



## OPTIMISATION DE L'AVANT-GARE DE PARIS SAINT-LAZARE

Création d'un **saut-de-mouton** pour **améliorer la régularité**  
et **développer le trafic** sur l'axe Paris – Normandie

### CONCERTATION PRÉALABLE

Du 21 mai au 22 septembre 2024

---

#### REPONSE DE SNCF RESEAU A L'AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS / FNAUT ILE-DE-FRANCE

---

Dans le cadre de la concertation en cours, la FNAUT Ile-de-France a fait part de son avis sur le projet présenté.

SNCF Réseau souhaite apporter dans la présente note des précisions concernant :

- La place du projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare dans les perspectives d'amélioration des lignes J et normandes ;
- L'évaluation des avantages du projet ;
- L'évolution de la situation après la mise en service du prolongement d'Eole à Mantes ;
- La desserte de la gare de Bois-Colombes par la ligne J6 ;
- La prise en compte des autres chantiers prévus sur le Groupe 6.

#### 1. La place du projet dans les perspectives d'amélioration des lignes J et normandes

- Dans son avis, la FNAUT Ile-de-France regrette que le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare soit isolé de toute analyse globale. SNCF Réseau rappelle toutefois qu'une telle analyse a bien été menée et qu'elle est présentée dans le dossier de concertation en pages 31 et 52 à 54.

## 2. L'évaluation des avantages du projet

- La FNAUT Ile-de-France indique que les hypothèses de départ utilisées pour l'évaluation de l'amélioration de la régularité permise par le projet sont celles du SA 2018 (Service Annuel 2018).

En fait, cette évaluation est basée sur la comparaison de deux hypothèses de grille horaire, avec et sans saut-de-mouton, telles qu'on peut les projeter à la mise en service du projet fin 2032. Cela signifie qu'elles prennent en compte notamment l'achèvement du projet Eole et le déploiement généralisé de nouveaux matériels roulants, et que les simulations dynamiques effectuées sont basées sur les performances de ceux-ci.

- C'est le « réglage » de l'outil de simulation qui a été fait sur la base de données de régularité datant de 2018, les données plus récentes disponibles n'étant pas utilisables en raison de l'impact de la crise du Covid et des travaux du projet Eole. Ce choix a été fait en toute transparence vis-à-vis des partenaires de l'étude, et plus généralement, la méthodologie retenue a été longuement mise au point, en prenant en compte notamment toutes les attentes exprimées par Ile-de-France Mobilités.

L'évolution de la régularité de la ligne J depuis 2018, en amélioration grâce à l'arrivée de ces nouveaux matériels roulants, ne remet pas en cause les résultats obtenus. En effet, la méthodologie retenue, fondée sur une comparaison entre deux situations soumises aux mêmes perturbations, limite fortement l'impact de telles évolutions.

- Il est aussi à noter qu'une éventuelle majoration des écarts de régularité affecterait de façon similaire l'estimation des gains de régularité permis par le projet et celle des pertes de régularité dues aux travaux, l'outil et la méthodologie étant les mêmes.

## 3. L'évolution de la situation après la mise en service du prolongement du RER E jusqu'à Mantes

- La FNAUT Ile-de-France estime que la mise en service du prolongement du RER E jusqu'à Mantes diminuera significativement l'intérêt du projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare. En effet, la suppression des trains J5 origine ou terminus Mantes et les Mureaux permise par ce prolongement réduira le nombre de trains dans cette gare. Cependant les trains qui seront supprimés sont uniquement des trains courts, alors que c'est l'utilisation des voies longues qui est contrainte.
- Cette utilisation sera encore plus contrainte dans le futur. En effet, le nombre de trains longs va augmenter avec le remplacement des trains normands anciens par des rames neuves, plus longues dans certains cas, et avec l'ajout d'une fréquence Evreux par heure dans le sens de la pointe. Parallèlement, les voies courtes libérées par la suppression des trains J5 ne pourront pas être utilisées par les trains J6, car cela impliquerait une trop forte augmentation du nombre de cisaillements avec les trains normands. SNCF Réseau souligne donc que le problème de suroccupation des voies à quai longues va s'intensifier.
- Par conséquent, la mise en exploitation du prolongement d'Eole à Mantes ne règlera pas les problématiques liées à l'utilisation des voies à quai longues au sein de la gare de Paris Saint-Lazare. Elle ne réduira donc pas l'intérêt du projet, qui vise précisément à traiter ces problématiques.

