

# Projet de saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare

## Dialogue territorial

Elus des intercommunalités GPS&O et des Portes de l'Île-de-France concernés par la ligne J

Siège de GPS&O - 23 avril 2024



## Les intervenants



Maitre d'ouvrage du projet



**Grégoire Marlot**  
Directeur délégué  
territorial



**Patrick Périn**  
Directeur de l'opération



**Matthieu Robillard**  
Responsable de la  
concertation



Garants de la concertation



**Isabelle Jarry**



**Jacques Roudier**

## Une démarche menée sous l'égide de la CNDP

Les garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :

- Madame Isabelle Jarry
- Monsieur Jacques Roudier



[concertation-sautdemouton@garant-cndp.fr](mailto:concertation-sautdemouton@garant-cndp.fr)



MA PAROLE A DU POUVOIR



Indépendance



Neutralité



Transparence



Argumentation



Égalité de traitement



Inclusion

# Sommaire de la rencontre

 **2 heures**

## Introduction

*10 min*

- 1. Pourquoi un saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare ?  
Diagnostic et bénéfices du projet**

*20 min*

- 2. Comment le projet sera-t-il mis en œuvre ?  
Les modalités de réalisation**

*15 min*

Temps d'échanges 

*45 min*

- 3. Quels objectifs et quel dispositif pour la concertation préalable ?**

*10 min*

Temps d'échanges 

*15 min*

## Conclusions

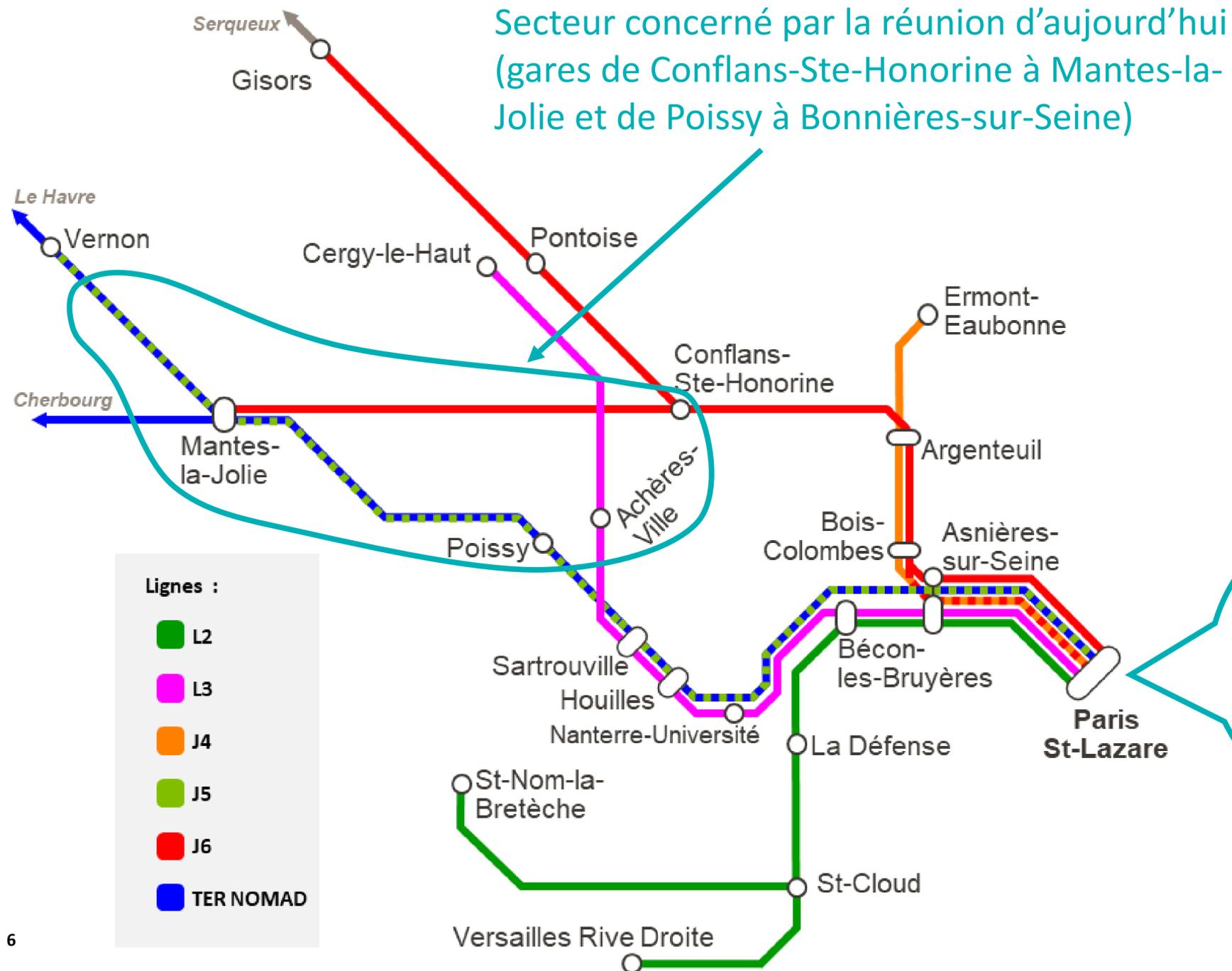
*05min*

**Pourquoi un saut-de-mouton en avant-  
gare de Paris Saint-Lazare ?  
Diagnostic et bénéfices du projet**

**01.**

## Diagnostic

La ligne J: la plus longue ligne du réseau Transilien avec ses 3 branches reliées à la gare de Paris Saint-Lazare



