CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION 2019

CDG EXPRESS

RAPPORT D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION 2019

Avertissement

L'ensemble des contenus présentés dans ce rapport d'exécution de la concession porte sur l'année 2019, comme son titre l'indique. Ils ont été rassemblés et rédigés au mois de mars 2020, pour une publication en mai. Ce rapport a donc été rédigé avant l'expansion de l'épidémie de Covid-19 en France qui a entraîné de larges perturbations, sur tout le territoire national, de la plupart des grands chantiers d'aménagement. Toutes les mesures de sécurité sanitaire recommandées par les pouvoirs publics et les organisations professionnelles sont scrupuleusement mises en place et respectées sur les zones de travaux. Par ailleurs, à fin avril 2019, la reprise des chantiers du CDG Express contribue à l'objectif de reprise de la croissance fixé par le Gouvernement. L'adaptation des chantiers à ce nouveau contexte sanitaire fera l'objet d'un chapitre à part dans le prochain rapport d'exécution de la concession pour l'année 2020. Dans l'attente, toutes les informations relatives à la sécurité sanitaire sur les chantiers du CDG Express seront publiées à partir de fin juin sur le site internet cdgexpress.com.

CDG Express représente la force combinée de trois acteurs experts des mobilités et de l'aménagement du territoire : SNCF Réseau, Groupe ADP et la Caisse des Dépôts.

SNCF RÉSEAU

GROUPE ADP

Caisse des Dépôts GROUPE

ÉDITORIAL

Grégoire Marlot
Président du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

2019

La concrétisation du projet CDG Express

La signature du contrat de concession de travaux pour la liaison entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, début 2019, a concrétisé le projet CDG Express. Cette nouvelle infrastructure, qui rapprochera le centre de Paris de son principal aéroport, est nécessaire au regard de la saturation des accès à l'aéroport et sera structurante pour l'attractivité de Paris et de l'Île-de-France. Avec une mise en service fin 2025, le Gouvernement a fixé un cap clair pour le projet. Toutes les énergies sont mobilisées pour respecter cet objectif.

Avec cette signature, le gestionnaire d'infrastructure CDG Express est devenu pleinement opérationnel. Il fédère le savoir-faire et l'ambition de trois acteurs de référence de la mobilité : Groupe ADP, SNCF Réseau et le Groupe Caisse des Dépôts. Toutes leurs compétences sont mises au service de la réussite du projet.

Le lancement des travaux

Le projet CDG Express est un des projets structurants de l'axe ferroviaire du nord de l'Île de France : il s'inscrit ainsi dans un ordonnancement précis des travaux, et contribue à la modernisation des transports du quotidien, avec plus de 500 M€ d'investissement dédiés à cet objectif.

L'année 2019 a été celle des premiers coups de pioche, sur l'ensemble de la ligne : début des aménagements pour libérer l'espace nécessaire aux voies CDG Express sur le réseau existant, engagement des travaux à La Plaine et au Bourget en faveur des transports du quotidien, construction de dispositifs d'assainissement, excavation du tunnel sous les pistes de l'aéroport…
Près de 600 M€ d'investissements ont ainsi été réalisés en 2019.
Les travaux sur le réseau existant sont menés essentiellement de nuit afin de minimiser l'impact des travaux sur la qualité de service des transports du quotidien.

> La signature du contrat de concession de travaux pour la liaison entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, début 2019, a concrétisé le projet CDG Express

Alexandra Locquet
Directrice Générale du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

2020

Des étapes clés

L'année 2020 sera une année charnière pour le projet CDG Express, avec une intensification des travaux dans le domaine ferroviaire, notamment :

- travaux en Gare de l'Est pour isoler la zone CDG Express et poursuivre les travaux sans perturber les circulations ;
- dépose des ouvrages de la porte de la Chapelle pour reconstruire un ouvrage moderne et adapté ;
- poursuite des travaux de rénovation et de modernisation en faveur des transports du quotidien ;
- finalisation des travaux de génie civil du tunnel sous les pistes de l'aéroport.

Ce sera aussi une année déterminante pour les choix technologiques relatifs au projet, principalement pour la voie ou les caténaires mais aussi pour automatiser certaines interfaces avec le matériel roulant.
En 2020, la démarche de concertation va s'amplifier, en particulier pour finaliser le programme de protections phoniques qui offrira aux riverains des protections supplémentaires aux seules obligations réglementaires. Les outils nécessaires à l'information et au dialogue avec les parties prenantes seront également finalisés.

> L'année 2020 sera déterminante pour les choix technologiques relatifs au projet, principalement pour la voie ou les caténaires

La crise du Covid 19

La pandémie du Covid 19 a nécessité un arrêt des chantiers du projet CDG Express à mi-mars. Une reprise progressive a été engagée au mois d'avril avec, pour chaque chantier, des mesures prises, dans le respect des recommandations du guide établi par l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics. Aucun chantier ne reprend si la sécurité des travailleurs n'est pas assurée : leur santé est notre priorité et notre responsabilité. Cette reprise s'inscrit dans l'ordonnancement des projets de l'axe ferroviaire Nord. Ces projets, étroitement imbriqués, ne peuvent être désolidarisés sans générer des retards dans l'amélioration des transports du quotidien. L'incertitude reste forte quant à l'impact de la crise sanitaire en cours, et il encore trop tôt pour en tirer pleinement les conséquences.
En 2020, l'équipe du gestionnaire d'infrastructure CDG Express est plus que jamais engagée pour réussir le projet.

SOMMAIRE

8 LES BÉNÉFICES DU PROJET

10 1 UNE VOIE D'AVANCE POUR LE TERRITOIRE

30 2 2019, LE CDG EXPRESS SE CONCRÉTISE

42 3 ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX ET MODALITÉS DE SUIVI

66 4 CHANTIER, UNE VOLONTÉ D'EXEMPLARITÉ

88 5 ÉLÉMENTS FINANCIER

93 ANNEXES

CDG EXPRESS

Une voie d'avance pour le territoire

ASSURER UNE DESSERTE À LA HAUTEUR DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

De nombreuses grandes villes du monde sont dotées de ce **type de desserte, essentielle pour l'attractivité des grands hubs et de notre pays**, première destination touristique mondiale. Pour Londres Heathrow c'est dès 1998, et pour Stockholm dès 1999.

RENDRE AU RER B SA VOCATION PREMIÈRE DE TRANSPORT DU QUOTIDIEN

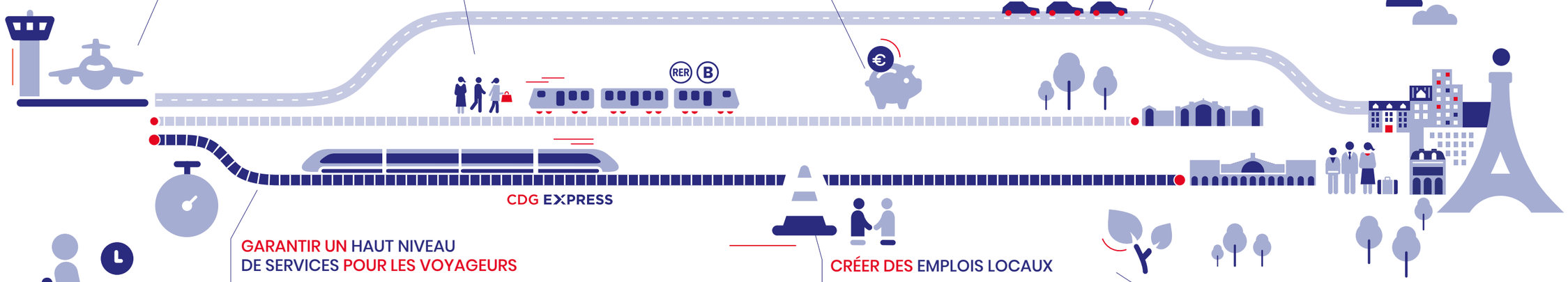
Le report des passagers aériens du RER B vers le CDG Express **réduira la saturation du RER B**, en le soulageant des passagers aériens et de leurs bagages.

INVESTIR POUR LES TRANSPORTS DU TERRITOIRE

Le CDG Express et la modernisation des voies existantes du RER B sont réalisés de façon concomitante. **Plus de 500 M€ sont consacrés par le projet CDG Express à la régénération et à la modernisation des infrastructures existantes.**

FAVORISER LE REPORT MODAL

Le CDG Express permettra de **décongestionner les axes routiers entre Paris et l'aéroport**, et de proposer une offre de transport plus propre, multimodale et diversifiée. Il captera environ 15% des déplacements actuels depuis et vers l'aéroport en 2025.



GARANTIR UN HAUT NIVEAU DE SERVICES POUR LES VOYAGEURS

Le CDG Express prévoit une **interconnectivité optimale avec les métros, les bus et les trains grandes lignes** *via* le pôle gare de l'Est - gare du Nord, garantissant un trajet fluide aux usagers. L'ensemble de la ligne CDG Express sera **accessible aux personnes à mobilité réduite**. **L'info vol sera disponible pour les passagers en continu** sur l'ensemble du trajet : à la gare de l'Est, sur le quai du CDG Express, et enfin à l'intérieur du CDG Express.

CRÉER DES EMPLOIS LOCAUX

Le projet aura des retombées économiques et sociales en Île-de-France, avec la création de **2 400 emplois directs en phase de construction et 300 en phase d'exploitation**. Ils bénéficieront en majorité aux entreprises de la région Île-de-France.

MAÎTRISER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Avec le report modal, de la route vers le train, **le gain représenterait plus de 330 000 tonnes de CO_2 sur 50 ans**, soit 672 millions de kilomètres parcourus par une voiture citadine. Par ailleurs, le chantier du CDG Express intègre la gestion sélective des déchets du chantier, la limitation des poussières, les nuisances sonores, etc.

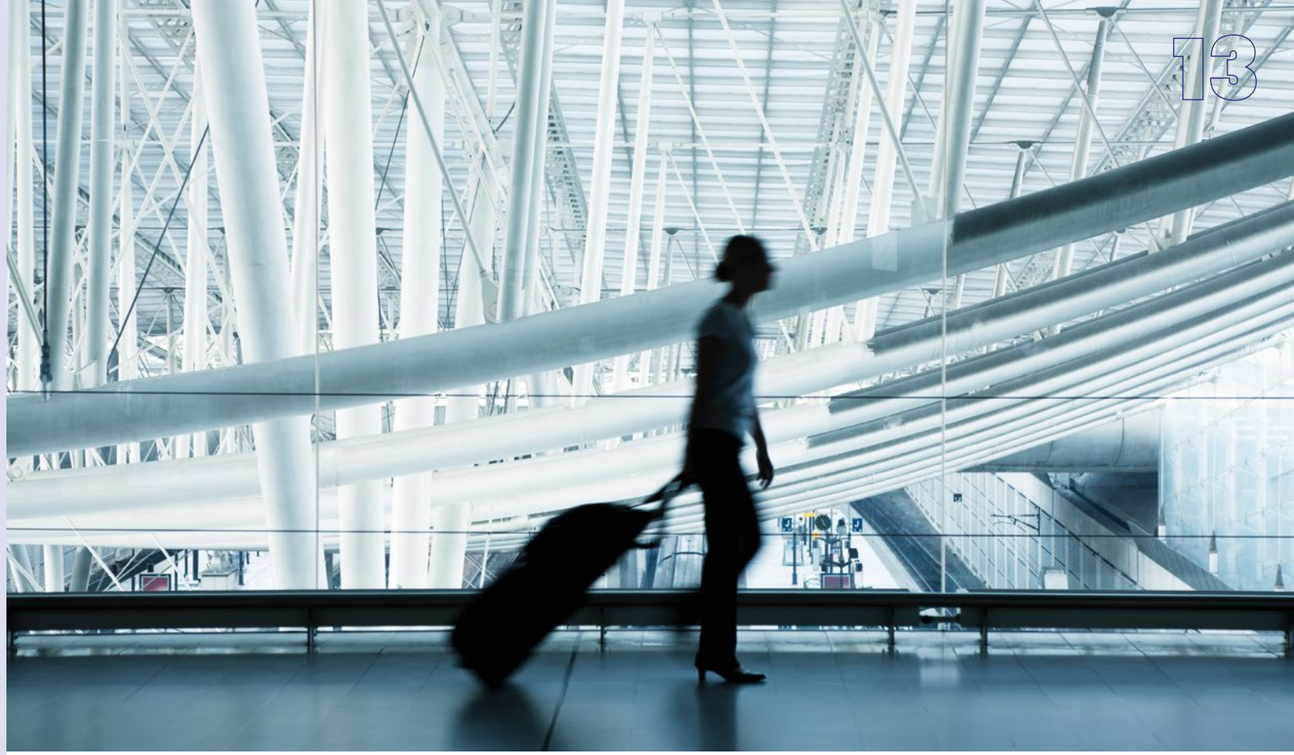
7 UNE VOIE D'AVANCE POUR LE TERRITOIRE

Avec 76 millions de passagers accueillis en 2019, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est le deuxième plus important aéroport d'Europe et le dixième au monde.

Cependant, à la différence de la plupart des grands aéroports, notamment ceux de Londres, Oslo, Stockholm, Hong Kong ou de Tokyo, il ne dispose pas d'une desserte ferroviaire expresse, dédiée et directe avec le centre-ville. En projet depuis la fin des années 1990, une telle liaison n'a pu jusque-là être réalisée.

Le besoin pour une liaison ferroviaire dédiée est néanmoins de plus en plus fort : que ce soit par la route - en voiture, en bus ou en taxi - ou par le RER B, ses accès actuels, tout à la fois saturés et inadaptés, n'offrent pas une qualité de service satisfaisante. Demain, l'aire urbaine sera plus peuplée et probablement plus étendue avec des flux de mobilité encore plus denses, ce qui renforcera ces difficultés.

Le CDG Express comblera cette lacune. Avec un départ depuis la gare de l'Est, Paris et son aéroport bénéficieront d'une liaison à haut niveau de service - fréquente, rapide, confortable et fiable - comparable à celles des autres grandes métropoles européennes et internationales.
En connectant l'aéroport au cœur de la ville, il répond aux enjeux du territoire francilien, au besoin lié au trafic aérien et à l'augmentation de sa population.



EN CHIFFRES

DÈS 2025

15

Une navette toutes les **15 minutes**
de 5H à minuit, 7/7j

20

Une liaison directe en **20 minutes**
entre le terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la gare de l'Est

Une solution **fiable, rapide, confortable**
et connectée aux autres modes de transport franciliens

QUESTIONS À

Pierre AUBOUIN

Président du conseil d'administration
de CDG Express, Directeur du département Infrastructures et Mobilité
Banque des Territoires

Quels atouts représentent, pour la réalisation du CDG Express, la réunion de trois grands opérateurs de la mobilité ou de l'aménagement du territoire au sein de CDG Express ?

PA : Cette réunion est tout sauf un hasard : c'est le législateur lui-même qui a choisi de confier directement la concession à une société de projet détenue majoritairement par Aéroports de Paris et SNCF Réseau, compte tenu de leur rôle clé dans la réussite d'un projet fortement imbriqué avec leurs infrastructures existantes. Pour sa part, la Caisse des Dépôts (Banque des Territoires) a pris, dès 2016, leur attache pour leur proposer de venir les appuyer dans son rôle d'investisseur de long terme au service de la création d'un cadre durable de vie et de développement économique des territoires. Ce trio dispose ainsi de tous les atouts pour la réussite du projet.

Pour quelles raisons avez-vous accepté de présider le conseil d'administration ?

PA : J'ai accepté, avec enthousiasme et sérieux, la responsabilité que le conseil d'administration m'a fait l'honneur de me confier vu l'importance que la Banque des Territoires attache à la réussite de ce projet au service des résidents, actifs et visiteurs du Grand Paris et le rôle actif qu'elle joue dans la gouvernance de la société de projet.

Qu'est-ce qui rend ce projet innovant selon vous ?

PA : Ce projet est innovant pour ce qu'il va apporter au territoire et à ses visiteurs : une liaison directe et fiable entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le centre de Paris. Mais aussi parce qu'il va contribuer à rendre les trajets vers et depuis l'aéroport plus durables – CDG Express est avant tout un projet de report modal ! De plus, il est innovant par son financement sans aucune subvention publique grâce à la contribution spéciale versée par les voyageurs qui embarqueront ou débarqueront à Paris-Charles de Gaulle (hors correspondance) et dont les actionnaires du gestionnaire d'infrastructure assumeront le risque d'assiette sur la durée de la concession.

Du mieux pour tous dans les transports en commun

Le CDG Express apportera aux voyageurs aériens la qualité de service qu'ils sont en droit d'attendre pour la desserte ferroviaire d'un aéroport international : une liaison fiable, rapide, confortable, avec des espaces dédiés aux bagages et une info vol disponible en continu, à la gare de l'Est et dans ses rames.

Aujourd'hui, malgré un programme de modernisation, la ligne du RER B est saturée aux heures de pointe du fait de la croissance des flux de voyageurs du quotidien.
Le CDG Express sera complémentaire des transports collectifs actuels et de demain.
Il délestera le RER B, utilisé actuellement par plus de 20 % des clients de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, pour le rendre à sa vocation première : transporter les voyageurs du quotidien. Les Franciliens qui empruntent chaque jour cette ligne destinée à la desserte locale verront ainsi leurs conditions de déplacement s'améliorer.

De même, ils seront les premiers bénéficiaires de la ligne 17 du Grand Paris Express qui, à l'horizon 2030, reliera l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la Capitale via la station Saint-Denis Pleyel. Face à l'augmentation des besoins de mobilité, la navette de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'inscrit ainsi de façon cohérente dans le réseau de transport collectif francilien, à la modernisation duquel elle contribue. Près de 30 % des investissements réalisés par CDG Express bénéficieront aux transports du quotidien : 537 M€ sont destinés à l'amélioration du transport ferroviaire au nord de l'Île-de-France, notamment à améliorer la capacité de l'infrastructure utilisée par le RER B.

