

# Comité de ligne Paris Saint-Lazare Nord Ligne J

28 Juin 2013



L'autorité organisatrice de vos  
transports en ile-de-france

Première partie

## **Le fonctionnement actuel du réseau Paris Saint-Lazare Nord - Ligne J**

Seconde partie

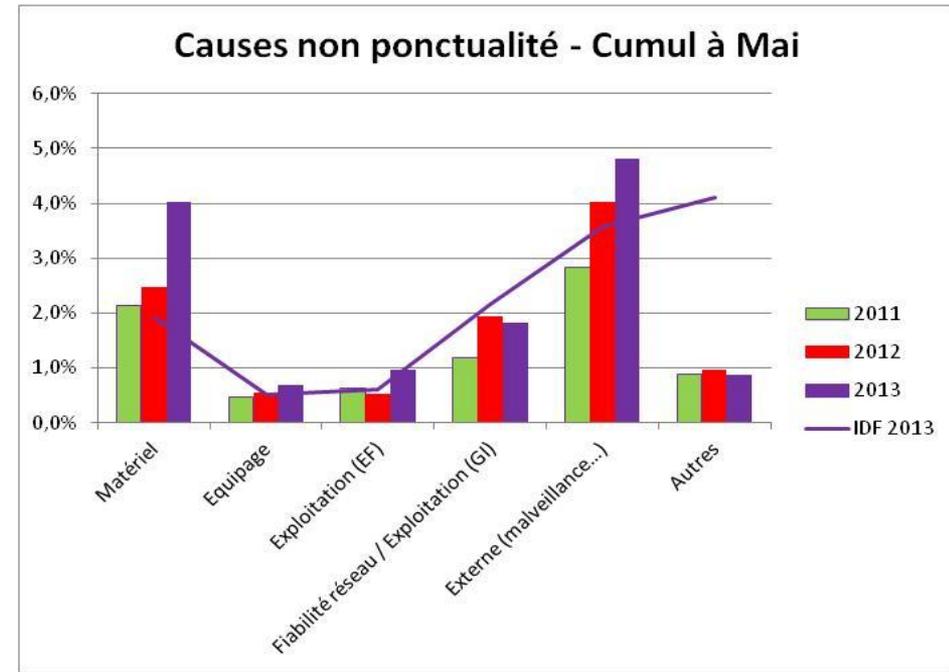
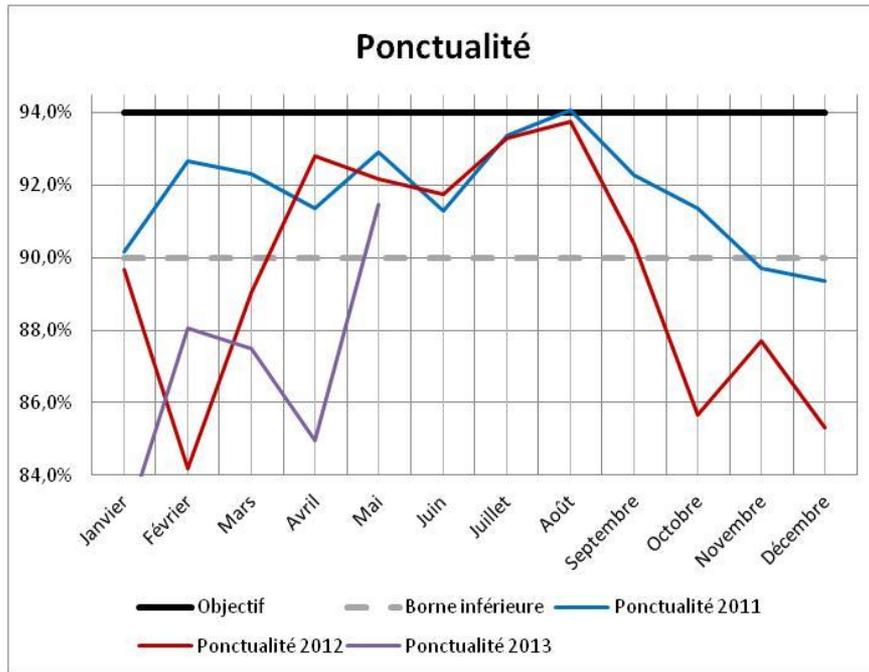
## **Schéma Directeur**