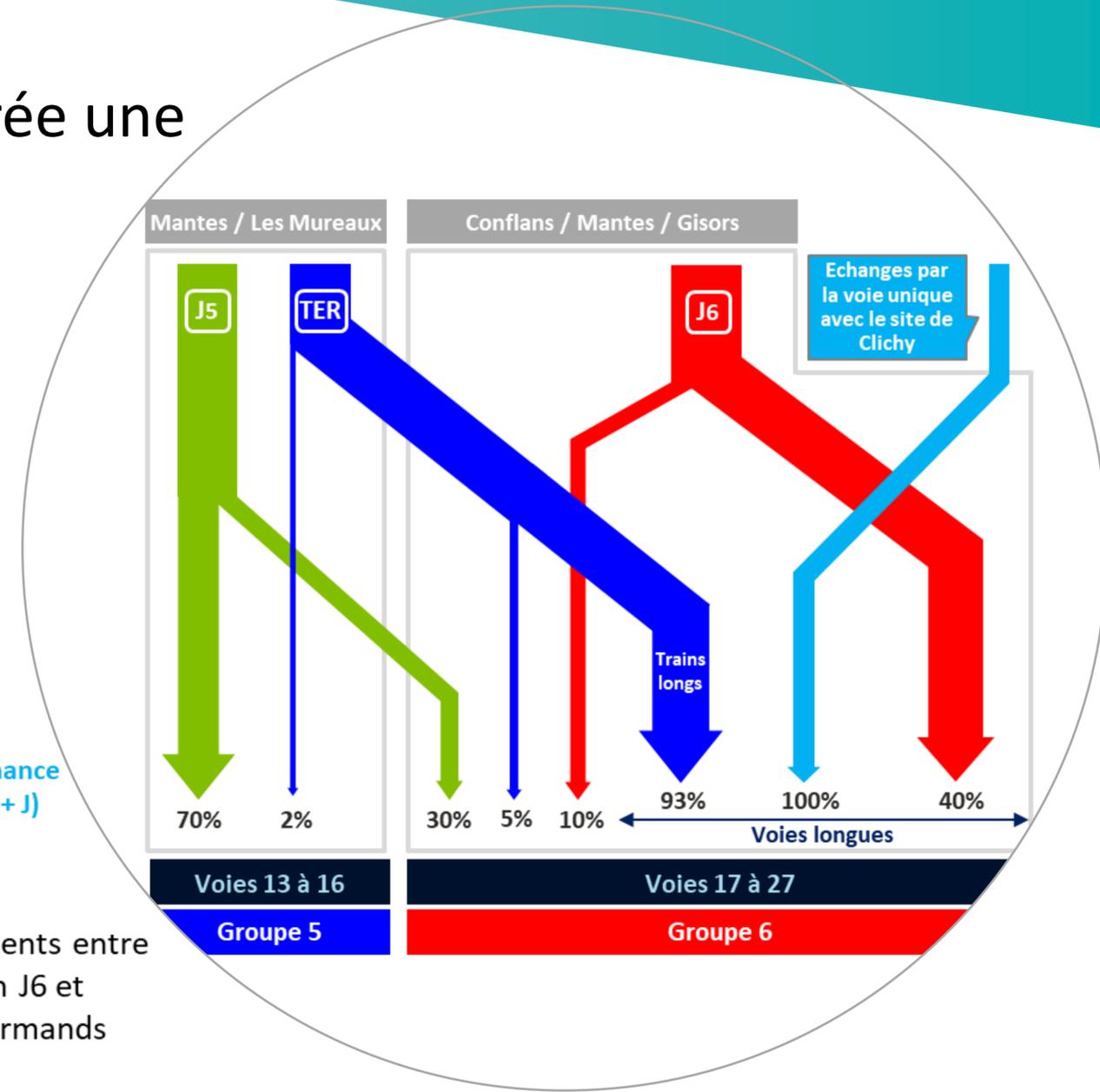
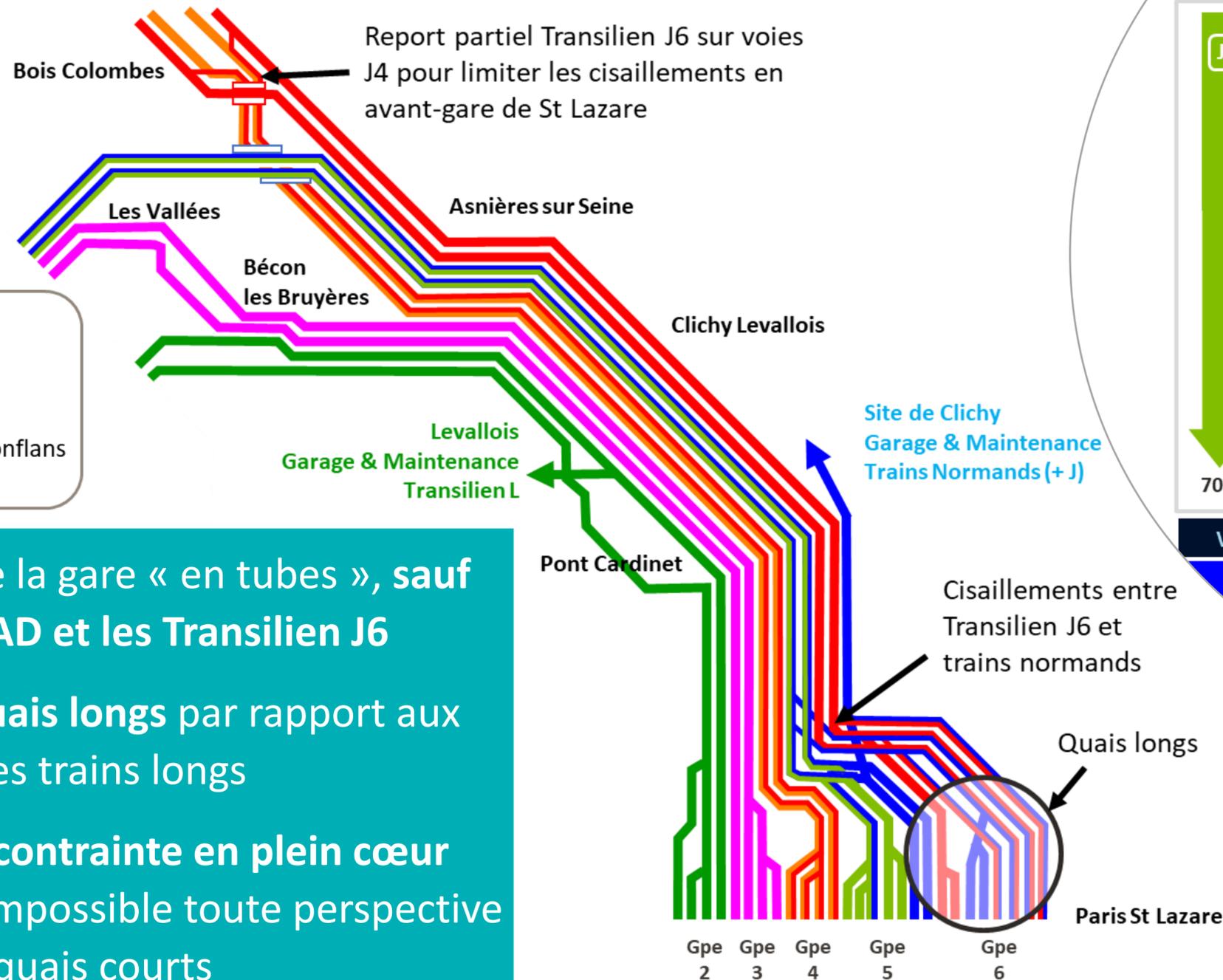
### Quelques chiffres sur la ligne J

- 260 000 voyageurs quotidiens
- 52 gares
- 522 trains
- 256 kilomètres de ligne
- 5 départements traversés
- Ponctualité janvier 2024 : 90,6 %

- 103 millions de voyageurs en 2022
- 1 500 trains par jour (en semaine)
- 86 % du trafic assuré par les Transiliens
- Principale destination du réseau NOMAD
- Un trafic normand en augmentation

# Diagnostic

Une configuration de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare qui crée une imbrication entre les TER NOMAD et les Transilien J6



- Une exploitation de la gare « en tubes », sauf pour les TER NOMAD et les Transilien J6
- Un décalage des quais longs par rapport aux voies acheminant les trains longs
- Une configuration contrainte en plein cœur de Paris, qui rend impossible toute perspective d'allongement des quais courts

# Diagnostic

## Synthèse des contraintes pour les TER NOMAD et Transilien J6 à Paris Saint-Lazare

### Les constats

**Nombreux cisaillements** pour permettre aux trains normands d'accéder aux quais longs de la gare et de rejoindre à vide le site de maintenance et de remisage de Clichy

**Suroccupation des quais longs** par des trains courts (ligne J6) pour limiter les cisaillements nécessaires

**Suroccupation de l'avant-gare** lors de l'orientation des trains vers leur quai d'arrivée

**Mélange des flux de voyageurs** notamment pour les Transilien de la ligne J6 qui se retrouvent répartis de part et d'autre des trains normands