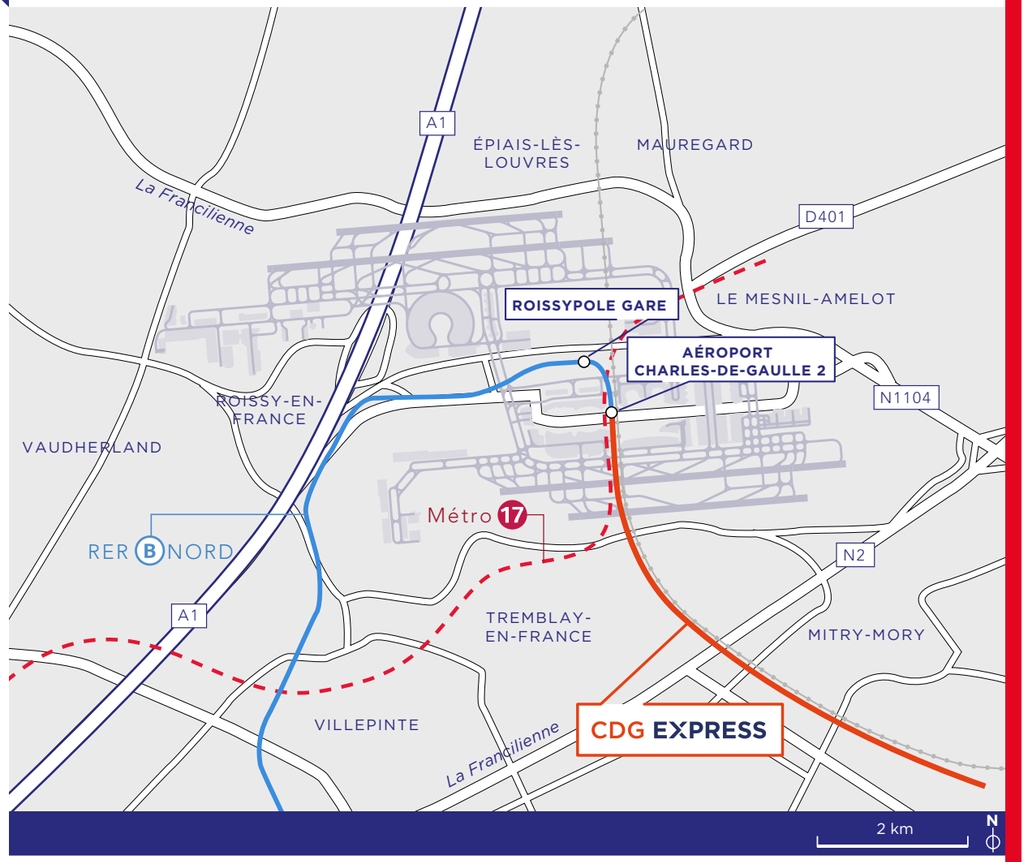
EN CHIFFRES

1,8 **milliard €** d'investissement de CDG Express

dont

537 **millions €** au profit des transports du quotidien (30 %)

LES ACCÈS À L'AÉROPORT EN 2030



ACCÉLÉRATEUR DE MODERNISATION

Les investissements engagés à hauteur de 537 M€ par CDG Express au profit de la modernisation du faisceau ferroviaire de l'Axe nord ont été décidés en partenariat avec Île-de-France Mobilités, la RATP et Transilien, afin de répondre au mieux aux besoins des voyageurs. Ils visent en particulier à permettre le retournement des trains du RER B à la Plaine Saint-Denis, au Bourget et à Aulnay-sous-Bois pour faciliter la gestion des circulations en cas de situation perturbée.
Les travaux de modernisation entrepris sur les 22 km de voies empruntées par le CDG Express de la Plaine Saint-Denis à Aulnay-sous-Bois bénéficieront quant à eux à l'ensemble des circulations.
Tous ces travaux seront achevés avant la mise en service de la navette de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. En prenant en charge leur coût, CDG Express accélère la modernisation du réseau existant.

Dans le sens du développement durable

Près de 60 % des personnes qui embarquent ou débarquent à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle utilisent le réseau routier entre Paris et Roissy. Très aléatoire, leur temps de transport varie de 45 minutes à 1 h 30 sur ce trajet centre-ville-aéroport le plus chargé d'Europe.

Les quelque 55 000 véhicules individuels qui circulent chaque jour au départ ou à destination de l'aéroport représentent entre un quart et un tiers du trafic des autoroutes A1 et A3 sur ce parcours, parmi les plus saturées d'Île-de-France. S'y ajoutent 20 000 taxis et 500 autocars ou autobus.

En proposant aux voyageurs aériens un mode de transport collectif, le CDG Express contribuera à limiter les nuisances environnementales liées au trafic routier – émissions de polluants et de gaz à effet de serre – et participera à l'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A3 entre Paris et l'aéroport. Selon les estimations actuelles, le CDG Express engendrera une réduction de 56 à 40 % de la part modale de la voiture en 2025. Ce qui éviterait le rejet de 330 000 tonnes de $C0_2$ sur 50 ans.

Limiter les nuisances environnementales liées au trafic routier

EN CHIFFRES

TRAFIC ACTUEL SUR A1 ET A3 ENTRE PARIS ET ROISSY (DANS LES DEUX SENS)

- **De 160 000 à 190 000** véhicules par jour
- **55 000** véhicules individuels à destination ou au départ de l'aéroport
- **20 000** taxis
- **500** cars ou autobus

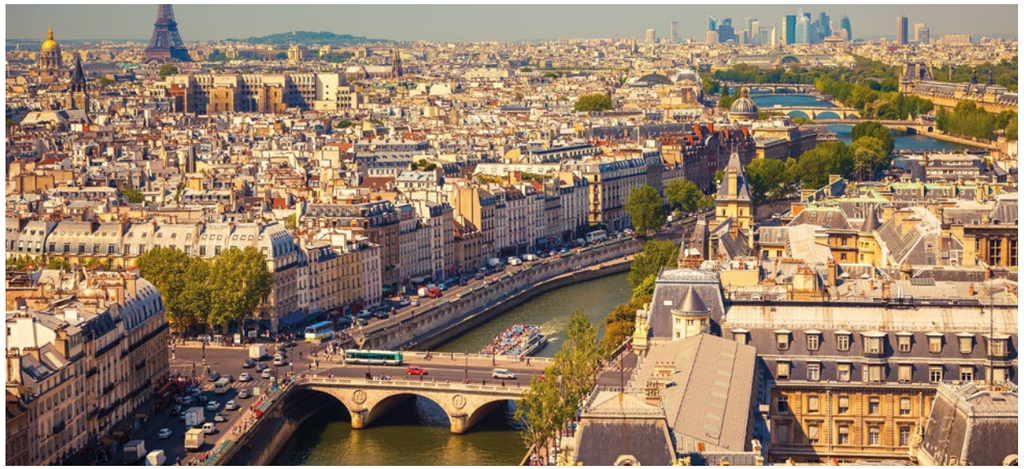
BÉNÉFICE CARBONE DU CDG EXPRESS EN 2025

- **330 000** tonnes d'émissions de CO_2 en moins

Un plus pour Paris et l'Île-de-France

L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est cruciale pour conforter l'attractivité de Paris et de sa région.

Alors qu'en 2019, la fréquentation hôtelière en Île-de-France a dépassé 70 millions de nuitées, dont 55 % dues à la clientèle internationale, le CDG Express apportera aux touristes et voyageurs d'affaires étrangers un service efficace en lien avec l'image positive dont bénéficie la Capitale dans le monde entier. Il participera ainsi à la vitalité économique et commerciale de l'Île-de-France, en complément des créations d'emplois liés au chantier (2 400) et à l'exploitation du service (300).



70

Plus de **70 millions de nuitées** dans les hôtels
en Île-de-France en 2019

dont

55 %

dues à la **clientèle internationale**

QUESTION À

Caroline LEBOUCHER
Directrice générale d'Atout France

Selon vous, quel impact peut avoir le CDG Express sur le développement du tourisme en Île-de-France et en France ?

CL : Même si depuis quelques mois la situation est extrêmement difficile pour les professionnels du tourisme, il faut garder en tête que la France est depuis plus de 40 ans la première destination touristique au monde. En 2018, elle a même battu un record de fréquentation avec plus de 90 millions de visiteurs internationaux accueillis. Nous avons, malheureusement à plusieurs reprises, pu constater que face aux épreuves le secteur est très résilient. Atout France est totalement mobilisée, aux côtés de ses partenaires et de l'État, au soutien du secteur.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est la première porte d'entrée du pays (76 millions de passagers en 2019). Or, contrairement aux autres capitales internationales, aucune liaison ferroviaire rapide directe ne permet aujourd'hui aux voyageurs de joindre directement le cœur de Paris. Pour les plus habitués à voyager, les clientèles d'affaires ou les clientèles long-courriers, cet état de fait peut parfois être déroutant. C'est une remarque qui revient extrêmement souvent dans la bouche des tour-opérateurs internationaux avec qui nous collaborons. La construction du CDG-Express, qui placera l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à 20 minutes du cœur de Paris, est donc très attendue ! Ce nouvel équipement contribuera à améliorer l'expérience de nos visiteurs et à renforcer l'image positive de Paris à l'international et plus largement l'attractivité de la destination France. Et dans une dynamique vertueuse d'un point de vue environnemental

> Ce nouvel équipement contribuera à améliorer l'expérience de nos visiteurs et à renforcer l'image positive de Paris à l'international.

Une interconnectivité optimale

Le CDG Express renforcera l'intermodalité air-fer au niveau de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, conformément aux objectifs de la politique communautaire des transports. Il viendra compléter le réseau ferroviaire francilien, tout en préservant l'exploitation des autres lignes et sans obérer, le cas échéant, l'augmentation de l'offre de transport. Il favorisera également le report modal de la route vers le fer.

À son terminus dans la Capitale, la navette de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle assurera à ses passagers des trajets fluides.
La gare de l'Est dispose de capacités d'accueil suffisantes pour lui dédier des quais.

Déjà connectée à 3 lignes de métro et 8 lignes de bus, elle sera directement reliée au pôle Magenta et à la gare du Nord à l'horizon 2025. Grâce à une liaison piétonne, il sera possible d'accéder facilement et rapidement à une offre élargie de transports, RER et Transilien notamment.

INTERCONNEXION DU CDG EXPRESS AU PÔLE GARE DE L'EST - GARE DU NORD

M

2 4 5 7

BUS

GARE DE L'EST
31 32 35 38 39 46 54 91

GARE DU NORD
39 43 46 48 54 91

RER

GARE DU NORD
B D E

GARE DE L'EST
P

GARE DU NORD
H K

3 QUESTIONS À

Véronique BRZEZINSKI-LOSAY
Directrice de Projet National,
SNCF GARES & CONNEXIONS

Quel challenge cela représente pour vous de travailler sur le projet ?
VB-L : CDG Express est un nouveau produit ferroviaire qui va arriver dans nos gares, nécessitant pour SNCF Gares & Connexions de travailler étroitement avec toutes les parties prenantes de ce projet, dans le respect de l'équité de traitement entre les transporteurs, pour être au rendez-vous de ce projet ambitieux.

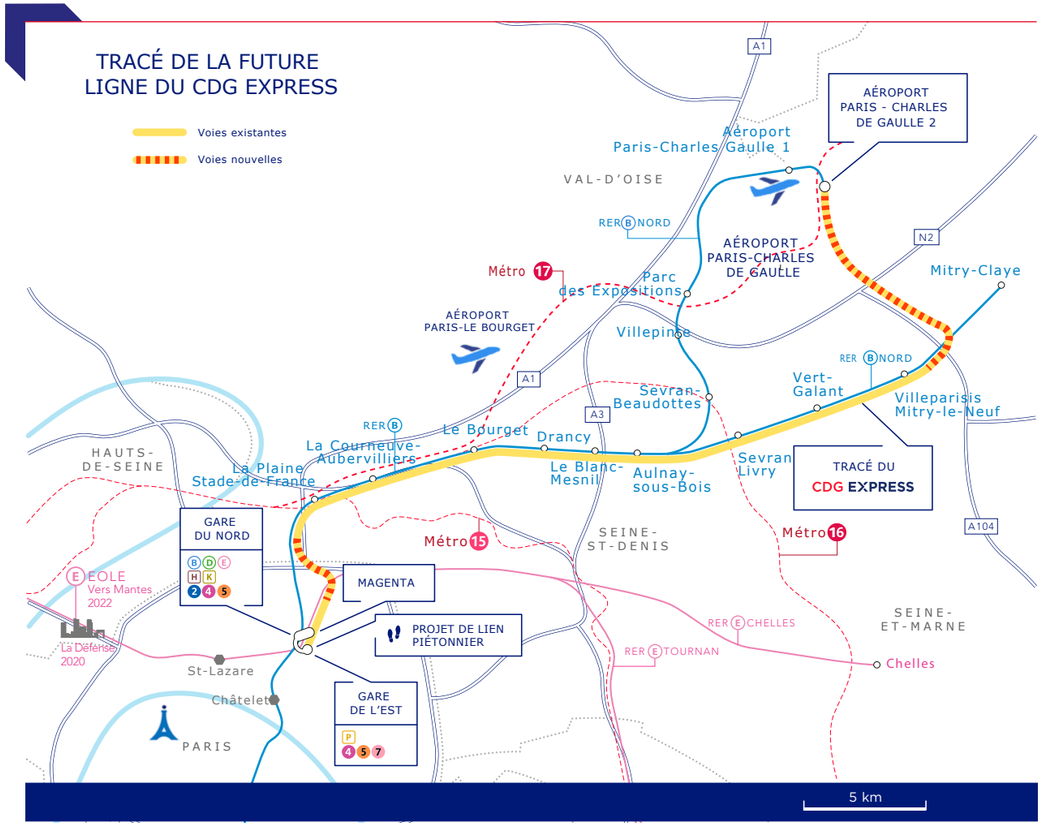
En quoi ce projet est-il différent des autres ?
VB-L : Ce projet apporte un nouveau type de service ferroviaire, pour une clientèle nouvelle, via une autorité organisatrice et un opérateur ferroviaire totalement nouveaux pour SNCF Gares & Connexions.

La Gare de l'Est sera-t-elle en mesure d'accueillir les nouveaux voyageurs liés à l'arrivée du CDG Express ?
VB-L : C'est bien évidemment ce à quoi nous travaillons : tous les projets actuellement en phase d'études visent à faire évoluer la Gare de l'Est, dans ses espaces de circulation comme dans son offre de services et commerces, en mettant en valeur son patrimoine et en améliorant son intermodalité, pour accueillir dans les meilleures conditions possibles cette nouvelle clientèle.

> SNCF Gares & Connexions travaille étroitement avec toutes les parties prenantes pour être au rendez-vous de ce projet ambitieux.

Un tracé optimisé

Long de 32 km, le tracé du CDG Express emprunte sur sa partie centrale le faisceau ferroviaire nord. Il comporte 8 km de voies nouvelles : à la sortie de la gare de l'Est d'une part, où il passe au-dessus de la Porte de la Chapelle, et de Mitry-Mory à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle d'autre part. Des tracés envisagés, c'est le moins coûteux, qui évite des tunnels longs et compliqués et utilise autant que possible le réseau existant.



32 Le tracé du CDG Express est de **32 km**,
dont 8 km de voies nouvelles

Un montage contractuel et financier innovant

Selon le montage juridique et financier initialement prévu, le projet CDG Express faisait l'objet d'une « *concession globale* ». Un opérateur unique devait être choisi à l'issue d'un appel d'offres pour prendre en charge tout à la fois le financement, la conception, la construction et l'entretien de l'infrastructure, la fourniture et l'entretien du matériel ainsi que l'exploitation du service de transport. Mais l'appel d'offres lancé en 2008 par l'État est infructueux: devant le cumul des risques lié à la globalisation des missions et les incertitudes relatives au trafic - le projet du Grand Paris Express n'étant pas encore stabilisé - les opérateurs qui ont fait acte de candidature renoncent à soumissionner.

Un nouveau montage est alors élaboré à partir de 2014, sur la base des études menées par Le Groupe ADP et SNCF Réseau.
Il repose sur trois innovations:
> Les missions de réalisation et de gestion de l'infrastructure d'une part, et de service de transport d'autre part, sont séparées. Les premières reviennent à un gestionnaire d'infrastructure dans le cadre d'une concession de travaux de 50 ans et intègrent le financement, la conception, la construction et l'exploitation de la ligne. La seconde incombe à un exploitant qui, dans le cadre d'une concession de service public, doit financer et acquérir le matériel roulant, ce qui permet de réduire globalement le besoin de financement du projet.
> La concession de l'infrastructure est attribuée par la loi à un gestionnaire d'infrastructure, dont le capital est majoritairement détenu par Le Groupe ADP et SNCF Réseau, seuls opérateurs capables de construire et d'opérer une ligne nouvelle aussi étroitement imbriquée aux infrastructures existantes. Les deux partenaires doivent mener les travaux sur leurs domaines respectifs.
> Le gestionnaire d'infrastructure se finance non seulement sur ses fonds propres mais aussi par un emprunt auprès de l'État. De 2,2 milliards €, le coût du projet est financé à hauteur de 0,4 milliard € (18 %) par un apport à parts égales de ses trois actionnaires à ses fonds propres, et à hauteur de 1,8 milliard € (82 %), soit le montant de l'investissement, par un prêt de l'État qui sera intégralement remboursé avec des intérêts. Il n'y a donc pas de subvention de l'État. Pour honorer son prêt aux conditions du marché, CDG Express percevra des péages qui, versés par l'exploitant en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure, couvriront la majorité du financement. Une « *contribution spéciale CDG Express* » lui est également affectée. Elle sera acquittée, à la mise en service de la navette, par les voyageurs aériens passant par l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (hors transit), en contrepartie du choix plus large dont ils disposeront pour le quitter ou s'y rendre. Son montant ne dépassera pas 1,40 €.

2,2 milliards €
Coût du CDG Express dont **82 %** investissement et **18 %** frais financiers liés au remboursement des emprunts

3 QUESTIONS À

Edward ARKWRIGHT
Directeur général exécutif du Groupe ADP

Selon vous, pourquoi la France a-t-elle mis autant de temps à développer ce projet alors que des liaisons aéroportuaires existent depuis plus de 20 ans dans d'autres pays, et notamment en Europe ?
E A: À cause de la complexité du projet et du nombre très important d'acteurs impliqués. Le projet CDG Express est structurant compte tenu de la saturation des accès de l'aéroport. Sa maturation a été longue. D'abord, il a fallu définir le tracé le plus adapté dans un environnement ferroviaire complexe et dense. Ensuite, il a été nécessaire d'arrêter le schéma contractuel le plus pertinent pour mettre en œuvre le projet après accord tant du Conseil d'État que de la Commission européenne. Le temps de la concertation était également indispensable ; il s'est notamment traduit par plusieurs débats et enquêtes publics menés depuis 2003. Ce délai était nécessaire pour sécuriser le projet CDG Express, indispensable à l'attractivité et à la compétitivité de Paris et de l'Ile-de-France.

Quels atouts représentent, pour la réalisation du CDG Express, la réunion de trois grands opérateurs de la mobilité ou de l'aménagement du territoire ?
E A: Le montage actuel est innovant dans la mesure où il réunit les deux principaux acteurs industriels concernés par le projet: le gestionnaire d'aéroport et le gestionnaire ferroviaire. L'association de ces deux acteurs de référence est un gage de réussite du projet. Dans un second temps, cette association s'est élargie à la Caisse des Dépôts, experte en portage de projets de long terme au bénéfice de la mobilité. Ces compétences ainsi réunies visent à assurer la concrétisation de ce projet attendu depuis si longtemps.

Qu'est-ce qui rend ce projet innovant selon vous ?
E A: Tout ! L'innovation est au cœur du projet CDG Express. Comment dans un environnement aussi complexe et dense en circulation que La Porte de la Chapelle réussir à reconstruire deux ponts ferroviaires intégrés, silencieux et qui permettent les circulations douces ? Comment réaliser un tunnel sous les pistes de l'aéroport Paris Charles de Gaulle sans impacter le trafic aérien ? Comment assurer l'arrivée du CDG Express en gare CDG 2 juste en face de l'arrivée du RER B ? Sans parler du montage juridique et financier particulièrement innovant. Chaque jour, les équipes de SNCF Réseau et du Groupe ADP en charge de la conception et de la construction du projet font preuve d'innovation et renouvellent leurs méthodes de travail.

