



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Paris, le **18 AVR. 2019**

Le Préfet de la région d'Île-de-France,  
Préfet de Paris

A

Monsieur le Premier ministre

**Objet :** mission de pilotage et de coordination des travaux sur l'axe ferroviaire Paris Nord

**Réf. :** votre lettre de mission du 30 octobre 2018

**Pièces jointes :** Annexe 1 : document de travail (présentation projetée) élaboré au cours de la mission avec SNCF Réseau

Annexe 2 : compte-rendu du comité de coordination du 15 avril

Annexe 3 : analyse par Transilien de la faisabilité d'un plan de transports de substitution en cas de coupure complète l'été

Annexe 4 : note d'explication de la progressivité du travail de construction et d'optimisation des propositions de scénarios

Vous m'avez confié, par lettre du 30 octobre 2018, une mission de coordination et de pilotage des interfaces des différentes opérations de la section Nord du réseau ferré national. Celle-ci concentrera en effet une somme inédite de travaux de par leur ampleur, en sus des opérations de maintenance courante, dans un contexte marqué par la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Il s'agit en particulier d'une quinzaine de chantiers majeurs, incluant le CDG Express, qu'il est possible de répartir en trois blocs :

- Projets de régénération pour la fiabilisation du réseau (responsabilité SNCF Réseau) : régénération de rails et de voies, régénération et maintenance renforcée des caténaires, amélioration de la signalisation, régénération ou remplacement d'ouvrages de franchissement (Pont de Soissons) ;
- Projets de développement renforçant la qualité et la régularité d'exploitation des RERB et D : nouveau matériel roulant (Interconnecté Nouvelle Génération dit MING sur le B et RER Nouvelle génération sur le RER D), nouveau système d'exploitation automatisé et de signalisation (Nexteo), garages du Bourget (financés au CPER d'Île-de-France), mise en accessibilité des gares ;
- Autres projets de développement dont certains sont prévus pour les JOP 2024 : interconnexions du Grand Paris Express avec le réseau RER au Bourget, Franchissement Urbain de Pleyel (liaisons olympiques, interconnexion entre les RERB, D, le Grand Paris Express), et l'échangeur A86 à Pleyel, Gare du Nord 2024, Roissy-Picardie et le nœud de Creil ;

Le CDG Express est un autre projet de développement qui assurera une liaison directe entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy. Il présente la spécificité d'être prévu pour les JOP 2024, de ne pas être au bénéfice direct des transports franciliens du quotidien et d'avoir un programme de travaux qui intègre et finance, à la demande d'Île-de-France Mobilités (IDFM)<sup>1</sup>, un certain nombre d'opérations en faveur des transports du quotidien (30 % de l'investissement total sont dédiés à la régénération de voies, à la régénération du Pont 1 et à la réalisation d'installations de retournement au Bourget, à La Plaine et à Aulnay).

A votre demande, j'ai institué dès la fin octobre un comité de pilotage pour permettre une meilleure coordination des travaux sur l'axe Paris Nord. Ce comité a réuni l'ensemble des parties prenantes, les entreprises ferroviaires et l'ensemble des maîtres d'ouvrage ayant des travaux avec des impacts sur l'axe Paris Nord, ainsi que les acteurs territoriaux tels que la Ville de Paris et les Conseils départementaux de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise et l'EPT Plaine Commune. Le Conseil régional d'Île-de-France et IDFM, ont été associés étroitement aux réunions de ce comité et aux travaux préparatoires. Il s'est réuni à trois reprises, le 30/10/2018, le 02/02/2019 et le 15/04/2019.

Ces réunions ont été préparées par la tenue de plusieurs comités techniques, et par une collaboration étroite et continue avec SNCF Réseau, qui a mené un travail inédit d'anticipation de ses besoins en études et en capacité de travaux à moyen terme. Cette mission a bénéficié des acquis de la concertation sur le Charles-de-Gaulle Express (CDG Express), que j'ai menée à la demande de la ministre des Transports et qui avait permis un premier éclairage sur la charge de travaux à conduire en Île-de-France pour les années 2019 et 2020.