### Les problématiques

**Propagation des éventuels incidents ou retards** d'un type de train à l'autre

**Limitation du nombre de trains longs** en circulation

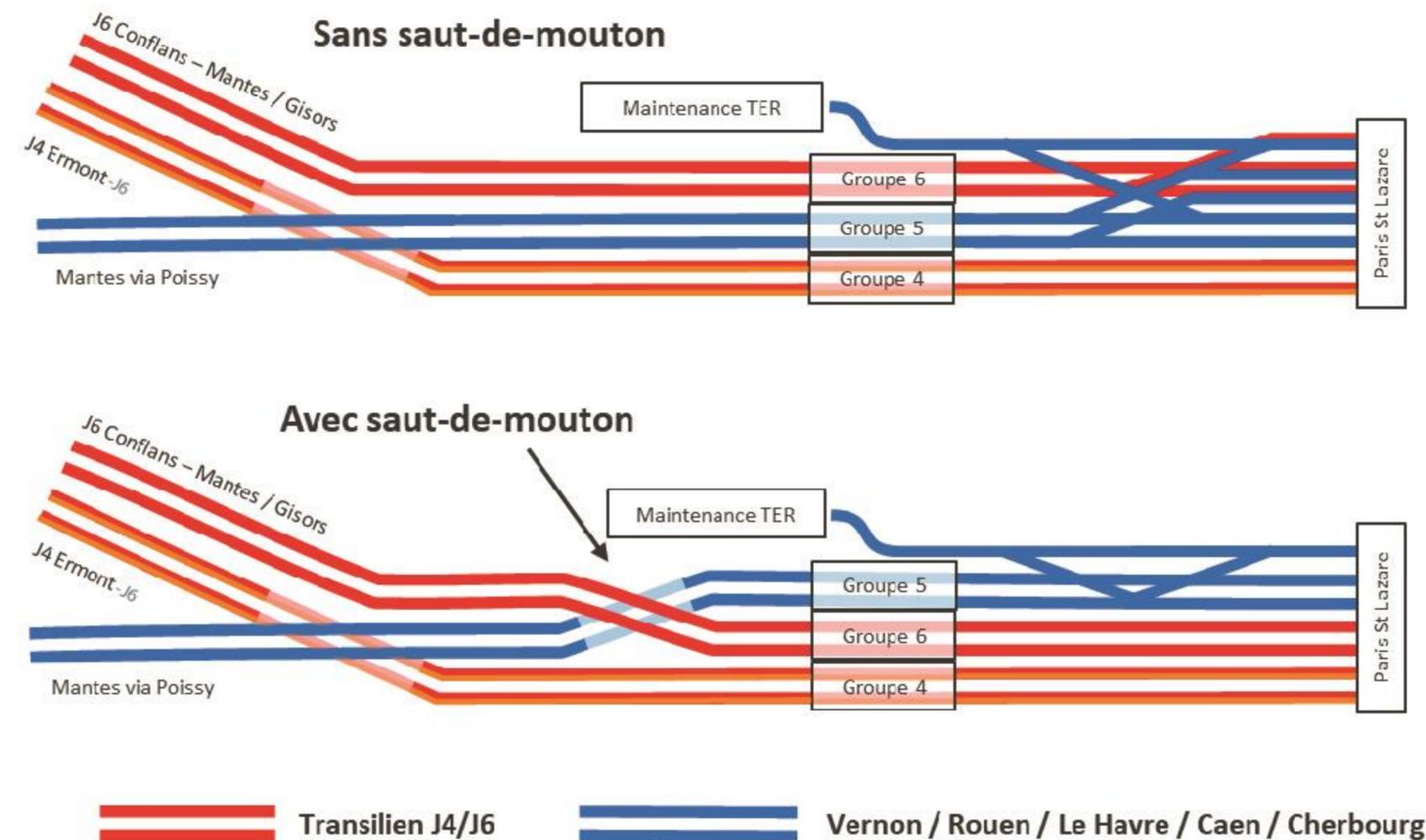
**Limitation des possibilités d'augmentation du nombre total de trains** circulant sur ces groupes

**Manque de lisibilité** du parcours voyageurs

# La solution proposée et ses bénéfices immédiats

La création d'un saut-de-mouton pour séparer les flux TER NOMAD et Transilien J6

- Création d'un **croisement dénivelé (pont)** pour séparer les groupes 5 et 6
- **Réordonnement des voies des groupes 5 et 6** et mise en cohérence par rapport aux quais à l'arrivée en gare
- **Séparation des flux de circulation** des Transiliens et des trains normands entraînant une **exploitation « en tubes » généralisée** à l'ensemble de la gare de Paris Saint-Lazare



## »»» BÉNÉFICES IMMÉDIATS

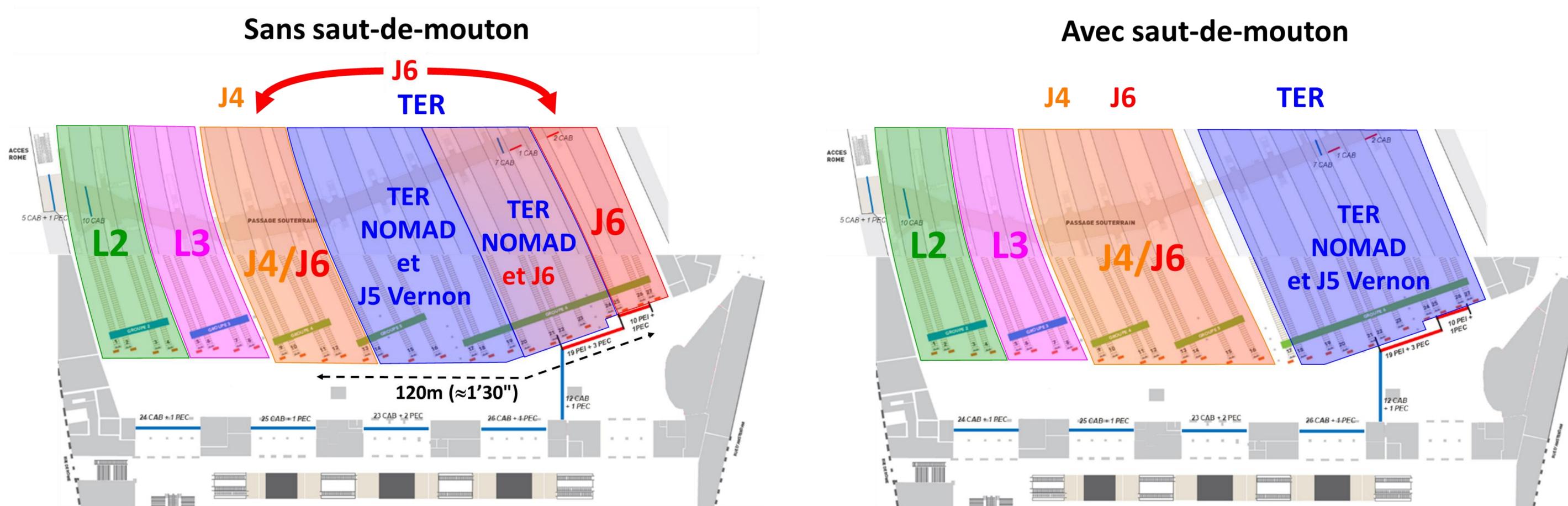
Améliorer la ponctualité des Transilien Ligne J et des trains normands

Permettre une augmentation de la capacité d'emport des trains normands en heures de pointe (davantage de rames doubles)

## La solution proposée et ses bénéfices immédiats

L'amélioration de la lisibilité de la gare permise par le saut-de-mouton

- Constitution avec le saut-de-mouton de zones spécifiques clairement identifiables, où seront concentrés les TER NOMAD d'une part et les Transilien J4 et J6 d'autre part



Situation en heures de pointe

## Les bénéfices permis à plus long terme par le saut-de-mouton

Vers une séparation des flux ouvrant des possibilités de développement du trafic

**Sur l'axe Paris – Mantes – Normandie**, il est une étape clé d'une démarche de séparation de plus en plus poussée des flux TER et Transilien permettant d'améliorer la régularité et de renforcer l'offre :

- Projet EOLE : séparation des flux TER et RER E dans le nœud de Mantes
- **Saut-de-mouton de Clichy** : séparation des flux TER et J6 en gare de Paris-Saint-Lazare
- Aménagement de la gare de Vernon : séparation en gare des flux TER et J5 Vernon
- LNPN section Nanterre – Mantes : séparation complète des flux TER et RER E

**Pour les lignes J4 et J6**, une capacité supplémentaire en gare indispensable pour augmenter le nombre de trains si ce besoin apparaît, sous réserve d'investissements complémentaires en ligne

