



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 D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

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

- L'évolution de la situation après la mise en exploitation du prolongement d'Eole à Mantes ;
- L'évaluation des impacts du projet sur la régularité ;
- L'accumulation des chantiers impactant le service sur l'axe J6
- Les solutions alternatives proposées.

1. L'évolution de la situation après la mise en exploitation du prolongement d'Eole à Mantes

- Dans son avis, Ile-de-France Mobilités estime que le projet Eole libérera de la capacité sur le groupe V et redonnera beaucoup de marges d'exploitation à l'ensemble de l'axe. SNCF Réseau souhaite cependant souligner que, si les aménagements réalisés dans le cadre de ce projet rendront possibles les évolutions d'offre prévues (renforcement de l'offre RER E par rapport à l'offre actuelle de la ligne J5, ajout d'une fréquence origine ou terminus Évreux), les points singuliers subsistants sur le Groupe V empêcheront d'aller au-delà. C'est d'ailleurs ce qui a conduit à retenir une offre à 15 sillons par heure dans le sens de la pointe, et non 16 comme cela avait d'abord été envisagé.

- Ile-de-France Mobilités indique que la mise en exploitation du prolongement d'Eole à Mantes libérera de la capacité au sein de la gare de Paris Saint-Lazare. La suppression des trains J5 origine ou terminus Mantes et les Mureaux, permise par le prolongement du RER E, réduira effectivement le nombre de trains dans cette gare.

Cependant, les trains qui seront supprimés sont uniquement des trains courts. Or c'est l'utilisation des voies longues qui est aujourd'hui contrainte, et le sera encore plus 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 l'ajout d'une fréquence Evreux par heure dans le sens de la pointe. SNCF Réseau souligne donc que le problème de suroccupation des voies à quai longues va s'intensifier. 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. La mise en exploitation du prolongement d'Eole à Mantes ne règlera donc pas les problématiques liées à l'utilisation des voies à quai longues au sein de la gare de Paris Saint-Lazare.

2. L'évaluation des impacts et apports du projet sur la régularité

- Ile-de-France Mobilités qualifie d'ancienne l'étude réalisée pour évaluer les impacts et apports du projet sur la régularité. L'étude a été menée par étapes entre 2022 et début 2024, et ses résultats ont été présentés à partir de l'automne 2023, notamment à Ile-de-France Mobilités. Le « réglage » de l'outil de simulation 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 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 nouveaux matériels roulants, ne remet pas en cause les résultats obtenus. En effet, la méthodologie retenue, fondée sur une comparaison entre deux situations (avec ou sans saut-de-mouton, avec ou sans travaux) soumises aux mêmes perturbations, limite fortement l'impact de telles évolutions.

Par ailleurs 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. On ne peut donc pas considérer d'un côté que les gains du projet sont surestimés, mais que l'impact des travaux ne l'est pas, comme le suggère Ile-de-France Mobilités.

- Dans sa synthèse, Ile-de-France Mobilités présente l'insertion de trains J6 sur le Groupe 5 à Asnières pendant les travaux comme critique pour l'exploitation. Si les simulations réalisées montrent effectivement que cette convergence est susceptible de générer des retards, cet effet apparaît relativement limité. L'amélioration de la régularité de la ligne J depuis 2018 contribue par ailleurs à limiter ce risque en pratique.
- Ile-de-France Mobilités indique que d'éventuels développements d'offre, permis à la fois par la réalisation du projet et la suppression d'autres goulets d'étranglement, seraient de nature à amoindrir/effacer les gains de régularité annoncés. Cela est vrai de toute amélioration de l'infrastructure : au-delà d'un certain niveau d'utilisation de la capacité, la régularité se dégrade ; une amélioration de l'infrastructure permet d'augmenter l'offre jusqu'à un certain point mais jamais de façon illimitée. L'intérêt du projet d'optimisation de l'avant gare de Paris Saint Lazare est de mieux séparer les flux : en cas d'augmentation de l'offre sur l'un des groupes, l'autre groupe de voies ne sera pas affecté. Ainsi, par exemple, une augmentation de l'offre sur le Groupe 5 n'aurait aucun impact sur la régularité des trains utilisant le Groupe 6, puisqu'ils n'emprunteraient plus les mêmes voies.

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

- Ile-de-France Mobilités s'inquiète de l'articulation entre le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare et les nombreux autres chantiers également prévus sur le Groupe 6. En effet, 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.