## **Perspectives de court, moyen, et long terme**

Première partie

# **Le fonctionnement actuel du réseau Paris Saint-Lazare Nord (ligne J)**

## L'indicateur de ponctualité ligne J



Objectif = 94%

Borne inférieure = 90%

*Ponctualité : Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service*

Branches	Mai 2012	Mai 2013
Paris St Lazare - Ermont Eaubonne	92,4%	90,2%
Paris St Lazare - Mantes-la-Jolie via Poissy	90,1%	85,4%
Paris St Lazare - Mantes la Jolie via Conflans Ste-Honorine & Paris St Lazare - Gisors	87,2%	84,9%
<b>Paris St Lazare Nord</b>	<b>89,6%</b>	<b>86,84%</b>

## Pour le matériel roulant :

Le STIF a décidé et financé directement à 50% l'acquisition de **38 rames Francilien** sur le réseau Saint Lazare Nord, pour un montant d'environ 380 M€.

Ces rames seront déployées à partir de 2014, et jusqu'à 2015, sur les axes Paris-Ermont Eaubonne, et Paris-Pontoise.

Elles remplaceront les rames inox à un niveau.

Ces nouvelles rames seront plus confortables :

*un train spacieux, climatisé, coloré*

*un train performant*

*un train pratique doté d'écrans*

*un train écologique*



## **Pour les infrastructures :**

Le STIF a signé le 17 juillet 2009 avec RFF une convention, visant à renforcer la maintenance des voies en Ile-de-France, pour une meilleure régularité.

Elle a permis d'augmenter le programme d'investissements de RFF en Ile-de-France de 677 M€ à 983 M€ sur la période 2009-2012, couverts par les péages financés par le STIF.

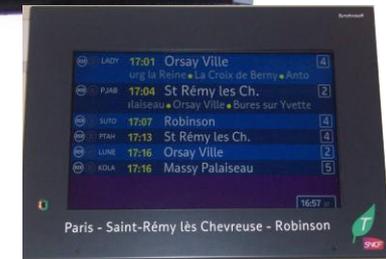
Le détail des investissements menés sur le réseau Paris Saint-Lazare Nord sera présenté par RFF.

Toutefois, le STIF constate aujourd'hui qu'au moins 100 M€ n'auront pas été investis par RFF à fin 2012.

## Pour l'information des voyageurs :

### Déclinaison du Schéma Directeur IV

- Déploiement de nouveaux écrans Infogare dans les gares suivantes pour un montant de **6.5 M€**, financé à 100% par le STIF :
  - de Chars à Montgeroux-Courcelles et de Bonnières à Rosny avant mi 2014
  - de Bois-Colombes à Mantes avant fin 2014



- Expérimentation de nouveaux écrans en gare d'Asnières-sur-Seine et Argenteuil identiques à ceux déjà présents en gare de Saint-Lazare

- Expérimentation de nouveaux écrans d'information multimodale en temps réel en gares de Conflans St Honorine, Conflans-Fin d'Oise et Poissy

Prochains départs		10:33
Ligne	Destination	
B	Cutesson	18 min
E	Arbouville	47 min
A	Groussay	49 min
B	Clairbois	50 min
B	Cutesson	11:50
A	Groussay	12:20
B	Clairbois	12:20

## Pour les grands pôles de correspondance :

- **Paris Saint Lazare :**
  - opération cœur de gare achevée en 2012
  - 4<sup>ème</sup> phase en travaux : aménagement du parvis et de la rue intérieure (terminus bus) : (SNCF)
- **Colombes :**
  - rénovation de l'intérieur de la gare achevée en 2010 (SNCF)
  - Réaménagement des accès voirie au pôle et du parvis
- **Mantes-La-Jolie (DPI) :** rénovation de l'intérieur de la gare achevée en 2008 (SNCF) et étude de pôle en cours dans le cadre de l'arrivée d'EOLE.
- **Ermont Eaubonne : restructuration du pôle achevée en 2006**
  - création d'un nouveau passage public souterrain (CG95)
  - aménagement de 2 parvis (villes et CG95)
  - création d'une GR de 12 PAQ(CG95)
  - réaménagement des accès voiries (CG95)
  - labellisation du Parc Relais en projet (SNCF)



## Pour les pôles de desserte des secteurs denses et d'accès au réseau ferré

### **Corneilles en Paris :**

- Scénario d'aménagement du pôle validé, formalisation du contrat de pôle en cours : création d'une gare routière au sud du pôle ; restructuration et labellisation du Parc Relais ; création d'un parvis
- Etudes préliminaires SDA finalisées mi-2013