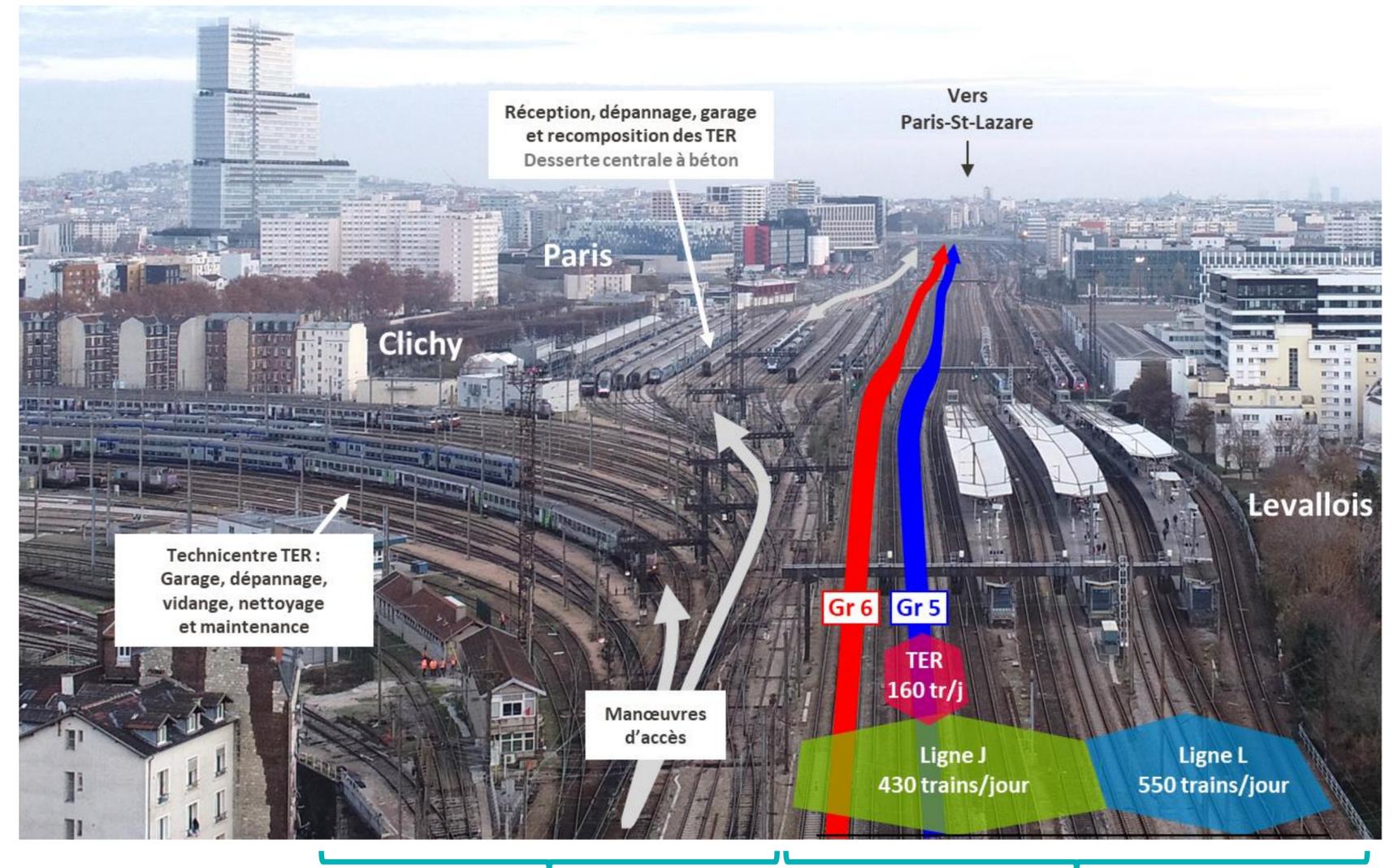
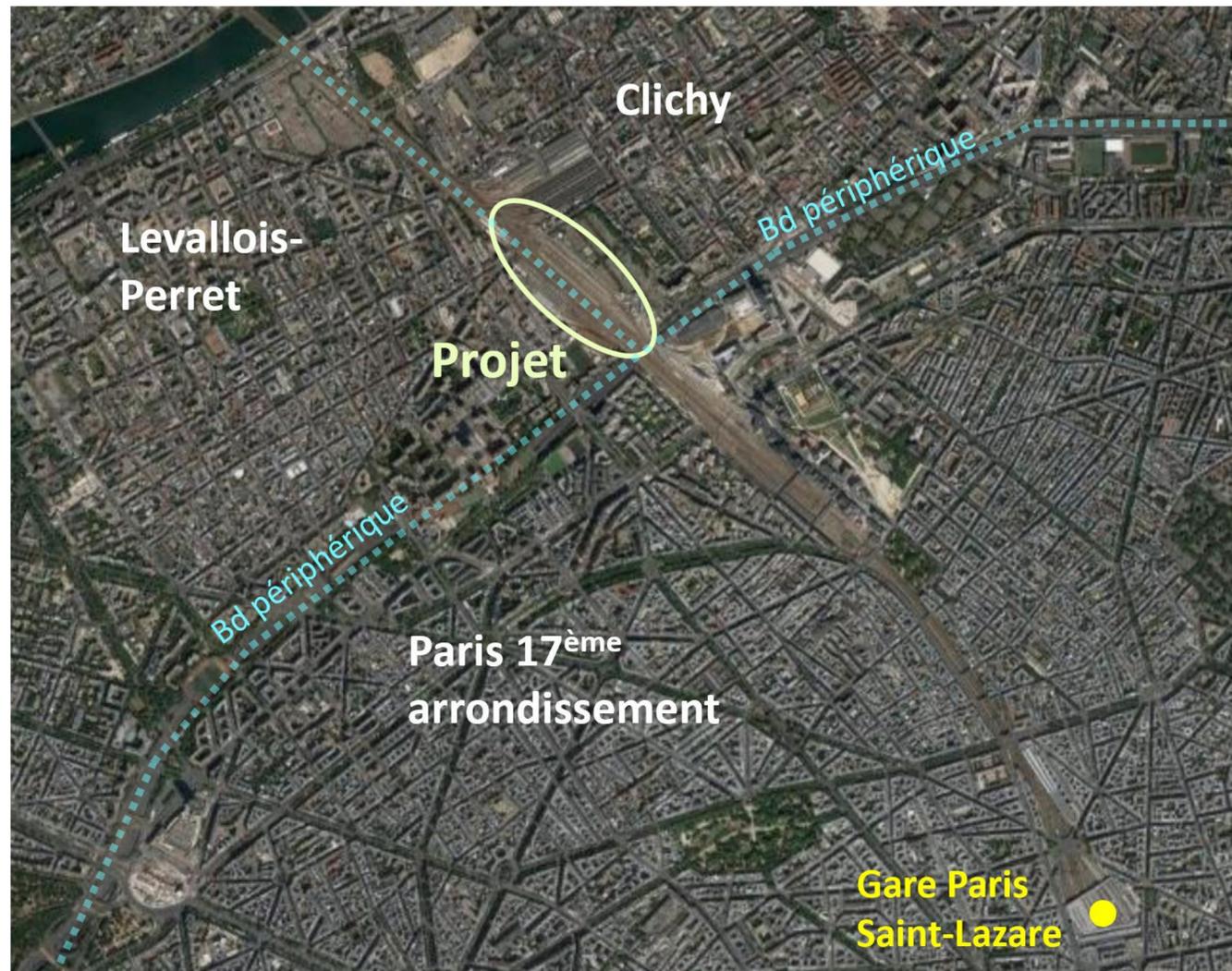
**Au-delà de ses apports immédiats, le saut-de-mouton lève une des conditions préalables à un renforcement à plus long terme des offres TER NOMAD et Transilien, selon l'évolution des besoins. Il constitue ainsi une brique essentielle pour une amélioration durable de la ligne J et des TER, fondée sur une simplification de l'exploitation.**

Comment le projet sera-t-il mis  
en œuvre ?  
Les modalités de réalisation

02.

