

Juin 2024 compl. sept 2024

Rénovation de la ligne Abbeville Le Tréport

Expertise indépendante

Compte tenu des coûts de rénovation importants annoncés sur la ligne Abbeville Le Tréport hors service depuis 2018, la FNAUT Hauts de France et le Comité de Sauvegarde et de Développement des Lignes Ferroviaires du Tréport – Mers ont missionné le cabinet Trans-Missions <https://www.trans-missions.eu/> pour réaliser une expertise indépendante.

Cette expertise a été menée par Patricia Pérennes Chef de Projets et Jean-Marie Vanzemberg du cabinet ITEC Rail, qui a notamment déjà expertisé 450 km de lignes à rénover pour la Région Grand Est, dont la ligne Nancy-Contrexéville dont les marchés viennent d'être signés en confirmant les montants de l'expertise, et d'autres lignes de desserte fine du territoire, en voie unique, non électrifiée, de même type de signalisation, également en projet de réouverture.

Cette expertise menée à dire d'expert sur la base des présentations faites lors des Comités de Pilotage, avec les mêmes hypothèses que les chiffrages précédents, à savoir 12 AR/jour de trains TER classiques, aboutit à
un total en euros courants 2029 (1) de 90 à 106 M€ à comparer aux 147 M€
annoncés par SNCFR en Février 2024.

Comment ce montant a t il été obtenu ?

Tout d'abord en refaisant poste par poste le chiffrage initial avec les fonctionnalités prévues par SNCFR : 103 M€₂₀₂₉.

En l'absence d'autre documentation sur les études déjà faites, ce chiffrage s'appuie sur la consistance décrite lors des présentations faites en Comités de Pilotage.

Dans ce montant l'expertise n'a pas prévu de travaux entre Eu et Le Tréport puisque cette ligne est déjà en service. La voie unique existante et les 4 voies en gare du Tréport sont suffisantes pour une navette par heure vers Abbeville et un train toutes les 2 heures vers Beauvais : Inutile de doubler la voie unique ni de modifier des voies en gare du Tréport. Pas besoin de travaux sur les deux PN de ce tronçon non plus.

A noter que, pour le même prix, on peut passer la vitesse de la ligne à 90 km/h en agrandissant les courbes sur la plateforme ayant existé historiquement pour deux voies.

Les travaux à prévoir sur les passages à niveau doivent être reconsidérés : - 13 M€2029

Précisons tout d'abord que depuis le 30 décembre 2019, l'art.55 du décret du 5 mai 1997 modifié prévoit, pour les réouvertures de lignes fermées depuis plus de 5 ans, la remise en service des PN « dans les conditions de sécurité fixées par un arrêté ministériel à intervenir ». Cet arrêté ministériel n'est toujours pas intervenu, ce qui n'a pas pour conséquence de paralyser l'application du décret retenant le principe de la remise en service normal des PN en cas de réouverture de ligne. La réglementation ne demande donc pas leur suppression.

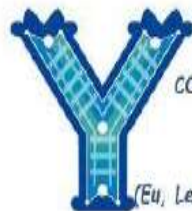
En raison de ce vide juridique, il est fait application d'un « guide méthodologique » édité par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire sur la base d'un calcul exigeant dit « de criticité ». Les formules de calcul sont détaillées ici : <https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-11/INF-GUIDE-021-V2.pdf> . Selon ce guide, la suppression de certains PN n'est à examiner que si ces PN ont un risque supérieur à 0,005, calculé comme le produit de l'occurrence d'un accident (liée à la densité des trafics routier et ferroviaire), de sa gravité (liée à la vitesse des trains), et du contexte du PN (aménagement, visibilité, etc...), ou si la somme des PN de toute la ligne présente un niveau de risque supérieur à 0,00033 par kilomètre.

L'étude du cabinet d'expertise propose que le PN 102 situé entre Acheux et Franleu ne soit pas remplacé par un pont, car d'une part il s'agit d'une « route blanche » (D80) sur la carte, donc sans gros trafic, et d'autre part juste à côté le PN 101 sur la RD 925 est déjà remplacé par un pont qui peut être utilisé par la circulation motorisée de transit de la D80. Le PN 102 serait dès lors maintenu pour un usage piétons-cyclistes-agriculteurs-riverains.

