



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Le 18 avril 2019,

Compte-rendu du comité de coordination de l'axe ferroviaire Paris Nord du 15 avril 2019

1. Introduction du comité de coordination :

Le préfet de la région d'Île-de-France salue le travail collectif opéré depuis fin octobre entre l'État, SNCF Réseau et l'ensemble des membres du comité de coordination pour être en mesure de présenter deux familles de scénarios de programmation de travaux techniquement réalisables et une évaluation des coupures de circulation qu'elles imposent. Cet exercice a nécessité un travail sans précédent de programmation des travaux de 15 chantiers majeurs, sur les années 2019 à 2026, en moins de 6 mois. Cela constitue une prouesse majeure puisqu'habituellement les travaux et les coupures sont programmés par l'entreprise ferroviaire sur deux années à l'avance. Les deux familles de scénarios qui en résultent seront présentées de manière détaillée en séance par SNCF Réseau.

Il informe également les membres du comité de coordination que le gouvernement a été préalablement informé des deux familles de scénarios à un niveau d'optimisation moins poussé, sans qu'une décision ait été prise à ce stade, en attente des discussions à venir dans la réunion de ce jour.

Le présent comité de coordination est un lieu d'écoute qui permettra que chaque partie prenante exprime sa position sur les scénarios présentés. Le préfet de Région enregistrera les positions et transmettra au gouvernement un rapport complété sur ces bases avant la fin de la semaine du 15 avril.

Le président de SNCF Réseau souligne également l'important travail mené sur les leviers internes à l'entreprise (allongement de capacité et de durée de travaux de nuits, renforcement des ressources internes et externes). Les études sont désormais suffisamment avancées pour être en capacité de proposer deux familles de scénarios techniquement réalisables avec des niveaux de contraintes différents notamment sur le calendrier des travaux et la mise sous tension du système ferroviaire : compte-tenu d'un calendrier plus contraint de 19 mois, le scénario 1 repose en effet sur l'intégration d'un volume de travaux plus important dans les mêmes interruptions temporaires de circulation. Pour SNCF Réseau, au-delà de l'objectif de réalisation des 15 grands projets, la priorité de l'entreprise porte sur la réalisation des travaux de régénération des voies (rails et caténaires) du réseau ferroviaire francilien et notamment des voies de circulation du RER B. Une décision rapide s'impose pour être en mesure de tenir le calendrier de réalisation des 15 projets dans un calendrier déjà contraint.

2. Présentation SNCF Réseau

Le premier scénario, **scénario 1**, implique un retard de 4 mois par rapport au contrat de concession du CDG Express. Il exige une tenue de planning tendue pour l'ensemble des travaux sur l'axe Nord et la fermeture complète de l'axe Nord durant deux à trois semaines l'été 2023, qui nécessitera un plan de substitution inédit et complexe. Ce scénario conduit également à une qualité d'exploitation dégradée du CDG Express après sa mise en service et jusqu'à la fin de l'année 2025 et met sous tension les ressources internes et externes du système ferroviaire.

La seconde famille de scénarios, **scénarios 2 et 2bis**, ne permet pas de livrer le CDG Express pour les JOP (mise en service décembre 2025). Le **scénario 2** a fait l'objet d'un important travail d'optimisation, pour aboutir dans les dernières semaines à l'élaboration d'un **scénario 2bis**, qui a permis de réduire les impacts de coupures de circulation en maximisant le potentiel de travaux libéré par le décalage de 23 mois. Les **scénarios 2 et 2bis** permettent donc de réduire le risque opérationnel en détendant les contraintes sur les ressources de SNCF Réseau et des entreprises de travaux.

3. Réactions et prises de position des parties prenantes

Grégoire de Lasteyrie, représentant **Île-de-France Mobilités (IDFM) et le conseil régional d'Ile-de-France**, souligne la qualité du travail réalisé tout en mesurant la difficulté d'appréhender et d'éclairer les travaux et leurs coupures sur une période aussi longue. Il rejoint le préfet de Région et le président de SNCF Réseau sur la nécessité d'une décision rapide. Une absence de décision claire ne serait pas acceptable pour IDFM.

