

SNCF RÉSEAU : NOUS AVONS UN DEVOIR DE RÉUSSITE

SNCF Réseau doit réaliser les interconnexions entre les gares SNCF et Grand Paris Express. Entretien avec Cédric Kervella, directeur des Projets d'Interconnexion pour SNCF Réseau.



Cédric Kervella

Vous êtes directeur de l'agence Grand Paris de SNCF réseau. Quel est votre rôle au sein de votre établissement ?

Ma mission consiste à définir les aménagements à réaliser afin d'assurer les interconnexions les plus efficaces possibles entre les gares SNCF et Grand Paris Express, aujourd'hui et dans le futur.

Votre rôle n'est pas simplement stratégique...

Non, évidemment, je dois réunir les meilleurs savoir-faire techniques pour assurer la bonne tenue des travaux, le respect du calendrier et du budget initial. Je dois également coordonner les équipes de SNCF avec celles des autres partenaires du projet afin de permettre le bon partage de l'information. Notre ambition est simple : réussir la mise en service des interconnexions au Grand Paris Express dans le calendrier convenu en perturbant le moins possible l'exploitation ferroviaire.

Pourquoi cette agence dédiée ? Quelle est sa mission auprès de la Société du Grand Paris ?

SNCF Réseau a décidé de créer une agence dédiée dès 2014, avec le démarrage des premières études préliminaires de la ligne 15 sud. C'était un acte fort, traduisant la volonté de construire un partenariat durable avec la Société du Grand Paris. C'était également un acte essentiel dans la mesure où notre activité est vouée à la réussite d'un projet commun qui, ici, est le Grand Paris au sens large.

Quels sont les atouts d'une agence dédiée ?

C'est un gain d'efficacité. D'abord parce que nous comprenons mieux les besoins et les attentes mutuelles. Ensuite parce que nous connaissons mieux les fonctionnements propres de chacun. Enfin parce que nous pouvons réutiliser des contrats ou conventions types et réinvestir des idées ou montages particuliers. SNCF va mener des opérations d'envergure sur 29 gares franciliennes, la capitalisation des expériences et des savoir-faire est une condition nécessaire de réussite.

Quelles sont les missions de l'Agence Grand Paris ?

En priorité nous devons piloter les projets d'interconnexion entre le futur réseau du GPE et le réseau SNCF, dont la nouvelle gare d'interconnexion à Bry-Villiers-Champigny.

Mais encore...

Il est important de sécuriser le réseau ferroviaire vis-à-vis des travaux menés en propre par la Société du Grand Paris. Il est aussi essentiel



d'accompagner la SGP sur des sujets divers comme l'évacuation des déblais par fer et d'assurer notre rôle de coordonnateur/assembleur pour l'ensemble des composantes SNCF vis-à-vis de la SGP ou de la RATP.

Quels seront les projets les plus emblématiques ?

Le projet le plus emblématique est aujourd'hui la création de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny. Nous avons mené la concertation publique l'été dernier et nous transmettrons aux services de l'État le dossier d'enquête d'utilité publique cet été afin de démarrer l'enquête publique d'ici fin 2017. Pour cette opération majeure, nous avons lancé le plus grand appel d'offres de maîtrise d'œuvre ferroviaire pour une opération sur le réseau en exploitation.



GRAND PARIS ET GRANDS OUVRAGES

2017 : TOUT COMMENCE !

2017 marque le lancement de travaux modifiant en profondeur le paysage de la mobilité en Île-de-France. Avec 800 millions d'euros investis cette année, l'effort est porté à un niveau historique. Les travaux engagés répondent à quatre objectifs majeurs, qui constituent la pierre angulaire d'une mobilité urbaine performante, adaptée aux mégapoles :

- **Un maillage renforcé**, grâce à la création de nouvelles lignes de RER, à l'instar d'ÉOLE, mais également à la réalisation de trams-trains qui faciliteront des trajets de banlieue à banlieue.
- **Des correspondances fluides et rapides**. C'est tout l'enjeu des gares d'interconnexion du Grand Paris Express dont les travaux sont lancés depuis fin 2016 par SNCF Réseau.
- **Des choix technologiques qui permettront à SNCF Réseau de renforcer sa qualité capacitaire**. Le déploiement des systèmes d'exploitation NExTEO et de supervision des trains ATS+ sont le reflet de choix qui conditionnent l'exploitation du futur.
- **Un réseau accessible** avec 15 nouvelles gares mises en accessibilité pour un montant de 100 millions d'euros.



plus de monde dans les trains, et parfois plus de trains sur le long terme.