RÉCIT DU PROJET

1998

Des études de faisabilité sont engagées pour une desserte ferroviaire de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

2000

Le GIE CDG Express, regroupant Aéroports de Paris, la SNCF et Réseau Ferré de France, lance des études préliminaires.

2003

Le débat public fait émerger deux solutions alternatives de tracé : « tunnel court » et « virgule ». Dans les deux cas, la gare de l'Est est choisie comme terminus au regard de ses capacités disponibles pour aménager des quais dédiés, alors que la gare du Nord est saturée.

2005

L'État décide la réalisation du projet CDG Express sur la base du tracé « virgule », le moins coûteux.

2007

Enquête publique

2008

Le projet CDG Express est déclaré d'utilité publique

2011

L'appel d'offres pour attribuer la « concession globale » du projet CDG Express, c'est-à-dire de son financement à l'exploitation de la ligne, à un seul opérateur, est déclaré infructueux par l'État.

2014

L'État relance le projet avec le Groupe ADP et SNCF Réseau réunis dans la société d'études CDG Express Études.

2016

Enquête publique sur le nouveau montage du projet reposant sur la séparation des missions relatives à l'infrastructure d'un côté, et au service de transport de l'autre. La loi du 28 décembre 2016 confie la concession de l'infrastructure à un gestionnaire d'infrastructure du projet CDG Express, majoritairement détenu par le Groupe ADP et SNCF Réseau.
La loi du 29 décembre 2016 crée la « contribution spéciale CDG Express » qui sera mise en place à l'ouverture de la ligne et affectée au gestionnaire d'infrastructure.

2017

Le nouveau schéma de réalisation du projet CDG Express fait l'objet d'une déclaration publique modificative.
La loi de finances 2018 valide l'attribution d'un prêt de l'État au gestionnaire d'infrastructure en charge du CDG Express.

2018

Enquête publique sur l'impact environnemental du projet CDG Express.

2019

Création du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express regroupant le Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts.
L'arrêté inter-préfectoral du 11 février 2019 porte autorisation environnementale du projet CDG Express.
En mai, le gouvernement reporte la mise en service du CDG Express, initialement prévue pour 2023, à fin 2025 pour donner la priorité aux transports du quotidien.
Ce décalage permet de mieux concilier les phases de travaux avec la circulation des lignes existantes.

2 2019, LE CDG EXPRESS SE CONCRÉTISE

Le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) CDG Express a été créé en octobre 2018, près de vingt ans après les premières études préliminaires sur un projet de navette desservant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Détenu à parts égales par Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des dépôts, il doit assurer la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance de l'infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
Après plusieurs années de préparation des contrats et d'études préliminaires, l'ensemble des contrats liés à la concession CDG Express a été signé en 2019, permettant le lancement des travaux.

L'année 2019 a également été consacrée à la structuration de la société de projet CDG Express et à la mobilisation des financements. D'ores et déjà, 600 M€ ont été investis. CDG Express est en ordre de marche pour mener à bien ses missions.

Des liens juridiques en réseau

Les contrats que CDG Express, gestionnaire d'infrastructure, a conclus en 2019 lui ont permis d'entrer dans la phase opérationnelle du projet.
En particulier, le contrat de concession de travaux signé avec l'État le 11 février 2019 lui confie l'ensemble des missions qui sont les siennes aujourd'hui pendant la phase de construction mais aussi pendant la phase d'exploitation du service, sur une durée de 50 ans. Il fixe également les objectifs de performance, en termes de desserte, d'amplitude horaire, de fréquence, de temps de parcours et de disponibilité, conformément à la déclaration d'utilité publique.

CDG Express a signé aussi des contrats de conception-construction avec Groupe ADP et SNCF Réseau, le 8 février 2019. En phase d'exploitation, les deux constructeurs seront également responsables de la maintenance des ouvrages, conformément aux deux contrats de maintenance signés en avril 2019. Un contrat de coordination avec Gares & Connexions précise en outre les responsabilités respectives des deux parties sur la gare de l'Est et la gare CDG 2, et définit les travaux à y réaliser.

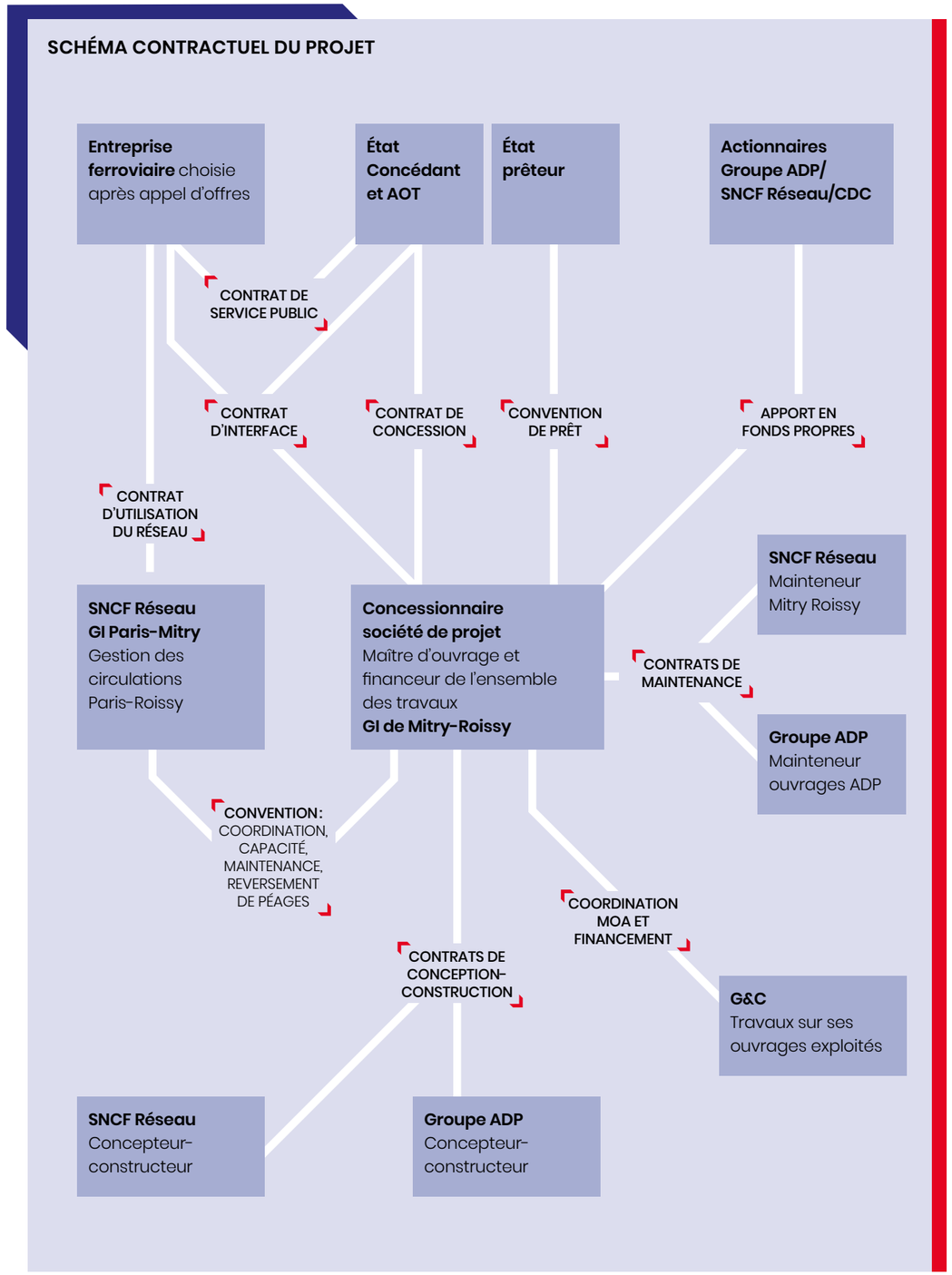
Par ailleurs, après avoir obtenu un prêt de l'État en décembre 2018, CDG Express a pris un crédit relais fonds propres. Le financement du projet est ainsi sécurisé.

Enfin, afin de veiller à la bonne gestion des interfaces, CDG Express a contracté avec Hello Paris, filiale à parts égales de Keolis et de RATP Dev, retenue par l'État en juillet, à l'issue d'un appel d'offres, pour exploiter le service de transport pendant 15 ans et 6 mois.

EN CHIFFRES

Une liaison ferroviaire directe **en 20 minutes** entre le terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la gare de l'Est

Une navette toutes les 15 minutes de 5 h à minuit, 7j/7 avec un train à quai en permanence



Des équipes en synergie

Pour piloter le chantier de la navette ferroviaire desservant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, CDG Express s'est structuré autour d'une équipe soudée et cohérente, recrutée parmi chacun de ses actionnaires.

L'objectif est de développer les synergies entre ces trois experts des mobilités et de l'aménagement du territoire que sont Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des dépôts. Après la désignation statutaire de son président et de sa directrice générale, sa direction a été constituée progressivement avec la mise à disposition de son directeur technique et de son adjointe, de la directrice administrative et financière, puis des directrices juridiques et de la communication *(cf. Annexe 1: Organigramme de la structure)*.

Un plateau technique regroupe à La Plaine Saint-Denis les équipes du constructeur ADP, du constructeur SNCF Réseau et de CDG Express afin de développer le travail en commun et l'échange de bonnes pratiques.

De nouveaux locaux, sur un seul tenant, ont été trouvés dans la même commune, qui faciliteront leur rapprochement et favoriseront l'entraide, la solidarité et l'émulation. Ils seront emménagés en 2020.

Les organes de gouvernance de CDG Express ont également été mis en place. Le conseil d'administration se réunit tous les deux mois et les membres du comité des nominations et des rémunérations ont été désignés *(cf. Annexe 2: composition du Conseil d'Administration)*.

Enfin, pour assurer la bonne coordination entre les multiples acteurs concernés par le projet - concepteurs-constructeurs, gestionnaire des gares, exploitant ferroviaire - des comités techniques et des comités de pilotage ont été instaurés.

Un plateau technique regroupe à La Plaine Saint-Denis toutes les équipes

3 QUESTIONS À

Alain QUINET
Directeur Général Exécutif
de SNCF Réseau

Que signifie pour SNCF Réseau le fait d'être à la fois actionnaire du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et principal constructeur ?

A Q : SNCF Réseau est un grand maître d'ouvrage, qui réalise chaque année près de 6 milliards d'euros d'investissements. Pour ce projet, SNCF Réseau construit pour le compte du gestionnaire d'infrastructures CDG Express, à laquelle il est lié par un contrat. C'est un rôle nouveau et une opportunité pour questionner nos habitudes et nos processus. En tant qu'actionnaire, le rôle de SNCF Réseau reste très proche de nos investissements habituels, qui s'inscrivent toujours dans le long terme. Cette combinaison actionnaire/constructeur est une des clés de la réussite du projet : ADP et SNCF Réseau rassemblent ainsi leurs compétences pour la construction et pour l'exploitation de l'infrastructure, dans la durée.

Quels sont les enjeux du projet pour SNCF Réseau ?

A Q : Le projet CDG Express est un défi industriel. C'est un chantier très complexe, en grande partie sur le réseau existant, avec des travaux qui doivent être menés en perturbant le moins possible les circulations ferroviaire sur cet axe très dense, et qui doit être mené concomitamment à plusieurs autres grands projets : modernisation de la signalisation, arrivée de nouveaux matériels roulants, etc. Il faut également garantir que la performance prévue pourra être atteinte, et que la qualité de service des transports du quotidien sera préservée, même en situation dégradée. Ainsi pour 1,6 milliard de travaux réalisés par SNCF Réseau, plus de 500 M€ sont consacrés au renouvellement et l'amélioration du réseau existant.

Vous avez présidé deux commissions visant à estimer la valeur monétaire des actions en faveur du climat, en 2008 et 2019, en quoi le projet répond-il à ce type de préoccupation ?

A Q : Au-delà des gains de temps, de confort et de fiabilité pour ses futurs utilisateurs, le CDG Express engendrera des gains significatifs pour la collectivité. Il se traduira par un report modal significatif : 67 millions de véh.km évités chaque année dès 2025, et près de 90 millions de véh./km évités à l'horizon 2050. Cela représente une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 330 000 tonnes, mais aussi une réduction de la congestion sur la voirie routière et des émissions polluantes. Le projet permettra aussi de réduire la saturation du RER B en heure de pointe, avec des gains de confort et de fiabilité pour les voyageurs du quotidien.

Une mise en service fin 2025

L'axe ferroviaire Paris-Nord concentrera ces prochaines années plusieurs travaux de grande ampleur : régénération des rails et des voies du RER B, déploiement du nouveau système d'exploitation automatisé et de signalisation, EOLE, réalisation du CDG Express, interconnexion du Grand Paris Express avec le réseau RER au Bourget, franchissement urbain du carrefour Pleyel, nouveau matériel MING, etc.

Dans ce contexte, et à la demande du Premier ministre, le comité de coordination de l'Axe Nord réunissant, sous l'égide du préfet de Région Île-de-France, les différents maîtres d'ouvrages, SNCF Mobilités, Île-de-France Mobilités et les collectivités territoriales concernées, a défini les modalités de réalisation de ces travaux dans des conditions acceptables pour les voyageurs du quotidien.

Ainsi, sur la base des conclusions de ce comité, le Gouvernement a fait le choix en mai 2019 de décaler la mise en service de la liaison CDG Express de fin 2023 à fin 2025, afin de limiter les impacts des travaux sur la circulation des trains du quotidien. Le comité de coordination de l'Axe Nord rendra régulièrement compte de l'avancement des travaux et informera en amont les parties prenantes sur le déroulement des chantiers.

Il s'est adjoint un Observatoire de la qualité de service de l'Axe Nord composé d'associations d'usagers, appelé à se réunir à compter de 2020.

Le report de la mise en service du CDG Express intègre un moratoire des travaux en 2024, dans la perspective des Jeux olympiques et paralympiques. Il a pour effet de limiter les impacts du chantier sur les riverains et sur les voyageurs du RER B, du Transilien K et du TER Paris-Laon.

La décision prise fixe un cap clair pour les équipes en charge du projet.

> Limiter les impacts du chantier sur les riverains et sur les voyageurs du RER B, du Transilien K et du TER Paris-Laon

À pied d'œuvre

À fin 2019, les travaux lancés sur la totalité du tracé du CDG Express représentaient un investissement supérieur à 600 M€.

Sur le domaine ferroviaire, l'année a pour l'essentiel été consacrée aux travaux préparatoires et au dévoiement de réseaux. Les dispositifs d'assainissement (bassins, collecteurs, etc.) ont été créés sur l'ensemble du parcours. Les premiers travaux ont aussi été engagés sur les voies existantes de l'Axe Nord : les voies en sortie de gare de l'Est ont été reconfigurées (Chapelle Charbon) ; à la Plaine Saint-Denis, des travaux sur les aiguillages ont été entrepris pour faciliter le retournement des trains d'une voie sur l'autre ; au Bourget, le chantier de simplification du plan de voies a débuté.

À l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le dévoiement du réseau routier principal, destiné à libérer des emprises pour les futures voies de garage du RER B, a été achevé. L'excavation des terres du tunnel sous les pistes 2 et 4 a été réalisée pour l'essentiel et les travaux d'allongement des quais du RER B dans la gare CDG 2 ont commencé.

Au Bourget, les appareils de voies seront changés et le plan de voie sera simplifié. Ainsi, en cas de situation perturbée, Le Bourget pourra désormais servir de terminus pour le RER B. À terme, il s'agira de supprimer 12 aiguillages et de créer des installations permettant de retourner une quinzaine de RER B par heure vers Paris ou la province afin de maintenir un nombre de trains suffisant dans le tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet-Les-Halles et le sud de la ligne du RER B.

INTERVIEW CROISÉE...

Xavier DUBRAC
Directeur de projet,
ADP Constructeur

Cyril RIDOUARD
Directeur de projet,
SNCF Réseau Constructeur

Quels sont les principaux engagements des constructeurs pour garantir un chantier exemplaire ? Quelle place a l'innovation dans sa mise en œuvre ?

XD : Tout d'abord, nos équipes travaillent dur au quotidien pour maintenir un rythme de chantier compatible avec son achèvement dans les temps et c'est une opération qui demande beaucoup d'agilité. Nous sommes aussi en relation continue avec les élus, les riverains et le public pour les tenir informés de l'évolution des travaux. Enfin, le projet apporte des améliorations, d'ordre acoustique pour de nombreux riverains tout le long de la ligne, ainsi qu'en termes de fiabilité de desserte pour les usagers du RER B avec plus de 500 M€ investis par le projet dans la modernisation de l'Axe Nord. Plus ponctuellement, quand la circulation du RER B doit être interrompue, par exemple sur l'aéroport de CDG, nous améliorons les infrastructures pour accueillir les liaisons bus.

> Le travail en commun entre les équipes d'ADP et de SNCF Réseau est source d'émulation. Formateur pour chacun, il est bénéfique pour la réalisation du projet CDG Express.
>
> **Xavier DUBRAC**, ADP Constructeur

CR : Du point de vue de l'innovation technique, la pose de voie sur dalle est un enjeu pour SNCF Réseau alors que sur la quasi-totalité du réseau ferré national, les voies sont posées sur du ballast. Ce type d'infrastructure sera déployé sur 40 % environ du linéaire des voies nouvelles du CDG Express, dans 4 tranchées couvertes. Il fait gagner un peu de hauteur et permet de réduire la profondeur des tranchées. Compte tenu des rayons de courbure serrés, il est également intéressant en termes de maintenance : il réclamera moins d'interventions, le rail étant mieux tenu que sur du ballast. Enfin, en zone urbaine, cela permet d'atténuer la diffusion des vibrations.

Dans la mise en œuvre des travaux, quelles mesures spécifiques permettront de répondre aux enjeux d'innovation ou de RSE ?

XD : Le projet CDG Express a lui même un fort enjeu RSE. Il devrait réduire de 15 % la part modale de la voiture entre Paris et l'aéroport et de 300 000 tonnes les émissions de CO_2 sur 50 ans. Sur le chantier, notre préoccupation environnementale est constante. Par exemple, le creusement du tunnel sous les pistes a été réalisé dans un temps très court pour gêner le moins possible l'exploitation de l'aéroport et l'ensemble des usagers. Une bonne partie des terres déblayées a par ailleurs servi à des aménagements paysagers sur Roissy-en-France. La sauvegarde de renoncules à petites fleurs opérée avec le Conservatoire National Botanique du Bassin Parisien témoigne par ailleurs du degré d'attention que nous portons à la préservation des espèces protégées.

CR : Dans nos marchés, nous imposons aux entreprises de travaux un nombre minimum d'heures de travail effectuées par des personnes éloignées du monde de l'emploi. Et nous faisons appel à un facilitateur, Hub de la réussite, pour nous assister et travailler avec les acteurs locaux de l'emploi. Il rappelle nos co-contractants à leurs obligations, les accompagne pour trouver des bénéficiaires de la clause d'insertion sociale correspondant aux emplois qu'ils proposent, font délivrer des formations, organise des castings de recrutement... Nous sommes sur la bonne voie pour tenir nos objectifs.

Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face dans le pilotage d'un tel chantier ? De quoi êtes-vous le plus fier ?

