

LE «CDG EXPRESS»

Toutes les questions
que vous vous posez
sur la future liaison express !



AÉROPORTS DE PARIS

C'est le nom du projet de liaison directe qui reliera à terme toutes les 15 minutes, la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (terminal 2) en 20 minutes.

**Le «CDG EXPRESS»,
c'est quoi ?**

**Le «CDG EXPRESS»,
quel est
l'intérêt ?**

La desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle par un transport collectif dédié à haut niveau de performance est un enjeu déterminant pour l'accessibilité de l'aéroport et pour la compétitivité économique de Paris et de l'Ile-de-France.

C'est également un atout majeur pour l'image de notre pays, et pour l'accueil des touristes en France. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle a accueilli plus de 62 millions de passagers en 2013 et est donc la première porte d'entrée en France.

? Quels seront les services proposés avec la mise en place du «CDG EXPRESS» ?

Le projet «CDG Express» prévoit un train direct tous les quarts d'heure au départ de la Gare de l'Est, à partir de 5h00 et jusqu'à minuit, 365 jours par an. Des zones d'accueil spécifiques pour les passagers seraient créées à la gare de l'Est mais également à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

À l'intérieur du «CDG Express», il est prévu que les voyageurs disposent de grands espaces dédiés aux bagages, des informations sur les vols, des informations touristiques, un accès WI-FI, des prises de courant pour recharger portables et tablettes, etc.

Sur le quai du «CDG Express», que ce soit à la gare ou à l'aéroport, il est prévu que les passagers puissent avoir accès à des infos vols.

? Pourquoi créer une liaison Express ?

«CDG Express» doit permettre de créer une desserte entre Paris et son aéroport d'un haut niveau de service, équivalent à celui constaté dans les autres grandes capitales européennes et internationales.

Les moyens actuels de desserte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ne se situent pas au niveau de ce que les touristes et les passagers sont en droit d'attendre d'un aéroport international :



Autoroute A1 et A3 : En raison des nombreux embouteillages, le temps de parcours entre le centre de Paris et l'aéroport peut varier entre 30 minutes et 2 heures.



Le RER B : Malgré les améliorations récemment apportées à la ligne, notamment avec le REB B+, les irrégularités de fonctionnement générées par la densité du trafic peuvent rallonger le temps de parcours des passagers. Il est donc difficile de calculer avec exactitude son temps de trajet. De plus, les voyageurs ayant souvent de nombreux bagages ne peuvent voyager sereinement dans des rames parfois bondées, notamment aux heures de pointe. Quant aux voyageurs du quotidien, ils sont gênés par les bagages des passagers aériens.



Les cars dédiés : Ils sont une alternative aux taxis ou au RER, mais une fois encore, le temps de parcours peut varier en fonction des conditions de circulation.



Les taxis : Ils offrent un niveau de confort important mais sont également tributaires de la circulation sur les autoroutes A1 et A3.

De plus «CDG Express» pourra absorber la croissance attendue du trafic aérien sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, de l'ordre de 80 millions de passagers à l'horizon 2025. Les modes de transports actuels ne permettront pas d'accompagner cette augmentation du nombre de voyageurs attendus.

« *Le consensus sur la nécessité de faire le CDG EXPRESS entre les autorités publiques et les entreprises publiques intéressées n'a jamais été aussi fort* ».

Augustin de Romanet – Investir, Le Journal des finances – Juin 2014



? Pourquoi relancer le projet de «CDG EXPRESS» ?

L'Etat, dans le cadre des annonces sur le Nouveau Grand Paris (en mars 2013), a rappelé la nécessité de créer une liaison directe entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, en complément des dessertes prévues pour les voyageurs du quotidien.

? Quel est l'objet de la société d'études «CDG EXPRESS ETUDES SAS» ?

La société d'études «CDG Express études SAS» dont l'Etat, Aéroports de Paris et Réseau Ferré de France sont actionnaires a pour objet de mener toutes les études nécessaires en vue de la réalisation de la liaison «CDG Express». L'acte fondateur de ce partenariat a eu lieu le 3 juin 2014 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en présence du Secrétaire d'Etat en charge des transports, Frédéric Cuvillier.



« Je ne peux pas donner la promesse de bien accueillir les personnes à Paris-Charles de Gaulle en 2025 s'il n'y a pas ce lien fixe ».

