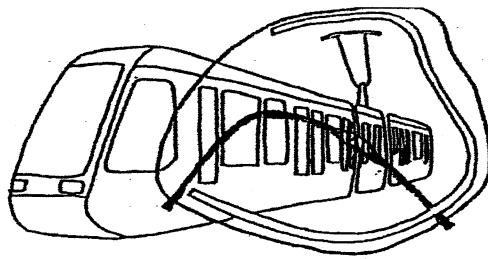


**PETITE  
CEINTURE**

*"Parva cintura..."*



**GRAND  
PARIS**

*"...omnibus semper."*

ASSOCIATION LOI 1901 \*\*\*  
8 RUE PIERRE GIRARD - 75019 PARIS  
TÉL 01.42.00.21.19

***LE GRAND PARIS***

***ENTRE EN GARE***

***A PONT CARDINET***

## Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

o O o

La décision de créer une station à Pont Cardinet sur le prolongement nord de la ligne 14 offre l'opportunité d'accroître l'attractivité du périmètre d'aménagement Clichy-Batignolles-Saussure en donnant à ce pôle d'échanges une dimension internationale.

L'association PCGP , dans sa contribution au débat public consacré au réseau de transport du Grand Paris intitulée Paris-Roissy CDG : départ gare Saint-Lazare ( 23 octobre 2010 ) , a proposé que la future liaison ferrée entre la capitale et l'aéroport Roissy CDG ait son terminus parisien en gare de Paris-Saint-Lazare de préférence à la gare de Paris-Est avec arrêts intermédiaires dans le futur pôle d'échanges Rosa Parks et en gare de Pont Cardinet.

Cette configuration implique une gare de niveau qui nécessitera la pose de clôtures dans toute la traversée du parc MLK pour sanctuariser les voies et la construction d'un ouvrage de franchissement incommode et inesthétique entre les secteurs nord et sud du parc.

En outre, avec la réalisation du projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, la gare de Paris-Saint-Lazare risque de ne pouvoir accueillir le trafic supplémentaire généré par les navettes Paris-Roissy CDG puisque la disposition des quais devra être restructurée .

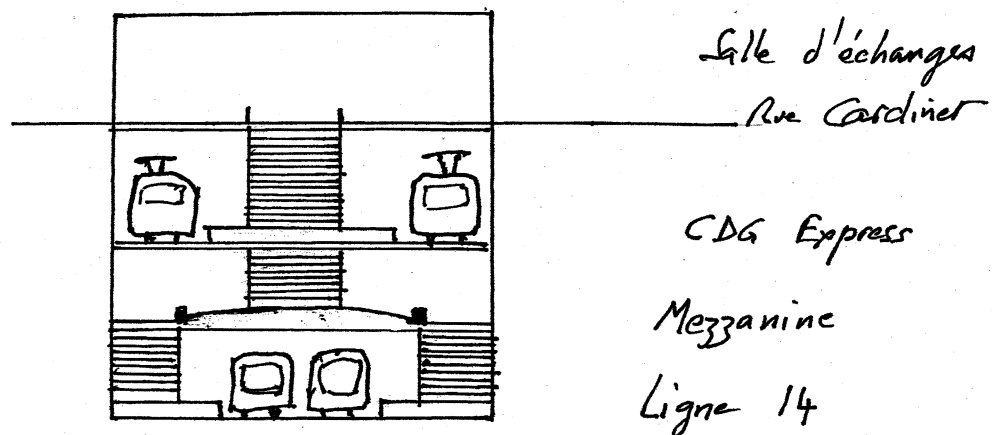
L'association PCGP propose de fixer le départ de la ligne directe entre Paris et Roissy CDG à Pont Cardinet dans une gare souterraine située au-dessus de la station de la ligne 14 à l'image des gares de Lyon des lignes du RER A et D situées l'une au-dessus de l'autre ou des stations de métro La Fourche ( ligne 13 ).

### Station Pont Cardinet :

Cette station sera réalisée à ciel ouvert – comme l'a été le parc de stationnement souterrain Cardinet – entre la dalle ouest qui servira d'assise à la voie nouvelle nord-sud et le parc MLK sur une longueur de 120 mètres , une largeur de 20 mètres et une hauteur suffisante pour aménager une mezzanine de communication entre les deux quais latéraux.

Cette mezzanine intégrera les accès au quai central de la station CDG Express lui-même relié à la salle d'échanges située au niveau de la rue Cardinet.

La coupe ci-dessous illustre la configuration générale du pôle d'échanges afin qu'il facilite le plus possible le passage des voyageurs entre les quais de la ligne 14 et le quai central de CDG Express.



### Le matériel roulant :

Le dossier du débat public de 2003 sur la liaison dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy CDG indique que les 5 rames nécessaires à la circulation cadencée au ¼ d'heure devront avoir une capacité d'embarquement de 400 à 450 voyageurs et qu'elles soient susceptibles d'atteindre la vitesse de 160 Km/h ( page 48).

Il existe un matériel roulant offrant de telles performances . Il s'agit du train Francilien , actuellement en service sur la ligne H du réseau transilien.

En version 8 caisses ce train comporte 472 places assises et ses larges espaces de circulation intérieure sont adaptés à des voyageurs munis de bagages.

Sa longueur de 112,50 m demeure inférieure à celle de la station souterraine Pont Cardinet.