### **Herblay : restructuration du pôle achevée en 2010**

- création d'un Parc Relais de 340 pl. en structure (Ville)
- création d'1 gare routière de 6 PAQ (Ville)
- aménagement des voiries d'accès au pôle (Ville)

### **Conflans Fin d'Oise : restructuration du pôle achevée en 2008**

- réhabilitation et labellisation du Parc Relais de 455 places en 2012 (Ville)

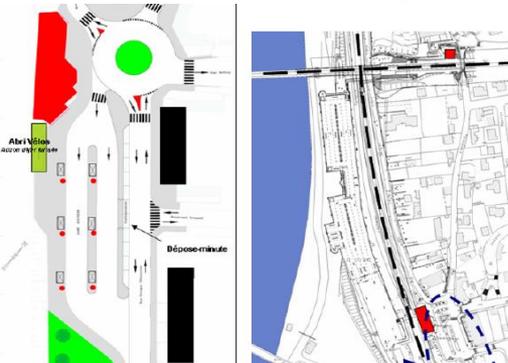
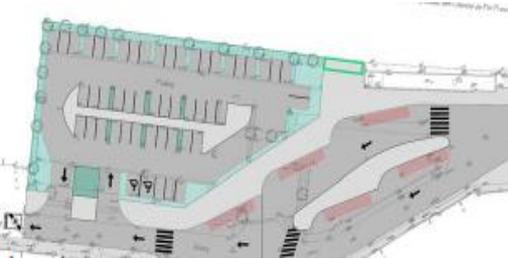
### **Pontoise :**

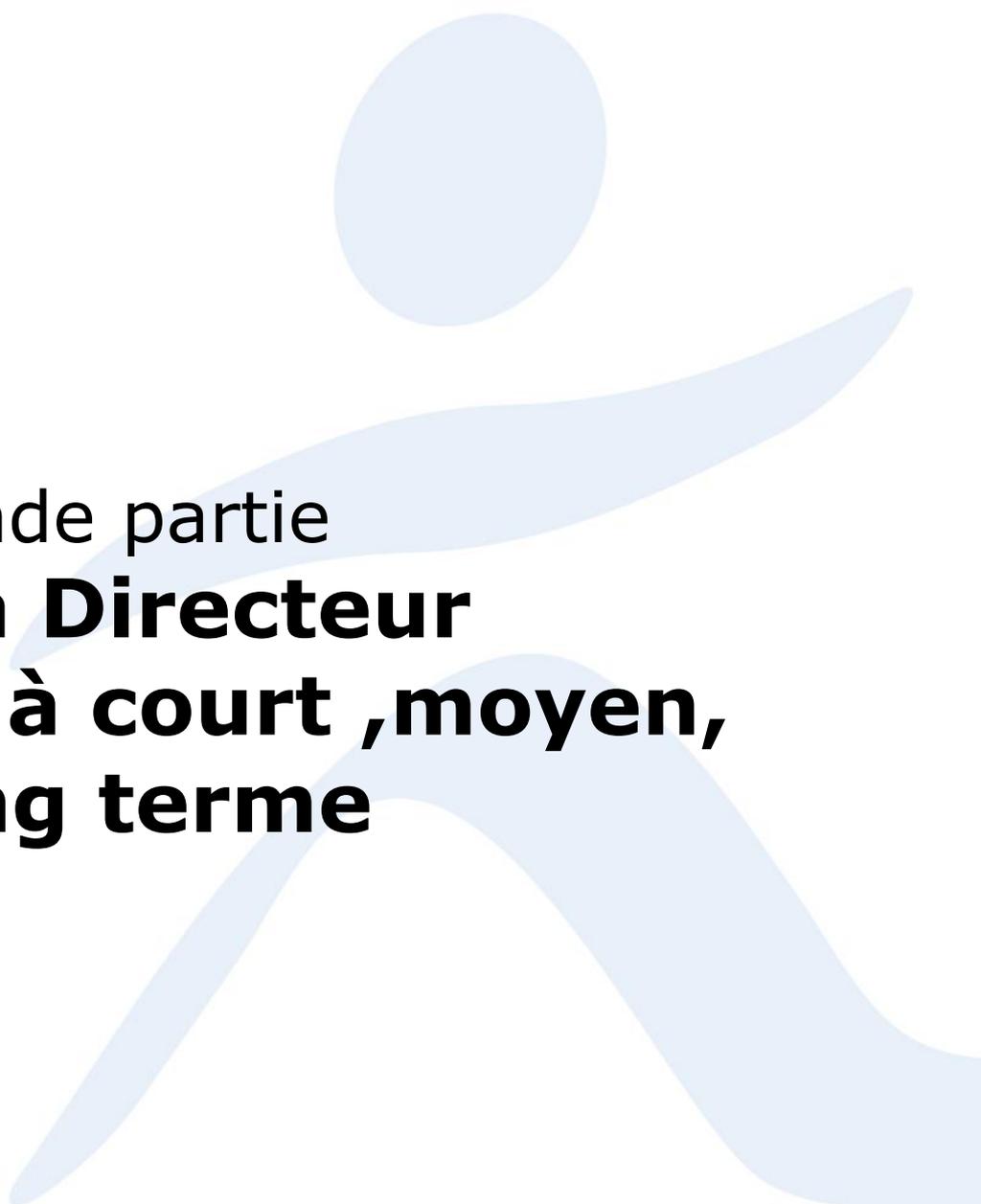
- financements accordés pour la réhabilitation et labellisation du Parc Relais et de la gare routière Canrobert (SNCF)