L'ensemble de ces réunions a mis en lumière l'extrême sensibilité de ces dossiers pour les usagers des transports ferroviaires franciliens. Ceux-ci ont exprimé, par l'intermédiaire de leurs associations et des élus, avec beaucoup de force, leur insatisfaction et leur inquiétude croissantes d'une dégradation continue de leurs conditions de déplacement sur l'axe ferroviaire Paris Nord, tout particulièrement sur le RER B. De ce point de vue, le CDG Express focalise les oppositions des acteurs locaux puisque sa mise en service n'apportera aucune amélioration aux difficultés quotidiennes des voyageurs franciliens. La prise en considération de ce contexte semble essentielle dans les choix politiques qui devront être faits sur ce dossier.

Le présent rapport analyse la faisabilité de la programmation actuelle des travaux sur l'axe Nord (1), propose deux scénarios d'arbitrage possibles concernant le calendrier de réalisation du CDG Express au regard des différents travaux prévus sur l'axe ferroviaire Paris Nord (2), et analyse les positions déjà exprimées ou prévisibles des principaux membres du comité de pilotage (3).

Quatre annexes viennent compléter ce rapport avec une note présentant les analyses construites progressivement avec SNCF Réseau aboutissant à la description précise de deux familles de scénarios de programmation de travaux ([annexe 1](#)), le compte-rendu du comité de coordination du 15 avril où les parties prenantes se sont exprimées sur leur souhait de scénario privilégié ([annexe 2](#)), l'analyse par Transilien de la faisabilité d'un plan de transports de substitution en cas de coupure complète de l'axe ferroviaire Nord plusieurs semaines consécutives l'été ([annexe 3](#)) et une note expliquant le travail progressif de construction et d'optimisation des propositions de scénarios sur la période 2021-2026 ([annexe 4](#)).

---

<sup>1</sup> Exigence d'IDFM d'une neutralité du CDG Express sur les circulations du transport du quotidien de l'axe ferroviaire Paris Nord (RERB, Ligne K, TER Paris Laon), exprimée dès sa délibération du 01/06/2016, réaffirmée dans sa délibération du 12/12/2018

## **1) Le travail mené avec SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités et l'ensemble des opérateurs concernés permet d'identifier l'extrême difficulté à conduire l'ensemble des travaux dans leur programmation actuelle**

### **1.1. La mission de coordination devait concilier trois types d'exigence :**

#### *1.1.1. L'échéance des JOP 2024, enjeu d'image et d'attractivité*

Deux projets en particulier ont été inscrits dans le dossier de candidature de Paris pour les JOP de 2024, et constituent ainsi un engagement de la France vis-à-vis du reste du monde.

Le premier de ces projets est le CDG Express, liaison ferroviaire directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Ce projet vise à répondre à la croissance de l'aéroport et à améliorer sa desserte. Il constitue plus largement un enjeu de développement économique et touristique de la métropole parisienne, et participe ainsi au rayonnement international de la région. Il a en outre pour effet de conforter le RER B dans sa vocation de transport du quotidien (seule liaison ferrée à l'heure actuelle entre l'aéroport et Paris) et à diminuer les circulations routières entre Paris et l'aéroport. Son coût est de 2,1 Mds €, financés majoritairement par un prêt de l'État qui sera remboursé par les recettes de billetterie et par la levée d'une taxe aéroportuaire assise sur les billets des usagers de l'aéroport.

L'autre projet majeur est le Franchissement Urbain de Pleyel (FUP), dont l'intérêt lié au franchissement du faisceau ferroviaire du Landy est double : localisé au cœur d'une nouvelle polarité urbaine dont il accompagnera l'émergence, il participe également et de manière essentielle au bon fonctionnement du pôle de transport qui s'articulera autour de la plus importante des gares du Grand Paris Express (GPE). Une première phase de travaux pour l'échéance des JOP permettra en effet d'assurer via une liaison douce l'interconnexion entre la gare du RER D et la future gare du Grand Paris Express et le RER B. La deuxième phase du franchissement le rendant accessible aux véhicules sera réalisée immédiatement après les jeux.