L'insonorisation de ce matériel a fait l'objet de soins particuliers puisqu'il est destiné à traverser des zones densément urbanisées.

#### **Le raccordement des Batignolles :**

Ce raccordement relie le faisceau ferré de Paris–Saint–Lazare à la Petite Ceinture depuis l'inauguration de la section nord de la ligne (Les Batignolles – porte de La Chapelle – 12 décembre 1852 ) .

Actuellement il n'est circulé que par des rames d'entretien de l'infrastructure et une étude de l'APUR d'août 2011 – réalisée en partenariat avec RFF, propriétaire de la ligne – indique que le seul trafic identifié serait celui de trains de matériaux de construction en provenance du réseau nord pour alimenter la centrale à béton HOLCIM qui sera implantée définitivement au nord–ouest du périmètre d'aménagement Clichy–Batignolles–Saussure ( étude –page 40 ).

Depuis l'installation de la centrale à béton HOLCIM sur le site de Pont Cardinet, elle n'a jamais été approvisionnée par la Petite Ceinture et l'hypothèse d'y faire rouler des trains de fret est en contradiction avec une autre proposition présentée par l'étude APUR/RFF d'août 2011 envisageant le déclassement de la ligne du RFN et son affectation, de la porte d'Aubervilliers à la porte de Vincennes, à l'extension du tramway T8 ( étude –page 41 ) dont la plateforme devrait être aménagée au sud de la rampe du raccordement de l'Evangile sur le réseau de Paris–Est.

Le passage des trains de fret entre le réseau ferré nord et Les Batignolles , via les raccordements Evangile et/ou Marcadet ne peut en effet avoir lieu qu'à l'est du pont de la rue d'Aubervilliers dans le 19ème arrondissement où est prévu le passage à niveau sur la Petite Ceinture entre le parvis nord de la gare Rosa Parks et le tramway T3.

La déclaration de projet de RFF du 14 février 2011 relative à la création de la gare Eole-Evangile ( Rosa Parks ) indique clairement que le lien urbain piéton entre la gare et les tramways T3 et T8 se fera à niveau et sans dénivellation .

La suppression du raccordement des Batignolles dans sa configuration actuelle , vers le nord, n'aura aucune incidence sur l'exploitation de la centrale à béton HOLCIM et la création d'un raccordement sud , vers Pont Cardinet, sera profitable à l'aménagement du parc MLK en supprimant la coupure ferroviaire qui nuit à la continuité des cheminements entre le bd Berthier et la rue Cardinet.

La pente du raccordement - 35 mm/m - dès lors qu'elle s'amorcera sitôt la culée ouest du pont-rail de l'avenue de Clichy franchie - nécessitera une distance de l'ordre de 160 m pour enfouir la ligne CDG Express en direction de la station Pont Cardinet , c'est-à-dire la distance qui sépare l'avenue de Clichy du bâtiment de la Forge situé en bordure est du parc MLK.

La construction de l'ouvrage de franchissement du raccordement des Batignolles et des 2 clôtures grillagées serait abandonnée , la continuité du parc MLK serait préservée ( étude page 86 ) et l'extension du bâtiment la Forge se ferait au niveau du parc et non au-dessus de la Petite Ceinture.

Depuis la Forge une allée arborée pourrait conduire à l'entrée nord du terminal CDG Express et à l'accès secondaire de la station Pont Cardinet de M14 afin d'améliorer sa visibilité.

#### **Accès secondaire station Pont Cardinet :**

Le dossier d'enquête publique est peu détaillé sur la disposition de cet accès alors qu'il sera en correspondance avec l'accès nord de la gare SNCF Pont Cardinet via le pont circulé à construire au-dessus des voies ferrées de Paris-Saint-Lazare .

La faiblesse de cette configuration , c'est qu'elle tourne le dos aux autres composantes du pôle d'échanges que constituent le RER C, la ligne 13 et le T3 .

Le couplage des gares M14 et CDG Express mériterait une étude complémentaire afin de renforcer l'accès nord à la station Pont Cardinet qui émergerait au niveau de l'allée arborée conduisant à la Forge . Cette optimisation impliquerait une modification spatiale du parc MLK et l'accentuation de deux perspectives nouvelles : celle en direction du terminal CDG Express et celle en direction de la passerelle vers la secteur Saussure.

### Conclusion :

La station Pont Cardinet sur la ligne 14 sera la première des 57 gares nouvelles qui ponctueront le Grand Paris Express .

La conception de ces gares a fait l'objet de 13 recommandations de la part de l'AIGP ( Atelier International du Grand Paris ) dont la première précise *qu'elles doivent se situer dans une dynamique intermodale pour constituer un vrai maillage du territoire , que leur position doit être dictée par la facilité des correspondances avec d'autres modes de transport ,individuels ou collectifs, que les réseaux locaux - la Petite Ceinture en l'occurrence - doivent être repensés en fonction des gares pour rapprocher et raccorder ce qui est éloigné ou isolé.*

La 8ème recommandation invite les concepteurs de ces nouvelles gares à leur imaginer des *usages variés ,ouverts et porteurs d'urbanité* de nature à renforcer non seulement *les polarités urbaines existantes* mais aussi à *en impulser de nouvelles.*

Implanter le point de départ et d'arrivée des navettes entre la capitale et l'aéroport Roissy CDG à Pont Cardinet est de nature à mettre en oeuvre les recommandations de l'AIGP et l'association PCGP propose à la commission d'enquête publique de retenir les recommandations suivantes :

La conception de la station souterraine PONT CARDINET intégrera la possibilité ultérieure d'aménager dans son volume souterrain la réalisation du terminal ferroviaire des navettes de desserte de l'aéroport Roissy CDG et de la galerie couverte de liaison depuis ledit terminal jusqu'à son émergence et son raccordement à la Petite Ceinture au niveau du pont-rail de l'avenue de Clichy.