### **La Frette-Montigny :**

- rénovation intérieure de la gare achevée en 2012 (SNCF)
- études en cours pour la rénovation éventuelle d'un Parc Relais

**Eragny-Neuville :** étude en cours pour une réhabilitation éventuelle du 9 Parc Relais



A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly a runner or swimmer, is positioned in the background. It consists of a circular head, a curved torso, and a long, sweeping leg, all rendered in a soft, semi-transparent blue color.

Seconde partie  
**Schéma Directeur**  
**Perspectives à court ,moyen,**  
**et long terme**

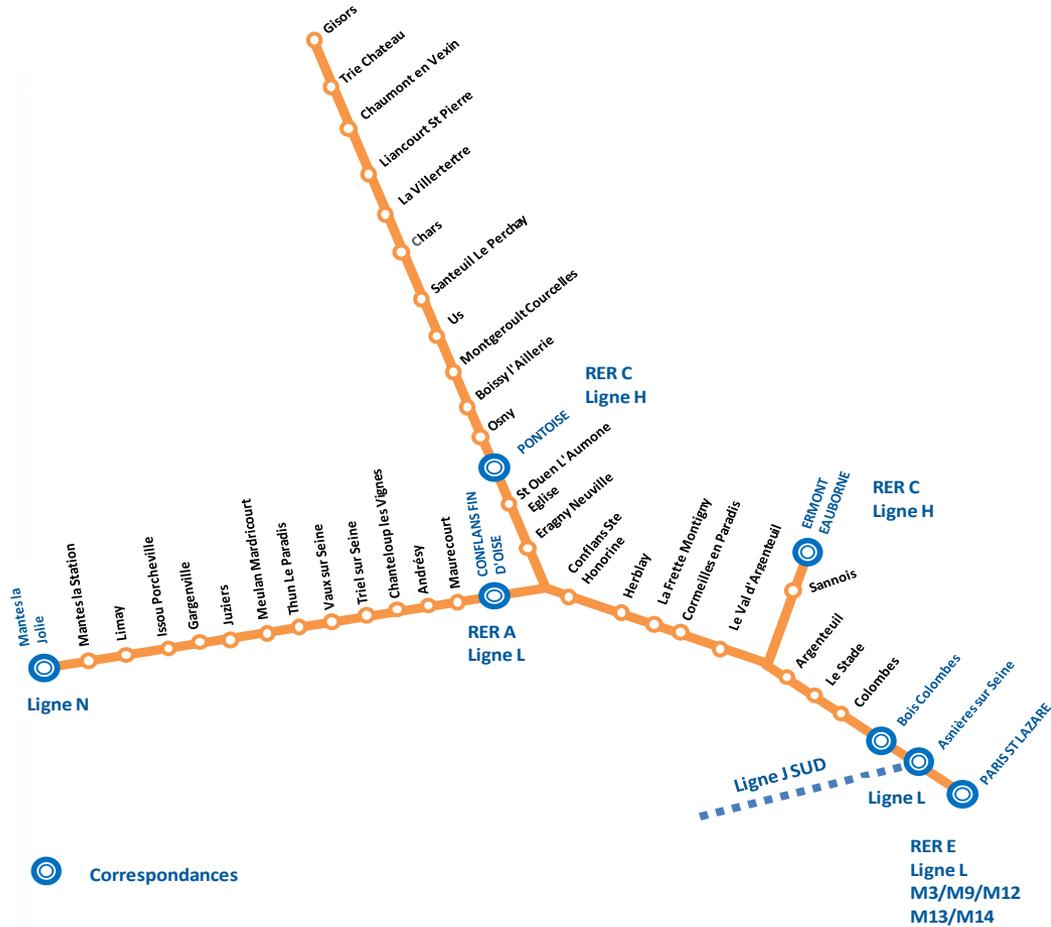
Dans le cadre du nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, le STIF a demandé à RFF et à la SNCF d'élaborer un véritable **Schéma Directeur du Saint-Lazare Nord (ligne J Nord)** permettant **d'étudier et de comparer des investissements d'amélioration de la régularité et de la capacité du réseau**, pour mieux répondre aux besoins des usagers.

