



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Le 18 avril 2019,

Note de travail Etat/SNCF Réseau sur le processus de construction et d'optimisation des scénarios de programmation de travaux

Mission de coordination des chantiers de l'axe ferroviaire Paris Nord

L'analyse descriptive qui suit présente de manière synthétique des principaux éléments chronologiques qui ont conduit à l'élaboration des scénarii des travaux sur l'axe ferroviaire Nord présentés au comité de coordination du 15 avril 2019.

1. L'élaboration des premiers scénarii de réalisation par SNCF Réseau :

A l'issue du deuxième comité de coordination du 1^{er} février 2019, il a été décidé :

- d'éclairer les impacts capacitaires du scénario de référence (CDG Express mis en exploitation en décembre 2023) sur les années 2021 à 2023 ;
- de proposer, le cas échéant, des scénarii alternatifs phasant les projets dans l'hypothèse où ce scénario ne se révélerait pas « neutre » vis-à-vis des transports du quotidien

Un travail important a été engagé par les équipes SNCF Réseau pour éclairer les impacts capacitaires sur l'horizon 2021 à 2023 ; un travail aussi fin n'avait jamais été fait à cet horizon (pour mémoire, en juin 2019 seront définis les impacts capacitaires des années 2021).

Ce travail a été présenté au Préfet de Région le 11 mars 2019 sur la base de deux scénarii alternatifs qui avaient été ébauchés :

- un scénario nommé « Objectif CDG Express 2024 » avec une mise en exploitation complète du CDG Express en mai 2024. Ce scénario a été construit à partir de l'ossature du planning de référence du CDG Express. Il présentait l'inconvénient majeur de repousser toute la régénération après la période 2021-2024, et d'avoir des impacts voyageurs encore très importants en termes de coupures de circulation.
- un scénario nommé « Objectif régénération et transport du quotidien », avec une mise en exploitation du CDG Express en décembre 2025. Ce dernier scénario a été construit en inversant la logique : les travaux de régénération ont été positionnés en priorité sur le planning ; les blocs de travaux de CDG Express, tels qu'ils ressortaient de l'ossature du planning de référence, ont été déplacés de manière à limiter les impacts voyageurs jugés de 1^{er} ordre : les coupures estivales, les fermetures anticipées à 23h, ainsi que les fermetures de jour sur les voies du RER B.

Au-delà de la question de la faisabilité des transports de substitution, étudiée en parallèle par Transilien, trois points ont retenu l'attention sur les scénarii tels que présentés le 11 mars :

1. le besoin de mieux expliquer l'ordonnancement global des travaux, pour faire apparaître plus clairement les incompatibilités entre les blocs de travaux « régénération » et « programme CDG X »
2. Il a été demandé à SNCF Réseau de prioriser la régénération pour programmer dans le planning des deux scénarios les travaux prioritaires de régénération ;
3. la faisabilité, en termes de sécurité, d'un report sur le pont de Soissons en 2025 dans les deux scénarios, afin de pouvoir bénéficier d'une livraison de la ligne 16 du GPE pour faciliter le plan de substitution estivale.

2. Une première optimisation a été réalisée, centrée sur le scénario de livraison du CDG Express pour les JOP

Suite à un travail réalisé par SNCF Réseau en lien avec la DGITM et les services du préfet, une nouvelle présentation a été faite le 22 mars 2019, avec comme évolutions majeures :

- un effort de présentation pédagogique des différents scénarii ;
- l'abandon du scénario de référence de mise en exploitation complète du CDG Express à l'horizon 2024 qui présentait des impacts trop lourds pour les transports du quotidien sur les années 2021 à 2024.

SNCF Réseau a confirmé à cette occasion la faisabilité technique de deux scénarii :

- un premier scénario avec une mise en service du CDG Express en 05/2024 respectant l'échéance des JOP avec une tenue des plannings tendue et une fermeture complète de l'axe Nord durant deux à trois semaines à l'été 2023. Ce scénario conduit également à une exploitation dégradée du CDG Express après sa mise en service et jusqu'à fin 2025 ;
- un deuxième scénario avec une mise en service du CDG Express en décembre 2025 sans coupure complète de l'axe à l'été 2023 et réduisant la tension sur le système ferroviaire.

