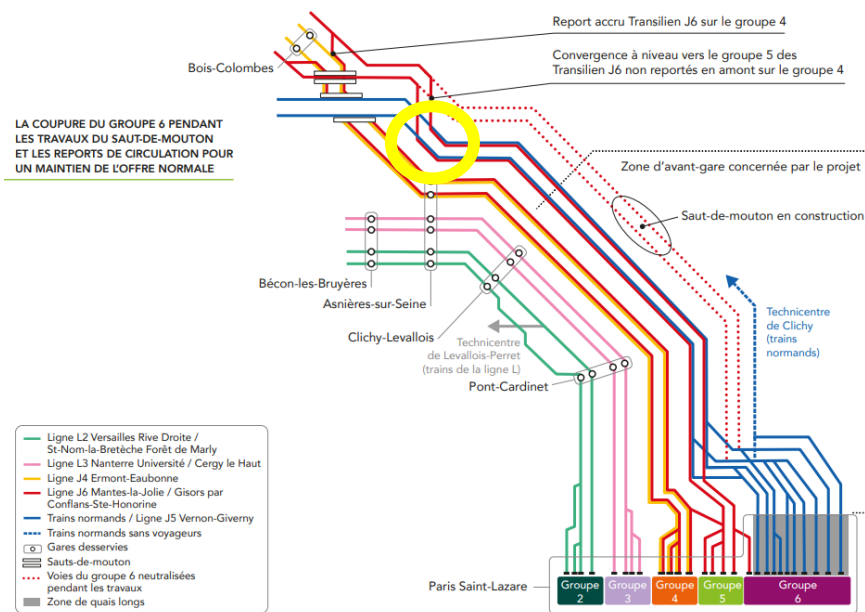


Avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet d'optimisation de l'avant Gare Paris Saint-Lazare, dans le cadre de la concertation préalable

1. Synthèse

Une concertation préalable est menée par SNCF Réseau entre mai et septembre 2024 sur le projet d'optimisation de l'avant Gare de Paris Saint-Lazare. Le projet vise à construire un ouvrage dénivelé sur les voies empruntées par les trains transiliens J6, afin de les séparer des circulations des trains normands.

Le projet tel que présenté suscite des interrogations d'Île-de-France Mobilités sur les besoins fonctionnels avancés par SNCF Réseau pour justifier sa réalisation (gains de régularité, verrou à la croissance des flux, meilleure lisibilité des trafics en gare, accueil de davantage de trains longs normands...). En effet, les études de SNCF datent de plusieurs années, à un moment où la régularité de la ligne J était de moins de 90%. Cette régularité étant aujourd'hui bien supérieure, les gains seront bien plus faibles que les 4% annoncés dans l'étude de SNCF Réseau. Par ailleurs, des doutes importants subsistent sur la crédibilité des gains du projet tels qu'annoncés par SNCF Réseau, au regard à la fois de son coût très conséquent et des très lourds impacts sur l'exploitation des lignes franciliennes pendant les quatre années de travaux. Ceux-ci comprennent notamment la coupure du groupe VI pendant un an et demi entre mi-2031 et fin 2032, imposant le report des circulations J6 sur les autres voies de l'axe (J4 et J5). En particulier, dans le secteur d'Asnières, l'insertion sur le groupe 5 des transiliens J6 non reportés en amont sur le groupe 4 (cercle jaune sur la carte ci-dessous) sera un point dur pour l'exploitation. Les trains normands et J5 à destination de Paris Saint-Lazare arriveront lancés à 100km/h et seront cisailés par les trains J6 limités à 30 km/h au moment de leur insertion, ce qui suppose de disposer d'un temps conséquent entre deux circulations du groupe 5 pour permettre cette insertion. Le risque étant de voir les trains J6 être retenus en pleine voie dans l'attente d'une fenêtre d'insertion sur les voies du groupe 5. Cette phase travaux fragilisera la capacité d'infrastructure à assurer l'offre nominale et la rendra moins résiliente aux aléas quotidiens de l'exploitation en zone dense.



Île-de-France Mobilités est très réservée sur l'**acceptabilité de ces contraintes** par les usagers, dans un contexte travaux déjà très chargé sur le réseau Paris Saint-Lazare pour les dix à quinze ans à venir, période cumulant la finalisation des travaux EOLE sur le groupe V, les travaux de régénération et de développement sur le groupe VI avec des chantiers très conséquents (suite rapide, programme du Schéma Directeur d'Accessibilité, Interconnexion Bois-Colombes avec la Ligne 15 du Grand Paris, régénération d'ouvrages d'art majeurs). Île-de-France Mobilités redoute l'accumulation des impacts capacitaires entre ces projets déjà engagés et/ou indispensables au maintien de la performance de l'infrastructure et de la robustesse d'exploitation, et ceux engendrés par le saut-de-mouton.