La première étape des études consiste en l'élaboration par RFF et la SNCF d'un schéma de secteur, qui rassemble les propositions conjointes de mesures d'amélioration de la SNCF et RFF à l'attention du STIF, sur la base des résultats des études qui ont été menées à ce jour.

Cette étape est aujourd'hui achevée, et son contenu est présenté ci-après.

La seconde étape consistera à élaborer sur ces bases, sous l'autorité du STIF, un véritable Schéma Directeur sur ces lignes, grâce à la réalisation d'études complémentaires organisant les améliorations de court, moyen et long termes, tant en exploitation qu'en investissement.

Un prochain Conseil du STIF sera amené à se prononcer sur le programme de ces études.



# **Synthèse du schéma de secteur**

***Améliorer les performances de la ligne***

***Adapter l'offre de transport***

***La qualité de service***

***Améliorer les performances de la ligne***

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly a swimmer or a runner, is positioned on the right side of the slide. The figure is composed of smooth, flowing shapes, with a circular head and a body that tapers into a long, curved tail.

## Renouvellement et fiabilisation de l'infrastructure RFF

Dans l'objectif d'améliorer la régularité, le confort des voyageurs et de maintenir la sécurité, l'effort de **renouvellement des voies** se traduit entre 2012 et 2017 par des investissements d'environ 60 M€, auquel s'ajoute l'effort de **renouvellement des installations de signalisation**, pour un montant d'environ 80 M€, couverts par les péages financés par le STIF.

Au-delà, RFF prévoit d'investir également dans l'amélioration du réseau, pour le fiabiliser et mieux répondre aux exigences de l'Ile-de-France :

Opération	Effets attendus	Phase	Objectif de réalisation	Montant des travaux (M€)	Cadre du financement
Adaptation des infrastructures pour l'arrivée des Francilien	Infrastructure compatible au nouveau matériel	REA	2013	15,1 M€	Subvention STIF + Convention STIF /RFF + contrat STIF/SNCF
Création passerelle piétonne à Boissy, travaux programmés en 2013	Sécuriser les installations et les personnes	REA	2013	2,4M€	Convention STIF / RFF
Fiabilisation du raccordement de la sous-station d'Asnières	Sécuriser l'alimentation de la ligne	PRO	2014	4,5M€	Convention STIF / RFF
Renforcement de la sous-station d'Asnières	Adaptation au déploiement du Francilien	AVP	2016	9,8 M€	Convention STIF / RFF
Suppression du Passage à Niveau de Limay	Améliorer la sécurité des personnes	AVP PRO	2016	7,4 M€	Etudes financées Etat / Région / RFF
Protection du réseau ferré clôtures et barrières végétales	Amélioration de la régularité	DI	2014	3M€	Convention STIF / RFF

## Adaptations des installations fixes de l'exploitant SNCF

Adaptation du garage de Gisors pour permettre le nettoyage des rames et la vidange des WC –  
**1M€** - Réalisé en 2013 - Contrat STIF-SNCF

La SNCF a par ailleurs proposé la réalisation d'aménagements permettant d'améliorer les conditions de maintenance et de nettoyage du matériel (positions de garages supplémentaire, protection des sites de garage des rames, création de sites de maintenance délocalisés), pour un montant total estimé à environ 15 M€.

Ces aménagements ne seront retenus qu'au regard du gain de régularité qu'ils permettront.