Par ailleurs le PN 91 situé sur la RD925 à la sortie d'Abbeville, dont la suppression est très complexe, devrait pouvoir être maintenu, car les trains ont à cet endroit une très bonne visibilité et une faible vitesse (sortie de la gare d'Abbeville) (50 km/h?) ce qui minore la gravité, et le trafic automobile est inférieur à celui de la RD925 « hors Abbeville » (car une partie des véhicules prend l'autoroute de contournement) ce qui minore l'occurrence, de sorte qu'il paraît peu probable que la suppression du PN91 soit nécessaire.

En outre tous les PN subsistants à proximité d'arrêts qui seront desservis par tous les trains peuvent voir leur criticité calculée avec une vitesse ferroviaire réduite (qui serait dès lors imposée aux trains par la signalisation). **En tout état de cause le calcul de criticité justifiant d'éventuels travaux doit être analysé en détails pour chaque PN et pour la globalité de la ligne.** Bien avant d'envisager le remplacement d'un PN par un pont il est possible d'améliorer le PN existant (signalisation routière, etc.) . Rappelons que ce calcul n'est qu'indicatif et résulte d'un guide technique et non d'une réglementation.

Le chiffrage refait sur ces bases conduit à un coût raisonnable des travaux selon le cabinet d'expertises de 90 M€ 2029



L'expertise a estimé en outre souhaitables des travaux supplémentaires : + 19 M€2029.

En l'absence d'études de terrain, l'expertise considère, par analogie avec des cas similaires, que la plateforme et le drainage devraient être refaits sur toute la longueur de la ligne, et non pas seulement sur les 6 km longeant le canal. Néanmoins les études préalables plus précises faites par SNCFR peuvent nuancer ce besoin. C'est plutôt un point de vigilance à confirmer.

Selon l'expertise, notamment après des années sans entretien, proposer une opération renouvellement voie ballast sur la quasi-intégralité du parcours (30 km) n'a de sens que si l'assise structurelle de la plateforme, reconnue dégradée dès 2018, est elle-même simultanément reprise en profondeur pour éviter de nouveaux arrêts d'exploitation perlés et répétés, coûteux et perturbateurs, sans confiance pour un retour stabilisé de l'utilisateur régulier de cette liaison Abbeville – Eu- Le Tréport.

Il est donc considéré souhaitable de refaire la plateforme et d'y refaire un drainage latéral sur toute la longueur. Il est probable aussi que des chemins de rabattement seront nécessaires en compensation de 5 PN fermés (non chiffré).

Ces travaux supplémentaires se montent à 26 M€ mais permettent de réduire les aléas des travaux de voies-plateforme de 30 à 15 %, d'où au global un montant retenu de 19 M€2029.

Mais des économies sont possibles sur ces suppléments : – 2,4 M€2029, en récupérant par criblage une fraction des matériaux déposés (ballast + couche de forme).

L'expertise propose aussi une économie de 6,6 M€ avec un reprofilage des caniveaux d'assainissement latéraux en terre au lieu d'un revêtement en caniveau béton sur 13km (mais cette option ne paraît pas souhaitable sur la durée).

La prise en compte de ces éventuels travaux supplémentaires conduirait à + 16 M€ soit 106 M€2029

Les coûts ci dessus incluent l'ingénierie Maîtrise d'Ouvrage / Maîtrise d'Oeuvre (10%) et une provision pour aléas (30 % en version de base, 15 % si les suppléments sont retenus). Habituellement le niveau d'aléas est plutôt de l'ordre de 30 % sur la partie « infrastructure », mais dès lors que la régénération est plus profonde et globale, ce niveau d'aléas peut être réduit à 15 % du montant des travaux.

En outre l'étude suggère d'inclure cette ligne dans le cadre d'un appel d'offres incluant à la fois la rénovation de la ligne et l'exploitation des trains, par exemple à l'image du contrat récemment attribué par la Région Grand Est au groupement Transdev-NGE pour la ligne Nancy-Contrexéville. Un tel appel d'offres permettrait d'obtenir un coût des travaux plus proche de l'estimation.