La réalisation de l'accès nord à la station M14 fera l'objet d'une étude complémentaire de faisabilité en lien avec le terminal ferroviaire CDG Express de nature à optimiser son insertion dans le parc MLK .

Paris le 26 janvier 2012



Jacques GAUTHIER

PJ

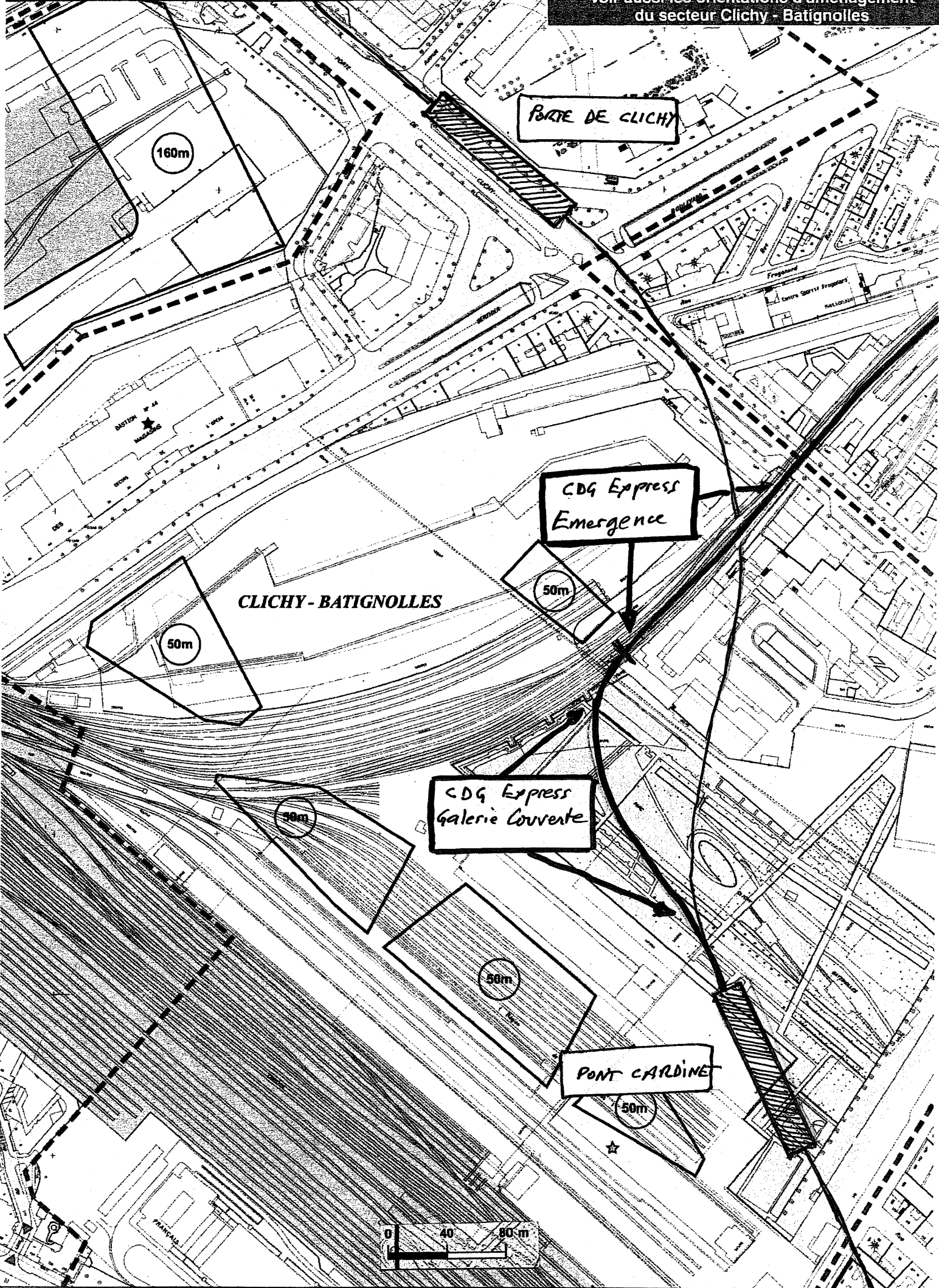
-

-Plan

- -APUR/RFF- août 2011 - Etude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture.Phase 1 : Diagnostic ( pages 40-41- 46 - 86 )
- - Débat public CDG Express - dossier du maître d'ouvrage - page 48
- -Desserte de l'aéroport de Roissy CDG - Communiqué de presse interministériel 21 décembre 2011

-

-





### 2.3.1 Batignolles

Sur Batignolles, il est prévu que le raccordement de la PC vers le nord du faisceau St-Lazare soit remis en service en 2014/2015. Le but de ce raccordement est de desservir la centrale à béton prévue sur la zone logistique des Batignolles.