## Le site d'implantation :

le faisceau ferroviaire à proximité de la gare de Clichy-Levallois



Voies de service

5 groupes de voies principales (groupes 2 à 5)

# L'élaboration du projet dans une démarche de dialogue partenarial

**2017** : création du comité de pilotage « Devenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare » et approfondissement d'une solution de type « saut-de-mouton »

**2019-2022** : étude et analyse comparée de plusieurs scénarios de mise en œuvre afin de faire émerger la solution la plus satisfaisante



Recherche du meilleur équilibre possible entre les impacts sur les voies principales et sur les voies de service, tout en prenant en compte les coûts et les délais de réalisation

**2023** : choix d'une solution à soumettre au public lors de la concertation

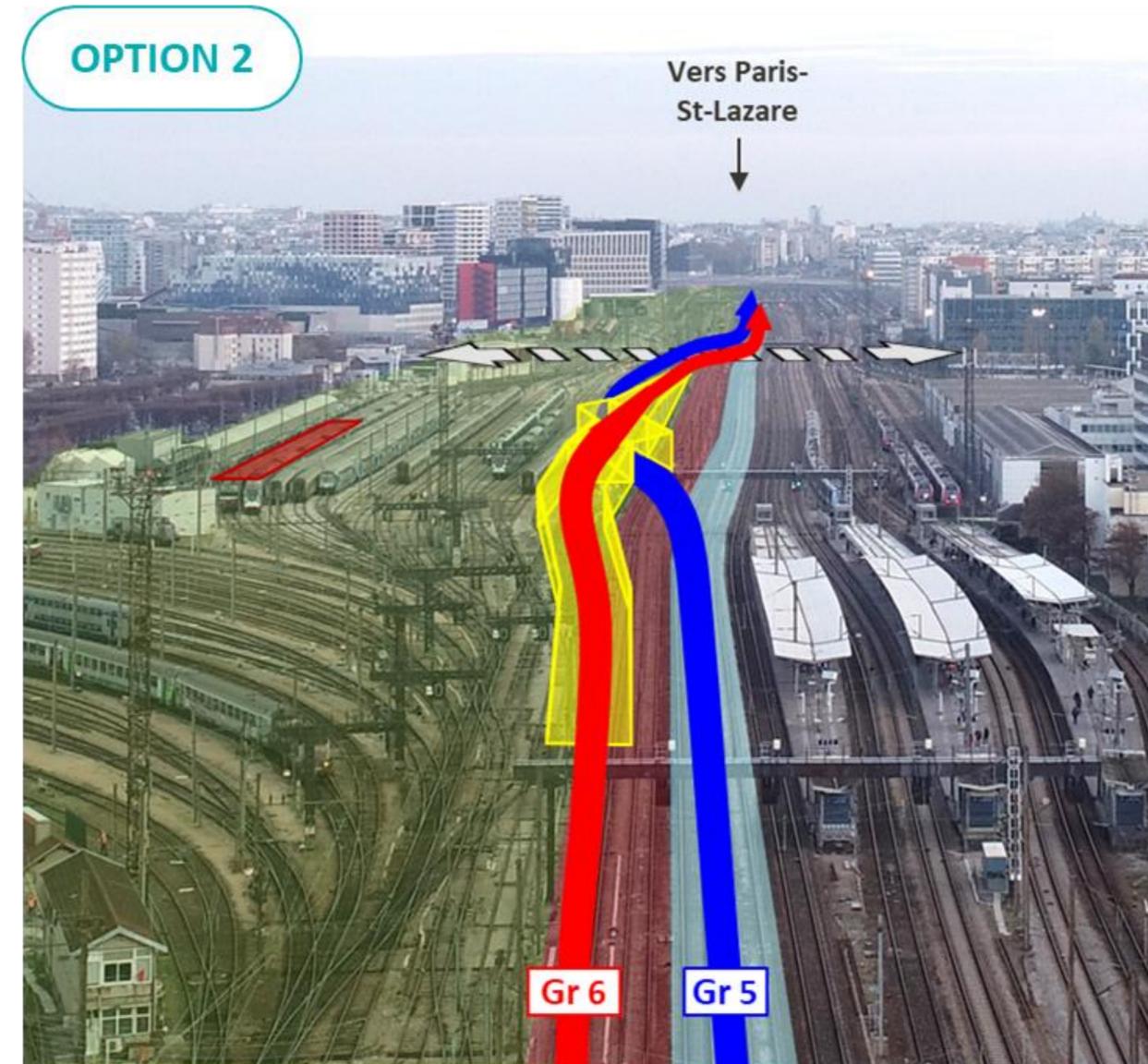
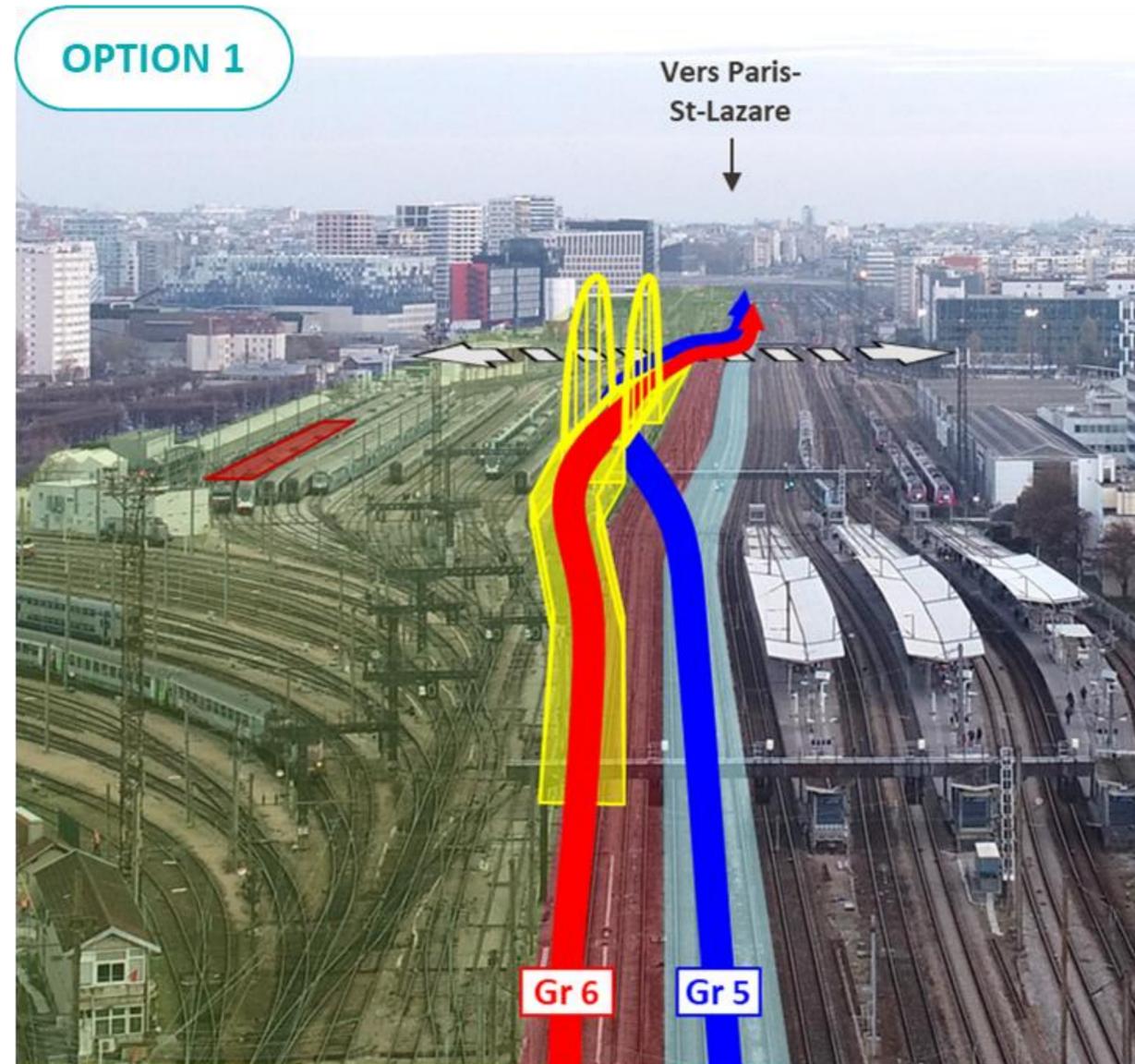


# Deux options techniques étudiées pour séparer les groupes 5 et 6

Un pont métallique « bow-string » »