#### *1.1.2. La priorité donnée par le Gouvernement aux transports du quotidien*

La réalisation de cette priorité passe d'abord par la régénération du réseau (rails, voies et caténaires en particulier). Après les événements de Brétigny (2013) et Montparnasse (2017), le gouvernement a fixé à SNCF Réseau une priorité d'entretien et de régénération du réseau existant avec une attention particulière pour les lignes des trains du quotidien afin d'assurer la sécurité et la régularité des circulations (conformément aux recommandations de l'audit réalisé par l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) en 2015). Cette priorité est confirmée dans le projet de loi d'orientation des mobilités examiné par le Parlement. Cela s'est traduit par la mise en œuvre en 2013 de standards de maintenance haute performance et par une trajectoire annuelle de régénération portée à 800 M€. Cet effort de régénération est également nécessaire au regard de l'augmentation de 2 à 3% par an de la fréquentation voyageurs et à l'arrivée prochaine de nouveaux matériels. La dégradation actuelle de la performance s'amplifiera si cet effort (en termes d'investissement et de travaux) n'était pas poursuivi.

Néanmoins, le réel saut qualitatif attendu sur les transports du quotidien sur le RER B n'interviendra qu'avec la mise en service progressive du nouveau matériel roulant MING (augmentant les capacités d'emport de 20%) et de Nexteo (futur système d'exploitation automatique des RER B et D permettant des augmentations de fréquence des trains et des gains en termes de robustesse se traduisant par un gain de ponctualité de l'ordre de 4 %). Le déploiement de ces deux projets est prévu entre 2025 et 2029.

### 1.1.3. La recherche d'un moindre impact des travaux sur les voyageurs

L'impact des travaux sur les voyageurs peut être de deux ordres :

- Dégradation anticipée du niveau de service en raison de travaux programmés à l'avance : ce type de dégradation suppose une communication efficace en amont et appelle l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de substitution adapté ;
- Dégradation subite et imprévisible du niveau de service, notamment en cas de libération tardive d'un chantier avec impact sur la pointe (matin ou soir) : ce type de dégradation entraîne une gestion ponctuelle de l'incident, qui se traduit par une perte de ponctualité.

L'une des contraintes qui a été prise en compte par le groupe de travail est celle du plus faible impact possible des travaux sur les usagers, avec la recherche de scénarios favorisant les restrictions de service présentant le moins d'impacts pour celui-ci.

## **1.2. SNCF Réseau a mis en place un plan ambitieux de transformation interne et d'optimisation des chantiers pour gagner en productivité**

Ce travail inédit de SNCF Réseau s'est avéré complexe, dans la mesure où il engage l'entreprise à modifier son organisation interne et ses modes de travail : renforcement de compétences rares, recours sans précédent à l'externalisation, mise sous tension des équipes d'ingénierie et des équipes travaux, augmentation du temps de travail effectif et des marges de sécurité durant les nuits. Le plan d'action mis en œuvre par SNCF Réseau a notamment permis la résorption de la surcharge en études, notamment s'agissant des métiers dits « critiques » (« signalisations » et « programme »).

Les analyses de SNCF Réseau sont d'une élaboration complexe, en raison de l'absence, jusqu'ici, de savoir-faire de l'entreprise dans l'approche prévisionnelle et pluriannuelle à 5 ans de la programmation de ses travaux et des interruptions temporaires de circulation inhérentes (contre une programmation classique à deux ans dans le mode de faire actuel). De plus, l'interaction forte entre les 15 projets dans l'organisation et l'ordonnancement des travaux constitue une difficulté méthodologique réelle.

## **1.3. Néanmoins, l'analyse conduite a mis en lumière l'extrême difficulté à tenir le programme initial de travaux des projets programmés sur le faisceau ferroviaire Nord (sans décalage de dates de mises en service ou de réduction des fonctionnalités de certains projets)**

### 1.3.1. Plusieurs contraintes doivent être conjointement prises en compte :

- La gestion des travaux du faisceau Nord et les coupures de circulation qu'elle impose doivent intégrer par ailleurs les exigences de calendrier résultant des travaux de même nature conduits sur le faisceau ferroviaire Sud du RER B (réfection des ponts de Gallardon et Chartres, adaptation du site de maintenance de Massy pour l'arrivée du nouveau matériel roulant) ;
- Le calendrier des travaux doit veiller à préserver leur acceptabilité par les usagers (période fréquence et durée des coupures de circulation, robustesse des plans de substitution, ruptures d'interconnexion en gare du Nord, limitations temporaires de vitesse) ;

- Enfin, SNCF Réseau met en avant des difficultés pour couvrir les besoins en personnel sur certaines périodes spécifiques compte-tenu de la hausse importante de travaux de nuit, de jour et de WE qui se succèdent à partir de 2021 jusqu'en 2023 ; il faut être attentif à l'acceptabilité sociale en interne du rythme et de l'organisation du travail retenus sur une période de plusieurs années.