XD : Par sa dimension politique et stratégique et la multiplicité des acteurs qu'il implique, ce projet nécessite une grande disponibilité pour être à l'écoute de l'ensemble des parties prenantes. Dans un contexte en constante évolution, nous devons aussi savoir nous adapter à un jeu de contraintes externes et à des priorités nouvelles. De même, confronter les méthodes de travail de Groupe ADP avec celles de SNCF Réseau est extrêmement enrichissant. Nous avons chacun nos spécificités liées à nos domaines d'intervention et nos cultures d'entreprise. Nous avons choisi d'être installés ensemble et nous apprenons beaucoup mutuellement. C'est une expérience qui rend humble et aiguise la curiosité, au grand bénéfice du projet et des équipes. C'est de cette collaboration et cette réussite collective dont nous pouvons être particulièrement fiers.

CR : Par sa complexité, le phasage du chantier du CDG Express sort de l'ordinaire. Il est conçu de telle sorte qu'une fois mise en service, chaque tranche de travaux a, durant une année, une fonctionnalité propre - autonome par rapport à la finalité du projet dans son ensemble – touchant à la sécurité des circulations ou à la disponibilité des infrastructures. Ainsi chaque été, le poste de commande centralisée de Saint-Denis (PARM) qui pilote depuis fin 2018 la signalisation et les aiguillages de l'Axe Nord pour tous les trains (TGV, Francilien, etc.) doit être remis à jour le temps d'un week-end. Tous les travaux programmés sur l'année doivent absolument tenir cette échéance, qui nous laisse des marges de manœuvre plus que réduites. La situation est également complexe au regard de l'acceptabilité du projet. Malgré cela, nous avons réussi à établir un dialogue avec les élus locaux et des associations de riverains, en étant aussi transparents que possible sur le calendrier, la nature et les nuisances de nos interventions. Ce lien de confiance permet de mener à bien le chantier.

> Il est primordial qu'un chantier d'une telle ampleur offre une chance de retour vers l'emploi à des personnes démunies. Nous y sommes très attachés.
>
> **Cyril RIDOUARD**, SNCF Réseau Constructeur

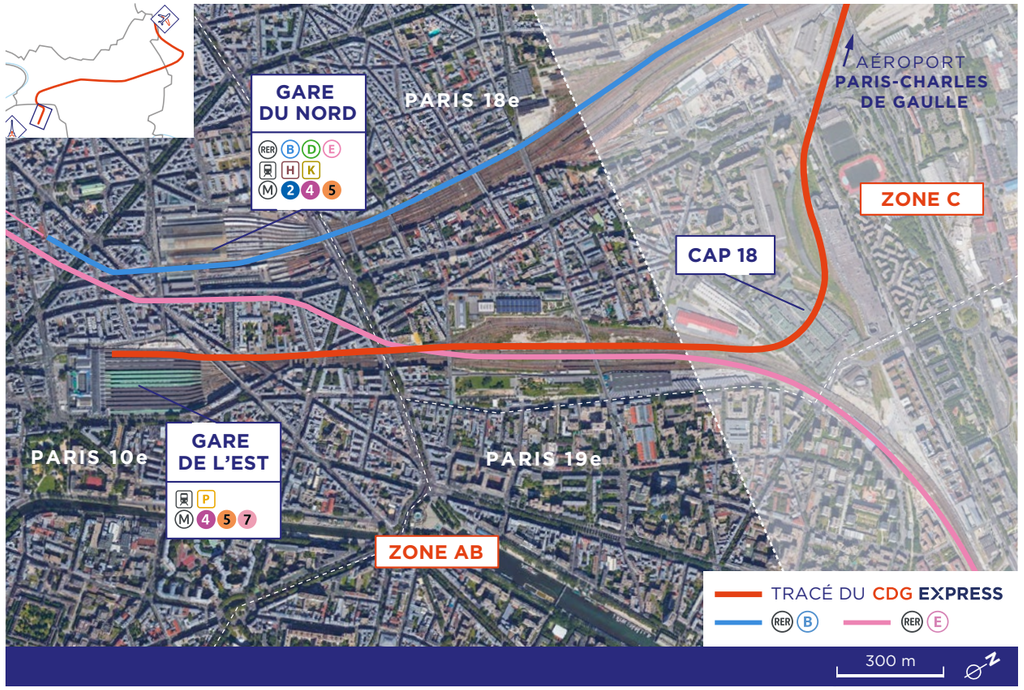
3 ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

ET MODALITÉS DE SUIVI

Descriptif des travaux par zone

LE PROJET EST DÉCOUPÉ EN HUIT ZONES

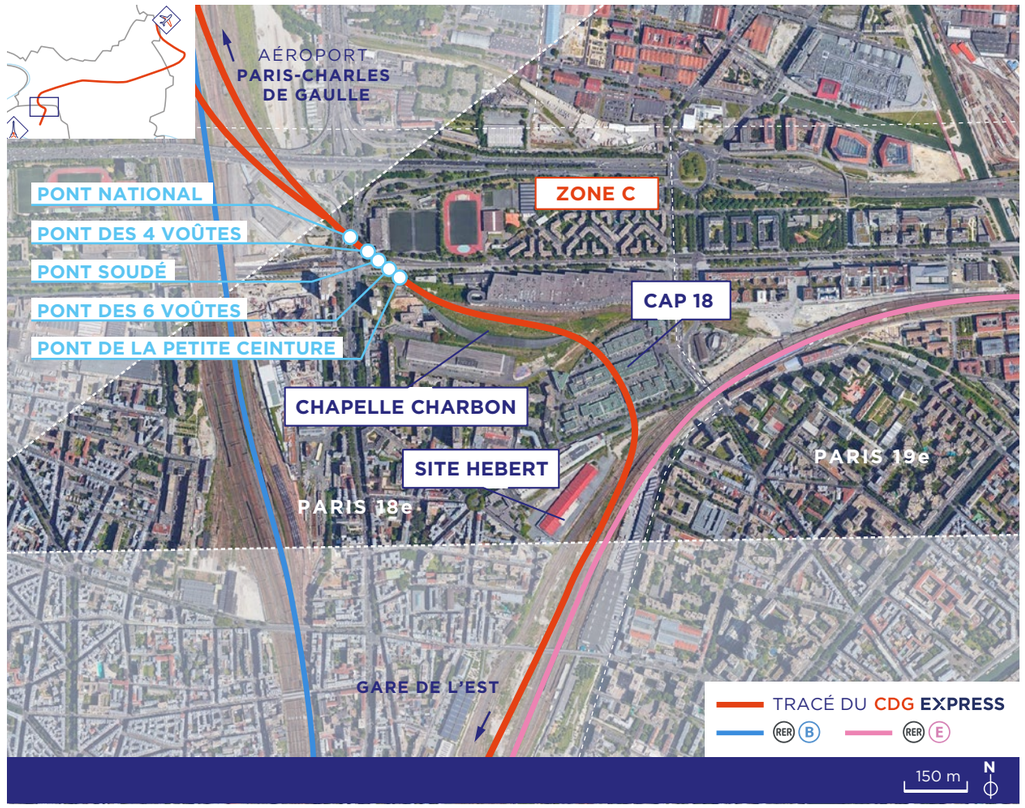
ZONE AB GARE ET AVANT-GARE DE L'EST



Le tracé du CDG Express débute à la Gare de l'Est avec un quai et des voies dédiées. Il emprunte le faisceau de voies existantes sur 2 kilomètres. En Gare de l'Est, des espaces de vente et d'information CDG Express sont aménagés et une signalétique spécifique est mise en place. L'arrivée et le départ à quai des trains CDG Express s'effectuent sur ces 3 voies (voies 2, 3, 4).

Les voies 3 et 4 sont les voies principalement utilisées pour les mises à quai. La voie 2 est utilisée en voie de secours ou de garage afin d'améliorer la robustesse d'exploitation de la liaison. Sur le faisceau de l'avant gare, les équipements ferroviaires (voies, caténaires, postes d'aiguillage) et le plan de voies sont adaptés afin de permettre une vitesse plus élevée.

ZONE C CAP 18 / CHAPELLE CHARBON



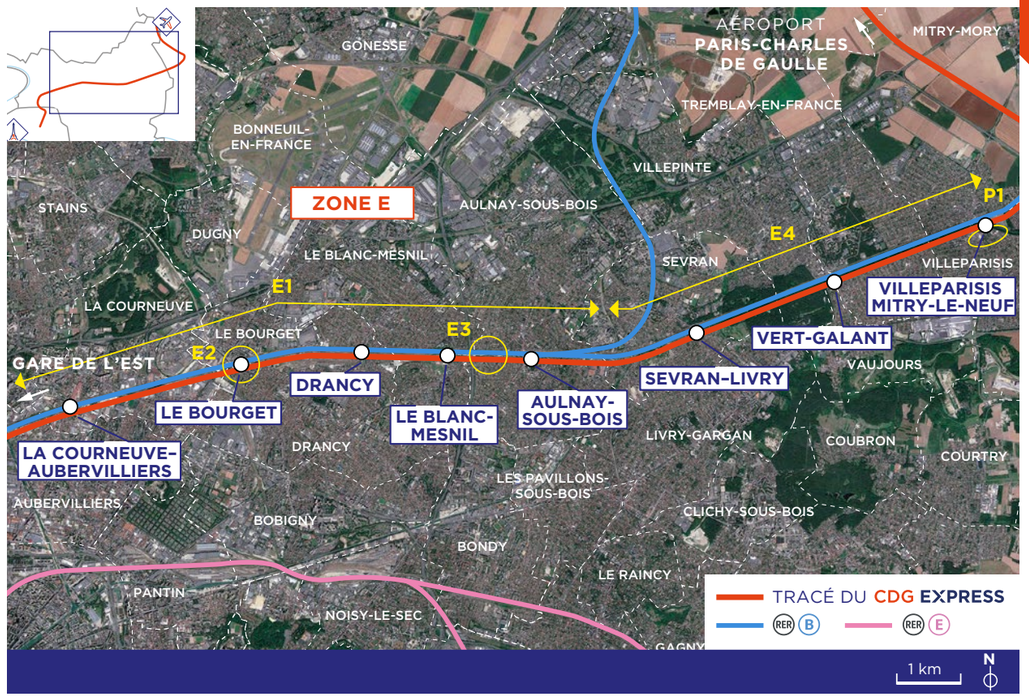
Cette zone est située dans le 18ème arrondissement de Paris et s'étend sur 1,4 kilomètre. **La liaison entre les faisceaux de la Gare de l'Est et ceux de la Gare du Nord s'effectue par une tranchée couverte** au niveau de la rue de l'Évangile et du site d'activités de CAP18. Cette tranchée émerge sur le site de Chapelle-Charbon en tranchée ouverte (ouvrage à ciel ouvert).

Le franchissement de la Porte de la Chapelle s'effectue aujourd'hui par des Ponts Rail qui datent du 19ème siècle. Ces ponts seront entièrement remplacés avec des matériaux plus modernes qui absorberont le bruit des circulations ferroviaires. Les travaux permettront également de créer des circulations douces sous les ponts au bénéfice de la population.

ZONE D RACCORDEMENT À LA PLAINE

Le raccordement des voies du CDG Express depuis les ouvrages de la Porte de La Chapelle est fait par la réalisation d'un terrier passant sous les 2 voies existantes RA et VC pour l'une des voies du CDG Express et par la création d'un pont ferroviaire de type saut de mouton pour l'autre voie du CDG Express au-dessus des voies Fret.

ZONE E AMÉNAGEMENTS ENTRE LA PLAINE ET AULNAY

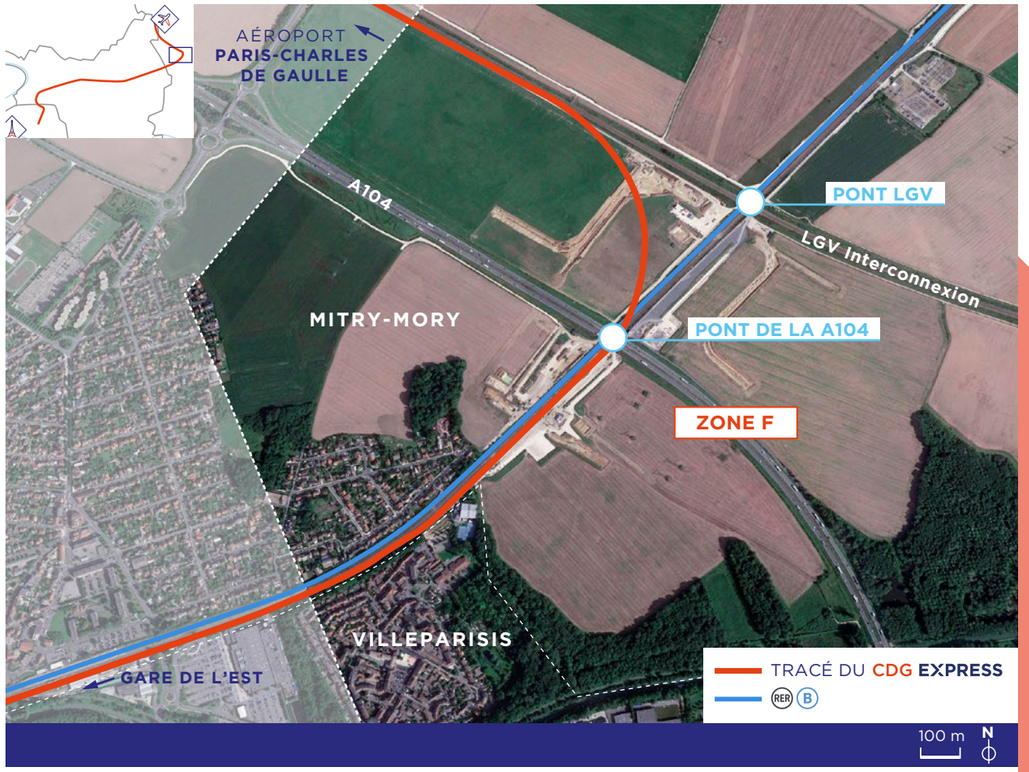


Entre la gare de La Plaine Saint-Denis et Mitry-Mory, le CDG Express utilise sur 22 kilomètres 2 voies existantes parallèles à celles du RER B. Ces voies sont aujourd'hui empruntées par le TER Paris Laon, la Ligne K et le FRET.

Les aménagements à réaliser ont pour principal objectif de **moderniser et simplifier les installations anciennes existantes pour assurer le passage des trains CDG Express** avec une vitesse de circulation de 140 km/h.

Sur cette zone, une part essentielle des travaux bénéficie aux circulations du quotidien. En particulier, il s'agit d'améliorer la gestion des situations perturbées : en assurant le retournement des trains en gare d'Aulnay-sous-Bois et en simplifiant l'exploitation de la gare du Bourget.

ZONE F DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY



Sur la commune de Mitry-Mory, **les voies du CDG Express décrochent la ligne La Plaine-Hirson pour rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sur des voies nouvelles**.

La réalisation d'un terrier permet aux voies du CDG Express de passer sous les voies du RER B.

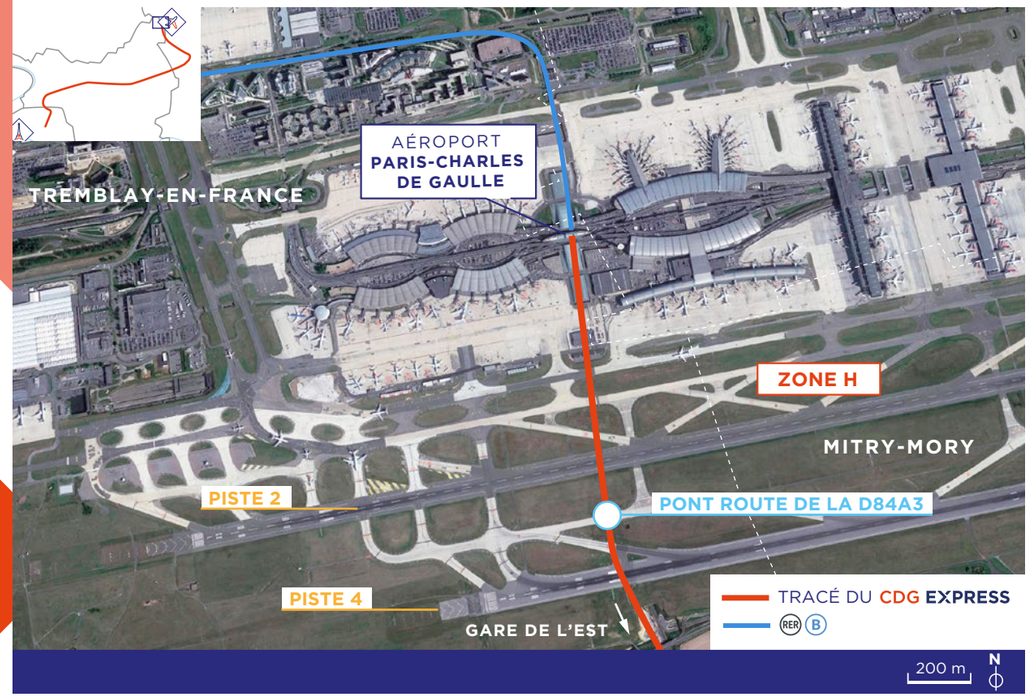
ZONE G LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À CDG 2

La zone G relie le terrier de la zone F sur la commune de Mitry-Mory à la zone aéroportuaire. **Ce tronçon, exclusivement en voie nouvelle, s'étend sur 4,4 kilomètres** parallèlement à la ligne à grande vitesse d'interconnexions.

Comme celle-ci, le CDG Express utilise la travée existante sous le pont route de la RD 84 et franchit les RD9, RN2 et le Chemin Rural n°2 par des ponts rails à créer. La plateforme ferroviaire est construite en déblai puis en remblai.

ZONE

H GARE ET AVANT-GARE CDG 2



Le tracé du CDG Express arrive sur la plateforme aéroportuaire en passant sous la route périphérique sud au niveau d'une travée du pont route existant au niveau de la LGV Interconnexions.

L'accès à la gare s'effectue ensuite par le tunnel existant, modifié et allongé sous les pistes 2 et 4 de l'aéroport ainsi que sous les voies de circulation. Les équipements ferroviaires sont posés dans le tunnel. Cette zone comporte également les aménagements en gare CDG 2 pour accueillir les passagers du CDG Express et l'installation de base de maintenance et de secours au sud de la plateforme.
Enfin, le terminus pour les rames du CDG Express avec des quais adaptés et les accès directs à l'aérogare est réalisé dans la gare CDG 2 dans le prolongement du RER B.

ZONE

L RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B

L'arrivée de CDG Express en gare CDG 2 se fera dans le prolongement des voies du RER B, les deux réseaux restant indépendants. Ainsi, le CDG Express occupera en gare CDG 2 les emprises actuelles réservées aux voies de stockage d'arrière gare pour les rames du RER B.

Les trois voies de stockage sont reconstituées en amont de la gare RER CDG 1, le long des voies existantes par quatre places de garage des rames du RER B créées entre les voiries vertes et rouges d'accès à l'Aéroport.

Une passerelle de service, à destination des agents de conduite, des agents de nettoyage et de l'agent de sûreté, est prévue pour franchir la route de la Commune et les voies ferrées.