OU

Une « boîte » en béton



 Bd Périphérique

 Emprise du Groupe 5 actuel

 Emprise des voies de service

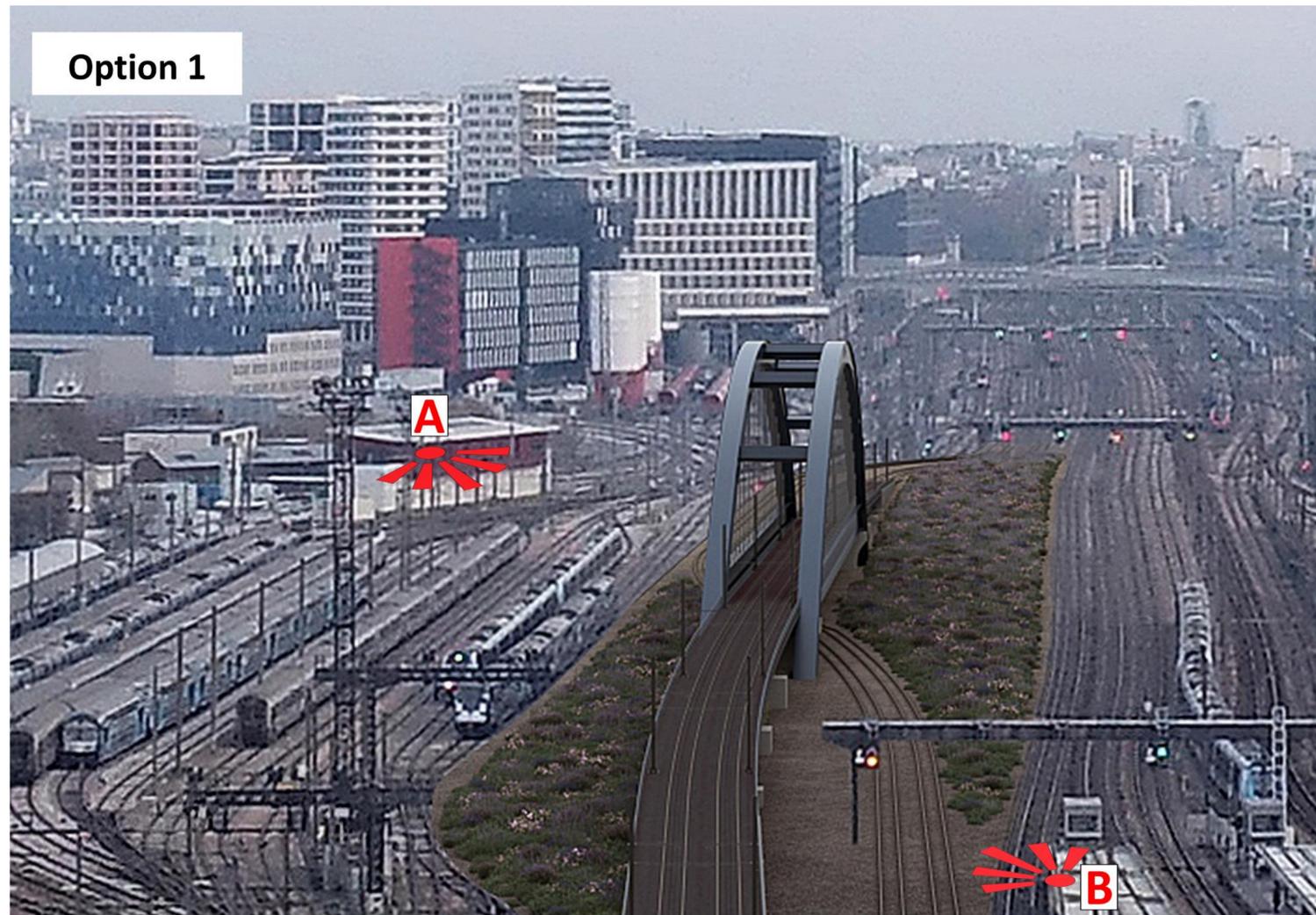
 Emprise du Groupe 6 actuel

 Saut-de-mouton à construire

# Deux signatures architecturales différentes

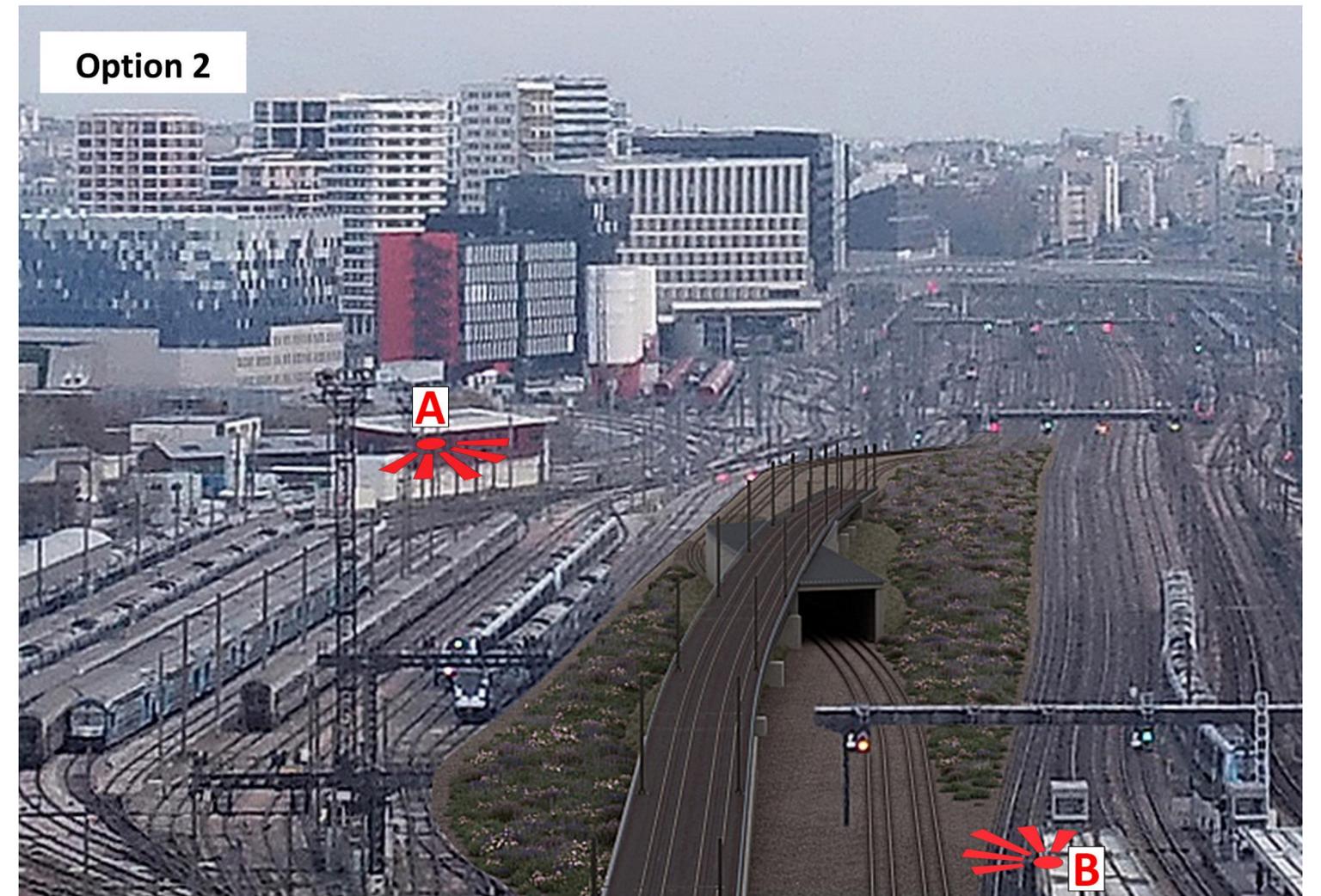
## Option 1 - Le pont métallique « bow-string »

► Vues aériennes vers Paris :