Augustin de Romanet – RTL – 8 mars 2014

? Pourquoi une alliance entre RFF et Aéroports de Paris ?

Le partenariat entre Réseau Ferré de France et Aéroports de Paris va permettre de fédérer l'expertise des deux gestionnaires d'infrastructures.

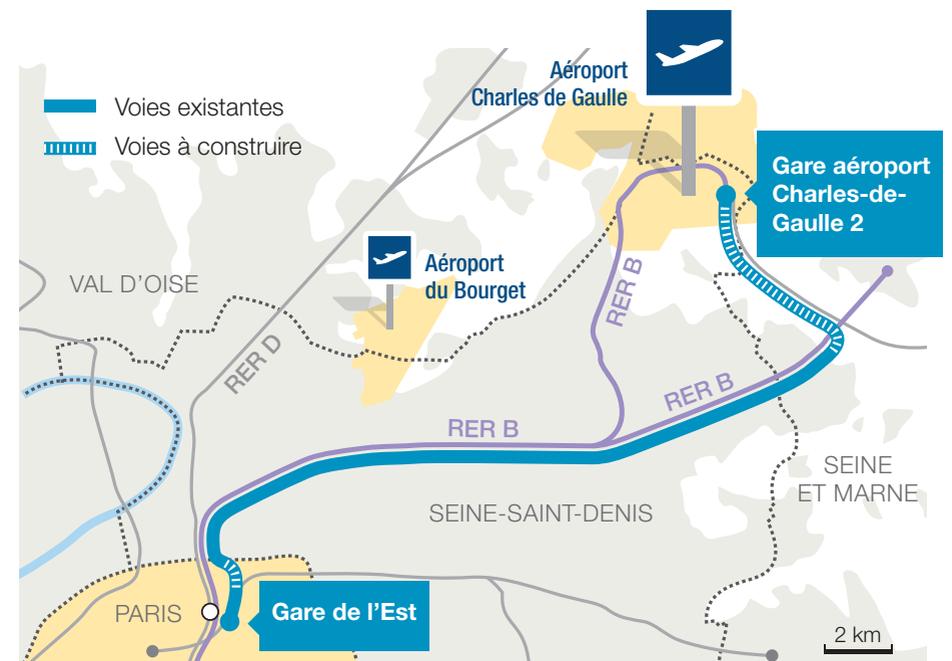
? Pourquoi ne pas reprendre les études menées en 2005 pour le projet ?

Les études techniques réalisées en 2005 sont anciennes. Le réseau ferroviaire et les circulations ont évolué depuis cette date. Il est donc nécessaire d'actualiser les études techniques.

Quant aux études de trafics menées il y a plus de 9 ans, elles n'intégraient pas les effets du Nouveau Grand Paris.

? Quel sera le tracé du «CDG EXPRESS» ?

Le tracé retenu vise à séparer les lignes du «CDG Express» de celles du RER B dans la mesure où il s'agit de deux modalités d'exploitations différentes.



2023/2024

mise en service du «CDG EXPRESS»

? De combien de kilomètres de voies sera composé le «CDG EXPRESS» ?

La ligne «CDG Express» comptera 32 kilomètres de voies entre la gare de l'Est et le Terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dont 8 kilomètres de voies nouvelles.

? Combien de kilomètres de voies faudra-t-il construire dans le cadre du «CDG EXPRESS» ?

Le tracé retenu comprendra 8 kilomètres de voies nouvelles à partir de Villeparisis pour rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Il sera également nécessaire de créer une «virgule» qui permettra de rejoindre le faisceau nord des voies à la sortie de la gare de l'Est.