### *1.3.2. Deux familles de travaux sont réellement dimensionnants et constituent 80% de l'impact capacitaire sur la période*

Ces deux familles de travaux sont :

- Les opérations de régénération, c'est-à-dire de remise à niveau des infrastructures (rails, caténaires et voies), permettant ainsi une fiabilisation du réseau, en termes de régularité et de sécurité ;
- Les travaux de réalisation du CDG Express et les opérations associées (les travaux de régénération qu'il emporte et la mise en place d'installations de retournement sur le RER B garantissant sa neutralité sur les circulations).

Les autres projets n'ont pas d'impact capacitaire important dans la mesure où ils sont réalisés à l'ombre des interruptions nécessaires à la réalisation de ces deux familles de travaux. L'ensemble de ces dernières opérations est réalisable dans leur calendrier initial. Il a été considéré que le « Nœud de Creil » serait réalisé sans impacter le calendrier de la liaison Roissy-Picardie.

La concertation sur le CDG Express avait conclu à un impact acceptable des travaux de sa réalisation pour les deux années 2019 et 2020. La poursuite du travail d'anticipation conduit avec SNCF Réseau de 2021 à 2026 conclut à la complexité de mener de front, dans les échéances initialement prévues et sans dégradation des fonctionnalités des projets, la réalisation du CDG Express et l'ensemble des travaux au bénéfice des transports du quotidien.

Les conclusions de ce travail me conduisent à vous proposer deux scénarios, l'un respectant l'échéance des JOP 2024 pour le CDG Express sans réaliser l'ensemble de ses opérations associées, un second privilégiant la réduction de l'impact pour les voyageurs du quotidien et du risque pour SNCF Réseau en repoussant la mise en service de CDG Express à fin 2025.

## 1) Les conclusions de ce travail me conduisent à vous proposer deux scénarios :

Dans l'analyse conduite ci-après, les conséquences financières et juridiques qu'emportent les deux familles de scénarios proposées sur le contrat de concession du CDG Express signé le 11 février 2019 et sur la procédure en cours pour son exploitation ne sont pas précisées car elles demeurent confidentielles (le présent rapport ayant un caractère public). Ces éléments vous sont livrés et explicités précisément par la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) du ministère des Transports et du ministère de la Transition écologique et solidaire.

### 2.1. Une mise en service du CDG Express au 1<sup>er</sup> mai 2024 (scénario 1<sup>2</sup>) :

Ce scénario implique un retard de 4 mois par rapport au contrat de concession et implique une tenue de planning sans marge pour l'ensemble des travaux conduits par SNCF Réseau sur l'axe Nord. 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.

#### *2.1.1. Une mise en service du CDG Express au 1<sup>er</sup> mai 2024 (retard de 4 mois) impliquant une tenue de planning sans marge pour SNCF Réseau*

Ce premier scénario est bâti sur un planning qui permet de réaliser les travaux de régénération du réseau (caténaires, rails et voies), sur les sections identifiées comme prioritaires par SNCF Réseau<sup>3</sup>. Les travaux de régénération sur les secteurs moins critiques sont quant à eux programmés entre 2025 et 2028. Cet ordonnancement permet d'améliorer la fiabilité du réseau conformément aux conclusions de l'audit de l'EPFL précité.

Les travaux du projet CDG Express permettent une mise en service décalée de quatre mois (mai 2024), à temps pour les JOP 2024.

Ce scénario prévoit en outre des adaptations dans le planning de réalisation du programme CDG Express pour réduire la mobilisation de ressources et les besoins d'interruptions de circulation. Cela conduit à repousser certaines fonctionnalités intégrées initialement dans le programme pour 2024 : le relèvement de vitesse entre la Plaine et Sevrans est reporté à la fin 2026 ; le retournement d'Aulnay et les garages du Bourget sont mis en service fin 2025.