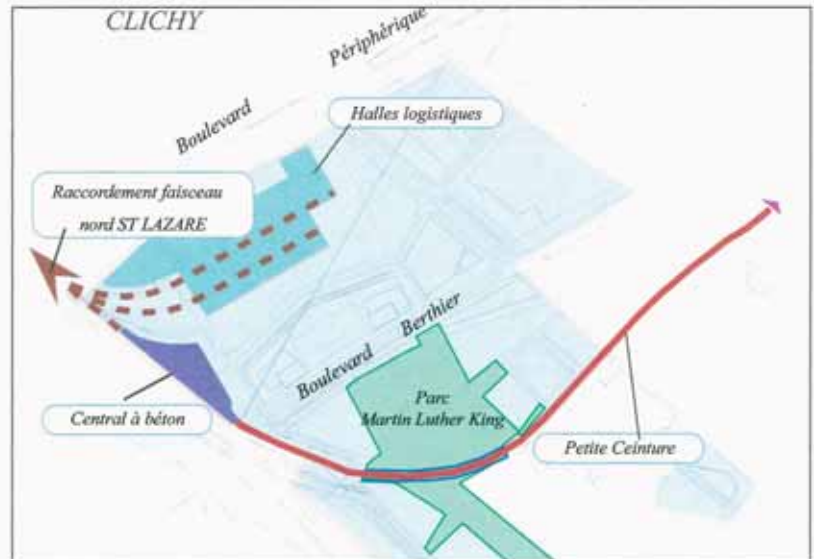
La livraison de la centrale à béton est prévue fin 2012. Dans l'attente de son raccordement ferroviaire via la Petite Ceinture, elle va être approvisionnée par le nord du faisceau tout en utilisant un linéaire de la PC, encore à définir, comme tiroir de manœuvre.

Les matières premières acheminées vers la centrale à béton viennent du nord de la France. Une alternative à l'utilisation de la PC pour la desserte de la centrale existe par le raccordement Paris Saint-Lazare – Conflans – Creil, solution qui évite la circulation de trains au milieu du parc Martin Luther King, avec un impact important sur la physionomie de l'aménagement (voie ferrée au milieu du bassin, protégée par une clôture).<sup>1</sup>

À ce propos RFF signale que cette solution pourrait néanmoins nécessiter la conservation d'une voie tiroir sur la petite ceinture dédiée aux manœuvres des trains desservant la centrale à béton. En fonction de sa longueur, à définir, cela pourrait impacter le parc MLK.

Aucun autre usage du raccordement ferroviaire n'est aujourd'hui clairement identifié, si ce n'est des hypothèses d'échange de matériels entre les faisceaux Saint Lazare et Nord ou Est et de desserte des technicentres Ourcq et Est Européen.

Compte tenu de l'impact du maintien du raccordement de la Petite Ceinture sur l'aménagement du parc Martin Luther King, des possibilités d'approvisionnement ferroviaire de la centrale à béton par le faisceau Saint Lazare, il paraît aujourd'hui important de questionner les hypothèses de réintroduction d'un trafic sur la section Batignolles – Évangile.



Raccordement Petite Ceinture sur Batignolles – 17<sup>e</sup> arrondissement (état de projet)

- Petite Ceinture
- Raccordement faisceau nord Saint-Lazare
- Grillage autour de la Petite Ceinture
- ZAC Clichy Batignolles

#### En conclusion

- Avantages et inconvénients du maintien de la PC entre Batignolles et Évangile :
  - avantages : centrale à béton de Batignolles bien connectée au réseau nord, préservation des possibilités de trafic entre les faisceaux St Lazare et nord/est,
  - inconvénients : coupure du jardin MLK par la voie ferrée.
- Propositions :
  - à court terme : simplifier les aménagements de la voie ferrée dans le parc MLK : ne pas mettre les grillages de protection de la voie tant que le trafic ne reprend pas. RFF souligne qu'en cas d'une électrification de la ligne pour permettre les manœuvres des trains de la voie tiroir, cela ne serait pas possible,
  - à court terme : envisager l'approvisionnement de la centrale à béton uniquement par le faisceau St-Lazare,
  - à long terme : réouverture du trafic fer si des besoins sont identifiés.



Carte montrant les alternatives de desserte de la centrale à béton

#### Raccordement Batignolles

- ★ Centrale à béton
- Raccordement via ligne PSL, Conflans, Creil
- Raccordement via Petite Ceinture, ligne Paris Nord