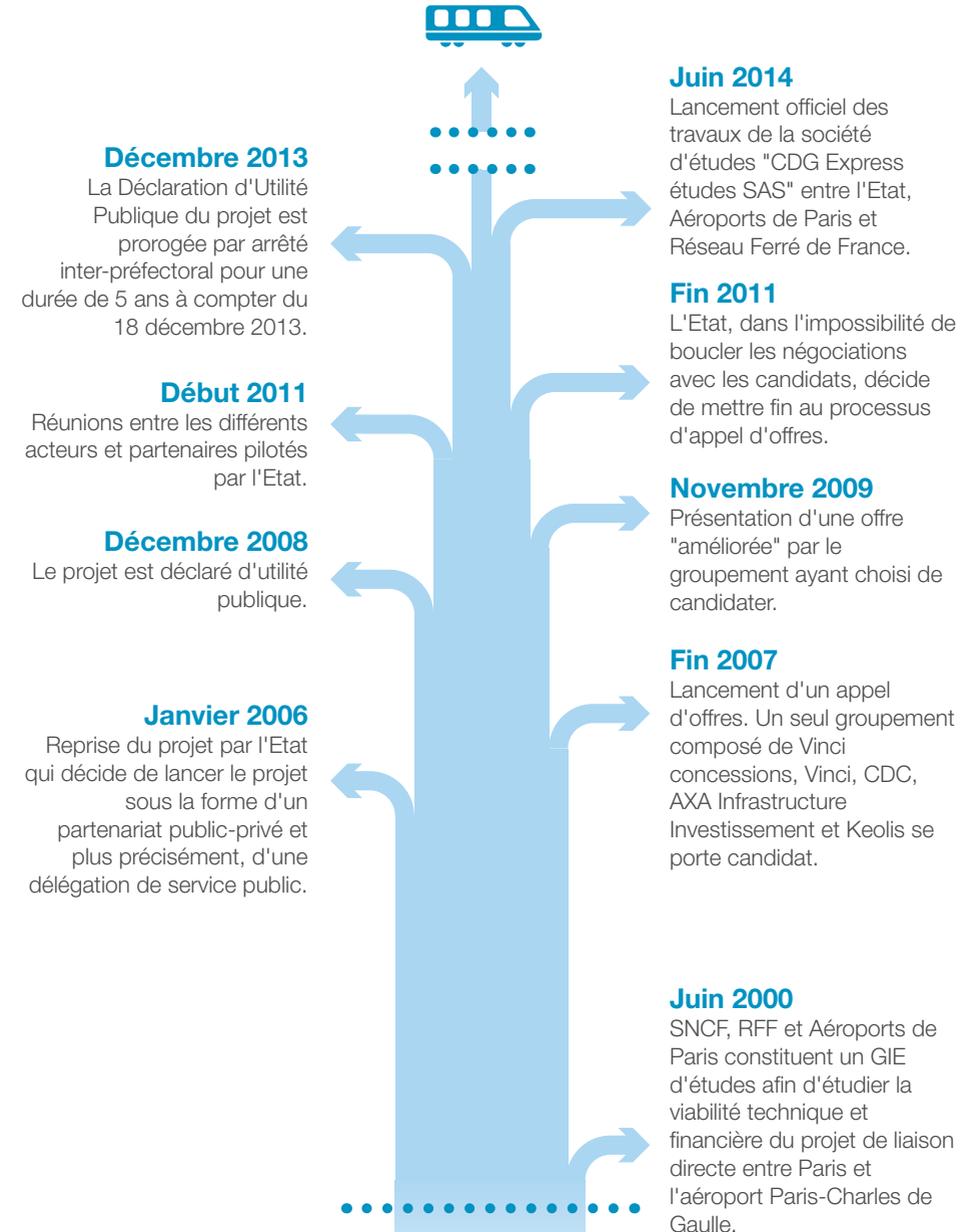


« Mon objectif, c'est que les travaux commencent d'ici deux ans et demi, trois ans, pour être inaugurés en 2023-2024. En réalité, il faut que nous fêtons les 50 ans de Paris-Charles de Gaulle avec un lien fixe entre le centre de Paris et cet aéroport ».

Augustin de Romanet – RTL – Mai 2014

? Pourquoi des travaux aussi longs ?

Il est nécessaire de réaliser de nombreuses études comme celles liées au trafic, aux infrastructures, etc. Les travaux de création se feront dans une zone dense et sous exploitation, ce qui demande inévitablement du temps.



? Quand aura lieu la mise en service du «CDG EXPRESS» ?

Les premiers travaux débuteront en 2017 pour une mise en service du «CDG Express» prévue en 2023.

? Quel sera le coût des travaux du «CDG EXPRESS» ?

Le coût est estimé à 1 645 millions d'euros, aux conditions économiques de 2019, auquel il conviendra d'ajouter environ 120 millions d'euros de travaux pour réaliser un ouvrage souterrain sur l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

? Le «CDG EXPRESS» pourra-t-il être rentable ?