Quels en sont les effets ?

Nous avons dû imaginer les évolutions possibles des infrastructures pour permettre de nouvelles circulations et penser des gares d'interconnexion techniquement compatibles avec ces transformations probables. Ce nouveau métro pourra être l'occasion d'améliorer les solutions alternatives de transport en cas de perturbations, qu'il s'agisse d'incidents ou de travaux.

Que change ce projet pour vos équipes ?

Les projets sont complexes, tant techniquement que par les multiples interfaces à gérer. Ils nous incitent à être à la pointe des méthodes de management de projet et à continuer de les faire

évoluer. Par exemple, nous réalisons des plans en nous appuyant sur des simulations de Monte-Carlo pour tenter de fiabiliser nos engagements de délais. Mes équipes sont au cœur de toutes ces transformations.

Quel sera le défi de SNCF Réseau ?

Les enjeux du Grand Paris Express sont majeurs pour le transport, et plus largement pour la société. Nous avons un devoir de réussite. Notre plus grand défi est de respecter le calendrier extrêmement ambitieux, dans le respect du coût des projets, dans un contexte de volume exceptionnel de travaux sur le réseau SNCF. ■

Quels sont les autres projets ?

J'ai envie de citer toutes les gares d'interconnexion, mais je mettrai l'accent sur l'opération qui se déroule actuellement à Clamart, sur la ligne N, en partenariat avec la Société du Grand Paris. Elle a été menée dans un processus de co-conception, selon un ballet finement orchestré entre nos entreprises de travaux et celles de la Société du Grand Paris, sur un espace urbain réduit et partagé. Sans cette entente, le projet n'aurait pas pu voir le jour.

En quoi le GPE (Grand Paris Express) va-t-il changer SNCF Réseau ?

Le nouveau métro va apporter de profondes modifications dans la mobilité des Franciliens. Dans la plupart des gares d'interconnexion, les flux seront fortement augmentés, ce qui signifie

PROJET ÉOLE

Les travaux du projet ÉOLE, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, démarrent en 2017. Près de 500 millions d'euros seront engagés cette année pour réaliser les travaux préparatoires, sur le réseau exploité comme sur le réseau de l'infrastructure nouvelle. Au total, environ 3,7 milliards d'euros seront engagés sur 8 ans par l'ensemble des financeurs, dont 1 milliard consacré à la modernisation du réseau existant, avec un défi majeur : réaliser les travaux tout en maintenant l'exploitation de la ligne J5 qui constituera l'artère du prolongement du RER E à l'ouest. Dès sa mise en service, le nouveau RER E bénéficiera quotidiennement à plus de 620 000 passagers, au sein de bassins d'emploi regroupant plus de 2 millions d'actifs. Ce sera la ligne la plus interconnectée d'Île-de-France, entre Tournan Chelles à l'est (Seine-et-Marne) et Mantes-la-Jolie à l'ouest (Yvelines), en passant par Paris et La Défense (Hauts-de-Seine).

Le projet inclut notamment la modernisation ou la création de 55 km de voies (dont le creusement de 8 km en tunnel), la modernisation ou la création de 14 gares (dont 3 gares entièrement nouvelles). Ce prolongement de la ligne E lance le concept de train du futur, pour le RER, avec la mise en service de NExTEO ATS+, nouveau système de contrôle et de supervision des trains qui permettra d'assurer des circulations à très haut débit là où le flux est le plus dense.