En dernier lieu, les travaux du pont de Soissons, nécessitant une fermeture de trois semaines depuis la Gare du Nord, sont décalés à l'été 2025.<sup>4</sup>

Le reste des travaux, notamment l'adaptation des infrastructures pour le nouveau matériel roulant, le déploiement de Nexteo, les travaux liés au Grand Paris Express ou l'accessibilité se déroulent dans leurs plannings de référence.

<sup>2</sup> Ce scénario est nommé "scénario 1" dans l'annexe 1, document de travail produit avec SNCF Réseau et présentant de manière détaillée les 2 scénarios retenus et proposés à votre arbitrage ;

<sup>3</sup> Priorité "caténaire" : section La Plaine - Sevrans Beaudottes ; priorité "voies" : section La Plaine-Aulnay ;

<sup>4</sup> Le décalage des travaux sur le pont de Soissons permet de profiter de la mise en service en 2024 de la ligne 16 du GPE jusqu'au Bourget RER afin de construire un plan de substitution plus adapté. L'analyse de SNCF Réseau a confirmé l'absence d'impact de ce décalage sur la sécurité et la fiabilité du réseau ;

Ce scénario nécessite une période de fermeture à l'été 2023, évaluée à trois semaines sur la section La Plaine-Aulnay<sup>5</sup>, ainsi que trente nuits allongées de travaux par an . Pour le moment, malgré un travail poursuivi par l'État avec Transilien, l'entreprise ferroviaire n'a pas été à même de construire un plan de substitution pleinement adapté. Un travail approfondi au cours des prochains mois devrait néanmoins permettre d'apporter les garanties indispensables pour l'élaboration d'un plan ambitieux à mettre en place d'ici l'été 2023, en concertation avec les collectivités territoriales concernées (itinéraires gare à gare, mobilisation d'un parc de bus adapté, covoiturage, travail avec les collectivités sur les itinéraires et les parkings, système d'information des usagers anticipé et innovant, négociation avec les employeurs pour adapter les horaires de travail, etc.). Il apparaît également que certains leviers d'optimisation pourraient encore être activés par SNCF Réseau pour réduire la longueur des coupures d'été (ces coupures d'été sont actuellement prévues pour une organisation du travail en 2x8, 5 jours travaillés sur 7 et pourraient être réduites avec une organisation du travail en 3x8, 7 jours travaillés sur 7).

Enfin, ce scénario ne permet pas de réduire le risque opérationnel pour SNCF Réseau en raison d'un calendrier sans marge, accroissant la tension sur les ressources internes et externes et le système ferroviaire. La tenue de cet objectif 2024 risque d'augmenter la probabilité d'incidents pour les usagers des transports du quotidien.

Ce risque opérationnel pourrait, en cas d'incidents et de difficultés imprévues, se traduire par un retard de la livraison du projet CDG Express, qui pourrait ne pas être prêt à temps pour les JOP 2024, avec des conséquences négatives pour l'image de la France. Ce risque peut être accru en cas de blocages administratifs du projet par certaines collectivités territoriales, en particulier la Ville de Paris.

*2.1.2. Une qualité d'exploitation du CDG Express dégradée durant les 20 premiers mois de sa mise en service pour donner, en cas d'incidents, la priorité aux usagers du RER B et des transports du quotidien*

Avant la mise en service du CDG Express en 2024, ce scénario ne permet d'achever que deux ouvrages de retournement contribuant à l'amélioration de la gestion des incidents d'exploitation sur le RER B (Saint-Denis la Plaine et le Bourget). La réalisation des deux derniers ouvrages (retournement d'Aulnay et garages du Bourget), garantissant la pleine neutralité du CDG Express sur les circulations du quotidien, ne peut être opérée que fin 2025.

Pour garantir le respect de l'engagement du Gouvernement de la priorité donnée aux circulations des transports du quotidien, il est indispensable que le niveau de service du CDG Express soit réduit pendant une première phase d'exploitation de 20 mois en cas d'incident sur le faisceau Nord. Cette réduction irait au-delà des engagements du projet équilibrés prévus avec Île-de-France Mobilités et intégrés au contrat d'exploitation (réduction à deux trains sur quatre), et pourrait conduire à une réduction à un train sur quatre voir à un arrêt complet de la circulation du CDG Express pendant la durée de l'incident<sup>6</sup>.