Un bâtiment de service ainsi qu'un bâtiment technique sont également construits.

État d'avancement des procédures et des travaux

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROCÉDURES

Afin de réaliser les travaux nécessaires à la liaison CDG Express, l'ensemble des procédures foncières a été engagé. Les procédures auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ont également été engagées.

En particulier :

> **l'étude relative à l'aménagement foncier** a été lancée sur le périmètre défini par la Commission Aménagement Foncier pilotée par le Conseil Départemental de Seine-et-Marne sur les communes de Mitry-Mory et Tremblay-en-France ;

> **la prise de possession de terrains** est effective sur quasiment la totalité des terrains nécessaires aux travaux après versement des indemnités arrêtées par le juge aux propriétaires ;

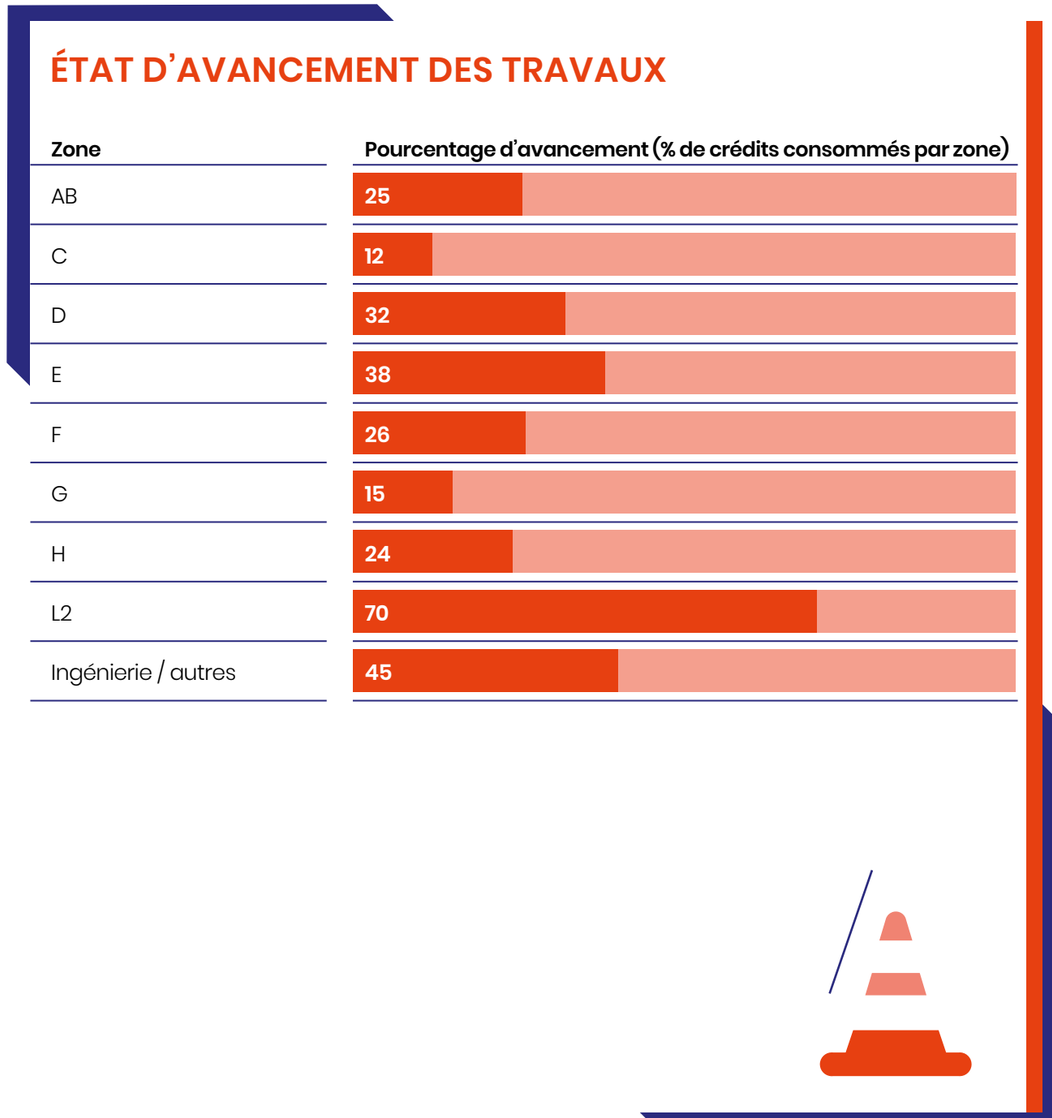
> **des accords amiables ont été signés** avec les entreprises concernées sur le secteur de Cap18 : Fleuret Adhésif, Firma, Chabrol et Covivio, ce qui permet d'assurer leur relocalisation sans créer de nouveau bâtiment sur site ;

> **les terrains nécessaires au raccordement de la liaison technique et de la base maintenance** pour le matériel roulant de l'exploitant ferroviaire ont également été acquis, conformément au contrat relatif à la liaison technique permettant l'accès depuis la gare de l'Est jusqu'à la base de maintenance entre Hello Paris et SNCF Réseau du 18 juillet 2019.

Les procédures auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ont également été engagées. L'EPSF est une autorité indépendante qui délivre l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale (AMEC) de la liaison.
Cette autorisation permet la circulation des trains en sécurité sur les infrastructures. Les dossiers en vue de l'obtention de l'AMEC sont portés par SNCF Réseau Constructeur en lien avec ADP Constructeur, en délégation du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express. Dans ce cadre, l'EPSF a approuvé le dossier préliminaire de sécurité Génie Civil (DPS GC 1) comprenant les ouvrages de la zone G, le tunnel de la zone H et les quais de la gare CDG 2, le 8 février 2019.

À terme, l'EPSF donnera également au Gestionnaire d'Infrastructure son agrément de sécurité après approbation de son système de gestion de la sécurité.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX



ZONE AB

GARE ET AVANT-GARE DE L'EST

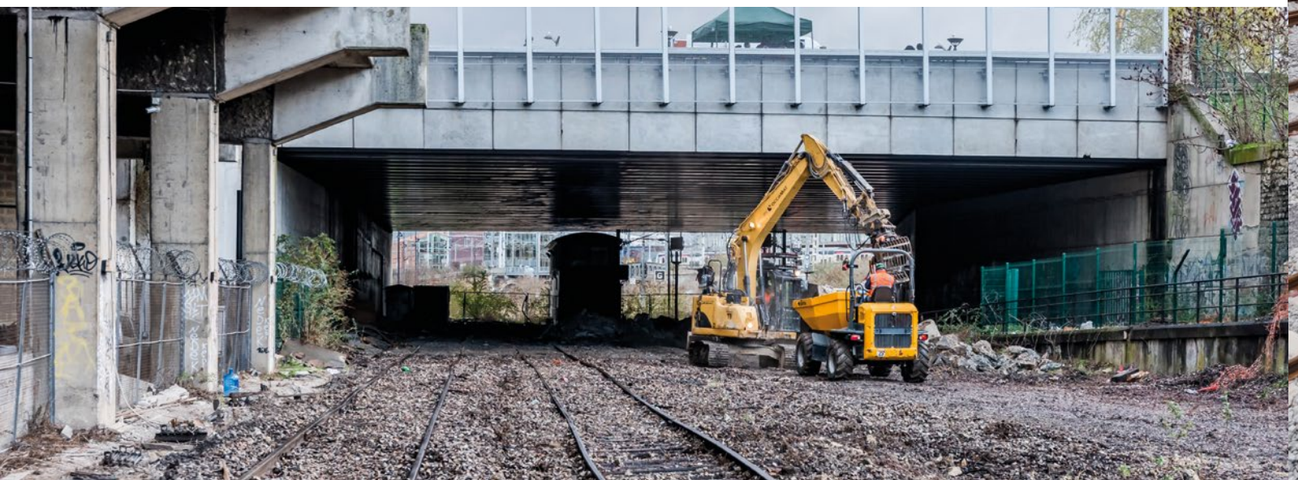
S'agissant de la gare de l'Est, toutes les procédures ont été engagées afin de pouvoir lancer les travaux en 2020. Ainsi, le permis de construire a été déposé en septembre 2019. Par ailleurs, les procédures d'appel d'offres ont été finalisées afin de désigner les entreprises responsables des travaux en gare. Les dispositifs d'assainissement et les bassins de traitement des eaux ont été mis en place, dont un grand bassin enterré.

Sur la partie ferroviaire, les travaux nécessaires à la suppression et aux modifications des voies ont été réalisés. Ils permettent de libérer les espaces nécessaires pour créer les voies principales du CDG Express et les accès à la liaison technique afin que l'exploitant puisse remiser les trains.

ZONE C

CAP 18 / CHAPELLE CHARBON

L'année 2019 a été consacrée aux travaux de voirie et de réseaux divers (Télécom, GRT, Enedis…). Ces travaux sont encore en cours. Il en est de même pour les études de dévoiement des réseaux d'assainissement sur la rue de l'Évangile en concertation avec le Syndicat intercommunal d'Assainissement et d'Eau Potable. Les anciennes Halles Dutois ont été démolies après obtention du permis nécessaire. Cette démolition permet de dégager les emprises nécessaires pour les voies du CDG Express et les ouvrages d'art associés. Par ailleurs, les procédures d'appels d'offres nécessaires pour les travaux de reconstruction des ponts de la Porte de la Chapelle ont été réalisées.



ZONE D

RACCORDEMENT À LA PLAINE SAINT-DENIS

La mise en service de la base de travaux est effective. Par ailleurs, des travaux sous circulation ferroviaire ont été engagés.

Ils visent à rénover les installations ferroviaires existantes (voies, caténaires…).
De plus, les travaux nécessaires aux 28 ouvrages d'art prévus dans cette zone ont commencé.

Base travaux – zone d'arrivée des trains de travaux côté Saint-Denis. Zone de déchargement des trains et base vie côté Paris.

ZONE E

AMÉNAGEMENT ENTRE LA PLAINE SAINT-DENIS ET AULNAY-SOUS-BOIS

Les équipes se sont concentrées sur la réalisation de travaux préparatoires et de dévoiement de réseaux dans un secteur très circulé avec des installations parfois anciennes.
Par ailleurs, les travaux préparatoires nécessaires à la mise en service future des voies de retournement au Bourget ont été engagés.

ZONE F

DÉBRANCHEMENT DE MITRY-MORY

Les fondations des ouvrages de l'A104 et de la RN2 ont été confortées sous circulation ferroviaire. Le déplacement partiel des voies ferroviaires existantes a été réalisé afin de libérer l'espace central pour réaliser le terrier permettant aux voies du CDG Express de rejoindre la ligne nouvelle.

De plus, des travaux de dévoiement de réseaux sont en cours. Enfin, des voies routières spécifiques d'accès au chantier ont été réalisées afin de ne pas impacter les voies existantes. Les travaux relatifs aux bassins de rétention des eaux sont également en cours.

ZONE G

LIGNE NOUVELLE DE MITRY-MORY JUSQU'À CDG 2

Des travaux importants de dévoiement de canalisation (gaz) et de réseaux (Orange, Enedis) ont été réalisés, ainsi que des travaux nécessaires à la mise en place de bassins d'assainissement.

Pour ne pas générer d'incidences sur les voies routières existantes, des voies indépendantes d'accès au chantier ont été créées. Enfin, la procédure d'appel d'offres afin de confier les travaux de cette zone à un groupement d'entreprises en charge de la conception et de la réalisation a été finalisée.

ZONE H

GARE ET AVANT-GARE CDG 2

Les travaux d'excavation du tunnel sous les pistes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sont quasiment finalisés. Pour la partie gare, le permis de construire a été obtenu le 27 février 2019. Les travaux d'allongement du quai RER B sont en cours avec des contraintes d'exploitation ferroviaire.

ZONE L2

RECONSTITUTION DES VOIES DE GARAGE DU RER B

Les déplacements de voiries ont été réalisés afin de permettre la reconstitution de 4 garages pour les trains du RER B. L'ensemble des dispositifs d'assainissement est réalisé.

Les demandes de dérogation ferroviaires présentées et en cours d'instruction concernent essentiellement les aspects tracé et armement de la voie. Quelques sujets touchent à des caractéristiques des caténaires, des dispositions relatives aux terrassements, à l'hydraulique ou de signalisation. Elles font l'objet d'un suivi détaillé par le constructeur SNCF Réseau.

Dispositif de maîtrise de la qualité

La réalisation des travaux et leur suivi répondent à des règles précises en matière de maîtrise de la qualité (conformément à l'annexe 9 « Maîtrise de la qualité » du Contrat de Concession de travaux).

EN PHASE DE CONCEPTION-CONSTRUCTION

Au niveau du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, les processus de maîtrise de la qualité sont repartis dans les documents suivants :

Le MANUEL DE PROJET, qui comprend :
I. Document d'organisation : Plan de management de projet (réalisé)
II. Documents de gestion de la qualité et de l'environnement : Plan d'assurance qualité (en cours de finalisation)
III. Documents de gestion des risques : Plan de maîtrise des risques (en cours de finalisation)
IV. Documents de planification et de mesure de l'avancement (en cours de finalisation)
V. Documents de gestion des interfaces : Plan de gestion des interfaces (finalisé)
VI. Documents de gestion de la sécurité des travaux (plan de sûreté partiel établi – Cf. 3.4)
VII. Documents d'organisation de la réception : Plan détaillé de réception (le moment venu)
VIII. Documents de fin de phase de réalisation (le moment venu)

Au cours de l'année 2019, le Plan de management de projet (I) a été établi. Il comprend : la description générale du Projet, de ses acteurs, la comitologie et les outils de pilotage mis en place, le plan de gestion documentaire du projet, son plan de communication. Sont annexés à ce Plan, la méthodologie de suivi des coûts de construction et des tirages sur le Prêt de l'État ainsi que le Guide d'utilisation de la gestion documentaire du GI CDG Express.

Le Plan de maîtrise des risques (III) est également en cours de réalisation. La démarche de maîtrise des risques consiste, conformément au schéma ci-dessous, en :
> l'identification des risques ;
> la mise au point d'une méthode d'évaluation de la criticité de ces risques ;
> l'application de la méthode d'évaluation de la criticité aux risques identifiés ;
> la hiérarchisation des risques ;
> l'identification des actions de traitement associées à chaque risque ;
> le processus de suivi des actions de traitement et de réévaluation des risques.

Chaque constructeur a également mis en place une procédure de gestion de la qualité et de l'environnement à son niveau. La synthèse de la conduite générale de l'opération est reportée au Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express qui en assure le contrôle et le suivi au travers de :
> visites mensuelles sur site en présence de l'organisme technique indépendant qui assure le contrôle technique pour le compte de l'État concédant et de l'État prêteur, faisant l'objet de comptes-rendus ;
> rapports mensuels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus ;
> rapports trimestriels et séances de présentation, faisant l'objet de comptes-rendus.

L'ensemble de ces processus sont appliqués depuis le mois de février 2019 et ils sont décrits dans le Plan d'assurance qualité (II), en cours de formalisation définitive.

En complément, le planning d'avancement des travaux (IV) est mis à jour et présenté mensuellement et trimestriellement par les Constructeurs au Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express. Après analyse, ce planning est présenté à l'État Concédant, en présence des Constructeurs. Cependant, à la suite de la décision du Gouvernement de reporter la date de mise en service de la liaison CDG Express à Décembre 2025, le planning de l'opération a dû être actualisé. Aussi, à fin 2019, la formalisation du document de planification et de mesure de l'avancement est en cours de finalisation.

Le Plan de gestion des interfaces (V) entre les acteurs du projet a été établi au cours de l'année 2019. Ainsi, le Protocole arrêtant les modalités d'organisation des réunions d'interface entre l'Exploitant ferroviaire et le Gestionnaire d'Infrastructure a été signé en octobre 2019.

SYNTHÈSE DE LA COMITOLOGIE MISE EN PLACE	
Comité de suivi projet: GI CDG Express / Constructeur	**Chaque premier jeudi du mois – depuis février 2019**
Comité de suivi de l'exécution de la Concession: État Concédant, GI CDG Express, en présence des Constructeurs	**Chaque deuxième jeudi du mois – depuis mars 2019**
Comité d'interface: GI CDG Express, exploitant ferroviaire	**Comités techniques: le 11/10/2019, le 26/11/2019** **Comité de pilotage: le 22/10/2019**
Comité de pilotage gares	**Comité technique: le 26/11/2019** **Comité de pilotage: le 15/10/2019**

Enfin, les documents relatifs à la fin de la phase de conception-construction (VII et VIII) seront établis en cohérence avec l'avancement du projet.

EN PHASE D'EXPLOITATION

En amont de la phase d'exploitation, le GI CDG Express devra établir le « MANUEL ENTRETIEN MAINTENANCE » qui comprendra:

I. Documents de Phase Exploitation-Maintenance: Plan de Maintenance

II. Documents de gestion de la qualité et de l'environnement: Plan d'Assurance de la Qualité (PAQ) et ses annexes

III. Documents de gestion des risques: Plan de Maîtrise des risques

IV. Documents de gestion de la sécurité des travaux: Plan de Management de la Sécurité

Dispositif de sécurité du projet

En application de l'annexe 8 du Contrat de Concession de travaux relative à la Sécurité, CDG Express a remis le Plan de Sûreté partiel de l'Infrastructure le 12 décembre 2019 à l'Organisme Technique Indépendant pour avis avant transmission à l'État Concédant début 2020. Le dispositif de sécurité est assuré dans le cadre réglementaire par chaque constructeur (ADP ou SNCF Réseau) en tant que maître d'ouvrage délégué. Le dispositif concerne à la fois la sécurité des chantiers et la sécurité des systèmes.

LA SÉCURITÉ CHANTIER

La sécurité des chantiers respecte pleinement les dispositions de la loi n°93-1418 relatives aux opérations de bâtiment et de génie civil en vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs et de ses décrets d'application.

Ainsi, chaque constructeur (SNCF Réseau constructeur et ADP constructeur) a désigné un coordonnateur sécurité et protection de la santé (CSPS), compétent et en adéquation avec la mission. Un chargé de mission sécurité a également été désigné. Son rôle est de coordonner et d'harmoniser l'application des règles de sécurité sur le chantier. Des responsables ont également été désignés avec les concessionnaires de réseaux pour les autorisations d'intervention à proximité des réseaux.

Afin de couvrir toute la chaîne des acteurs, une mission de sécurité ferroviaire pour les maîtrises d'œuvre externalisées ou les travaux en ligne fermée a été mise en place dès la phase conception. Par ailleurs, une notice particulière de sécurité ferroviaire a été définie pour les maîtres d'ouvrage externes.

Au sein d'ADP Constructeur, le management de la sécurité pour les salariés est animé par le pôle prévention et risques professionnels qui exerce des missions transversales de coordination, de conseil et d'expertise auprès des différents partenaires et acteurs dans les domaines de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail. Il est en charge du suivi et de l'analyse des accidents du travail et contribue à l'élaboration de la politique de santé, sécurité du travail ainsi qu'à sa cohérence dans toute l'entreprise.
Il accompagne les responsables d'opérations dans la mise en place de la démarche CSPS: plans de prévention, sensibilisation.
Conformément à la réglementation, un collège interentreprises de sécurité, de santé et des conditions de travail se réunit tous les trimestres. Par ailleurs, compte tenu de la particularité des travaux tunnel (qui impliquent des conditions particulières d'intervention des secours), des rencontres régulières sont organisées avec la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris.
L'ensemble des marchés inclut les clauses spécifiques sur la sécurité des Cahier des clauses administratives générales (CCAG) travaux pour chaque maître d'ouvrage.