Après l'achèvement des travaux du projet Eole, la priorité sera donnée aux travaux à réaliser sur le Groupe 6. Le besoin de régénération sur le Groupe 6 est estimé à environ 4 à 5 ans de travaux et non 15 ans comme indiqué par Ile-de-France Mobilités. En effet, la régénération de la grande Halle voyageur de Paris Saint-Lazare, qui consiste à réhabiliter toutes les halles les unes après les autres, n'impactera la ligne J6 que durant quelques années et non pendant toute sa durée (estimée à 15 ans au total).

- Le cumul des travaux sur le Groupe 6 après la mise en service du projet Eole et son risque vis-à-vis d'un impact trop lourd sur les usagers est bien identifié par SNCF Réseau, qui a mis en place une coordination spécifique des opérations prévues sur le Groupe 6 afin d'identifier les possibilités de regroupement de ces opérations qui permettraient d'en limiter l'impact. Par ailleurs, le principe retenu est de ne pas cumuler des travaux 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. Aujourd'hui, ces travaux sont programmés avant cette dernière.

4. Les solutions alternatives proposées

- Régularité des trains franciliens et normands :

La régénération des postes d'aiguillage de Sartrouville et de Conflans est d'ores et déjà prévue par SNCF Réseau dans un horizon de temps comparable à celui prévu pour la réalisation du projet de saut-de-mouton. Au moins l'une de ces deux opérations devrait être mise en service avant celui-ci.

Ces opérations, indispensables en raison de l'obsolescence des équipements en question, n'auront pas ou peu d'impact sur la régularité. La régénération du poste de Sartrouville, qui permettra de l'intégrer au CCU de Pantin et d'améliorer ainsi la régulation de l'axe, n'apportera pas de gain quantifiable en termes de régularité, et surtout n'aura pas d'impact structurel sur le fonctionnement de l'axe, contrairement au saut-de-mouton.

- Augmentation de la capacité d'emport des trains normands :

Le rabattement de plus de trains de la ligne J6 sur le Groupe IV au cas par cas pourrait s'avérer nécessaire en l'absence de saut-de-mouton, mais il est à noter qu'il présenterait certains inconvénients :

- Le passage des trains J6 sur le Groupe 6 est quasi simultané avec celui des trains J4 sur le Groupe 4. En détourner un sur le Groupe 4 nécessiterait donc des modifications d'horaire significatives se traduisant par des allongements de temps de parcours et une altération du cadencement des trains.
- La densification du trafic sur le Groupe 4 pourrait être un facteur de dégradation de la régularité.
- Enfin ce rabattement serait un facteur de complexification de la gestion des situations perturbées.

- Lisibilité de la Gare de Paris Saint-Lazare pour les voyageurs :

La séparation actuelle des espaces franciliens et TER en gare de Paris Saint-Lazare ne correspond pas au fonctionnement de celle-ci puisque 40% des trains J6 sont reçus en zone TER. SNCF Gares & Connexions a amélioré récemment la signalétique en associant plus explicitement trois parties du quai transversal à trois zones de couleur, mais celle-ci reste partiellement inexacte. En effet, la zone des voies 22 à 27, où se trouvent de nombreux trains J6, reste désignée « Lignes Normandes », tandis que la zone des voies 16 à 21, qui reçoit certains TER, est désignée « Paris, Ile-de-France ». Compte tenu de l'imbrication actuelle entre les trains, il n'est pas évident qu'un aménagement complémentaire puisse permettre d'améliorer la situation.

- Reprise des études de l'axe Paris - Mantes pour étudier les améliorations de l'axe en grand :

La proposition « d'engager une nouvelle démarche d'axe Paris-Mantes afin d'identifier les aménagements pertinents pour améliorer son exploitation » est d'ores et déjà mise en œuvre avec les études exploratoires de l'Axe Seine, initiées en 2023 et ce, pour une durée de 3 ans. Cette démarche, mentionnée en page 56 du dossier de concertation, a nécessité de longs travaux préparatoires dans le cadre du dispositif de la Plateforme Services et Infrastructures, animée par SNCF Réseau et présidée par l'Etat sous l'égide du préfet Sanjuan. Ce dispositif, dès son origine, a permis à Ile-de-France Mobilités d'être associée étroitement, avec la Région Normandie, à l'état d'avancement et aux résultats intermédiaires desdites études exploratoires.