De telles mesures dans les premiers mois d'exploitation du CDG Express aurait également un impact commercial sur l'attractivité de la liaison et donc sur les recettes voyageurs pendant 20 mois. Ce sujet devrait être pris en compte dans le futur contrat d'exploitation.

<sup>5</sup> La réalisation concomitante de travaux importants sur les garages de Massy servant à la maintenance des matériels roulants de la ligne B (Nord et Sud) peut contraindre la durée de ces coupures afin d'être en mesure d'utiliser les garages de Mitry pour conserver une capacité de maintenance minimale pour le parc.

<sup>6</sup> Fréquence d'arrêt possible des circulations du CDG Express de l'ordre de quatre heures par semaine.

### 2.1.3 *Un impact financier et contractuel a priori acceptable pour le projet CDG Express*

S'agissant du contrat de concession, le décalage de 4 mois de la mise en service pourrait être traité comme une modification à la demande de l'État ainsi que cela est prévu dans le contrat de concession. Le surcoût occasionné est faible et ne nécessitera pas une modification en loi de finances pour autoriser l'augmentation du plafond du prêt de l'État. L'impact sera également minime sur le montant de la taxe pour les voyageurs aériens.

## **2.2. Un scénario privilégiant la réduction de l'impact des travaux sur les usagers du quotidien qui ne permet pas de livrer le CDG Express pour les JOP<sup>7</sup>(scénario 2<sup>8</sup>)**

### *2.2.1. Un report de la mise en service du CDG Express de 23 mois détend le planning opérationnel de SNCF Réseau*

Ce scénario a fait l'objet d'un important travail d'optimisation conduit avec SNCF Réseau entre mon rapport d'étape du 29 mars dernier et le présent rapport à la suite notamment de la présentation des deux scénarios à la ministre des Transports par mes soins le 4 avril dernier. Cet ultime travail d'optimisation a notamment permis de réduire les impacts de coupures de circulation en maximisant le potentiel de travaux libéré par le décalage de 23 mois (plus de coupures anticipées les nuits travaillées à 23h00, moins de jours nécessitant des limitations temporaires de vitesses des circulations, moins de travaux simultanés les nuits travaillées).

Ce second scénario<sup>9</sup> consiste, d'une part, à chercher à réduire les impacts des travaux sur les voyageurs, et d'autre part, à anticiper la réalisation des travaux de régénération. Par rapport au scénario précédent, il permet ainsi d'éviter ou de réduire des coupures impactant fortement le niveau de service des circulations du quotidien, de diminuer le nombre de chantiers réalisés simultanément les nuits et de réaliser davantage de travaux de régénération (priorités 1 et 2) pour 2024/2025 avant la mise en service du CDG Express.

Cela conduit à une mise en service commerciale du CDG Express en décembre 2025, soit un report de 23 mois par rapport au planning de référence, de 19 mois .

Comme dans le scénario précédent, les travaux du pont de Soissons, nécessitant une fermeture de trois semaines depuis la Gare du Nord, sont décalés à l'été 2025.

De manière détaillée, en termes de réduction du niveau de service des circulations pour les usagers, ce scénario, par rapport au précédent, nécessite :

- une seule période de trois semaines de fermeture de la totalité du faisceau ferroviaire Nord à l'été 2025 (report des travaux sur le Pont de Soissons ; cependant, le plan de substitution sera plus facile à mettre en œuvre avec la mise en service préalable de la ligne 16 jusqu'au Bourget RER (report possible d'une partie des voyageurs vers une ligne structurante) ;

<sup>7</sup> Scénario possible dans la mesure où la mise en place d'un service spécifique direct Roissy Paris sur le RERB est réalisable pour les JO. Cette solution n'a pu être confirmée à ce stade pour les JOP qui se déroulent hors période de vacances d'été ;

<sup>8</sup> Cette famille de scénarios est nommée "scénario 2 et scénario 2bis" dans l'annexe 1, document de travail produit avec SNCF Réseau et présentant de manière détaillée les 2 scénarios retenues et proposés à votre arbitrage ;

<sup>9</sup> Ce scénario est le scénario dit 2bis dans le document de travail de SNCF Réseau présenté aux partenaires le 15 avril dernier lors du dernier comité de coordination.