S'agissant des deux familles de scénarios, **IDFM** estime que **le scénario 1** a des impacts forts sur les transports du quotidien et qui se traduiront par une baisse sensible du taux de ponctualité du RER B, ligne déjà fortement dégradée. Par rapport à la délibération d'IDFM du 12 décembre dernier sur le projet CDG Express, le décalage dans ce scénario de deux projets (retournement d'Aulnay et garages du Bourget) au-delà de la mise en service du CDG Express ne respecte pas mécaniquement la garantie d'une neutralité des circulations du CDG Express sur celles du RER B. En cas d'incident, l'engagement d'une dégradation du niveau de service du CDG Express pouvant aller jusqu'à l'absence de circulation serait en effet difficile à mettre en œuvre opérationnellement.

Le **scénario 2bis** a la préférence claire d'IDFM qui considère qu'un travail d'optimisation peut encore être mené compte-tenu de sa moindre maturité par rapport au **scénario 1** :

- une diminution des interruptions temporaires de circulation (ITC) de deux voies sur quatre en journée faisant peser un risque fort sur une réouverture tardive impactant l'heure de pointe du soir doit être recherchée ;
- la création d'un fonds d'indemnisation pour les usagers sur la période des 5 à 6 prochaines années est nécessaire.

Grégoire Marlot, **président de la société de projet CDG Express, société concessionnaire et futur gestionnaire de l'infrastructure** déplore que la présentation et la mission du préfet de Région ne traitent pas des conséquences contractuelles et financières qu'imposent le décalage de mise en service du CDG Express du contrat de concession signé en février dernier, quel que soit le scénario. Dans l'attente d'échanges formels avec l'État concédant, il souhaite néanmoins souligner trois points :

- le contrat de concession actuel indique une mise en service de l'infrastructure en décembre 2023 ; les travaux sont en cours malgré les blocages et il n'y a pas de contraintes techniques qui rendent impossible la tenue de ce planning contractuel ;
- le seul **scénario 1** est compatible avec le cadre contractuel du contrat de concession et un décalage du calendrier de 4 mois semble gérable du point de vue de la société de projet ;
- les **scénario 2 et 2bis** ont quant à eux des impacts très lourds avec une remise en cause de l'équilibre financier conclu avec l'État de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros et des impacts sur le montant de taxe pour les voyageurs aériens conséquente.

Le préfet de Région souhaite avoir des éléments de précisions par rapport à la présentation faite par SNCF Réseau :

Le préfet de Région souhaiterait que soit précisée la nature exact de l'impact du **scénario 1** sur le calendrier du futur système d'exploitation Nexteo dont le calendrier technique prévoit un déploiement sur les RERB et D entre 2025 et 2028. Il précise que ce point n'a pas, à ce stade d'avancement des études, été discuté entre l'Etat et SNCF Réseau et n'a donc pas été présenté comme un élément de distinction entre les deux scénarios.

SNCF Réseau et Transilien expliquent que le scénario 1 implique un décalage des travaux du projet de retournement d'Aulnay (et donc des travaux de signalisation dans les postes associés) ; en conséquence, la nécessité de mettre en service au plus tôt le retournement d'Aulnay ne permettrait pas d'optimiser le calendrier de travaux de Nexteo sur la branche La Plaine - Aulnay et conduirait à son décalage de quelques mois au-delà de 2028.

SNCF Réseau précise toutefois que le planning actuel de déploiement de Nexteo est un planning technique. La fiabilité du calendrier technique de réalisation est encore incertaine, car conditionnée à la mise en place du financement du projet, financement non acquis à ce stade.

A la question des impacts contractuels et financiers des deux scénarios sur le contrat de concession et le futur contrat d'exploitation, la DGITM précise que ces impacts ont été analysés attentivement mais demeurent confidentiels. Ils seront bien entendu livrés et explicités au Premier ministre. Le préfet de Région précise que le scénario 2 pourrait conduire à repasser devant le Parlement.

Le préfet de Région interroge ensuite **Transilien** sur la concomitance de travaux prévus sur les branches nord et sud du RER B et les contraintes qu'elle engendre, sur la période 2020-2024. Il questionne plus précisément la compatibilité des travaux à l'été 2023 des garages de maintenance de Massy avec la coupure complète de l'axe Nord prévue concomitamment. **Transilien** précise qu'une fermeture complète de l'axe ferroviaire Nord pendant trois semaines empêcherait aux matériels roulants d'être maintenus dans les ateliers de Mitry alors que, parallèlement, la capacité de maintenance des garages de Massy au sud serait diminuée en raison de travaux d'extension. Après échange technique plus approfondi avec la **RATP** préalable à la séance, **Transilien** estime cependant, qu'avec des planifications de travaux connues (à la fois des ateliers de Mitry et de l'infrastructure ferroviaire au Nord), un niveau de maintenance acceptable pourra être garanti durant l'été 2023 et donc la concomitance des travaux rendue possible.