***Il apparaît donc nécessaire d'approfondir l'opportunité de ces projets d'amélioration des installations fixes de l'exploitant au vu de leur gain en régularité, et leur faisabilité.***

### Perspectives à moyen, long terme pour améliorer la régularité et la gestion des situations perturbées

- **Création d'un itinéraire banalisé entre le Stade et Argenteuil** : pour une exploitation optimisée de l'axe Ermont en facilitant la liaison avec le garage de Val-Notre-Dame, et pour faciliter la gestion des situations perturbées en établissant une liaison entre les axes Ermont et Conflans - **3M€**;
- **Création d'installations de contre-sens entre Argenteuil et Ermont** : pour une meilleure gestion des situations perturbées sur cet axe - **5M€**;
- **Création d'installations de contre-sens entre Argenteuil et Conflans** : pour une meilleure gestion des situations perturbées sur cet axe - **30M€**;
- **Création d'une liaison entre l'atelier de Val-Notre-Dame et la Grande Ceinture** : pour faciliter l'accès à l'atelier en fonction des contraintes d'exploitation - **10M€**.
- **Installations de la liaison GSM-R entre Boissy et Gisors et du système EAS (sans agent d'accompagnement)** : pour faciliter l'exploitation de cette branche - environ **3,5 M€**

***Il apparaît donc nécessaire d'approfondir l'opportunité de ces projets au vu de leur gain en régularité, et leur faisabilité.***

Par ailleurs, la perspective de renfort des circulations fret suite à la mise en service du projet Serqueux-Gisors doit absolument être neutre pour le réseau Transilien. Pour ce faire, le STIF demande à RFF et SNCF d'intégrer la réalisation d'aménagements indispensables à cet objectif.

***Il apparaît donc nécessaire d'expertiser l'absence d'impacts pour le réseau Transilien des évolutions envisagées pour renforcer les circulations fret.***

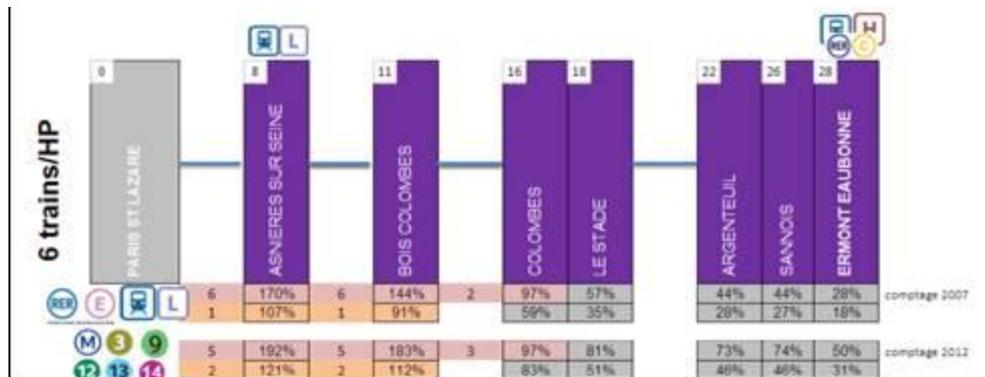
***Adapter l'offre de transport***

A large, light blue, stylized graphic of a person walking, positioned on the right side of the slide. The figure is composed of simple, rounded shapes for the head, torso, and legs, with a wavy line representing the path of the legs.

D'après les comptages réalisés en juin 2012 par la SNCF :

En heure de pointe du matin vers Paris, **aucun train n'atteint un taux d'occupation des places assises supérieurs à 90%** pour des trajets de **30 minutes** ou plus.

- Axe « Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare » : le taux d'occupation, n'apparaît pas préoccupant
- Axe « Gisors – Paris-Saint-Lazare » : les problèmes de charge apparaissent à partir de la gare de Conflans Sainte Honorine, située à 23 minutes de Paris.
- Axe « Ermont Eaubonne – Paris-Saint-Lazare » : 2 trains sont remplis à plus de 100% de la capacité totale, à partir de Bois-Colombes. L'occupation des places assises n'est pas critique au-delà de la gare du Stade (18 minutes de Paris).



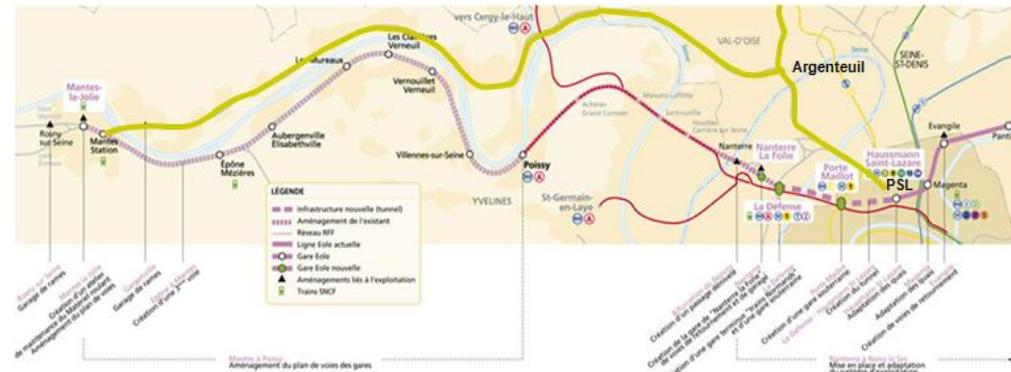
# Adapter l'offre de transport Evolution des trafics à l'horizon 2020