À ce stade des premières estimations, le projet «CDG Express» n'est pas suffisamment rentable. Ceci signifie que la filiale commune de RFF et d'Aéroports de Paris ne pourra pas faire face à l'occurrence de risques. Or, ceux-ci sont nombreux dans le cadre de grands projets d'infrastructure (risques de construction, risques en phase d'exploitation, risques sur le financement, etc).

Concrètement, la filiale commune ne pourra pas faire face aux intérêts de la dette qu'elle aura contractée pour financer les investissements nécessaires sur les quinze premières années d'exploitation de l'infrastructure.

C'est la raison pour laquelle une ressource complémentaire est nécessaire. Celle-ci pourrait prendre la forme d'une taxe sur les passagers aériens de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle hors correspondance, de l'ordre de 1€.

? Pourquoi un montant de travaux aussi élevé ?

On compare souvent l'estimation actuelle du projet de l'ordre de 1 milliard d'euros avec les montages étudiés antérieurement.

Or, il est important de rappeler que l'estimation actuelle est réalisée aux conditions économiques 2019, soit une actualisation à prendre en compte sur dix ans et d'un montant d'environ 400 M€. À ceci s'ajoutent également quelques mesures de périmètre à la marge (travaux poste d'aiguillage, adaptation des voies au Bourget, etc.) qui n'étaient pas pris en compte auparavant.

? L'Etat va-t-il participer au financement du «CDG EXPRESS» ?

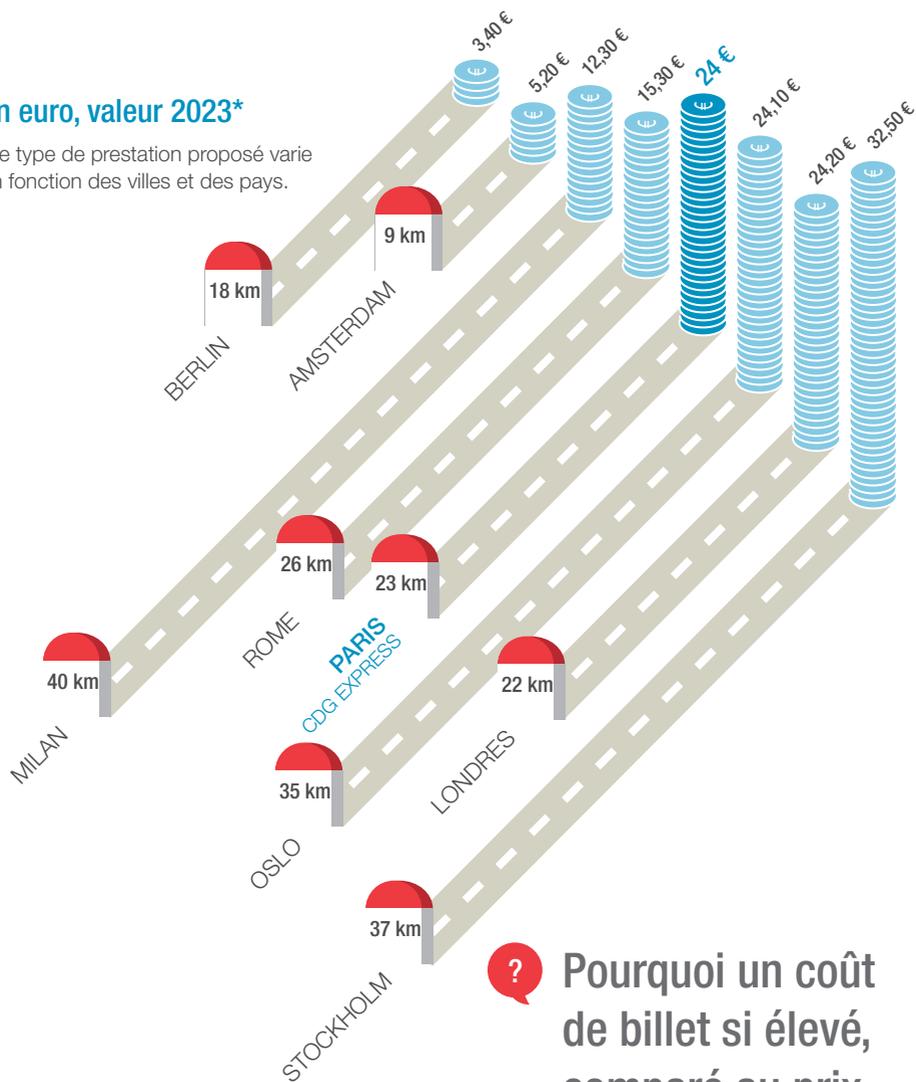
Si l'Etat est à l'origine de la relance du projet de liaison express entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, il ne participera pas financièrement à sa réalisation.