Corinne Valls, vice-présidente chargée des transports et des déplacements du **conseil départemental de Seine-Saint-Denis (CD93)** rappelle que le CDG Express ne transporte que 17 000 à 20 000 voyageurs par jour à comparer aux 900 000 personnes transportées quotidiennement sur le RER B et encore près de 240 000 le samedi ou en été.

Dans le choix de scénario à opérer, une priorité claire doit être affirmée en faveur des transports du quotidien et aux travaux de régénération des voies de circulation. Tout incident ou retard répété sur le RER B et donc pour les 900 000 usagers a également un coût pour la société qui doit être évalué et comparé le cas échéant aux coûts supplémentaires provoqués par un décalage du calendrier du CDG Express.

Le **CD93** demande un travail très fin pour anticiper sur les coupures de circulation et communiquer de manière adaptée auprès des usagers. Compte-tenu du volume de passagers du RER B, elle ne croit pas à la faisabilité technique d'un plan de substitution en été. Le **CD93** souhaite également qu'une instance de coordination des différents maîtres d'ouvrage (SGP, Solideo, Etat, conseils départementaux, SNCF Réseau...) soit mise en place pour l'ensemble des chantiers pour s'assurer de leur compatibilité sur les substitutions routières. Le CD93 est prêt à engager ce travail en lien avec les maîtres d'ouvrage à l'instar de ce qui est déjà mis en place dans les Hauts-de-Seine et dans le Val-de-Marne avec la SGP.

Malgré son opposition réaffirmée au projet CDG Express, le **CD93** exprime sa nette préférence en faveur du **scénario 2bis**.

Le préfet de Région reconnaît la complexité de la mise en œuvre du plan de substitution à l'été 2023 notamment pour les heures de pointe ; il souligne la qualité du travail opéré par **Transilien** sur ce point. Il estime toutefois que des mesures fortes d'accompagnement notamment auprès des employeurs (décalage de l'heure d'arrivée des employés, congés...) peuvent permettre d'en assurer la faisabilité.

Didier Rumeau, conseiller régional de la **région Hauts-de-France** affirme sa préférence pour le **scénario 2bis** qui présente a priori les perturbations les moins importantes pour les usagers. **La région Hauts-de-France** souhaite qu'un nouveau travail d'optimisation du **scénario 2bis** soit également opéré avec la recherche d'une réduction des travaux impliquant des fermetures de circulation en journée qui impliquent un risque de réouverture tardif à l'heure de point du soir.

La région Hauts-de-France rappelle l'importance de la réalisation des opérations du nœud de Creil, de Crépy Laon et appelle l'attention sur l'engagement de l'État et de la ministre des Transports, pris en septembre 2018 auprès de la région Hauts-de-France, sur la réalisation de la liaison ferroviaire entre Roissy et la Picardie avec un démarrage effectif des travaux avant 2022.

SNCF Réseau répond que les deux scénarios sont sans impact sur la réalisation de Roissy Picardie. La question des ressources sur cette opération est plutôt liée aux travaux de régénération sur la ligne nouvelle Paris Lille.

Pierre Lada, directeur de cabinet de l'adjoint au maire chargé des transports de **la ville de Paris** fait part de son scepticisme sur l'opportunité du projet CDG Express et de son inquiétude sur les impacts travaux du projet sur le fonctionnement du tramway T3b et sur les conditions de transport du RER B. **La ville de Paris** souhaite que le dossier soit rapidement débloqué afin que les travaux sur la Porte de la Chapelle par la **ville de Paris** ou par CDG Express, soient compatibles avec une place libérée et fonctionnelle pour les JOP 2024.

Le préfet de Région confirme son souhait répété qu'une collaboration technique reprenne rapidement avec les services de la ville de Paris afin de ne pas retarder plus les travaux propres au CDG Express comme ceux de la ville de Paris (parc Chapelle Charbon, Arena 2).