Trois points ont soulevé l'attention suite à cette présentation :

1. le besoin de préciser les dates de mises en service des projets liées au CDG Express (retournement d'Aulnay, garages du Bourget, relèvement de vitesse) qui seraient reportés au-delà de mai 2024 dans le scénario 2 : ce point est apparu essentiel, d'une part, pour évaluer l'impact sur le RER B, la Ligne K et le TER pendant la période transitoire, et d'autre part, pour mesurer la dégradation probable sur l'exploitation de CDG Express et les conséquences juridiques et financières sur le contrat de concession et la consultation encours sur le contrat d'exploitation ;
2. la confirmation attendue, du point de vue de la sécurité, du décalage possible de la régénération du pont de Soissons en 2025 à l'horizon de la mise en service de la Ligne L16 du Grand Paris Express : ce point a été confirmé la semaine du 15 au 29 mars, après bouclage par les équipes techniques ;
3. une diminution des jours de rupture d'interconnexion en garde du Nord en 2022 et 2023 (22 jours), mesure sensible du point des voyageurs (relevée par Transilien) imposée par les travaux de régénération du Pont n°1 ; il a été demandé à SNCF Réseau de pousser, dans les deux scénarii alternatifs, des alternatives permettant de limiter ce nombre de jours de rupture d'interconnexion.

Les points 1 et 2 ont été travaillés la semaine du 25 au 29 mars, afin d'aboutir la semaine du 1^{er} au 5 avril aux présentations qui ont été faites au cabinet du Premier Ministre (02/04/19), à la ministre des Transports (04/04/19) et aux équipes techniques de la Région d'Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités (05/04/19).

Le point n°3 était en cours d'analyse par SNCF Réseau mais ces analyses n'étant pas abouties début avril et n'ont pas été intégrées dans les plannings et scénarios présentés, dans une approche prudentielle.

3. Les échanges techniques qui se sont tenus début avril ont conduit à approfondir l'optimisation du scénario 2 (CDG Express livré en 12/2025) pour le comité de coordination du 15 avril

Les échanges techniques avec Île-de-France Mobilités et la Région ont mis en lumière des points d'amélioration dans les scénarios pour permettre une comparaison éclairée. En particulier, il a été souhaité que la présentation fasse mieux apparaître le différentiel de risque opérationnel et industriel porté par SNCF Réseau entre les deux scénarios. Il est apparu que :

- le scénario 1 (mise en service du CDG Express en 05/2024 était optimisé au maximum. Cette optimisation conduit à un scénario techniquement faisable mais avec une tension forte sur le système ferroviaire ;
- le scénario 2 de desserrement de calendrier a été construit en intégrant davantage de marges pour le système ferroviaire et l'évolution suivante des types d'impacts capacitaires de ce scénario, était possible :
 - réduire le nombre de limitations temporaires de vitesse (LTV) ;
 - réduire le nombre de coupures anticipées du RER B à 23h au regard du retour d'expérience de la situation difficile récemment vécue sur le RER A à Cergy ;
 - réduire les travaux sur les voies Directes (supportant les trafics des TER Paris-Laon et de la ligne K de Transilien) en journées au regard des risques sur l'heure de pointe du soir en cas d'aléa ;
- Privilégier une augmentation des coupures de WE.

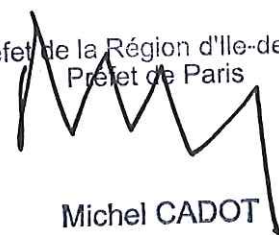
Parallèlement, SNCF Réseau a finalisé le travail technique sur l'organisation des travaux du Pont n°1 et a conclu à la possibilité d'une optimisation du nombre de ruptures d'interconnexions à Gare du Nord dans le scénario de desserrement de calendrier (2025). Cette optimisation n'est en revanche pas réalisable dans le planning « CDG Express Partiel en 2024 » en raison de la tension sur les ressources de SNCF Réseau.

Suite à ces remarques, un travail d'optimisation du scénario 2 (mise en service CDG Express en 12/2025) a été réalisé dans la semaine précédant le comité de coordination pour aboutir à la présentation d'un scénario dit 2bis. Les évolutions suivantes, conformes aux demandes initiales ci-avant, ont été apportées :

- privilégier les coupures de week-end, avec en contrepartie :
 - la limitation du nombre de journées travaillées sur les voies Directes ;
 - L'annulation des coupures résiduelles du RER B à 23h.
- reporter d'un an la régénération du Pont 1 en réduisant les ruptures d'interconnexions en gare du Nord ;
- limiter le recours aux LTV, *via* les gains permis par :
 - le travail de week-end ;
 - les premiers résultats du plan « zéro ralentissement LTV ». Selon SNCF Réseau les hypothèses prises dans le cadre du scénario 2 ne sont pas applicables du scénario 1 en raison d'une imbrication plus tendue des chantiers .

Ces éléments ont conduit aux deux familles de scénarii présentées en comité de coordination le 15 avril 2019.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MICHEL CADOT', written over the printed text.

Michel CADOT