missions supplémentaires portant par exemple sur des services annexes aux usagers, la mise à disposition de son réseau de distribution des titres de transport, ou des prestations relatives à l'infrastructure ou à la maintenance du matériel roulant.

En tant que gestionnaire des gares, la SNCF offrira les prestations d'escale commune au concessionnaire et aux autres transporteurs, mettra à disposition les surfaces utiles nécessaires et proposera une information multimodale, dont la signalétique du pôle gare du Nord/gare de Magenta/gare de l'Est facilitant l'utilisation de CDG Express par les voyageurs aériens en provenance ou à destination de Paris.

Une coopération avec Aéroport de Paris essentielle à la réussite du projet

Le projet CDG Express nécessite divers travaux sur la plate-forme aéroportuaire dont la réalisation d'une tranchée couverte sous la piste 4 et la création d'espaces et de quais dédiés à CDG Express dans l'aérogare numéro 2. Ces aménagements seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire, sous le contrôle d'Aéroports de Paris, en assurant leur bonne intégration dans le fonctionnement de l'aéroport.

L'information multimodale, en particulier la signalétique au sein de l'aéroport, favorisant l'utilisation de CDG Express par les voyageurs aériens en provenance ou à destination de Paris sera mise en œuvre par Aéroports de Paris.

Le calendrier du projet

28 juillet 2006 :

Lancement de la procédure de désignation du concessionnaire à travers l'envoi de l'avis d'appel public à la concurrence.

30 octobre 2006 :

Réception des candidatures.

6 novembre au 15 décembre 2006 :

Réunions publiques autour du projet CDG Express.

29 janvier 2007 :

Sélection des candidats admis à présenter une offre pour la concession.

29 mars 2007 :

Lancement de la phase « premières offres » de la procédure de désignation du concessionnaire.

19 novembre au 21 décembre 2007 :

Enquête d'utilité publique.

26 décembre 2007 :

Remise des premières offres.

25 juin 2008 :

Lancement de la phase de « dialogue » avec le candidat avant production d'une seconde offre.

Les prochaines étapes

novembre 2008 :

Déclaration d'utilité publique du projet.

La signature du contrat avec le candidat sélectionné devrait intervenir début 2009 pour une mise en service de la liaison, après mise en service du projet de modernisation du RER B au Nord de Paris, à l'horizon 2013-2014.

L'information relative au projet est disponible sur le site internet :

www.cdgexpress.fr

Retrouvez ce dossier sur le site www.developpement-durable.gouv.fr

Espace presse - rubrique « dossiers de presse »