Patrick Braouezec, président de **l'EPT Plaine Commune**, rejoint les propos du **CD93** et s'interroge sur les conséquences des travaux du CDG Express dont les impacts n'ont pas été totalement mesurés lorsque sa réalisation a été décidée par l'État (impact pour les voyageurs du quotidien sur les voyageurs). Les conséquences sur le prix du billet du CDG Express des modifications contractuelles à venir quel que soit le scénario retenu inquiètent. Il remercie **le préfet de Région et SNCF Réseau** pour l'important travail mené, en transparence, et qui conduit à un discours de vérité lors de cette séance de coordination. **L'EPT Plaine Commune** souhaite également que le **scénario 2bis**, qui recueille le soutien de l'EPT, puisse être optimisé et que le comité de coordination soit maintenu dans la durée.

Henri-Michel Comet, directeur général adjoint d'**Aéroports de Paris (ADP)**, déplore que les incidences financières et juridiques du scénario 2 ne soient pas présentées en séance. **ADP** estime que les conséquences **des scénario 2 et 2bis** sur les travaux du CDG Express ne sont pas totalement expertisées. Le **scénario 1** est le seul qui pourrait à ce stade rentrer dans le cadre contractuel de la concession entre l'État et la société de projet.

Corinne Valls pour le **CD93** rappelle son souhait que les analyses juridique et financière menées prennent également en compte le coût de l'impact des travaux sur les circulations des voyageurs du RER B (retard répété des salariés...)

Gaëlle Bonnefond, directrice des transports du **conseil départemental du Val d'Oise (CD95)**, rappelle que le département du Val d'Oise, sans métro, est entièrement dépendant de la

qualité du service ferroviaire. Le CD95 est donc particulièrement attentif aux moyens dédiés par SNCF Réseau pour améliorer les transports du quotidien et déplore les incidents sur le RER A à Cergy. Le CD95 est favorable à la mise en œuvre du **scénario 2bis**.

Le **préfet de Région** informe que le retour d'expérience des incidents liés à la programmation des travaux sur le RER A à Cergy a conduit à l'optimisation du scénario 2 et l'élaboration d'un scénario 2bis.

Compte-tenu des engagements de la France pour les JOP 2024, Sophie le Pourhiet de la **délégation interministérielle aux jeux olympiques et paralympiques (DIJOP)** affirme son choix pour le scénario 1 qui permet une mise en service du CDG Express avant les JOP.

3. Conclusions du préfet de Région :

Une large unanimité s'est dégagée pour qu'une décision du gouvernement soit prise rapidement et qu'il y ait un suivi fin, dans la durée des prochaines années à la fois au plan technique et dans le cadre de ce comité de coordination des travaux sur la période 2019-2026 pour voir les éventuelles mesures de correction à prendre en fonction des retours d'expérience de l'impact des travaux. Ce suivi vise également à s'assurer de la mobilisation entière de SNCF Réseau pour respecter les échéances du calendrier qui sera retenu. En termes de gouvernance, il est proposé que le présent comité de coordination soit maintenu pendant la durée des travaux et se réunisse à un rythme semestriel. Il pourrait également être élargi périodiquement aux associations d'usagers en fonction des points de discussion (pour exemple l'acceptabilité des coupures) tout en veillant à une bonne articulation avec les instances de dialogue propres à IDFM. Des réunions dédiées sur les communes accueillant une gare du RER B pourraient également être envisagées.

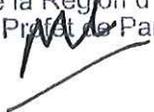
Quel que soit le scénario retenu, il retient également la volonté de la poursuite du travail avec Transilien et IDFM pour la mise en œuvre d'un plan de transports de substitution robuste dont la communication devra être anticipée et d'une ampleur sans précédent.

S'agissant des scénarios présentés, il insiste sur la confirmation de leur faisabilité technique tout en précisant le niveau de risque et de tension plus fort sur le système ferroviaire dans l'hypothèse du **scénario 1**. S'est également dégagée la nécessité d'un travail d'optimisation pour le **scénario 2bis** en lien, le cas échéant, avec les associations d'usagers pour déterminer les types de coupures les plus acceptables.

Le **scénario 1** emporte l'adhésion de la **DIJOP, d'ADP et de la société de projet du CDG Express**.

Malgré un avis réservé de certaines collectivités sur l'opportunité du projet CDG Express (ville de Paris, CD93, CD 95 et l'EPT Plaine Commune), le **scénario 2bis emporte l'adhésion d'IDFM, de la Région d'Île-de-France, de la région Hauts-de-France, du CD 93, du CD95, de l'EPT Plaine Commune, de la ville de Paris**.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris


Michel CADOT