LE SUIVI DES INDICATEURS DE SÉCURITÉ CHANTIER

Depuis le 1er février 2019 et jusqu'au 31 décembre 2019, 345 241 heures travaillées ont été dénombrées sur le chantier dont SNCF Réseau Constructeur a la charge. Les taux de fréquence et de gravité des accidents du travail sont les suivants (trois accidents de travail dénombrés, dont deux avec arrêts).
Les CISST (Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail) se sont tenues en juillet et en octobre 2019 dans chaque secteur de travaux (Paris, Central et jonction Aéroport). Une CISST est prévue début de 2020 réunissant tous les acteurs sécurité de toutes les zones de travaux.

Deux visites de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France (CRAMIF) se sont également tenues. Elles ont relevé des remarques sans gravité qui sont en cours de traitement par les entreprises. Une visite de la DIRections Régionales des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE) a permis aux services concernés de mieux comprendre le chantier dans son organisation et la consistance des travaux réalisés.

	HEURES TRAVAILLÉES SUR LA PÉRIODE	NOMBRE D'ACCIDENTS SUR LA PÉRIODE		NOMBRE DE JOURS D'ARRÊT
		Sans arrêt	Avec arrêt	
Jusque fin 2018	53 978	0	1	83
01/2019 à 08/2019	175 534	1	2	85
09/2019 à 12/2019	115 729	0	1	0
CUMUL	**345 241**	**1**	**3**	**168**

0,48
Taux de Gravité (TG)
(Nombre de journées calendaires perdues x 103) / (Nombre d'heures travaillées)

8,6
Taux de Fréquence (TF)
(Nombre d'accident avec arrêt x 106) / (Nombre d'heures travaillées)

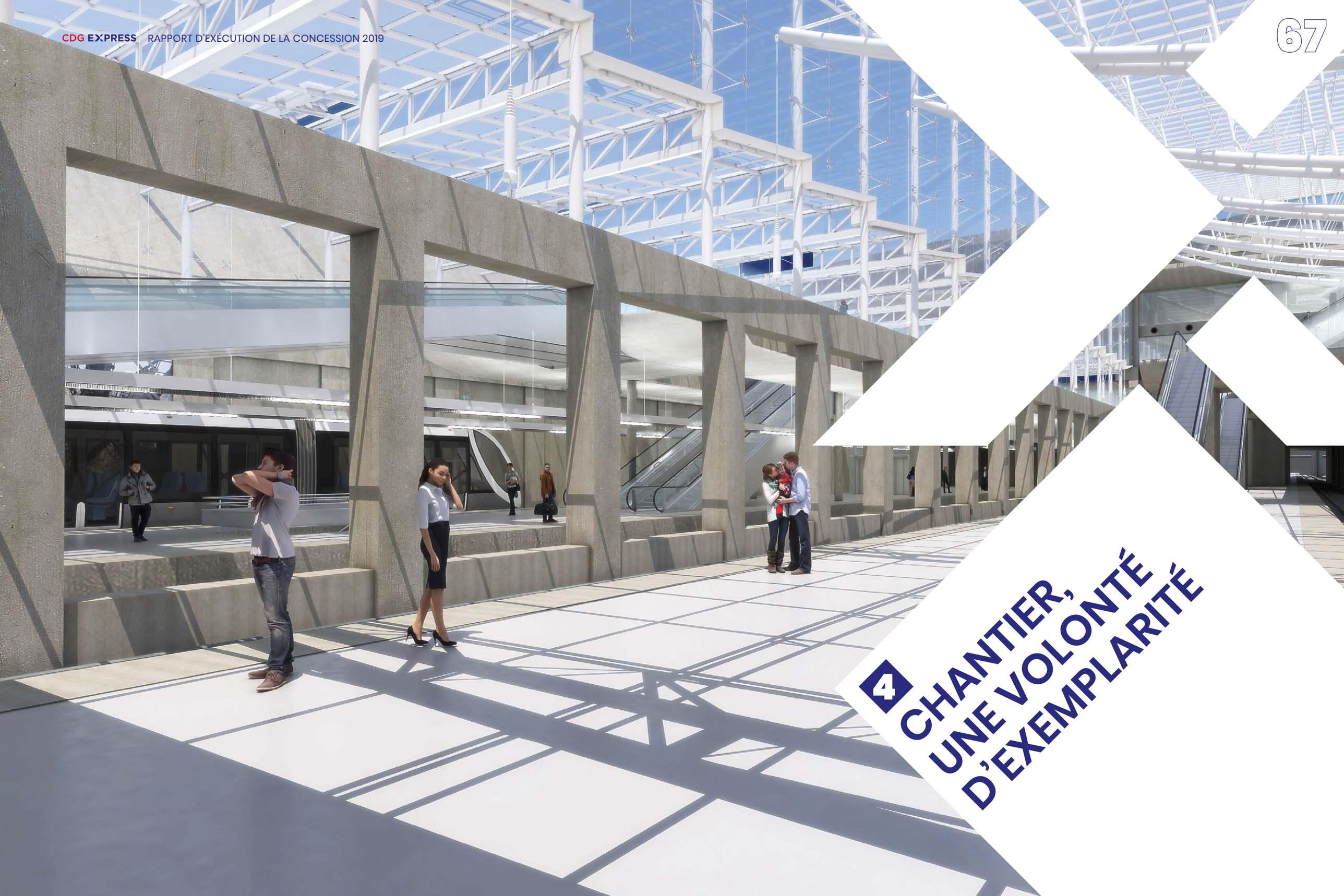
Les CISST se sont tenues en juillet et en octobre 2019 dans chaque secteur de travaux (Paris, Central et jonction Aéroport). Une CISST est prévue début de 2020 réunissant tous les acteurs sécurité de toutes les zones de travaux. Deux visites de la CRAMIF se sont également tenues. Elles ont relevé des remarques sans gravité qui sont en cours de traitement par les entreprises. Une visite de la DIRECCTE a permis aux services concernés de mieux comprendre le chantier dans son organisation et la consistance des travaux réalisés.

S'agissant d'ADP constructeur, sur 32 254 heures travaillées sur le chantier du tunnel et 3 953 heures travaillées sur les travaux préparatoires de la gare, un seul accident avec arrêt de travail s'est produit en 2019 sans gravité.

Les interfaces avec les installations ferroviaires (en arrière gare, dans la gare CDG 2 ou en L2), nécessitent une coordination avec l'exploitation ferroviaire. La gare de CDG 2 fait par ailleurs l'objet de plusieurs opérations qu'il est nécessaire de coordonner sur le plan de la sécurité. Ainsi, une coordination entre les différents maîtres d'ouvrage est mise en place, impliquant les CSPS. Cette coordination se matérialise par :
> Un protocole inter-maître d'ouvrage et son suivi trimestriel qui implique les équipes d'ADP Constructeur, de SNCF Réseau Constructeur pour le tunnel et la gare, de Gares&Connexions pour la gare ;
> Des réunions régulières des coordonnateurs des zones en interface ;
> Des réunions semestrielles permettant de suivre les actions en cours.
Une rencontre CRAMIF a été organisée le 25/09/19 pour mise au point du DIUO.

SÉCURITÉ SYSTÈME (ET INTEROPÉRABILITÉ)

La sécurité système (et interopérabilité), après la phase de travaux, sera réalisée dans le cadre :
> d'une démarche sécurité auprès de l'EPSF (Dossier Préliminaire de Sécurité) ;
> d'un organisme de contrôle : CERTIFER ;
> d'une évaluation et de la prise en compte des STI (Spécification Techniques d'Interface) à appliquer ;
> d'un plan de Management de la Sécurité et de l'Interopérabilité pour décrire la démarche sécurité mise en place.



4 CHANTIER, UNE VOLONTÉ D'EXEMPLARITÉ

Dans le cadre du contrat de concession, le gestionnaire d'infrastructure et ses constructeurs ont la volonté de faire du chantier du CDG Express une référence au regard des critères du développement durable.

Soutenu par un esprit d'innovation, les engagements de performance du contrat prennent corps dans une pluralité de domaines, allant de la transparence de l'information et du respect de l'ensemble des parties prenantes à la préservation de la biodiversité et de la ressource en eau, en passant par la responsabilité sociétale, la sécurité, les achats responsables, l'éco-conception des projets, l'économie circulaire ou la valorisation des déchets. Dans le contexte de la lutte contre le changement climatique, le projet a également été conçu pour être résilient aux événements extrêmes tels que les crues exceptionnelles.

Premières pierres de la communication

La stratégie globale de communication de CDG Express est élaborée et mise en œuvre sous le regard de son Conseil d'Administration. Elle fait l'objet de réunions de partage régulières avec les acteurs du projet.

Tout l'enjeu de cette stratégie est de pouvoir répondre dans un premier temps, aux besoins d'information des riverains et voyageurs du quotidien, en lien avec les constructeurs, tout en se dotant d'outils de long terme qui accompagneront toute la durée des travaux et le projet dans sa vision cible. Ainsi, plateforme de marque, identité visuelle de CDG Express, conception d'un nouveau site internet et stratégie digitale sont autant de chantiers ouverts en 2019.

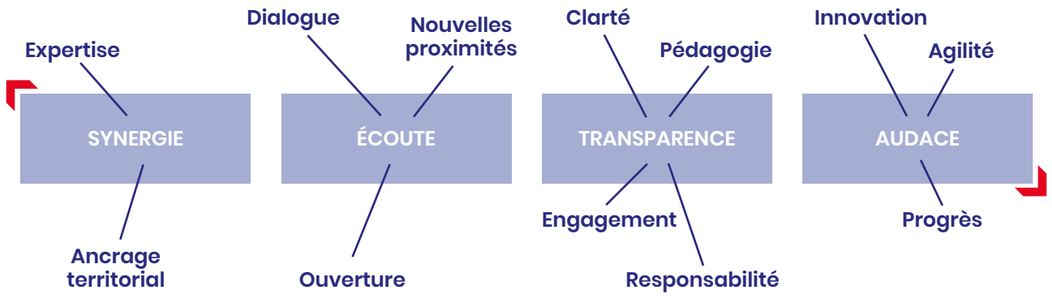
LA PLATEFORME DE MARQUE

Finalisé en 2019, ce document de référence pose les éléments fondateurs de la marque CDG Express à travers la formulation d'une mission et d'une ambition précises pour le territoire francilien.

La mission de CDG Express : Être le référent pérenne, fiable, générateur de confiance, porteur de projet et garant de sa performance, reconnu à ces titres comme un ensemblier, organisateur de cohérence aux yeux des riverains, des voyageurs, des partenaires, des responsables institutionnels, des médias et de l'opinion publique.

L'ambition du CDG Express : CDG Express, force combinée de trois acteurs-experts, s'engage et agit pour rapprocher l'aéroport de la ville. Il contribue ainsi concrètement à l'émergence de nouvelles formes d'urbanité et, à ouvrir, très grand Paris.

Le service incarnant une nouvelle séquence de l'histoire de la ville et du territoire, CDG Express a également fait le choix de se doter de valeurs-socles qui guideront son action pendant toute la période des travaux, et au-delà : synergie, écoute, transparence, audace.



L'IDENTITÉ VISUELLE

CDG Express dispose également d'une identité visuelle, décrite dans une charte graphique dont le rôle premier est de définir techniquement, de manière précise et universelle l'utilisation du logotype CDG Express. Elle permet également de définir toutes les règles indispensables au respect de l'unité graphique du logotype. Cette charte favorise l'appropriation de l'identité par tous.

DES OUTILS DE DIALOGUE POUR ÉCHANGER AVEC LES PARTIES PRENANTES

Dans le souci de maintenir un lien de proximité avec les acteurs du territoire, aussi bien institutionnels qu'économiques, CDG Express a défini un plan de rencontres prioritaires en 2019 qui sera déployé ensuite progressivement en 2020. D'ores et déjà, SNCF Réseau, par délégation de CDG Express, se concerte régulièrement avec les collectivités concernées par le tracé, une fois par an minimum. Pour les communes les plus concernées (Paris, Mitry-Mory), des réunions trimestrielles sont organisées avec les élus, et bimestrielles ou mensuelles avec les services de la ville.

Par ailleurs, des échanges ont lieu en continu sur les zones de chantier : Mitry-Mory, Tremblay-en-France, secteur du Cap 18 à Paris, etc.

Dans son plan de communication établi fin 2019, CDG Express prévoit notamment pour l'année à venir l'organisation de visites de chantier à l'attention des riverains et des expositions dans les mairies volontaires sur le projet CDG Express afin d'informer aussi bien sur le déroulement du projet (calendrier, grandes étapes, etc.) que sur des aspects moins connus de la vie du chantier (technologies utilisées, innovations déployées, métiers sollicités, etc.).

Ce dernier plan reste néanmoins susceptible d'évoluer, en lien notamment avec les constructeurs, SNCF Réseau et Groupe ADP. CDG Express reste en veille sur son écosystème – institutionnel, médiatique et digital – à travers des notes de suivi qu'il réalise chaque mois pour l'appuyer dans le déploiement de ses actions de communication.

LE SITE INTERNET ET LES RÉSEAUX SOCIAUX

La conception d'un nouveau site internet en 2019 ouvrira un nouveau cadre de dialogue avec toutes ses parties prenantes : grand public, riverains et associations, élus et acteurs institutionnels locaux, médias, voyageurs des autres lignes de transport (notamment du RER B) et futurs voyageurs du CDG Express.

Il verra le jour en juin 2020 et sera doté d'un dispositif d'alertes permettant de bien circulariser toutes les informations et de poser des questions.
CDG Express sera également présent sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook.

Page d'accueil du nouveau site internet

LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE ET SES CONSTRUCTEURS FONT PRÉVALOIR LE PARTAGE DE L'INFORMATION, AVEC UN SOUCI CONSTANT DE TRANSPARENCE

Ils ont entretenu un dialogue continu avec les territoires. Non seulement au sein des instances présidées par le Préfet de région Île-de-France – comité de coordination de l'Axe nord et comité de suivi des travaux du CDG Express – mais aussi lors des rencontres régulières et des échanges récurrents sur les zones de chantier qui ont lieu, notamment entre SNCF Réseau et les collectivités locales concernées par le projet (voir tableau des rencontres réalisées page suivante). Les dispositifs de protection acoustique ont notamment été abordés lors de ces échanges.

À l'attention des riverains, SNCF Réseau assure une permanence itinérante dans les communes afin d'expliquer les travaux. C'est le cas par exemple Porte de la Chapelle (18e arrondissement) où une permanence « bruit » a été organisée avec l'État en vue de dimensionner les écrans acoustiques sur les ponts entrant dans le périmètre du chantier. Des flashs infos sont de plus diffusés avant les travaux afin que chacun puisse les anticiper.

RENCONTRES RÉALISÉES PAR SNCF RÉSEAU CONSTRUCTEUR

Communes	Dates des réunions	Objet
Villeparisis	24/09/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
	24/09/2019	Visite de chantier
Drancy	04/09/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
	21/11/2019 (Services Technique)	Travaux été 2019 et 2020. Retour sur avis défavorable demande de raccordement à l'assainissement.
Saint-Denis	09/10/2018	Point projet
	24/09/2019	Réunion préparatoire rencontre Maire de Saint-Denis
EPT Plaine Commune Secteur La Plaine	22/11/2019 (services techniques)	Réunion préparatoire rencontre Maire de Saint-Denis
Paris	08/07/2019	Reprise des échanges
	25/10/2019	Interfaces projet / Ville
	19/11/2019	Indemnisation foncière - Plusieurs réunions liées aux travaux Chapelle et à leur impact circulation
	20/12/2019	Convocation par le maire du 18ème relative aux travaux sur le secteur
La Courneuve	13/07/2018	Point projet
	04/12/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
Le Bourget	15/10/2018	Point projet
Le Blanc Mesnil	29/08/2019	Dispositifs de protection contre le bruit

Communes	Dates des réunions	Objet
Aulnay-sous-Bois	02/09/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
Sevran	14/11/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
Villepinte	12/09/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
Tremblay-en-France	29/07/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
Mitry-Mory	06/09/2019	Dispositifs de protection contre le bruit
	24/09/2019	Commission travaux
Pantin	22/06/2018	Point projet
EPT Plaine Commune Secteur Aubervilliers	03/04/2019	Point projet Présentation des travaux sur le secteur

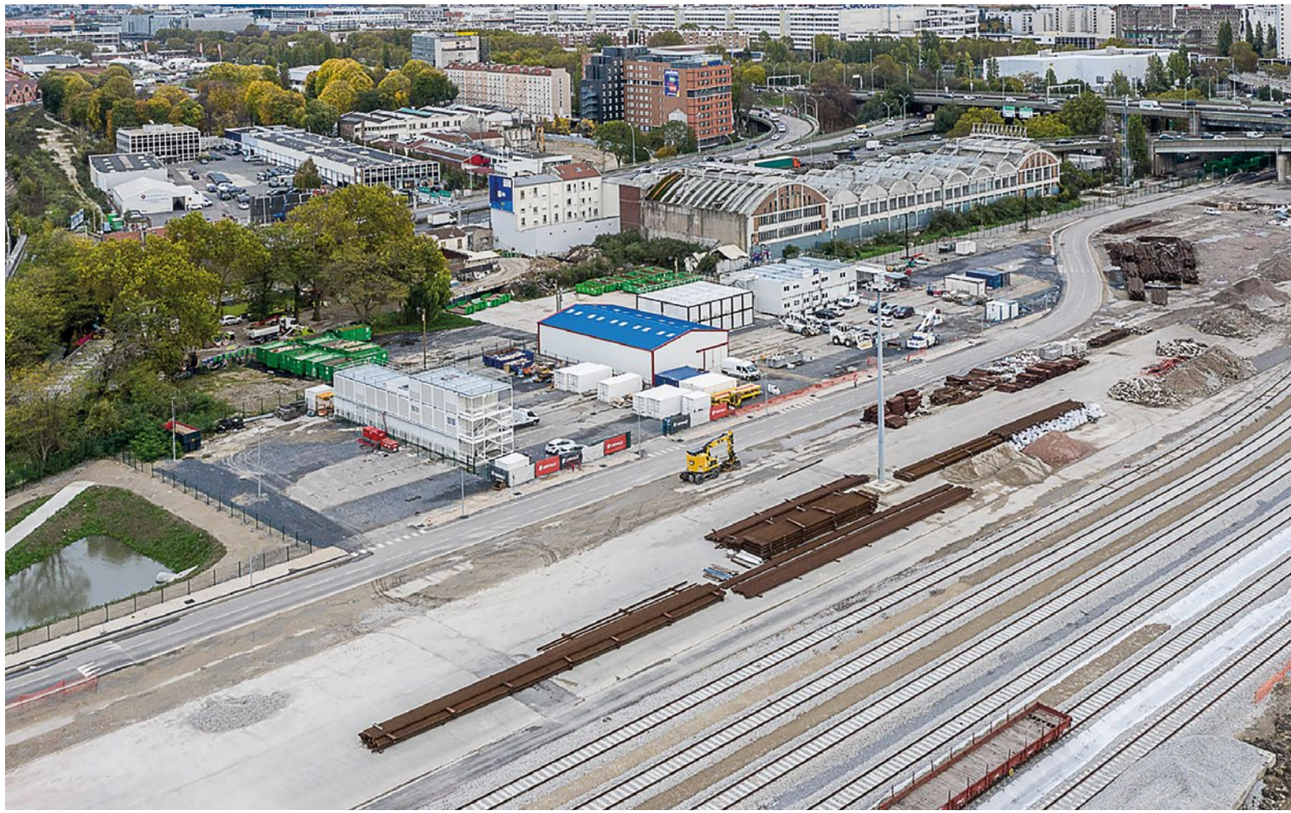
Maintien du cadre de vie quotidien

Tous les acteurs du projet CDG Express s'engagent à limiter le plus possible les perturbations occasionnées aux voyageurs du quotidien qui empruntent l'Axe Nord ainsi qu'aux riverains. Si les impacts du projet ne peuvent être évités ou suffisamment réduits, des mesures compensatoires sont prises.