Les principaux projets pris en considération dans les prévisions de trafic sont les suivants :

- **Tangentielle Nord** dès 2017 entre Epinay sur Seine et le Bourget et étendue entre Sartrouville et Noisy le Sec à partir de 2023



- **RER E** : prolongement à l'ouest 2020

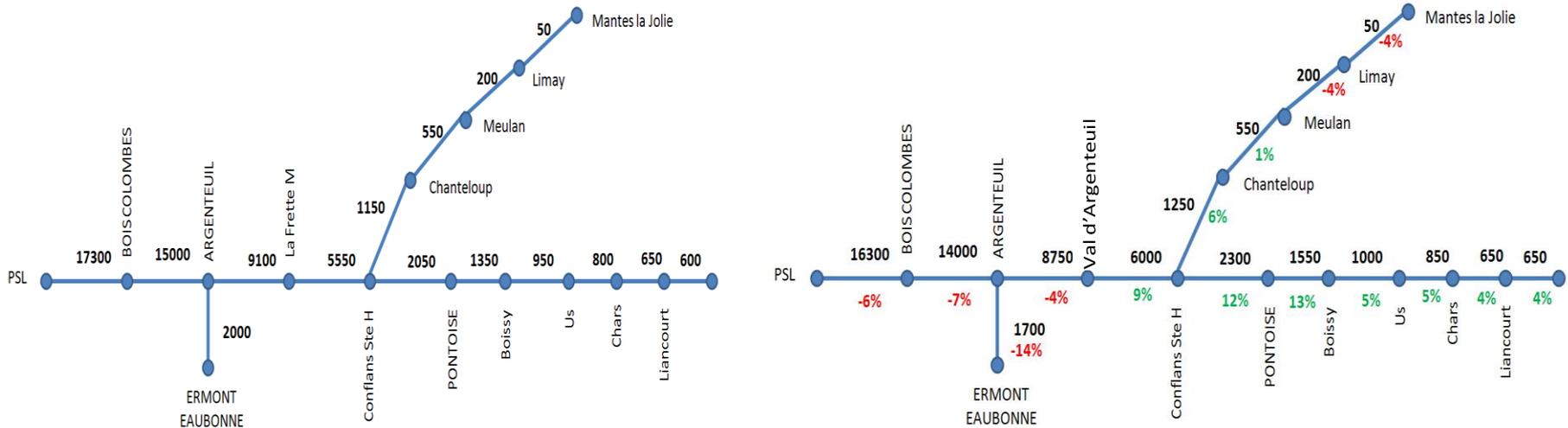


- Le projet **Grand Paris Express** n'a pas encore pu être intégré à ce jour.

**Un complément d'étude devra donc être réalisé.**

# Adapter l'offre de transport Evolution des trafics à l'horizon 2020

- Prévisions d'évolution des trafics à l'horizon mise en service des projets (Pointe)
- 2007** **Horizon étudié (2020)**



La variation globale du volume de fréquentation entre **2007 et l'horizon étudié** en heure de pointe du matin vers Paris s'établit à **-1,6% (effet TLN notamment)**.

**Une étude complémentaire devra donc être menée, pour mieux appréhender les phénomènes de reports de trafics entre la Rive Droite et la Rive Gauche de la Seine, dans le secteur situé entre Mantes-la-Jolie et Meulan.**

- **Mesures étudiées à court, moyen, long terme pour l'axe Ermont-Eaubonne**
  - **Mesure à court terme : Déploiement des nouvelles rames Francilien**

Ces nouvelles rames peuvent accueillir 300 personnes de plus qu'une rame inox.  
Ces rames Francilien seront déployées sur cet axe à partir de 2014.

***Il apparaît nécessaire d'approfondir les aménagements nécessaires à un éventuel gain de temps de parcours.***
  - **Mesure à moyen terme : Redéploiement des rames MI2N du RER E.**

Cette proposition doit être vérifiée au regard d'une gestion d'ensemble du parc de matériel roulant.