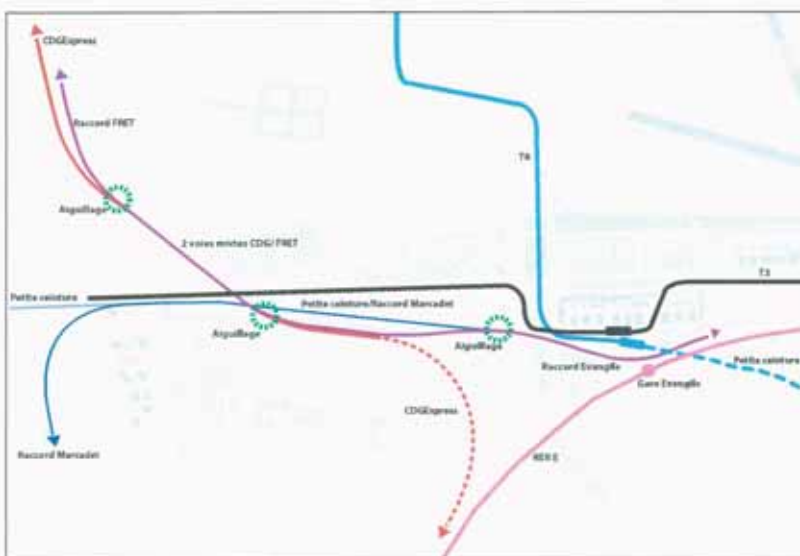
#### Réseau RFF Ile-de-France

- Voies mixtes
- Voies fret
- Voies grande vitesse

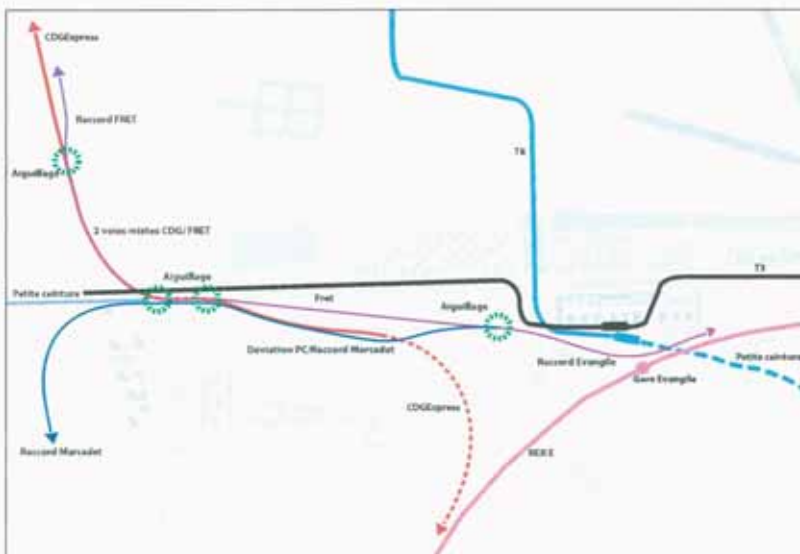
1. À ce sujet voir également le chapitre 5 « Mutations et projets en cours »



État actuel



CDG Express aérien (proposition de base)



CDG Express en tranchée couverte (proposition Apur)

## 2.3.2 Paris Nord Est

Le secteur Évangile regroupe plusieurs fonctionnalités ferroviaires. On peut distinguer les liaisons utilisant les voies de la Petite Ceinture de celles qui ne les utilisent pas :

- Utilisant la PC : la liaison est-ouest de la PC (trait bleu) et le raccordement Marcadet qui relie la Petite Ceinture aux voies de la gare du nord vers le sud ;
- N'utilisant pas la PC : le raccordement Chapelle Évangile (mauve), qui relie le faisceau est et le faisceau nord vers le nord, et assure la desserte ferroviaire du port de Gennevilliers.

Il existe aussi une hypothèse d'utiliser ce raccordement pour amener des trains au technicentre Ourcq et Est Européen, soit via la PC depuis le faisceau Saint-Lazare, soit via le raccordement Évangile depuis le faisceau nord.

La future gare d'Évangile va accueillir une station du RER E (2015), une station de tramway T3 (2012), une station du tramway T8. Ce futur pôle d'échange est positionné au droit de la petite ceinture actuelle. Il a été décidé que le franchissement des voies de la Petite Ceinture se ferait à niveau, permettant de maintenir l'espace public et les circulations piétonnes au niveau du terrain naturel environnant, soit à la côte 45NVP. Cette décision a des conséquences sur la petite ceinture car la remise en service d'un trafic ferroviaire (pour des trains classiques à gabarit UIC ou légers) impliquerait alors la réalisation par la Ville de Paris d'un ouvrage (pour assurer un passage inférieur ou supérieur) rendu nécessaire pour assurer la circulation en toute sécurité des piétons.

L'hypothèse d'un déclassement du RFN de la section à l'est d'Évangile simplifie les aménagements prévus sur le pôle voyageurs tout en permettant de maintenir les fonctions ferroviaires aujourd'hui utilisées et maintenues dans le futur : maintien de la PC dans le RFN à l'ouest de la rue d'Aubervilliers, ce qui préserve la capacité de rejoindre Batignolles et le raccordement Marcadet.

Les différentes options de tracé de CDG Express dans le secteur Évangile restent compatibles avec les orientations aujourd'hui portées :

- Passage aérien qui n'impacte pas la petite ceinture ;
- Passage sur tronçon en tranchée couverte, le trafic fret ou matériel sur la PC restant compatible avec la fréquence des trains envisagée sur CDG Express (1 train toutes les 15 minutes).

En conclusion, le déclassement de la petite ceinture dans sa section Évangile/Bercy permet de simplifier les aménagements du pôle Évangile, et n'a pas d'impact sur la qualité des connexions ferroviaires dans le triangle Évangile.

La Petite Ceinture pourrait également jouer un rôle dans l'aménagement du secteur Chapelle, hypothèse déjà présentée dans les propositions de tracé alternatif à CDG Express (passage de CDG Express en tranchée couverte sur les voies de la petite ceinture associé au raccordement du port de Gennevilliers à la grande ceinture ferroviaire, rendant possible la suppression des viaducs qui traversent aujourd'hui la Porte de la Chapelle).