PROLONGEMENT DE L'ARC, COULEUR GRISE

## Option 2 – La « boîte » en béton



OUVRAGE TECHNIQUE, BÉTON DE COULEUR GRISE

## Au-delà de l'aspect architectural, quelques différences et beaucoup de similitudes entre les deux options

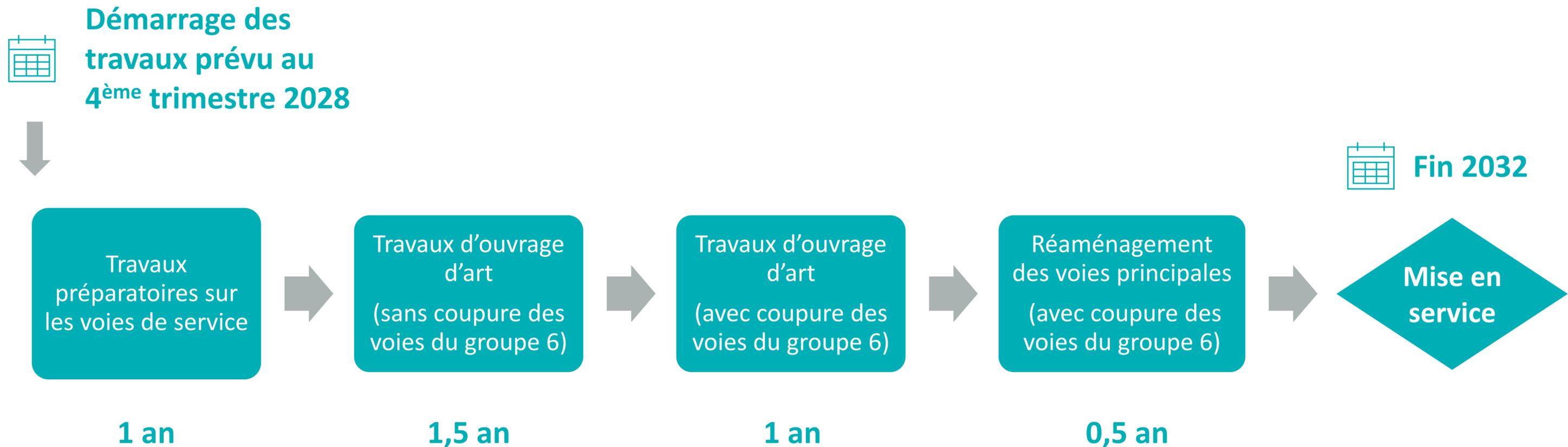
### Les différences entre les deux options :

- Le coût prévisionnel d'investissement (aux conditions économiques de 2021) :
  - 250 millions d'euros pour l'option 1,
  - 220 millions d'euros pour l'option 2.
- Les émissions de carbone pendant les travaux : 30 % plus élevées pour l'option 1

### Les points communs aux deux options :

- Des bénéfices identiques
- La durée prévisionnelle des travaux : un peu plus de 4 ans jusqu'à la mise en service du saut-de-mouton
- Des calendriers des travaux similaires
- La durée de coupure du groupe 6 pendant les travaux : environ 1 an et demi (avec maintien de l'offre à 100%)
- Le nombre de voies de service définitivement supprimées par le projet : 5
- Les impacts sonores et vibratoires : ils restent inférieurs aux seuils réglementaires sans que des mesures de protection ne soient nécessaires

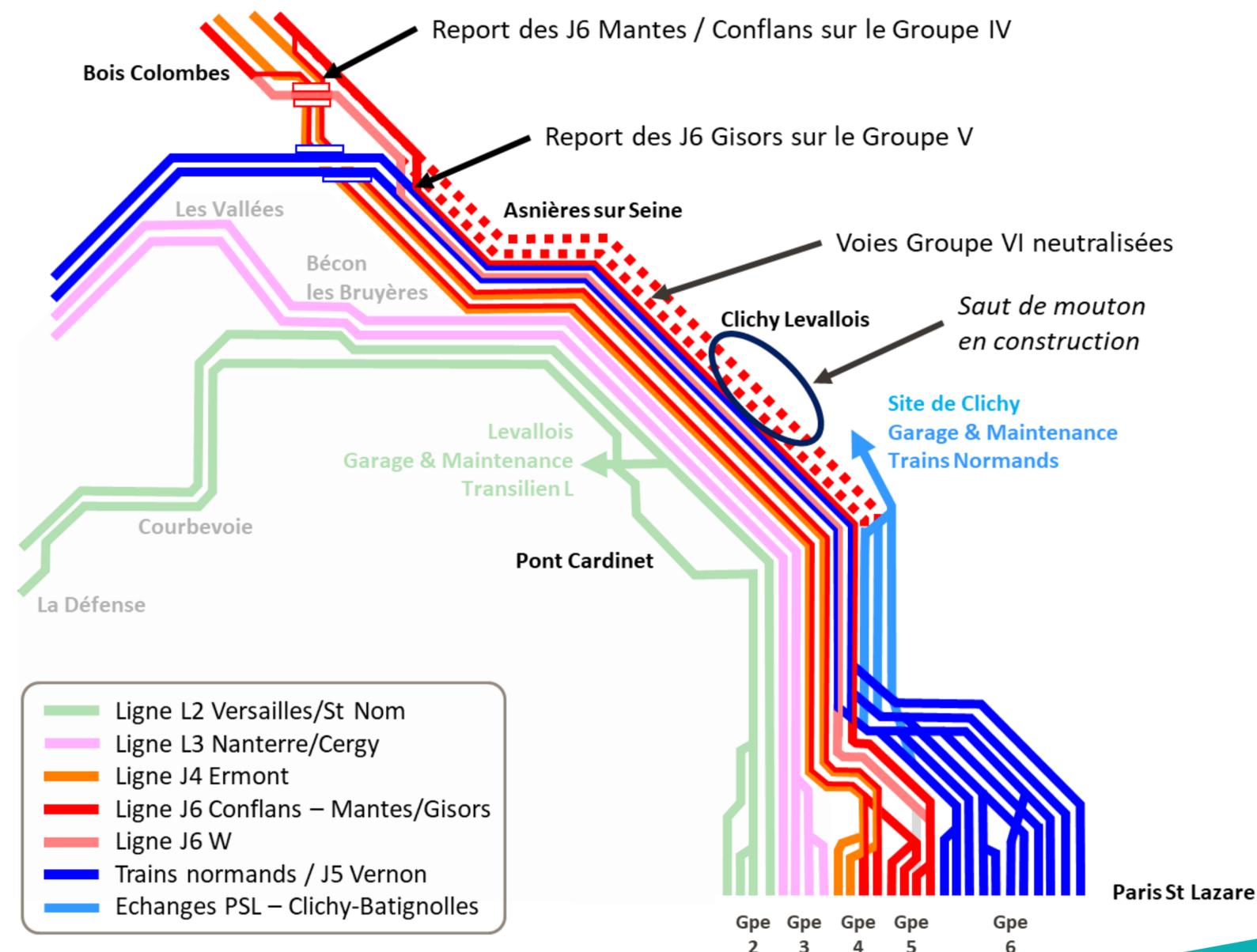
# Le déroulé prévisionnel du chantier sur la période 2028-2032



Pendant la durée du chantier, SNCF Réseau mettra tout en œuvre pour réduire au maximum les nuisances pour les usagers et les riverains.