- l'absence de fermetures anticipées à 23h00 pour les nuits travaillées ;
- la réduction du nombre de coupures de jour (2 voies sur 4) et de limitations temporaires de vitesse impactantes.

En contrepartie, ce scénario impose un nombre plus important de fermetures complètes de week-end de 2021 à 2023 ;

La maîtrise de l'impact des travaux sur les voyageurs est plus robuste du point de vue de SNCF Réseau (avec l'objectif affiché d'une baisse peu sensible voire nulle de la ponctualité du RER B) tout en maintenant l'objectif de réalisation d'une masse sans précédent de travaux entraînant une augmentation des fermetures de voies (de jour comme de nuit) et des limitations temporaires de vitesse par rapport à la situation de référence 2019-2020.

Il permet également de réduire le risque opérationnel sur l'ensemble des travaux en détendant les contraintes sur les ressources de SNCF Réseau et des entreprises de travaux. Il permet d'intégrer des marges dans les plannings de nature à sécuriser les mises en service majeures. En outre, la mise en service du CDG Express, fin 2025, s'effectue alors avec l'ensemble des fonctionnalités garantissant sa neutralité vis-à-vis des autres circulations et sans perturbation et impacts d'image.

#### *2.2.2 Un impact financier à priori conséquent qui nécessitera l'intervention du législateur*

S'agissant du contrat de concession, le surcoût occasionné est important. Il nécessiterait une modification en loi de finances pour autoriser l'augmentation du plafond du prêt de l'État et aurait un impact plus marqué sur le tarif de la taxe pour les voyageurs aériens.

### 2.3. Comparaison des deux scénarios

Les avantages et inconvénients des deux scénarios peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

	<b>Scénario 1</b> CDG X livré en mai 2024	<b>Scénario 2</b> CDG Express livré en décembre 2025
<b>Mises en service stratégiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CDG Express : mai 2024 (report de 4 mois) pour les JOP ;</li> <li>- Calendrier inchangé pour les autres projets de l'axe Nord ;</li> <li>- Régénération de priorité 1 : 2024</li> <li>- Régénération de priorité 2 : 2028</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CDG Express : décembre 2025 (report de 23 mois) ;</li> <li>- Calendrier inchangé pour les autres projets de l'axe Nord</li> <li>- Régénération de priorité 1 : 2024</li> <li>- Régénération de priorité 2 : 2028 mais une partie de la régénération réalisée dès 2024</li> </ul>
<b>Impacts pour les voyageurs du quotidien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fermeture complète de la section La Plaine-Aulnay durant deux à trois semaines nécessitant la mise en place d'un plan de substitution inédit et complexe ;</li> <li>- des fermetures anticipées dès 23h00 les nuits travaillées (Cf. Cergy sur le RER A)</li> <li>- 22 jours de rupture d'interconnexion en gare du Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- un nombre plus important de WE de coupures sur la période 2021-2023</li> <li>- l'absence de fermetures anticipées dès 23h00 les nuits travaillées</li> <li>- une réduction du nombre de jours d'interconnexion en gare du Nord</li> </ul>
<b>Conditions d'exploitation du CDG Express</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mesures d'exploitations à définir mais nécessaire réduction du niveau de service du CDG Express pendant 19 mois impactant son image</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation, dès la mise en service du CDG Express, de l'ensemble des aménagements garantissant sa neutralité sur les circulations du RER B en situation perturbée dès sa mise en service</li> </ul>
<b>Impacts sur les contrats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible surcoût</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surcoût important et une modification du plafond pour le prêt de l'État nécessitant une décision en loi de finances</li> </ul>
<b>Evaluation du risque opérationnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque opérationnel fort compte-tenu d'un planning sans marge (mise en service du CDG Express proche des JOP) et d'une mise en tension des ressources de SNCF Réseau (études, travaux et concomitance Eole) ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planning moins tendu pour SNCF Réseau mais tension qui demeure sur ses ressources compte-tenu de la charge</li> </ul>

### **3. Positions exprimées par les membres du comité de coordination de l'axe Nord le 15 avril**

Le comité de coordination que j'ai conduit, tout comme la séquence de concertation sur le projet CDG Express, a mis en lumière les craintes des usagers et des élus vis-à-vis de toute dégradation supplémentaire des conditions de transports sur l'axe Nord et le souhait que soient privilégiés les transports du quotidien.