Comment l'écart entre l'estimation du cabinet Trans Missions (90 M€2029) et l'estimation de SNCF Réseau (147 M€2029) s'explique-t-il ?

Le tableau ci après permet de comparer les coûts poste par poste :

- Pas de travaux de voies entre Eu et Le Tréport 10,5 M€ ;
- Suppression des ponts remplaçant les PN 102 et 91 (conservés avec 4 demi-barrières) 13 M€ ;
- Inflation et aléas anormalement élevés dans le devis initial (+39,3 % pour passer de 2022 à 2029 selon SNCFR, soit 4,9 % par an contre 2 % retenus dans l'expertise !) 20 M€ ;

La colonne de droite (« SNCFR à 2 % par an ») permet pour les prestations restantes de comparer avec la 1ère colonne les coûts unitaires « à inflation égale » :

- Coût des travaux de plateforme 10 M€ (non significatif : dépend des études de détail en possession de SNCFR. Ce montant correspond d'ailleurs aux « travaux complémentaires plateforme et voies suite à sondages et diagnostics réalisés en 2022 » annoncés par SNCFR en Février 2024) ;
- (L'écart de 4 M€ sur les petits ouvrages d'art vient du fait que l'expertise a prévu leur remplacement complet) ;
- Evitement à Acheux : 10 M€. Bien que « évitement » et « signalisation » soient étroitement imbriqués, l'ajout de l'évitement à Acheux chiffré par SNCFR à 19,4 M€ 2029 paraît très exagéré.

	Comparatif résumé € 3/2029			
	TransMissions C.E. 3/2029	TransMissions C.E. 3/2029	SNCFR C.E. 3/2029	SNCFR C.E. 3/2029
	Consistance SNCFR Optimisée et avec suppléments	5 % par an	2 % par an
Renouvellement Voie Ballast + quais Abbeville – Eu *	46 501 211 €	41 518 938 €	55 686 048 €	45 959 930 €
Travaux plateforme Abbeville – Eu *	4 306 885 €	26 278 328 €	17 395 700 €	14 357 369 €
Travaux Voie Eu – Le Tréport	0 €	0 €	10 450 237 €	8 625 000 €
Petits ouvrages d'art (hors PN) *	8 560 470 €	7 129 443 €	5 734 158 €	4 732 631 €
Télécom	8 286 834 €	8 286 834 €	9 933 187 €	8 198 258 €
Signalisation voie « basique » et PN	7 770 642 €	7 770 642 €	7 826 147 €	6 459 233 €
Evitement à Acheux (voie et signalisation)	5 653 218 €	5 653 218 €	19 367 773 €	15 985 000 €
Travaux divers sur PN (Fermetures)	1 971 270 €	1 971 270 €	0 €	0 €
Remplacement PN par des ponts	7 013 018 €	7 013 018 €	20 621 801 €	17 020 000 €
TOTAL	90 063 547 €	105 621 690 €	147 015 050 €	121 337 422 €
	inclus aléas 30 % sur *	inclus aléas 15 %		

Il est à noter d'ailleurs que la quasi totalité des écarts d'estimation entre SNCFR et l'expertise concernent des suppléments introduits lors du Comité de Pilotage de Février 2024 : ajout de travaux entre Eu et Le Tréport, signalisation et voie d'évitement à Acheux, majoration de 40 % des coûts pour 2029, etc....

(1) Par simplification de lecture les coûts annoncés dans cette note sont en euros courants donc supposés en 2029. Actualisation avec les ratios annoncés en Février 2024 pour les coûts SNCF Réseau (147/105,5 soit +39,3 % de 2022 à 2029). Actualisation sur une base de base 2 % d'inflation par an de 2024 à 2029 (soit + 15%) pour l'expertise indépendante. Il s'avère qu'en fait la hausse des prix BTP est actuellement bien plus faible que celle des prix généraux de l'INSEE : de 2023 à 2024 on a ainsi +0,22 % sur l'indice BT 01 (Tous corps d'État), ou +1,64 % sur les terrassements ou même -1,1 % sur le TP01 (ouvrages d'art).