## La gestion des circulations ferroviaires pendant les travaux

- **Coupure des 2 voies du groupe 6 pendant environ 18 mois** et report des circulations sur les groupes 4 et 5
- **Maintien du nombre de trains en circulation** afin d'éviter une surcharge de voyageurs le matin pendant la durée des travaux
- **Impacts sensibles mais contenus** sur la régularité des trains normands NOMAD et des Transiliens J6 (- 3,5 points en moyenne le matin pour ces deux types de trains)
- **Amélioration du service voyageurs en gare** grâce au regroupement des trains selon leurs destinations



## La prise en compte des autres travaux à fort impact

Plusieurs logiques selon les périodes

- **2024-2026** : Priorité au projet EOLE (pas de travaux à fort impact sur le groupe 6)
- **2027-2030** : Priorité aux travaux à fort impact autres que le saut-de-mouton sur le groupe 6 (régénération, accessibilité, développement, projet pour tiers)  
➔ travaux du saut-de-mouton limités aux voies de service
- **2031-2032** : Travaux du saut-de-mouton avec coupure du groupe 6 :
  - Eviter les autres travaux impactant le plan de transport sur le groupe 6
  - Veiller à la compatibilité des travaux à réaliser sur le groupe 5 (dont la régénération et l'intégration au CCU du poste de Sartrouville)
- **En parallèle** : Rénovation de la Grande Halle Voyageurs de Paris Saint-Lazare (2027-2034)

# La gouvernance et le portage du projet

## LE MAÎTRE D'OUVRAGE



## LE FINANCEMENT DES ÉTUDES



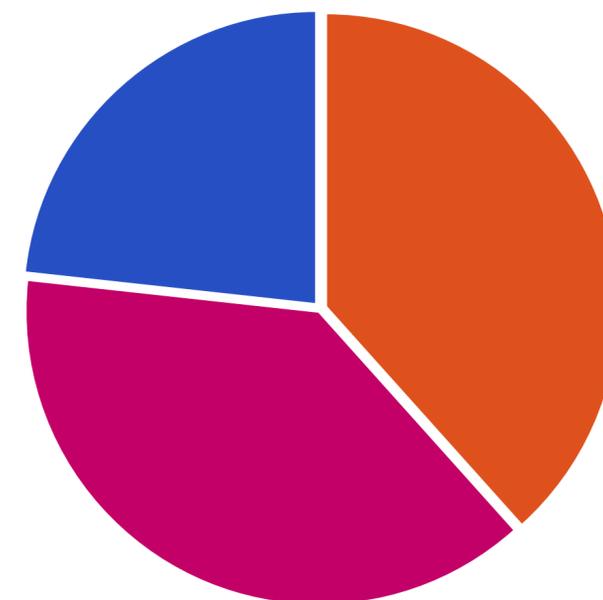
## LE COMITÉ DE PILOTAGE - DEVENIR DU COMPLEXE FERROVIAIRE DE PARIS SAINT-LAZARE



## Le coût et le financement des études en cours

Les études sont inscrites au Contrat de Plan Interrégional Vallée de la Seine à hauteur de **3,6 millions d'euros courants** :

- la **Région Normandie** contribuant pour 1,4 M€ ;
- l'**État** contribuant pour 1,4 M€ ;
- l'**Union Européenne** contribuant pour 0,8 M€.



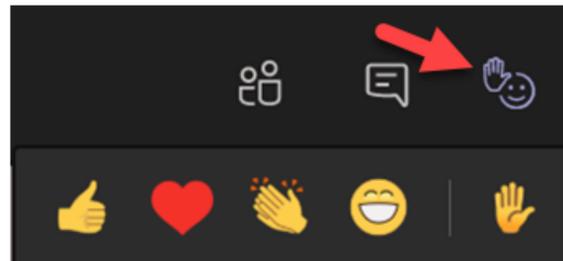
■ Région Normandie ■ État ■ Europe

Le financement du projet n'est quant à lui pas encore établi, mais le projet a été retenu par l'État dans la liste de ses plans d'investissements à venir (rapport du Conseil d'orientation des infrastructures).

# TEMPS D'ÉCHANGES



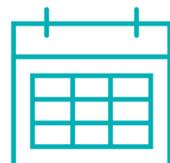
**Pour prendre la parole,  
levez la main sur Teams**



**Quels objectifs et quel  
dispositif pour la concertation  
préalable ?**

**03.**

## Une concertation pour discuter du projet



**Calendrier** : mardi 21 mai 2024 au lundi 8 juillet 2024



**Périmètre concerné** : Île-de-France et Normandie



**Public concerné** :

- Les riverains (Clichy, Levallois, Paris 17<sup>ème</sup>) : particuliers et entreprises
- Les usagers de la ligne J
- Les usagers des lignes normandes
- Les associations d'usagers, normandes comme franciliennes
- Les élus franciliens et normands

## Les thématiques de la concertation



- Les bénéfices du projet de saut-de-mouton



- Le choix du type d'ouvrage, son insertion dans le territoire



- L'adaptation de la circulation des trains et ses effets sur l'exploitation des lignes de transport pendant les travaux



- La gestion locale du chantier



- Les suites du dialogue avec le public et l'information

# Dispositif de concertation : les rencontres avec le public

DISPOSITIF TRANSVERSAL – tous publics

DISPOSITIFS CIBLÉS – publics spécifiques

Concertation du 21 mai au 8 juillet 2024

Mai 2024

Juin 2024

Juillet 2024 (... ) Sept 2024



**Distributions voyageurs dépliant /  
Coupon T en gares normandes :**  
Vernon, Rouen, Le Havre + Evreux,  
Caen, Cherbourg



**Réunion thématique**  
« Effets du projet et du  
chantier sur les  
circulations ferroviaires »  
Rouen  
(présentiel + visio)



**Réunion thématique**  
« Effets du projet et du  
chantier sur les  
circulations ferroviaires »  
Caen  
(présentiel + visio)



Rapports  
des garants



Rédaction et  
publication du bilan  
de la concertation

**6 mai (J-15)  
Communication**  
Affichage +  
presse +  
diffusion des  
outils



**Réunion de  
lancement**  
Clichy  
(présentiel +  
visio)



**Distributions voyageurs dépliant /  
Coupon T en gares Ligne J :**  
Mantes-la-Jolie + Argenteuil +  
Conflans



**Réunion thématique**  
« Effets du projet et du  
chantier sur les  
circulations ferroviaires »  
Meulan  
(présentiel)



**Réunion thématique**  
« Effets du projet et du  
chantier sur les  
circulations ferroviaires »  
Herblay  
(présentiel)



**Réunion thématique**  
« Effets du projet et du  
chantier sur les  
circulations ferroviaires »  
Pontoise  
(présentiel)



**7 semaines de concertation**

**6 réunions + 1 visite-atelier  
+ 2 rencontres en gare**

**9 évènements**

**1 à 2 temps participatifs par  
semaine**

**+ des distributions  
en gares (coupon T)**



**2 rencontres  
en gare de PSL :**  
1 trains normands  
+ 1 trains Transiliens



**Réunion / Visite**  
« Insertion paysagère  
et gestion locale  
du chantier »  
Clichy (présentiel)

# Dispositif de concertation : les outils d'information et de participation

Concertation du 21 mai au 8 juillet 2024

Mai 2024

Juin 2024

Juillet 2024 (...) Sept 2024

Outils d'information



Kit de communication



Communiqué et encarts presse



Dossier de concertation



Dépliant/synthèse du projet



Campagne réseau sociaux



Panneaux d'exposition et affichage



Site internet

## Outils d'information et de participation du public

Outils de participation et d'expression



Registre de contribution en ligne



Coupon T avec le dépliant



Rédaction des cahiers d'acteurs

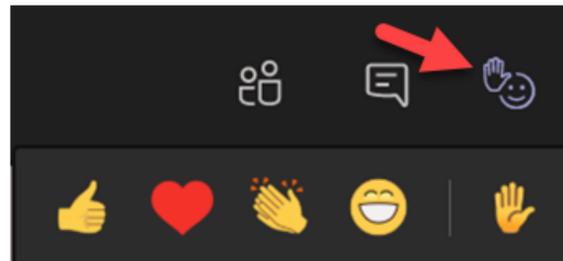


Registres dans les mairies riveraines

# TEMPS D'ÉCHANGES



**Pour prendre la parole,  
levez la main sur Teams**



Conclusion et poursuite du dialogue

04.

## Prochaines échéances de la démarche de participation

- Rédaction et partage d'une synthèse des rencontres du dialogue territorial
- Concertation préalable du public à partir du 21 mai 2024 avec une 1<sup>ère</sup> réunion publique le 22 mai
- Mise en place d'un dispositif d'information à destination des acteurs concernés par le projet à l'issue de la concertation préalable (selon des modalités qui seront débattues lors de celle-ci)

**Merci**  
pour votre attention