## 2.4.2 Quel rôle peut maintenant jouer la Petite Ceinture dans un réseau de transport ?

Les boulevards des Maréchaux et la Petite Ceinture sont extrêmement proches dans les sections sud et nord. De ce fait, la décision d'implanter le tramway T3 sur les maréchaux plutôt que sur la Petite Ceinture a définitivement obéré la pertinence d'un transport de voyageurs dans ces sections. Par contre, sur la section est entre la nouvelle gare Évangile et le cours de Vincennes la distance entre la PC et les boulevards des Maréchaux est plus importante.

Le tramway T8 en provenance de Saint-Denis va avoir pour terminus la gare Évangile, et desservira de nombreux équipements de premier plan (futur pôle universitaire Condorcet, Université Paris 13 Villetaneuse, pôle tertiaire du Cornillon - Stade de France, futur centre aquatique de plaine commune, site des Magasins Généraux). Sa prolongation à l'intérieur de Paris, déjà évoquée dans l'étude Systra de 1999, en ferait la seule ligne de Tram pénétrant Paris.

Plusieurs scénarios de prolongement peuvent être évoqués à ce stade :

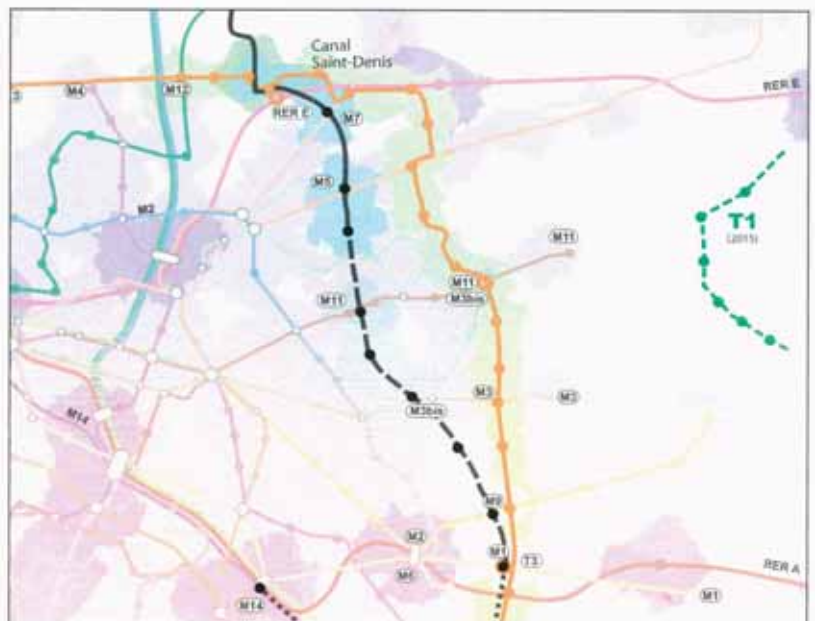
- Une première hypothèse, simple techniquement, d'un tramway entre le pôle Évangile et le parc des Buttes Chaumont (rue Manin), évitant les parties en tunnel et se connectant sur les lignes de métro 5 et 7 ;
- Une seconde hypothèse le prolongeant jusqu'au cours de Vincennes, présentant l'avantage de desservir le secteur de la rue de la Mare, la rue de Bagnolet et se connectant sur les lignes de métro 7bis, 11, 3, 9, 1 et au tramway T3, mais avec l'inconvénient de devoir traverser deux tunnels longs et profonds ;
- Une troisième hypothèse de prolongement plus au sud, jusqu'à la porte de Charenton, Bercy ou Masséna est dans le contexte actuel peu pertinente, car n'offrant que peu de desserte supplémentaire par rapport au tramway des Maréchaux. Elle présente toutefois l'intérêt de relier les lignes de métro 6 et 14 et la gare de Lyon.

La mise en place d'un tramway permettrait de desservir des secteurs aujourd'hui non couverts par une offre de transport en commun lourd (métro, tramway ou RER) : rue de la Mare/Ménilmontant et rue de Bagnolet.



Actuelle desserte des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements par les métros, RER et tramway

- Desserte RER existant (700m)
- Desserte métro et tram existant (500m)
- Future desserte T3 (500m)
- Future desserte RER E Évangile (700m)



Desserte complémentaire par la Petite Ceinture (état de projet)

- Desserte RER existant (700m)
- Desserte métro et tram existant (500m)
- Future desserte T3 (500m)
- Future desserte RER E Évangile (700m)
- Desserte tramway sur PC jusqu'aux buttes chaumont
- Desserte tramway sur PC jusqu'au cours de Vincennes

## 5.1.1 Clichy Batignolles

### Relation du projet aux espaces de la petite ceinture

Le projet se développe sur les anciennes emprises ferroviaires, de part et d'autre de la petite ceinture.