Pour éviter au maximum de perturber la circulation des trains, les travaux sur les voies existantes sont effectués de nuit, certains week-ends et en période de faible affluence. Le cas échéant, des moyens de substitution adaptés sont mis en place pour assurer la desserte des territoires.

Afin de préserver la qualité de vie des riverains, la limitation des nuisances sonores et des vibrations est intégrée au programme des travaux.

Par exemple, Porte de la Chapelle, les ponts ferroviaires métalliques seront remplacés par des ponts conçus pour atténuer le bruit au passage des trains et dotés de protections acoustiques.



Les terres agricoles nécessaires à la réalisation du projet ont fait l'objet de compensation financière. CDG Express soutient également une étude de remembrement visant à optimiser la cohérence parcellaire agricole et menée sous l'égide du conseil départemental de Seine-et-Marne et de la profession agricole. Toujours en concertation avec celle-ci, une étude est financée pour rétablir le réseau de drainage perturbé par les travaux.

Les bases vie installées sur le site de La Chapelle comportent des logements pour éviter à une partie des personnels les allers retours quotidiens.

Des bâches de protection acoustique sont installées durant le chantier le long des voies ferrées, en concertation avec les territoires.

EN CHIFFRES

Un budget destiné au traitement des nuisances sonores, **4 fois supérieur** au montant des traitements exigés par la réglementation

Éco-responsable de terrain

Le chantier du CDG Express s'inscrit dans la politique environnementale des constructeurs et des maîtres d'œuvre et entreprises de travaux partenaires. Des contrôles internes et externes permettent de s'assurer que leurs engagements sont tenus en matière de préservation de la biodiversité et de la qualité de la ressource en eau.

Des mesures ont été prises pour préserver les espèces floristiques et faunistiques protégées découvertes sur le tracé, comme la renoncule à petites fleurs ou le triton palmé.

Au titre de la compensation écologique, quatre sites ont par ailleurs été retenus pour être réhabilités et contribuer à enrichir la biodiversité. En Seine-et-Marne, il s'agit de rendre des terres propices à la pâture (Claye-Souilly) ou à l'apiculture (Isles-lès-Villesnoy), ou encore de leur conserver leur caractère d'espace naturel (Trilport). Dans le Val d'Oise, une ancienne décharge sera restaurée et des abris pour la faune installés.

Enfin, des dispositions ont été prises avec un écologue pour lutter contre les espèces végétales invasives présentes dans le périmètre du chantier et éviter leur dissémination dans le milieu environnant – nettoyage des roues des camions à l'entrée du chantier, évacuation des déblais contaminés par des espèces invasives dans des centres de traitement spécialisés.

La préservation de la ressource en eau fait l'objet de toutes les attentions. Plus de 50 piézomètres ont été posés pour le suivi des nappes souterraines. À ce stade, le chantier n'a nécessité aucun prélèvement dans les eaux souterraines ni donné lieu à aucun rejet direct dans les cours d'eau. Des dispositifs d'assainissement pour collecter les eaux de pluie et de chantier de la plateforme ferroviaire du CDG Express ont été réalisés, avec des bassins de rétention provisoires ou définitifs, dans les trois secteurs du projet où les travaux ont commencé. Des concertations sont menées avec les gestionnaires de réseaux d'assainissement des territoires afin de pouvoir raccorder les réseaux définitifs et du chantier aux leurs.

À noter également les actions immédiates engagées après une fuite accidentelle de béton dans le Croult-Cul le 31 octobre 2019 : mise en place d'un barrage filtrant, curage du cours d'eau et nettoyage des abords. La réactivité des équipes a permis de limiter considérablement l'impact de cet incident. Les analyses effectuées depuis ont montré que les eaux du Croult-Cul étaient conformes aux exigences réglementaires.

Espèce protégée, la renoncule à petites fleurs est identifiée en deux endroits du tracé. L'un des deux est préservé. Sur le second, des graines sont prélevées puis semées à côté du premier. Une opération de transfert réalisée avec succès par l'écologue du Conservatoire botanique du bassin parisien.

NOMBRE DE PIÉZOMÈTRES POSÉS EN 2019

Zones	Piézomètres pour le suivi de nappe	Nombre de rapports de comblement provisoire	Nombre de rapports de comblement définitif
A	1	–	–
B	5	–	–
C	2	–	–
D	9	–	–
E	13	–	3
F	17 (dont 14 suivi de pompage)	2	–
G	1	–	–
H	1	–	–
L2	3	–	–
P1	1	–	–
TOTAL	**53**	**2**	**3**

OUVRAGES PÉRENNES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES RÉALISÉS EN 2019

	Zone	Travaux	Mesures et effets sur l'environnement
SECTEUR PARIS	AB	> Phase B11 et B12 : travaux de voie/caténaires, artères câbles, signalisation, construction d'un poste haute tension, travaux électriques > Fin des déposes de voies et terrassements principalement sur le faisceau Villette et autour des voies 1 et 1bis entre le pont de la porte de la Chapelle au sud et le Pont Riquet au nord > Initiation des travaux de plateforme CDG Express. Réalisation de l'assainissement des plateformes de voies CDGX, du bassin provisoire « BR Pajol » et de dalots de rétention définitifs « Dalots Riquet »	> Dispositifs de protection contre le bruit > Visite de chantier > Sans impact sur le ruissellement en dehors du RFN
SECTEUR PARIS	C	> Travaux de libération des emprises et de dévoiement des réseaux de la zone Cap 18	> Sans impact sur les sols naturels et sur les ruissellements
SECTEUR CENTRAL	D	> Travaux de voie/caténaires, artères câbles, signalisation, construction de postes, travaux électriques > Travaux de création de la base travaux de La Chapelle dont un bassin de rétention > Travaux de création d'une rampe d'accès et de traversées sous voies > Travaux de terrassement de 6 ouvrages 1, 4, 5, 6, 19, 28 et de la tranchée couverte OA2 > Travaux de démolition du centre 2 > Fin de la dépose des voies	> Aucun rejet concentré d'eau de process de chantier n'a eu lieu dans la période du bilan. Les rejets d'eaux pluviales sont quant à eux diffus au sein du réseau SNCF existant ; les ruissellements provenant du RFN sont contenus dans le RFN. > Aucun effet des travaux du secteur Central sur les sols naturels et sur les ruissellements en dehors des emprises ferroviaires.
SECTEUR CENTRAL	E	> Travaux de voie	> Dispositifs de protection contre le bruit > Visite de chantier > Sans impact sur le ruissellement en dehors du RFN
SECTEUR JONCTION & AÉROPORT	F	> Travaux de création des chemins d'accès et de préparation des installations de chantier > Travaux d'assainissement : pose de la canalisation D800, création du bassin à ciel ouvert, création du bassin enterré > Création du mur de soutènement pour l'écartement de la voie V2 dir au sud afin de permettre la pose des voies CDG 1 et CDG 2	> Aucun rejet concentré d'eau de chantier sur les sols ou dans les cours d'eau (hors incident du 31/10/2019) n'a eu lieu dans la période concernée. Les zones de chantier ne sont pas revêtues. Pour les zones de chantier en amont du RER B, les eaux pluviales non infiltrées ou évaporées sont collectées dans les fossés existants SNCF, sans rejet ultérieur (pas de débordement constaté). > Pour les zones de chantier en aval du RER B, la parcelle agricole produit un effet tampon de filtration naturelle des fines. Deux bassins (le bassin à ciel ouvert et le bassin du SIAEP), permettent également de récolter, tamponner et décanter les eaux de chantier.
SECTEUR JONCTION & AÉROPORT	GH	Pas de travaux	Pas d'effet
SECTEUR JONCTION & AÉROPORT	L2	> Plateforme refaite avec deux voies en attente non raccordées au réseau ferroviaire actuel > Création de l'assainissement associé à ces voies. Raccordement de l'assainissement pour partie dans un bassin provisoire avec rejet dans le réseau ADP et pour partie vers un exutoire conduisant à un bassin existant ADP > Travaux de création des voies de circulation provisoires du RER B au sud, travaux de dépose des anciennes voies de circulation	> Les eaux pluviales et de chantier sont collectées par un bassin de rétention provisoire avec un point de rejet vers le réseau d'assainissement d'Aéroport de Paris. Un filtre à paille a été appliqué à la demande du gestionnaire pendant la durée des travaux de plateforme. > Aucun effet des travaux de la zone L2 sur les sols naturels et sur l'écoulement des eaux de surface en dehors des emprises ferroviaires.

Déchets suivis à la trace

Les déchets du chantier - matériaux issus des travaux de terrassement et de dépose des voies - non valorisables au sein des emprises ferroviaires font l'objet d'une procédure de traçabilité. Un registre des déchets sortants répertorie leurs caractéristiques, leur poids et leur destination, tous étant orientés vers une filière de traitement ou de valorisation adaptée.
Des bordereaux de suivi doivent être retournés par les sites qui les accueillent, les déchets dangereux étant expédiés vers des centres de traitement spécialisés. Au total, plus de 80 % des déblais évacués ont été valorisés dans le secteur du BTP ou de l'aménagement paysager. Ainsi, les terres excavées lors du creusement du tunnel sous les pistes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ont été réutilisées à proximité pour modeler le paysage dans le cadre du projet vallée verte (golf, paysagement) de Roissy-en-France dont l'ouverture est prévue en 2020.

	Poids déchets (T)			% déchets ultimes	Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD)			Bordereaux de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD)		
	Évacués	Traités	Valorisés		Nb	Nb retournés	% retournés	Nb	Nb retournés	% retournés
Zone AB	284 801	247 289	245 193	0,8 %	12 821	11 671	91,0 %	154	152	98,7 %
Zone C	10 925	264	264	0,0 %	430	18	4,2 %	58	14	24,1 %
Zone D	69 405	62 767	62 767	0,0 %	2 729	2 620	96,0 %	0	0	-
Zone E	50 983	34 026	34 026	0,0 %	1 723	1 253	72,7 %	0	0	-
Zone F	36 240	30 728	30 728	0,0 %	1 204	984	81,7 %	0	0	-
Zone L2	77 724	68 637	67 950	1,0 %	3 114	2 747	88,2 %	0	0	-
Pantin Zone	8 085	4 499	4 499	0,0 %	345	201	58,2 %	0	0	-
Total : Secteur Paris	292 886	251 787	249 692	0,8 %	13 166	11 872	90,1 %	154	152	98,7 %
Total : Secteur Central	131 314	97 057	97 057	0,0 %	4 882	3 891	79,7 %	58	14	24,1 %
Total : Secteur Jonction & Aéroport	113 964	99 366	98 678	0,7 %	4 318	3 731	86,4 %	0	0	-
Total : CDG Express	538 164	448 210	445 427	0,6 %	22 366	19 494	87,1 %	212	166	78,3 %

Une chance pour l'insertion

Les deux principaux constructeurs du projet CDG Express, ADP Constructeur et SNCF Réseau Constructeur, ont pris en compte des critères RSE pour choisir maîtres d'œuvre et entreprises de travaux dans le cadre d'appels d'offres publics. Les candidats retenus par ADP Constructeur ont notamment pris des engagements forts pour favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi - chômeurs de longue durée, jeunes non diplômés, allocataires de minima sociaux, personnes en situation de handicap… - et noué des partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi et les structures d'insertion.

Ceux retenus par SNCF Réseau pour les principaux marchés (supérieurs à 3 mois et 500 000 €) doivent respecter un objectif d'insertion de 7 %. À fin 2019, il était dépassé : 11 % des heures réalisées sur le chantier (marchés éligibles) relevaient de l'insertion professionnelle.

EN CHIFFRES

2 400
emplois directs générés par le chantier du CDG Express

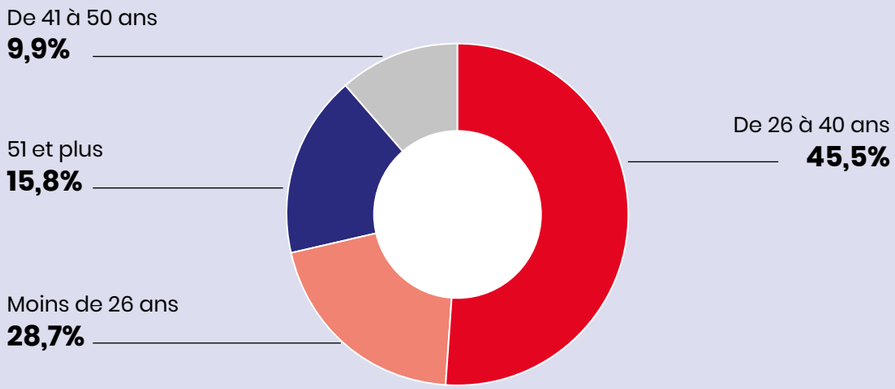
ENGAGEMENTS RSE DES PRINCIPALES ENTREPRISES DE TRAVAUX POUR LES CHANTIERS SUR LES EMPRISES ADP

Bouygues Construction (Lot 17T)	› Souscription à une charte d'insertion › Partenariat avec la Fondation Agir contre l'Exclusion › La politique est de soutenir des publics en « insertion » : les demandeurs d'emploi de longue durée, les jeunes rencontrant des difficultés d'insertion sur le marché de l'emploi, les allocataires de minimas sociaux, les travailleurs handicapés… Une série de dispositifs est proposée parmi lesquels le recours à des contrats d'alternance, le recours aux ESAT, aux entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI), aboutissant sur des embauches pérennes… › Partenariat avec l'Institut de l'engagement L'Institut de l'Engagement repère des jeunes qui ont montré des qualités remarquables pendant une mission d'intérêt général mais qui n'ont pas les diplômes, les moyens ou le réseau leur permettant de mener à bien un projet d'avenir à la hauteur de leur potentiel.
Léon Grosse (Lot 17H)	› Engagement sociétal : "Les activités du Groupe ont un impact positif sur l'emploi. L'entreprise contribue au développement économique là où nos chantiers sont implantés, en faisant appel à la main d'œuvre locale". › L'entreprise participe par le biais de l'insertion au développement de l'employabilité des personnes éloignées de l'emploi. L'insertion par l'activité économique est une manière de recruter durablement les futurs salariés.
NGE (Lot 11X)	› Engagements RSE : - La création d'emplois via notamment l'insertion professionnelle et les partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi - La collaboration avec les lycées professionnels, les IUT et les grandes écoles - L'implication des organismes locaux compétents en matière d'environnement dans les projets
Santerne (Co-Traitant Gare)	› L'entreprise soutient l'engagement des collaborateurs et des entreprises du Groupe dans des actions de mécénat et de lutte contre l'exclusion. › L'entreprise soutient l'engagement citoyen de nos salariés, en particulier au travers des fondations du Groupe dans le monde entier. › Démarche Vinci Insertion Emploi (VIE) : "ViE contribue au rapprochement des secteurs de l'insertion et du handicap et des Filiales de Vinci. L'enjeu est de développer une collaboration plus étroite, au service des populations en recherche d'emploi, sur la base de projets économiques cohérents. ViE aide les décideurs publics à atteindre leurs objectifs en matière d'insertion. ViE aide les bénéficiaires des mesures d'insertion, les personnels fragiles ou en situation de handicap, à développer tout leur potentiel et à s'intégrer rapidement dans les équipes". La Démarche TrajoOh en faveur de l'insertion du Handicap, ou Cité Solidaire de soutien d'actions et d'associations dans les quartiers.

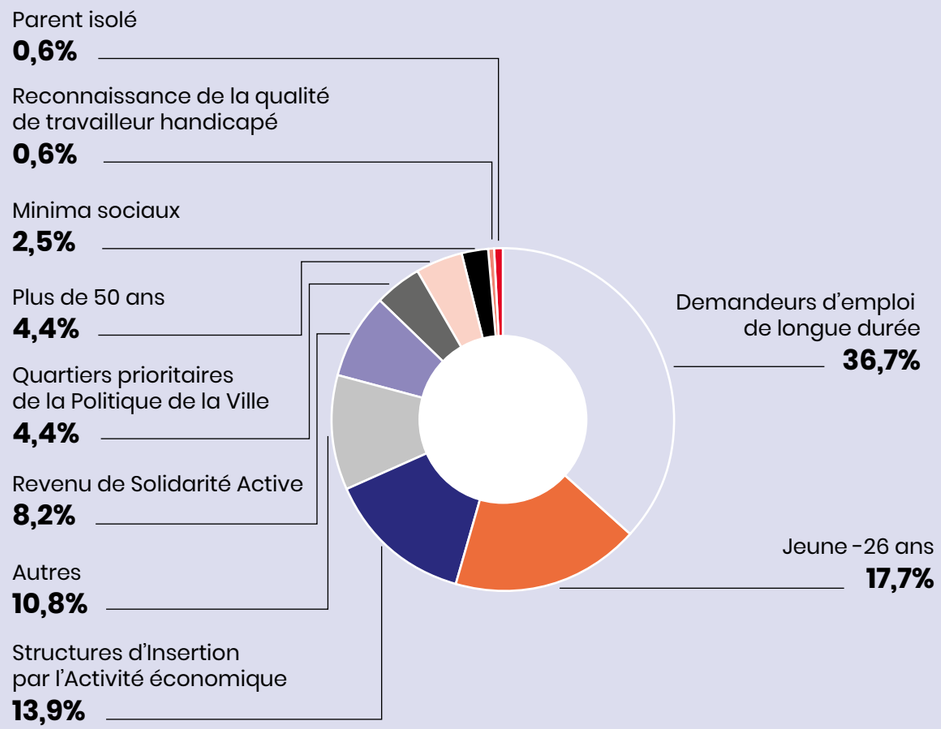
HEURES D'INSERTION RECENSÉES SUR LE PROJET POUR SNCF RÉSEAU AU 30 NOVEMBRE 2019

	Heures estimées sur l'opération	Heures prévues sur marchés notifiés	Heures réalisées	% Heures réalisées / prévues sur marchés notifiés
30/11/19	441 925 heures éligibles pour 55 marchés éligibles estimés	272 272 heures éligibles	30 979 heures	11 %

ÂGE DES CANDIDATS À L'ENTRÉE DANS LE DISPOSITIF



PROFIL DES CANDIDATS À L'ENTRÉE DANS LE DISPOSITIF



Innovation et performance

La réalisation de travaux complexes dans un environnement particulièrement dense, tant du point de vue de la population que des infrastructures de transport, impose aux constructeurs et aux entreprises de concevoir ensemble des solutions innovantes pour le chantier du CDG Express. L'innovation porte en tout premier lieu sur l'organisation des travaux – de nouvelles solutions techniques et technologiques sont en cours de validation.