La mise en exploitation du prolongement d'EOLE à Mantes, prévue fin 2026, constituera un « big bang » pour l'exploitation du réseau Paris Saint-Lazare. A cet horizon, les missions franciliennes du groupe 5 réalisées par les VB2N (6 trains par heure et par sens en heure de pointe) seront substituées par le RER E avec des RER NG. Cette évolution significative de l'offre libérera de la capacité à quai en gare Saint-Lazare. La modification profonde de l'exploitation du réseau Paris Saint-Lazare (exploitation en Y de l'axe J5 avec la bifurcation des RER E à Bezons versus une exploitation en tube sur Paris – Mantes aujourd'hui) aura des incidences sur les apports et les gains de régularité du saut-de-mouton qu'il est difficile d'évaluer aujourd'hui.

Ainsi, avant de s'engager dans un projet exportant autant de contraintes sur l'exploitation, Île-de-France Mobilités :

- **Considère qu'il serait plus raisonnable de réinterroger les gains du projet après la mise en service et le rodage du projet EOLE au regard de ses effets majeurs sur le fonctionnement du réseau Paris Saint-Lazare,**
- **Souligne l'ampleur de l'impact des travaux et redoute la non-acceptabilité de ceux-ci par les voyageurs,**

- **Suggère d'étudier des aménagements alternatifs qui pourraient permettre de mieux répondre aux objectifs, ou de manière moins onéreuse :**
 - **Travail sur l'optimisation de l'occupation à quai en Gare Paris Saint-Lazare en particulier lors des plages horaires sur lesquelles la Région Normandie souhaite recevoir/envoyer davantage de trains longs depuis Saint Lazare,**
 - **Aménagements des voies du groupe 5 entre Paris et Mantes,**
 - **Signalétique en gare,**
 - **Régénération du poste de Sartrouville, ce qui permettra au CCU de Pantin (Centre de Commandement Unique) de commander l'ensemble des installations entre Paris et Mantes, facilitant ainsi la gestion de l'exploitation et des situations perturbées,**
 - **D'autres idées pourraient émerger sur la base du premier retour d'expérience après la mise en service du prolongement d'EOLE à Mantes.**

Île-de-France Mobilités propose d'instruire ces pistes en concertation avec la Région Normandie, les associations d'usagers et SNCF Réseau dans le cadre d'une nouvelle démarche d'axe Paris-Mantes.

2. Contexte

Le projet d'optimisation de l'avant Gare de Paris Saint-Lazare a pour objectif de décroiser les flux issus de la Normandie circulant sur les voies du groupe V (TER Normandie - 7 trains par heure à l'horizon de référence 2027), des flux transilien J6 circulant sur le groupe VI (6 trains par heure à l'horizon de référence 2027). Les trains normands ont besoin d'accéder aux quais longs, localisés sur le groupe VI de Paris Saint-Lazare. Le croisement de ces flux se fait aujourd'hui à niveau fragilisant l'exploitation avec des trains pouvant être retardés en arrivée ou au départ de Paris Saint-Lazare.

SNCF Réseau propose de construire un ouvrage « saut-de-mouton » au niveau de la Gare de Clichy pour répondre, en théorie, à trois besoins fonctionnels :

1. **Améliorer la régularité** des trains franciliens de la ligne J et des trains normands ;
2. **Augmenter la capacité d'emport des trains normands** en heures de pointe avec des trains en composition double, accédant aux quais longs de la Gare Paris Saint Lazare ;
3. **Améliorer la lisibilité de la Gare de Paris Saint-Lazare** pour les voyageurs en regroupant les trains selon leur destination.

Le dossier de concertation mentionne également que le projet permet de lever un verrou à d'éventuels développements d'offre. Cela serait toutefois de nature à amoindrir/effacer les gains de régularité annoncés par le projet, ceux-ci ayant été déterminés sur la base du niveau d'offre actuel.

3. Les réserves d'Île-de-France Mobilités sur le projet

Île-de-France Mobilités émet à ce jour des réserves sur le projet d'optimisation de l'avant Gare Paris Saint-Lazare. En premier lieu, Île-de-France Mobilités interroge le besoin de réaliser cet ouvrage en **situation cible**, alors même que le projet EOLE devrait considérablement redonner des marges d'exploitation à l'ensemble de l'axe à partir de fin 2026. En deuxième lieu, Île-de-France Mobilités questionne l'acceptabilité par les voyageurs de la **phase travaux** de l'opération vis-à-vis du lourd impact sur l'exploitation des circulations franciliennes et normandes rabattues sur les mêmes voies pendant un an et demi.

