



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 LA CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE

Dans le cadre de la concertation relative au projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare, la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a remis une contribution qui exprime sa ferme opposition à ce projet, en lien avec la motion votée contre le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) par le conseil communautaire.

SNCF Réseau souhaite apporter les précisions suivantes :

- Dans sa contribution, la communauté urbaine évoque le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare comme des travaux annexes au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

S'ils contribuent tous deux (avec notamment le projet Eole) à une séparation de plus en plus poussée des flux normands et Transilien, SNCF Réseau souligne que ces deux projets sont distincts :

- Par leurs principaux bénéficiaires :
La création du saut-de-mouton permettrait de séparer les groupes 5 et 6 et apporterait ainsi de la robustesse aux lignes normandes, mais surtout à la ligne Transilien J6, qui n'est pas concernée par la LNPN. Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare présente ainsi des bénéfices non seulement pour les trains normands, mais aussi pour les trains Transilien de la ligne J en améliorant la qualité de service grâce à une hausse de leur régularité. Il permettrait également de libérer de la capacité en gare et contribuerait ainsi



à supprimer un des goulets d'étranglement de la ligne J6 qui limitent les possibilités d'augmentation de trafic. Sous réserve de l'évolution des besoins et d'investissements supplémentaires sur la ligne (dont notamment l'amélioration des performances de la signalisation entre Argenteuil et Conflans-Sainte-Honorine), il serait alors possible de faire circuler plus de trains sur la ligne J.

- Par leur opportunité socio-économique :
Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare a fait l'objet d'une évaluation socio-économique distincte de celle de la LNPN, qui ne repose que sur les avantages en termes de régularité obtenus directement grâce à sa seule réalisation. Son résultat pratiquement neutre pour l'option privilégiée par SNCF Réseau montre, compte tenu des bénéfices qui n'ont pu être valorisés, que ce projet peut trouver sa justification par lui-même, indépendamment de la réalisation ou non de la LNPN.
 - Par leur indépendance en termes de réalisation :
La mise en œuvre du projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare pourrait intervenir plus rapidement que celle du projet LNPN et quelles que soient les suites données à ce dernier¹.
- Dans sa contribution, la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise considère que le projet d'optimisation de l'avant gare de Paris Saint-Lazare « reviendrait à privatiser la gare Saint-Lazare au profit de la Normandie ».

En tant que gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN), SNCF Réseau est garante de la performance de l'infrastructure et d'un traitement équitable de toutes les entreprises ferroviaires et de toutes les autorités organisatrices. De fait, elle s'interdit toute action pouvant s'apparenter à une « privatisation » de la gare Saint-Lazare au profit de quiconque. Il lui appartient au contraire de veiller à l'exploitation la plus efficace possible de cette infrastructure extrêmement sollicitée. S'il est ainsi généralement plus efficace de concentrer un type de train particulier sur une zone spécifique de la gare, SNCF Réseau ne s'interdit jamais, notamment en situation perturbée ou de travaux, de mélanger si besoin les trafics lorsqu'ils sont techniquement compatibles entre eux.

En ce qui concerne plus particulièrement le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare, les principaux bénéficiaires du regroupement par destinations qu'il permet seraient les usagers du tronçon commun de la ligne J6, qui peuvent actuellement avoir à prendre leur train aussi bien sur la voie 9 que sur la voie 27. Il est aussi à noter que les trains Transilien J5 origine ou terminus Vernon resteront pour leur part mélangés avec les trains normands, parce qu'ils circulent sur les mêmes voies du Groupe 5.

¹ Le projet LNPN fait également l'objet d'une concertation. Les modalités pratiques de celle-ci et la documentation relative à ce projet sont disponibles sur le site www.lnnp.fr.