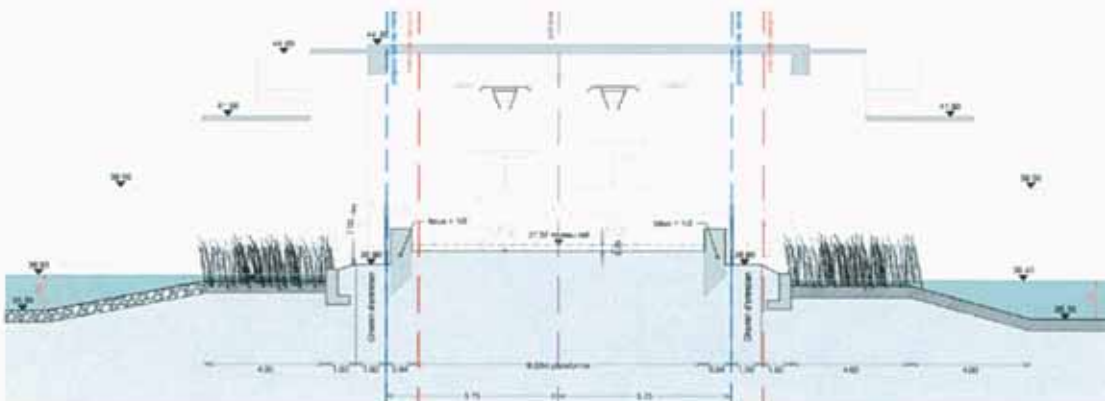
La Petite Ceinture traversera le futur parc Martin Luther King. Le projet intègre la contrainte de la petite ceinture et en fait un élément majeur de la composition : la création d'un plan d'eau généreux de part et d'autre de l'infrastructure est une astuce des concepteurs pour créer une mise à distance de l'espace ferroviaire tout en l'insérant dans le paysage. Nous assistons presque à une mise en scène de l'infrastructure qui traverse le bassin d'eau et la diagonale fondatrice du projet. Cependant cela accentue la séparation entre les deux rives : la traversée n'est possible que via une passerelle belvédère située au-dessus de l'infrastructure. En plus de la distance créée par l'eau, des clôtures sont prévues tout au long des emprises ferroviaires pour des raisons de sécurité. Leur impact sur le paysage ne sera pas négligeable.

### Qu'est-ce qui pourrait changer ?

L'impact sur le projet est fort tant en terme de paysage que d'usages.

Cette solution, justifiée si le trafic devait reprendre de manière intensive, se révélerait, en revanche, inappropriée en cas d'interruption de la fonction ferroviaire sur ce tronçon. Des solutions plus simples pourraient alors voir le jour notamment pour gérer les parcours piétons au sol au sein du parc en traversant la petite ceinture qui passe ici à niveau.

Compte tenu de l'avancement du projet et des temporalités de la remise en service de la circulation ferroviaire sur ce tronçon, il pourrait être envisagé de phaser le projet dans le temps. On pourrait ainsi imaginer que, dans un premier temps, on puisse intégrer la petite ceinture à l'espace du parc et la franchir à niveau. Dans un second temps, au cas où la circulation reprendrait sur ce tronçon, les emprises seraient à nouveau clôturées et l'ouvrage de franchissement réalisé. Dans le cas où la vocation ferroviaire serait abandonnée, il ne serait pas nécessaire de réaliser ces éléments et les emprises de la petite ceinture pourraient ainsi être intégrées définitivement au parc. Dans ce cas, le parc de Batignolles pourrait être mis en communication avec d'autres espaces verts via une promenade sur la petite ceinture.





## CDG Express : un projet de service novateur, qui répond au cahier des charges de la demande

### ■ UN SERVICE INTÉGRÉ AU VOYAGE AÉRIEN EN RUPTURE AVEC L'EXISTANT

Le projet de desserte ferroviaire dédiée CDG Express a été conçu selon un profil similaire aux réalisations étudiées tout en profitant du bénéfice des expériences conduites à l'étranger. Il se distingue par sa lisibilité, sa simplicité, sa fonctionnalité et assure une bonne intégration avec le voyage aérien.

#### ■ Le service CDG Express

Opérationnel de "cinq heures du matin à minuit", le service tend à se rapprocher de la qualité offerte dans l'univers aérien.

Depuis l'esplanade de la Gare de l'Est complètement réaménagée (où, en particulier, le terminal des taxis devrait favoriser la dépose et la prise en charge simultanée d'une quinzaine de véhicules), une signalétique et des cheminements clairs seront mis en place.

Ils permettront au voyageur de rejoindre facilement le terminal aérien situé au cœur de la gare, afin d'enregistrer ses bagages et d'obtenir sa carte d'embarquement, avant de rejoindre tranquillement le quai dédié au service (avec la garantie de pouvoir prendre son avion).

Là, un train attendra en permanence les voyageurs, qui accéderont de plain-pied à des rames ergonomiques et confortables où ils prendront une place assise, même en heure de pointe.

À bord, ils seront accueillis et auront accès à toutes les informations concernant leur voyage, en particulier les horaires des vols délivrés par des écrans installés dans chaque rame.

À l'arrivée à Roissy CDG, il leur sera facile d'accéder à n'importe quelle aérogare grâce au nouveau système de transport interne à l'aéroport qui sera mis en place en 2006 et auquel CDG Express sera étroitement connecté.

L'opportunité d'assurer la livraison des bagages en gare de l'Est pour les passagers à l'arrivée à Roissy CDG a également été étudiée ; elle a été abandonnée en raison du grand nombre de difficultés présentées (en particulier les contraintes de sûreté et de douanes, l'absence d'espace disponible en gare pour créer une salle de livraison des bagages et le délai prohibitif d'acheminement des bagages).