## 4. La desserte de la gare de Bois-Colombes par la ligne J6

- La FNAUT Ile-de-France évoque dans son avis le besoin, à l'horizon de la mise en service de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express, d'assurer une correspondance à Bois-Colombes entre celle-ci et la ligne J6. Elle indique que cela conduira à diriger sur les voies du Groupe 4 des trains circulant actuellement par le Groupe 6, diminuant ainsi l'intérêt du saut-de-mouton.

- Aux heures de pointe, ce sont au total 18 trains par heure et par sens qui passent actuellement en gare de Bois-Colombes dans le sens de la pointe :
  - 6 trains de la ligne J4 qui s'arrêtent en gare sur les voies du Groupe 4 et circulent sur ces voies entre Bois-Colombes et Paris Saint-Lazare ;
  - 6 trains de la ligne J6 qui passent sans s'arrêter sur les voies du Groupe 6 et circulent sur celles-ci entre Bois-Colombes et Paris Saint-Lazare<sup>1</sup> ;
  - 6 trains de la ligne J6 qui passent sans s'arrêter sur les voies du Groupe 6 mais circulent sur celles du Groupe 4 entre Bois-Colombes et Paris Saint-Lazare, afin d'y limiter la saturation des voies à quai longues<sup>2</sup> ;

Dans l'état actuel de la desserte, seule la ligne J4 serait donc en correspondance avec la ligne 15 Ouest.

- A la demande d'Ile-de-France Mobilités, une étude préliminaire est en cours pour permettre également l'arrêt à Bois-Colombes des trains de la ligne J6 qui circulent actuellement sur les voies du Groupe 4 entre Bois-Colombes et Paris Saint-Lazare. On aurait ainsi 12 arrêts par heure et par sens à Bois Colombes en heure de pointe, au lieu de 6 actuellement.
- En revanche, ce projet ne nécessiterait aucune modification de la répartition des trains entre les groupes 4 et 6, par conséquent il n'y aurait pas moins de trains J6 sur les voies du groupe 6. Ça ne peut donc pas être un facteur de diminution de l'intérêt du saut de mouton.
- Enfin, au cas où un plus grand nombre de trains de la ligne J6 serait dirigé sur le Groupe 4, il en résulterait une baisse de la régularité pour les trains circulant sur ce Groupe. C'est ce qu'a montré l'étude de la situation envisagée temporairement pendant les travaux du saut-de-mouton.

## 5. La prise en compte des autres chantiers prévus sur le Groupe 6

- Dans son avis, la FNAUT Ile-de-France indique que les inconvénients du projet lui semblent sous-estimés parce qu'il ne tient pas compte de la simultanéité du chantier du projet de saut-de-mouton avec les nombreux autres chantiers également prévus sur le Groupe 6. Elle ajoute que cette simultanéité n'est pas prise en compte dans la présentation du maître d'ouvrage.

Cette problématique et les mesures prévues pour la gérer sont pourtant précisément décrites en pages 75 et 76 du dossier de concertation. Il est ainsi précisé que les travaux du projet Eole sur le Groupe 5 ont conduit à repousser des travaux de régénération et de développement prévus sur le Groupe 6 afin de pouvoir conserver un itinéraire de substitution, et qu'après son achèvement, la priorité sera donnée aux travaux à réaliser sur le Groupe 6.

- Ce cumul de travaux sur le Groupe 6 et son risque vis-à-vis d'un impact trop lourd sur les usagers est bien identifié par SNCF Réseau. Une coordination spécifique des opérations prévues sur le Groupe 6 a été mise en place afin d'identifier les possibilités de regroupement qui permettraient d'en limiter l'impact. Par ailleurs, la programmation des travaux évitera de cumuler des chantiers ayant un impact significatif sur la ligne J6 au-delà d'Asnières avec la coupure du Groupe 6 prévue pour la réalisation du saut de mouton. Le planning prévisionnel du projet prévoit donc de limiter aux voies de service les travaux du saut de mouton réalisés au cours de la période 2027-2030, pendant laquelle il est prévu de donner la priorité aux autres chantiers.

<sup>1</sup> Ce sont ces trains qui se mélangent avec les trains normands en gare de Paris Saint-Lazare.

<sup>2</sup> Le passage d'un groupe à l'autre se fait grâce à des communications reliant les deux groupes à l'entrée de la gare de Bois-Colombes côté Paris.