? Combien coûtera le prix d'un billet Aller sur le «CDG EXPRESS» ?

Le prix du billet pourrait coûter 24 €, calculé sur la valeur 2023, date de la mise en service probable du «CDG Express». Ce prix est très proche de celui pratiqué sur les autres lignes ferroviaires express des principaux aéroports européens. En valeur 2014, le prix est de 21 € pour Londres Heathrow ou Londres Gatwick, 21 € pour Oslo ou encore 27 € pour Stockholm.

En euro, valeur 2023*

*Le type de prestation proposé varie en fonction des villes et des pays.



? Pourquoi un coût de billet si élevé, comparé au prix d'un billet de RER ?

Le prix probable de 24€ reste compétitif si l'on peut garantir un temps de trajet de 20 minutes entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

D'autre part, il n'est pas pertinent de comparer le prix d'un billet de RER B qui

propose un temps de transport entre 30 et 50 minutes pour rejoindre l'aéroport avec celui d'une liaison express dédiée en 20 minutes. Le montant actuel du billet de RER – 9,75 € - pourrait atteindre 12 € en valeur 2023 en se basant sur une hypothèse d'augmentation des tarifs de 2 à 3 par an.

Enfin les services qui seront proposés à bord du «CDG Express» n'auront rien de comparable avec ceux proposés à bord du RER B.

? Quelles sont vos estimations de trafic sur la ligne «CDG Express» ?

On estime que le trafic passagers lors de la mise en service pourrait être de l'ordre de 6 millions, puis 8 millions au début des années 2030 et de plus de 10 millions en 2050.

? Pourquoi un tel investissement alors qu'il suffirait de mettre des RER B directs depuis la gare du Nord ?

Il est difficile d'insérer des trains directs, notamment en heures de pointe, entre deux omnibus. Ces trains seraient en effet ralentis fréquemment pour ne pas rattraper le RER B qui précède. Ce système serait un facteur important d'instabilité et de dégradation de l'exploitation du RER B.

La mise en place de trains directs ne garantira pas un temps de parcours de 20 minutes comme le garantit le «CDG Express». Cela explique pourquoi il est important que le «CDG EXPRESS» ne circule pas sur les voies du RER B.

? Le RER B + rénové récemment n'est-il pas une alternative pour rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ?

Le RER B + rénové, dont la mise en service a eu lieu au mois de septembre 2013, permet d'améliorer la desserte des territoires dans le cadre des trajets quotidiens domicile-travail. Il n'a pas vocation à se substituer à un projet de liaison express entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Le RER B + n'est pas non plus adapté pour les voyageurs ayant des bagages et qui ont des difficultés à trouver de la place, notamment aux heures de pointe.

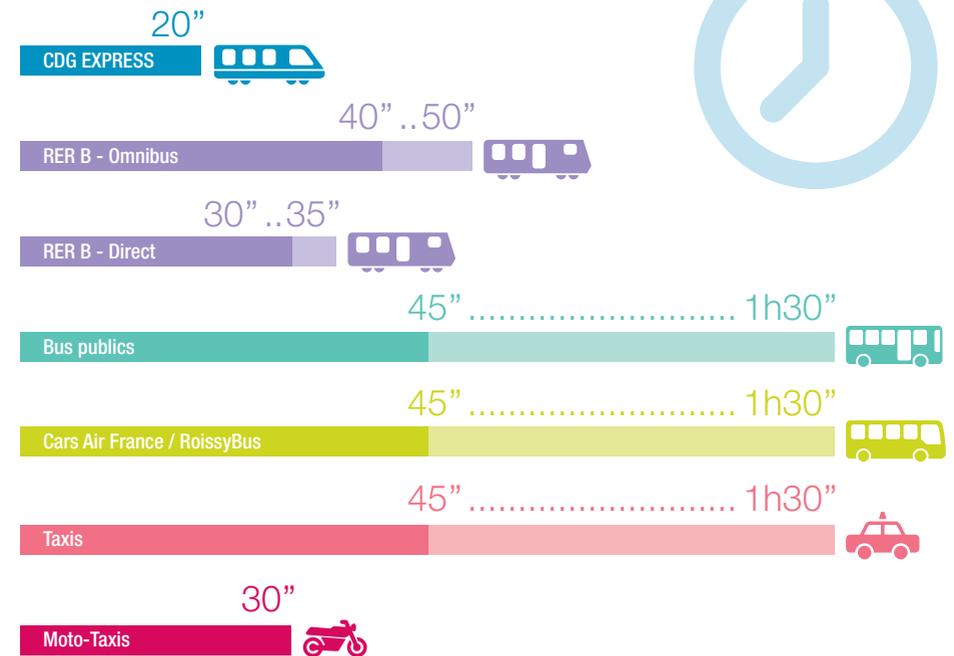
Enfin, le RER B + au départ de la gare du Nord relie l'aéroport en 30/50 minutes environ avec les trains omnibus et en 30-35 minutes, en heures creuses, avec les trains directs.