Aucun des deux scénarios ne permet d'améliorer les conditions de déplacement ni d'améliorer la ponctualité de manière perceptible pour l'utilisateur en 2024 comme en 2025. Le saut qualitatif attendu sur le RER B ne viendra qu'à la mise en service des nouveaux matériels roulants et du système de pilotage automatique (MING et Nexteo, déploiement 2025-2029).

Le comité de coordination du 15 avril prochain a permis de rendre compte de l'avancement de la mission et de présenter les deux scénarios retenus. Ce comité a recueilli l'expression de l'ensemble des parties prenantes notamment sur le scénario qu'ils privilégient. Le compte-rendu de ce comité vous est adressé en annexe 2.

De manière synthétique, une large unanimité s'est dégagée pour qu'une décision du gouvernement soit prise rapidement et que soit ensuite engagé et poursuivi une analyse fine à la fois technique et politique de la coordination des travaux sur la période de travaux 2019-2026.

Cette analyse et ce suivi pourraient être portés par le comité de coordination actuel qui serait chargé de voir quelles mesures de correction prendre en fonction des retours d'expérience de l'impact des travaux. Il s'agirait également de veiller à la mobilisation entière de SNCF Réseau pour respecter les échéances du calendrier qui sera retenu.

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, leur faisabilité technique a été confirmée 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'utilisateurs 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 Hauts-de-France, du CD 93, du CD95, de l'EPT Plaine Commune, de la ville de Paris.

#### **4. Propositions de suites à donner à la présente mission :**

Les différents éléments de ce rapport de mission plaident à mon sens pour une annonce rapide des orientations retenues sur le calendrier.

Quelle que soit la décision prise, un accompagnement de celle-ci me semble devoir en tout état de cause être opéré : en cas de choix du premier scénario (CDG Express mai 2024), une forte tension pèsera sur l'ensemble du système ferroviaire faisant courir un risque plus élevé d'incidents. Si le scénario de desserrement des calendriers était retenu, décision qui recueille le soutien d'une majorité d'élus franciliens, la conduite d'une expertise détaillée confirmant la robustesse du scénario serait opportune étant donné le caractère récent des évolutions ayant permis son optimisation.

Il me semble également pertinent de poursuivre la réflexion sur la création d'un fonds d'indemnisation visant le dédommagement en cas d'incidents de chantier perturbant le trafic sur le RER B notamment. Cette demande, fortement portée par IDFM et la Région d'Île-de-France, a déjà fait l'objet de premiers échanges techniques entre la DGITM et IDFM dans un cadre général. Si une telle mesure devait être envisagée, elle devrait être circonscrite aux travaux du CDG Express, le financement de cette mesure restant cependant à trouver.

Vis-à-vis des territoires, je propose de pérenniser le comité de coordination de l'axe Nord permettant un contrôle et un suivi collectif du respect des engagements pris par SNCF Réseau entre l'État, l'autorité organisatrice des transports et les collectivités territoriales. Le comité aura la responsabilité de veiller au déroulement des travaux, à la maîtrise de leurs impacts sur les circulations des transports du quotidien ainsi qu'au respect des calendriers des opérations. Le comité pourrait être amené à proposer, le cas échéant, les modes d'intervention voire de correction, en fonction des impacts voyageurs observés. L'élargissement ponctuel de ce comité de coordination aux associations d'usagers (par exemple pour l'optimisation et l'acceptabilité des scénarios de coupures de circulation projetés) ainsi que, si nécessaire, la tenue d'éventuelles réunions dédiées sur certaines communes accueillant une gare du RER B, apparaissent pertinents et pourraient être articulés avec les propres instances de gouvernance et de dialogue d'IDFM.

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



Michel CADOT

Copie à Mme la ministre des Transports