### ■ UN MATÉRIEL ROULANT ADAPTÉ

#### → Les trains

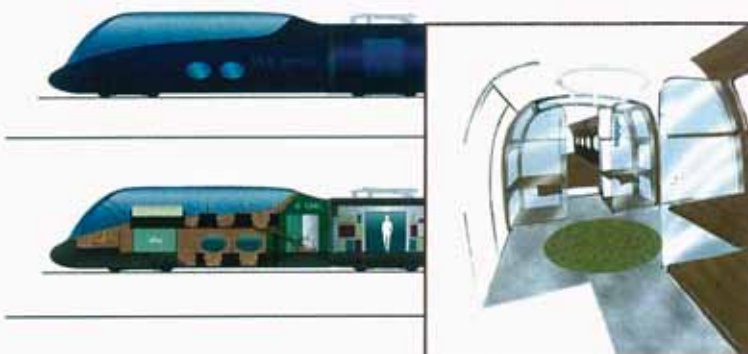
Le respect des exigences du cahier des charges (garantie du temps de trajet, compartiment sécurisé pour les bagages enregistrés) suppose la construction de matériels roulants. Ils devront présenter un certain nombre d'adaptations ou d'innovations par rapport aux matériels roulants existants.

Dans le souci d'une meilleure maîtrise des coûts d'investissements liés, l'approche conduite préconise de s'appuyer sur des séries de matériels existants ou en projet, dont les performances sont déjà éprouvées ou clairement identifiées. Des appels d'offres seront lancés en temps voulu, garantissant une certaine souplesse de proposition.

#### → Le parc

Pour une desserte tous les quarts d'heure et un temps de parcours de 20 minutes maximum, le besoin de matériel en roulement est de cinq rames.

Ces rames pourront être composées, soit d'une unité indéformable de six voitures, soit de deux unités de trois voitures. Deux rames supplémentaires au minimum sont prévues pour pallier les incidents éventuels et assurer la maintenance.



Les premières études ont porté sur des matériels nouveaux mais dérivés de matériels à l'étude, modernes et donc plus silencieux, capables de remplir les fonctionnalités suivantes :

- aptitude à la vitesse de 160 km/h
- rame de 400 à 450 places assises de confort élevé
- matériels dotés de systèmes de communication performants, y compris avec le service aérien
- aménagements intérieurs permettant aux voyageurs n'ayant pas enregistré leurs bagages de les conserver à proximité de leur place assise
- compartiment pour les bagages enregistrés
- accessibilité totale aux personnes à mobilité réduite et équipements liés
- matériel équipé d'un système de contrôle de vitesse et de sécurité
- écrans d'information dans les rames

Ministère de l'Écologie,  
du Développement  
durable,  
des Transports et du  
Logement

Ministère de la ville

Ministère de l'Economie,  
des Finances et de  
l'Industrie

Paris, le 21 décembre 2011

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### **Desserte de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle : le Gouvernement se prononce en faveur de la relance du projet**

A l'occasion de la table ronde organisée aujourd'hui autour de **Thierry MARIANI**, ministre chargé des transports, **Maurice LEROY**, ministre de la Ville, et **Frédéric LEFEBVRE**, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, tous les participants se sont prononcés en faveur d'une relance du projet de desserte ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Les acteurs concernés (représentants des transports terrestres et aériens, représentants des milieux économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat) ont unanimement confirmé la nécessité d'une desserte performante de l'aéroport, pour répondre aux besoins spécifiques des voyageurs aériens.

Dans ce cadre, les ministres ont demandé à l'ensemble des acteurs, et plus particulièrement à Aéroports de Paris, RFF, la SNCF et la RATP, d'expertiser rapidement les différents schémas envisageables, en prêtant attention à toutes les dimensions du projet : technique, juridique et financière.

Thierry MARIANI, Maurice LEROY et Frédéric LEFEBVRE ont par ailleurs confié au préfet de la région Ile-de-France, la mission de recueillir l'avis et les contributions des participants. Ces propositions doivent leur être remises au printemps prochain.

Alors que les projets de transports collectifs prévus dans le cadre du Grand Paris et de la modernisation du RER B sont prioritairement destinés à l'amélioration des déplacements quotidiens des usagers franciliens et à la mise en place de liaisons de banlieue à banlieue, l'aéroport ne bénéficie pas de liaison ferroviaire directe et dédiée avec le centre de la capitale. Cette nouvelle infrastructure, inédite en France, permettrait ainsi d'améliorer et de faciliter les liens entre Paris, principale ville économique et touristique d'Europe, et l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle, premier aéroport européen par la densité de son trafic.

---

#### **Contacts presse :**

Cabinet de Thierry Mariani : Marion LAMURE

Cabinet de Maurice Leroy : Thomas HANTZ

Cabinet de Frédéric Lefebvre : Sophie LE MOUËL

01 40 81 71 66

01 42 75 88 16

01 53 18 40 61

---

Roissy CDG

Roissy CDG Express et tramway T8

Stations du T8 :

- Droits de l'Homme
- Landy
- Montjoie-Université
- Front Populaire
- Millénaire
- Rosa Parks
- Corentin Cariou
- Parc de la Villette - canal de l'Ourcq
- Ourcq- Jean Jaurès
- Manin-Buttes Chaumont
- Botzaris
- Pyrénées
- Rue de la Mare
- Gambetta-Martin Nadaud
- Rue de Bagnolet
- Maraîchers
- Porte de Vincennes

Centre de maintenance et de remisage:  
Entrepôt Ney - niveau 0

Pont Cardinet