Les gains du projet en situation cible

Les résultats des études d'exploitation présentés par SNCF Réseau renforcent notre interrogation sur le besoin et les gains du projet dans sa situation cible. Le saut-de-mouton a pour objectif de décroiser les flux des TER normands des trains J6 franciliens en avant Gare de Paris Saint-Lazare, afin d'améliorer la régularité des circulations normandes. Or l'étude d'exploitation menée par SNCF Réseau conclut finalement à des gains peu significatifs pour les TER normands (environ 1% de gain de régularité, dans un seul sens de circulation).

Seuls les trains franciliens J6 bénéficieraient théoriquement d'un gain de régularité significatif, d'environ quatre points. Pour Île-de-France Mobilités, ce gain potentiel n'est pas accessible au regard de la ponctualité actuelle déjà très élevée de la ligne, en comparaison du reste du réseau transilien (environ 92,5% sur le premier semestre 2024), et des investissements

conséquents déjà réalisés. En effet, ces gains de 4% sont issus d'une étude ancienne, et sur une régularité de la ligne J de moins de 90%. L'acquisition du nouveau matériel roulant, et la modernisation du technicentre de Val Notre-Dame, ont déjà permis un bond de ponctualité d'environ trois points en quatre ans. **Il apparaît donc important de souligner que le gain de régularité théorique pour les trains J6 estimé par SNCF Réseau ne saurait se retranscrire directement dans la ponctualité des trains J6.**

Par ailleurs, la branche J6 ne constitue que la moitié du trafic de la ligne J.

Île-de-France Mobilités recommande d'attendre la mise en service et la montée en puissance du prolongement d'EOLE, qui libérera de la capacité sur le groupe V ainsi qu'en Gare de Paris Saint-Lazare à partir de 2027. Alors même que le projet majeur de l'axe n'a pas encore été mis en exploitation et que la photographie de ce que seront l'occupation des voies, et les flux en avant Gare de Saint-Lazare à l'horizon de sa mise en service reste à clarifier, décréter un besoin de fluidification des flux sur l'axe PSL nous semble hasardeux.

La phase travaux

Le projet génère de lourds travaux, notamment la coupure des voies du groupe VI de l'axe Paris Saint-Lazare pendant 18 mois minimum, dont l'acceptabilité par les usagers franciliens n'est pas acquise. **Il s'agit d'un impact capacitaire jamais vu par le passé sur le réseau Paris Saint-Lazare** qui questionne la capacité à emporter la charge des voyageurs franciliens en situation nominale et fragilise significativement le système global en cas d'aléas même mineurs. En Île-de-France, ces petits aléas sont particulièrement fréquents et sensibles pour l'exploitation.

Pour l'adaptation du plan de transport, SNCF Réseau a étudié la possibilité que les trains de la branche J6 soient reportés sur les voies du groupe V dans le secteur d'Asnières en heure de pointe pendant toute cette période. Cette coupure avait conduit Ile-de-France Mobilités à interroger le gestionnaire de l'infrastructure sur la capacité du réseau à absorber la charge supplémentaire des circulations. Les études menées par SNCF Réseau montrent que s'il est a priori possible de maintenir l'offre nominale de la ligne J pendant cette période en heure de pointe du matin, il en demeure une forte dégradation de la régularité évaluée à **3,5 points en moyenne pour les trains J6, et à 1 point pour les trains J4**. Cette évolution de la régularité est évaluée entre la grille d'exploitation cible, et celle de référence post-EOLE, en ne considérant que les petits incidents. Île-de-France Mobilités souligne que ces résultats ne prennent pas en compte les impacts cumulés avec d'éventuels autres travaux qui seraient réalisés concomitamment à ceux du saut-de-mouton. En heure de pointe de soirée, et afin de ne pas dégrader autant la robustesse des axes J4 et J6, SNCF Réseau étudie des alternatives au report de l'offre nominale du groupe VI vers le groupe V. Un allègement de l'offre de transport de l'ordre de 10% serait envisageable au regard de la fréquentation plus diffuse en pointe de soirée qu'en pointe du matin.

A ces incidences sur l'exploitation, s'ajouteront les travaux en nuits longues conduisant à des fins de service prématurées en semaine, ainsi que des interruptions temporaires de circulation (ITC) sur des week-ends entiers ; ces éléments n'ont pas encore été évalués à ce stade des études par SNCF Réseau.

L'accumulation des chantiers impactant le service sur l'axe J6

Île-de-France Mobilités rappelle la trajectoire déjà très dense des travaux prévus sur l'infrastructure du groupe VI, et s'inquiète de l'articulation entre des projets incontournables et celui de l'avant Gare Paris Saint-Lazare.