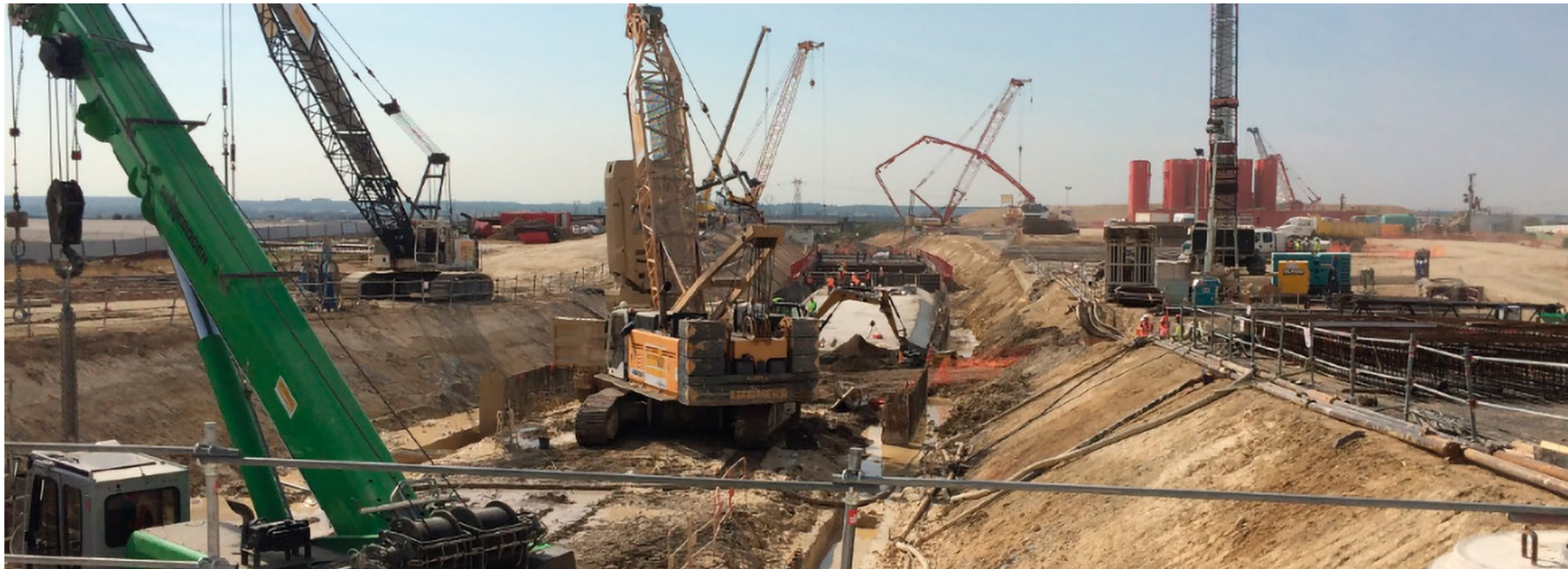
À l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le chantier du tunnel, situé sous les pistes où circulent des avions de plus de 600 tonnes et à moins de 10 m de la ligne de TGV, est soumis à des contraintes fortes. ADP Constructeur devait aussi prendre en compte une portion de tunnel déjà construite en 1991 (262 m) pour y adosser les parois moulées du nouveau tunnel. Il est impératif de ne pas impacter le trafic aérien. En trois mois seulement, le temps laissé par la fermeture pour maintenance de la piste 3, le chantier a fonctionné 24 heures sur 24 pour réaliser 600 m de parois moulées et reconstituer la piste sur 3 900 m².

Cela a nécessité d'anticiper l'approvisionnement complet du ferraillage, de mettre en place une installation de recyclage de boues et de s'approvisionner en béton à flux tendu. De plus, pour creuser le tunnel sous les pistes de l'aéroport en exploitation, la stabilité de l'ouvrage et l'état des parois sont contrôlés en continu par des outils optiques et numériques.

Mené sur des voies à la circulation dense, le chantier du CDG Express exige de SNCF Réseau Constructeur une anticipation extrême : il faut planifier sur plusieurs années ses modalités de réalisation, d'autant que de nombreux autres projets ferroviaires doivent être menés de façon concomitante, avec des mises en service successives sur des infrastructures anciennes.

La complexité de la situation réclame aussi d'intervenir dans des délais très courts, essentiellement de nuit ou certains week-ends. Les travaux doivent être également organisés très finement dans l'espace et le temps pour garantir l'application des consignes de sécurité, la co-activité étant permanente.

Enfin, la souplesse d'adaptation est nécessaire au quotidien pour minimiser les désagréments occasionnés aux usagers, et mettre en place le cas échéant des services de substitution : une pluralité de solutions alternatives est envisagée pour prévenir les impacts. Des coopérations larges sont parfois indispensables avec d'autres maîtres d'ouvrage pour intégrer le chantier du CDG Express dans un ensemble de travaux menés sur le territoire du nord-est francilien.



Pendant 2 mois, 3 ateliers simultanés de parois moulées ont fonctionné sans interruption pour réaliser 600 m de parois moulées de 15 m de profondeur et une dalle de couverture de 3 900 m².

5 ÉLÉMENTS FINANCIERS

Présentation des comptes et des résultats annuels

L'intégralité des coûts engagés par le GI CDG EXPRESS jusqu'à la date de mise en service est comptabilisée en immobilisation.

Les dépenses nécessaires à la construction de l'infrastructure sont composées de :
- Dépenses directement engagées par le GI CDG Express : il s'agit principalement des dépenses qui résultent des contrats de construction avec SNCF Réseau et ADP ;
- Études et travaux réalisés par SNCF Réseau et ADP avant la signature du contrat de concession de travaux et facturées à son entrée en vigueur ;

Ces coûts sont directement comptabilisés en immobilisations en cours du domaine concédé.

Les dépenses courantes, incluant principalement les frais de personnel, des honoraires de conseil, des primes d'assurances et des frais de gestion. L'ensemble de ces dépenses constituent des frais généraux.

Les frais financiers liés au crédit relais fonds propres et au contrat de crédit État.

Ces deux catégories de coûts sont comptabilisées en charges, puis neutralisées par un compte de produits « Production immobilisée » pour être présentées à l'actif en immobilisation en cours du domaine concédé.

LES COMPTES DE BILAN EN €

	Brut	Amortissements Dépréciations	Net au 31/12/19
ACTIF			
Immobilisations incoroporelles			
Immobilisations corporelles			
Immob. En cours / Avances & acomptes	633 408 445		633 408 445
Immobilisations financières			
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ	**633 408 445**		**633 408 445**
Stocks			
Créances			
État, Taxes sur le chiffre d'affaires	42 415 249		42 415 249
Divers			
Avances et acomptes versés sur commandes	2 134 642		2 134 642
Disponibilités	34 056 595		34 056 595
Charges constatées d'avance	350 475		350 475
TOTAL ACTIF CIRCULANT	**78 956 962**		**78 956 962**
COMPTES DE RÉGULARISATION			
TOTAL ACTIF	**712 365 407**		**712 365 407**

	Net au 31/12/19
PASSIF	
Capital social ou individuel	1 500 000
Résultat de l'exercice	
TOTAL CAPITAUX PROPRES	**1 500 000**
TOTAL AUTRES FONDS PROPRES	
TOTAL PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	
Emprunts	*652 532 155*
Emprunts et dettes auprès d'établissements de crédits	652 532 155
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 809 513
État, Taxes sur le chiffres d'affaires	*3 396*
Dettes fiscales et sociales	3 396
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	56 520 344
TOTAL DETTES	**710 865 407**
TOTAL PASSIF	**712 365 407**

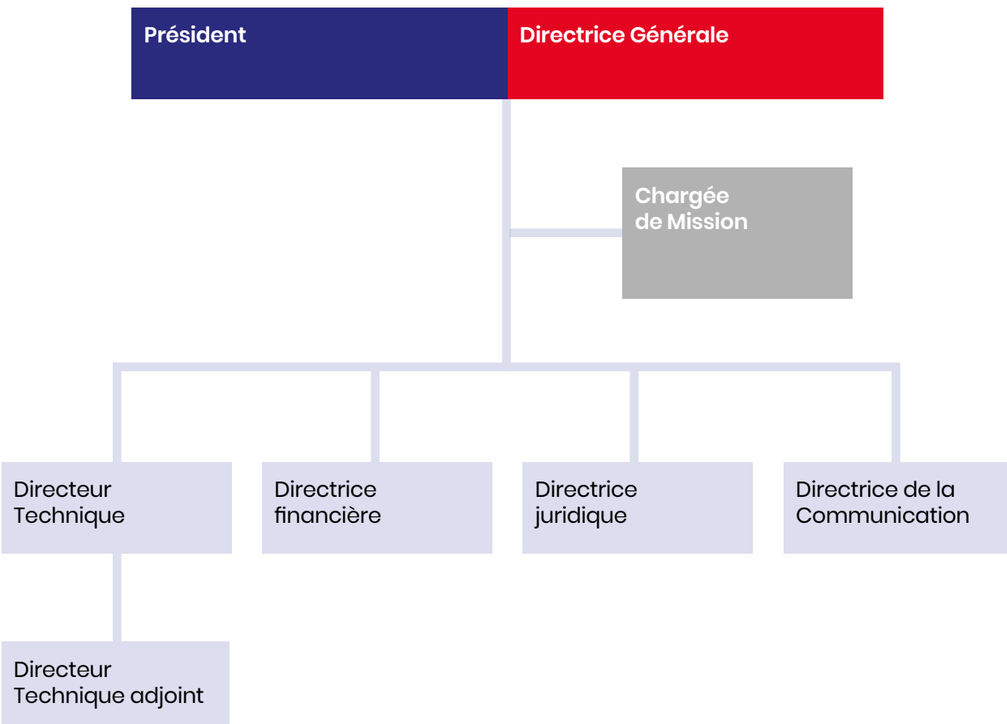
LE COMPTE DE RÉSULTAT EN €

	Du 05/10/18 au 31/12/19 15 mois	%	Variation absolue (montant)	Var.abs. (%)
PRODUITS				
Autres produits	11 836 760		11 836 760	
Total	11 836 760		11 836 760	
CONSOMMATION M/SES & MAT				
Autres achats & charges externes	7 392 272		7 392 272	
Total	7 392 272		7 392 272	
MARGE SUR M/SES & MAT	**4 444 488**		**4 444 488**	
CHARGES				
Total				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	**4 444 488**		**4 444 488**	
Charges financières	4 444 488		4 444 488	
Résultat financier	-4 444 488		-4 444 488	
RÉSULTAT COURANT	**0**		**0**	
Résultat exceptionnel	0		0	
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	0		0	

LES ANNEXES

ANNEXE 1 / ORGANIGRAMME DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS
ANNEXE 2 / COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION CDG EXPRESS
ANNEXE 3 / LISTE DES CONTRATS SIGNÉS EN 2019
ANNEXE 4 / ATTESTATION DE GARANTIES
ANNEXE 5 / RATIOS DE GESTION

ANNEXE 1 / ORGANIGRAMME DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS



ANNEXE 2 / COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION CDG EXPRESS

AU 31/12/19

Membres désignés par SNCF Réseau :
Monsieur **Alain QUINET** ;
Madame **Marie-Charlotte LAMOUREUX ;**
Monsieur **Grégoire MARLOT,** *également Président*

Membres désignés par le Groupe ADP :
Monsieur **Edward ARKWRIGHT** ;
Monsieur **Jean ROCHE** ;
Madame **Alexandra LOCQUET**, *également Directrice Générale*

Membres désignés par La CAISSE DES DÉPOTS :
Monsieur **Pierre AUBOUIN** ;
Madame **Monique AGIER** ;
Madame **Marianne LOURADOUR**

Commissaire aux comptes :
Ernst and Young Audit

Deux commissaires du Gouvernement désignés par la Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer

ANNEXE 3 / LISTES DES CONTRATS SIGNÉS EN 2019

NOM DU CONTRAT	PARTIES AU CONTRAT	OBJET	DATES
Contrat de concession	État / Gestionnaire d'infrastructure CDG Express (GI)	L'État confie au GI: › la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement de l'Infrastructure (= sections existantes et sections nouvelles) et › l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de la section nouvelle de l'Infrastructure du Concessionnaire (= sections nouvelles et aménagements en gares).	Début: 11/02/19 Fin: 28/11/2075 (50 ans à compter de la mise en service)
Contrat de conception-construction	GI / SNCF Réseau	Le GI confie à SNCF Réseau: la conception et l'aménagement de certains ouvrages et équipements de l'Infrastructure tels que définis précisément dans ce contrat, en ce compris la conception et l'aménagement des équipements ferroviaires (dont les installations GSM-R).	Début: 08/02/19
Contrat de conception-construction	GI / Aéroports de Paris (ADP)	Le GI confie à Aéroports de Paris SA: la conception et l'aménagement de certains ouvrages et équipements constituant la partie de l'Infrastructure du Concessionnaire située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (notamment le tunnel situé sous les pistes 2 et 4 et certains aménagements en gares) ainsi que des ouvrages connexes situés dans cette même emprise qui, bien que hors du périmètre de l'Infrastructure du Concessionnaire, sont nécessaires à la réalisation de cette dernière.	Début: 08/02/19
Contrat d'interface constructeurs	GI / SNCF Réseau / ADP	L'objet est: › de fixer la répartition et la coordination des obligations des parties au titre de l'exécution des missions de conception, de réalisation et d'aménagement de l'Infrastructure prévues par la Concession; › d'éviter les risques liés aux interfaces entre SNCF Réseau et ADP.	Entrée en vigueur: 08/02/2019 Fin: expiration des contrats de conception-construction
Contrat de coordination	GI / G&C	L'objet est: › de fixer la répartition entre le GI et G&C du financement, de la conception et de la réalisation des aménagements prévus dans les gares de Paris-Est et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle devant être réalisés dans le cadre de la Concession; › de réaliser les aménagements en gares › d'organiser la coopération jusqu'à la date de levée des réserves du concédant › de définir les missions respectives s'agissant de la maintenance et de l'exploitation › de fixer les conditions de paiement › d'organiser les interfaces.	Prise d'effet: 08/02/2019 Fin: fin de la concession
Convention de coordination signalétique	GI / G&C / ADP	L'objet est: › de coordonner les obligations respectives s'agissant de la conception, du déploiement, de l'installation et de la maintenance des Jalonnements et Cheminements; › de garantir la pérennité des Jalonnements et Cheminements sur la durée de la Concession; › d'assurer la cohérence des Jalonnements et Cheminements, notamment leur adaptation permanente à l'évolution des terminaux de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle et des gares de Paris-Est, de Paris-Nord et de Magenta.	Début: 08/02/19 Fin: fin de la concession

NOM DU CONTRAT	PARTIES AU CONTRAT	OBJET	DATES
Contrat de maintenance	GI / SNCF Réseau	Le GI confie à SNCF Réseau la maintenance des Équipements Ferroviaires sur l'Infrastructure du GI.	Début : 26/04/19 Durée égale à celle de la Concession, étant précisé que certaines prestations de maintenance débuteront avant la date de mise à disposition de l'Infrastructure.
Contrat de maintenance	GI / ADP	Le GI confie à ADP : › la maintenance de la partie de l'Infrastructure du Concessionnaire située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; › la maintenance des aménagements des volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.	Début : 26/04/19 Durée égale à celle de la Concession, étant précisé que certaines prestations de maintenance débuteront avant la date de mise à disposition de l'Infrastructure.
Convention entre gestionnaires d'infrastructure	GI / SNCF Réseau	L'objet est : › de coordonner la répartition des capacités et répartir entre eux le produit de la tarification sur l'ensemble de l'infrastructure, dans le cadre de leurs attributions respectives de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires ; › de coordonner leurs interventions respectives en matière de maintenance.	Date : 8/02/19 Durée du contrat de concession
Contrat d'interface	État / GI / EF	L'objet est d'organiser la coopération entre le GI et l'EF au cours des phases de conception-réalisation de la Concession et du Contrat de Service Public puis en phase d'exploitation.	Début : à compter de la signature du contrat de service public (entre l'État et l'EF). Fin : à la date de survenance du terme normal ou anticipé du contrat de concession ou du contrat de service public.

ANNEXE 4 / ATTESTATION DE GARANTIES

CDG EXPRESS

Société par Actions Simplifiée au capital de 1.500.000 euros
Siège social : 1 rue de France 93290 Tremblay-en-France
R.C.S. Bobigny 843 009 754

Le 7 mai 2020

Objet : Attestation sur l'honneur relative à l'existence et au maintien des garanties visées à l'article 28.1 de la Concession

Nous soussignés, Grégoire Marlot, Président, et Alexandra Locquet, Directrice générale, attestons sur l'honneur par la présente que les garanties bancaires à première demande émises par BNP Paribas et Natixis (respectivement d'ordre de SNCF Réseau et d'ADP) au bénéfice de l'Etat en application de l'article 28.1 de la Concession sont en place et maintenues aux niveaux requis à la date de la présente.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Grégoire MARLOT
Président

Alexandra LOCQUET
Directrice générale

ANNEXE 5 / RATIOS GI CDG EXPRESS AU 31/12/2019

EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	EN EUROS
Production de l'exercice	11836760
- Autres achats et charges externes	-7392272
Valeurs ajoutées	4444488
Excédent brut d'exploitation	**4444488**

CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT	EN EUROS
Résultat de l'exercice	—
Dotations / Reprises / Subventions	—
Capacité d'autofinancement	**—**

CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT SUR INVESTISSEMENTS HT	EN EUROS
Capacité d'autofinancement	—
Investissements	633408445
Ratio	**0 %**

DETTES FINANCIÈRES SUR FONDS PROPRES	EN EUROS
Dettes financières	652532155
Fonds propres	1500000
Ratio	**43 502 %**

FONDS PROPRES SUR INVESTISSEMENTS HT	EN EUROS
Fonds propres	1500000
Investissements	633408445
Ratio	**0,24 %**

RÉSULTAT NET / CHIFFRE D'AFFAIRES	EN EUROS
Résultat net	—
Chiffre d'affaires	—
Ratio	**0,00 %**

Conception et réalisation : Parimage
Rédaction : CDG Express / Parimage
Crédits photos : Zoo Studio / ADP International /
Sylvain Cambon / SNCF Réseau /
Éric COUDERC - Caisse des Dépôts 2015
Impression : Imprimerie RGI – *Saint Thibault des Vignes*.
Ce rapport a été imprimé sur un papier certifié FSC
100 % recyclé, issu de forêts durablement gérées.

SNCF RÉSEAU

GROUPE ADP

Caisse des Dépôts GROUPE