Le temps de parcours du RER B + ne pourra donc jamais égaler celui du «CDG Express».



« La liaison CDG EXPRESS » permettra de relier en 20 minutes l'aéroport Paris-Charles de Gaulle au centre de Paris. C'est capital !

Augustin de Romanet – Les Echos – Mai 2014



? Pourquoi ne pas créer une voie réservée pour les taxis et les bus sur l'autoroute A1 et A3 ?

L'idée n'est pas nouvelle ! Elle avait déjà été expérimentée en 2009 dans le sens Province/Paris sur une section de 5 kilomètres. Le gouvernement a annoncé au mois de juin 2014 son souhait de réitérer l'expérience sur les autoroutes A1, A3 et A6 en ouvrant une voie existante (voie d'arrêt d'urgence) aux taxis. S'il est vrai que cette solution permettra d'améliorer l'accès à l'aéroport ou au centre de Paris, elle ne garantit pas un temps de parcours déterminé. Les taxis seront toujours tributaires de la circulation sur le périphérique ou au cœur de la capitale.

? Pourquoi le choix de la gare de l'Est plutôt que la gare du Nord pour le départ et l'arrivée du «CDG EXPRESS» ?

La gare du Nord, l'une des plus denses d'Europe en termes de trafic, est aujourd'hui saturée. La gare du Nord accueille plus de 200 millions de passagers par an. Elle est la première gare d'Europe en termes de trafic.

La gare du Nord ne permet pas d'accueillir dans des conditions optimales de confort un service dédié de transport express entre le centre de Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

La gare de l'Est présente le double avantage de pouvoir accueillir le trafic supplémentaire généré par le «CDG Express» et d'aménager des quais et des services dédiés.

? Le «CDG EXPRESS» va-t-il être en concurrence avec le projet de métro du Grand Paris ?

En aucun cas ! Il s'agit en fait de deux projets complémentaires mais qui n'ont pas la même vocation. Le «CDG Express» est une desserte directe et dédiée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle depuis Paris pour les clients des compagnies aériennes. Le métro du Grand Paris est destiné à desservir également l'aéroport depuis les pôles économiques majeurs de l'Ile-de-France, mais ne constitue pas un transport dédié aux touristes, voyageurs fréquents et acteurs de la plateforme.

De plus, en raison de la croissance du trafic en Ile-de-France dans les dix ans à venir, on aura besoin de tous les modes de transport.

? L'instauration d'une nouvelle taxe sur les billets d'avion pour financer le «CDG EXPRESS» est-elle toujours d'actualité ?

Cette contribution permettra d'assurer la rentabilité minimale du projet pour couvrir les risques du gestionnaire d'infrastructure. Cette contribution représente la contrepartie de la faculté de nos passagers arrivant ou partant de Paris-Charles de Gaulle, d'utiliser ou non le «CDG Express». Le montant de cette contribution pourrait être de 1 € si elle était mise en place en 2023 au moment du lancement probable du «CDG Express». Elle ne s'appliquera ni aux passagers de l'aéroport Paris-Orly, ni aux passagers en correspondance à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'amélioration de l'accès à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle offrira aux compagnies aériennes les conditions de leur développement et un renforcement de leur efficacité opérationnelle.

LE «CDG EXPRESS»

Toutes les questions que vous vous posez sur la future liaison express !