Les travaux d'EOLE sur le groupe V, ont conduit à repousser temporairement les travaux de **régénération et d'accessibilité** du groupe VI afin de conserver un itinéraire de substitution. Il en découle une forte programmation des travaux prioritaires de régénération sur l'infrastructure des trains de la ligne J6 pour les quinze ans à venir.

En plus de ces travaux de régénération, des travaux de **développement** sont planifiés sur l'axe J6 à l'horizon post EOLE. En particulier, le projet d'interconnexion à Bois-Colombes de la ligne J avec la ligne 15 Sud du Grand Paris présente une forte plus-value pour les usagers franciliens. Ce projet impose de réaménager l'infrastructure ferroviaire et la Gare de Bois-Colombes pour permettre l'arrêt et la desserte de la moitié des trains J6 en Gare de Bois-Colombes.

Le tableau ci-dessous rappelle certains projets majeurs et prioritaires, déjà planifiés sur l'infrastructure du groupe VI dans les prochaines années.

Projet	Période travaux	Besoin fonctionnel	Impact capacitaire prévisionnel
Programme SDA (Accessibilité)	2027 – 2029	Mise en accessibilité des gares du groupe VI (y compris Conflans)	- 39 WE travaux - 107 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées - Limitations temporaires de vitesse ponctuelles
Suite Rapide	2027 – 2028	Régénération de la voie entre Asnières et Mantes	48 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées
Régénération signalisation	2029	Régénération des postes de Sartrouville et de Conflans	<i>à préciser</i>
Régénération ouvrages d'art	2025 - 2027	Remplacement d'ouvrages majeurs (Viaduc des souverains, Viaduc de Colombes)	Plusieurs WE de coupure par an
Interconnexion Bois-Colombes	2027 – 2029	Travaux génie civil et ferroviaires d'interconnexion avec la Ligne 15 du GPE	- 3 semaines de coupure à l'été 2028 - 56 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées - Limitations temporaires de vitesse ponctuelles
Rénovation Grande Halle voyageurs PSL	2027-2038	Réhabilitation structure et couverture des halles, remise aux normes de l'éclairage et de la sonorisation	Travaux de week-end et en période estivale, dimensionnement des ITC à préciser.

Île-de-France Mobilités alerte sur le volume de travaux à venir sur cet axe et la capacité des usagers à tolérer durablement des impacts sur le plan de transport.

Au-delà du risque d'incompatibilité de ces travaux, et de la saturation des usagers, Île-de-France Mobilités s'interroge également sur la capacité de SNCF Réseau à disposer des équipes pour mener à bien ce projet, consommateur en **ressources rares** dans le domaine

de la signalisation. De nombreux retards se matérialisent régulièrement sur les plannings de projets majeurs en Île-de-France. La mobilisation de ces ressources n'est pas abordée dans les études préliminaires.

4. Des solutions alternatives à cette opération

Des alternatives en réponse aux besoins fonctionnels de l'opération

Pour répondre aux besoins fonctionnels avancés par SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités regrette que d'autres solutions, moins complexes et moins onéreuses à mettre en œuvre, n'aient été explorées. Pour chaque besoin pressenti, Île-de-France Mobilités identifie en première approche des alternatives présentant un meilleur ratio gains/coûts + impacts voyageurs pendant la phase travaux :

1. Régularité des trains franciliens et normands

- Régénération des postes de Sartrouville et Conflans afin de faciliter la régulation de l'axe Paris Saint-Lazare

2. Augmentation de la capacité d'emport des trains normands

- Rabattement de davantage de trains J6 sur le groupe IV à Bois-Colombes, pour faciliter l'insertion des trains normands du groupe V vers les quais longs. Cette solution pourrait être envisagée au cas par cas, en fonction des conflits identifiés dans la grille d'exploitation entre un train long normand et un train J6.

3. Lisibilité de la Gare de Paris Saint-Lazare pour les voyageurs

- Séparation des espaces franciliens et TER déjà quasi effective, Île-de-France Mobilités reste ouverte à des aménagements complémentaires en gare.

La reprise des études de l'axe Paris ↔ Mantes pour étudier les améliorations de l'axe en grand

Île-de-France Mobilités regrette que la démarche d'amélioration de la régularité et de la qualité de service de l'axe se soit concentrée sur un point unique de l'infrastructure. Il conviendrait d'élargir le périmètre d'études pour identifier au plus juste les aménagements sur l'axe. A cette fin, **Île-de-France Mobilités propose d'engager, en concertation avec la Région Normandie, les associations d'usagers, et SNCF Réseau, une nouvelle démarche d'axe Paris-Mantes et d'identifier les aménagements pertinents pour améliorer l'exploitation de l'axe Paris Saint-Lazare.**