***Il apparaît nécessaire d'approfondir plus finement l'opportunité et la faisabilité d'un tel projet.***
  - **Mesure étudiée à plus long terme : Renforcement l'offre sur l'axe Ermont (si le redéploiement des MI2N du RERE n'est pas réalisable ).**

La faisabilité de cette mesure, et son opportunité, ne sont pas avérées à ce jour par RFF et la SNCF.

***Des études pourront être engagées en fonction des décisions prises sur le matériel roulant.***

## ■ Mesures étudiées à court, moyen, long terme de les branches Conflans-Sainte-Honorine –Mantes la Jolie / Gisors

- **Mesure à court terme : Déploiement des nouvelles rames Francilien sur les missions Cormeilles, Conflans et Pontoise.**

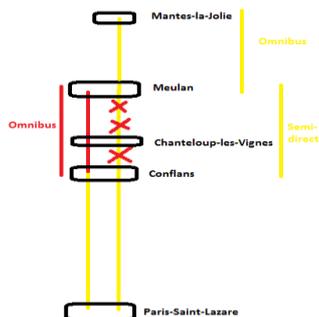
Ces nouvelles rames peuvent accueillir 300 personnes de plus qu'une rame inox. Ces rames Francilien seront déployées sur cet axe à partir de 2014.

***Il apparaît nécessaire d'approfondir les aménagements nécessaires à un éventuel gain de temps de parcours.***

- **Mesure à moyen terme: Amélioration des correspondances avec la Tangentielle Nord au Val d'Argenteuil.**

***L'étude précise des conséquences d'une telle évolution doit être engagée par RFF et la SNCF.***

- **Mesure à moyen/long terme : Améliorer les temps de parcours des gares entre Mantes et Meulan (10 min), et augmenter la desserte de Meulan et Chanteloup-les-Vignes.**



Cette mesure nécessite à minima la création d'un terminus fonctionnel à Meulan-Hardricourt (**12M€**), l'acquisition de **6 à 10 rames Francilien (100 M€)** et la réalisation de garages supplémentaires.

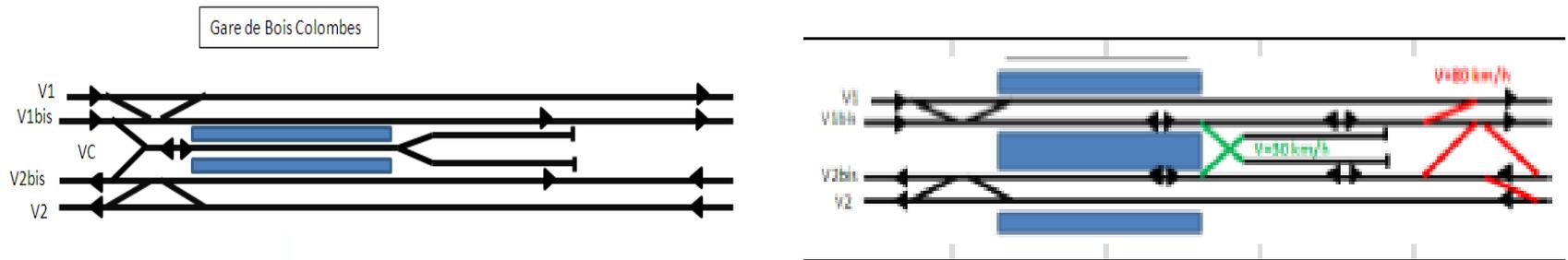
***L'étude plus précise de l'opportunité de cette mesure, en fonction du potentiel de trafic et des conséquences d'exploitation, et de la faisabilité de cette mesure, nécessitera d'être menée.***

## ▪ Mesures étudiées à moyen terme en lien avec la création du réseau du Grand Paris Express en gare de Bois-Colombes

- Permettre une correspondance avec la ligne 15 du métro pour toutes les missions du réseau Saint Lazare Nord

Les premières études réalisées par RFF en lien avec la SGP montrent que l'arrêt de toutes les missions du réseau Montparnasse en gare de Clamart impliquerait la modification de la gare actuelle, en créant des quais sur les voies rapides, pour un coût estimé à **92M€** (hors bâtiment voyageurs).

Les conséquences d'une telle desserte sur l'exploitation de l'ensemble du réseau Saint Lazare Nord, ainsi que les besoins en matériels roulants, n'ont pas été évalués à ce stade par RFF et la SNCF.



**Des études complémentaires plus approfondies concernant la création de cette gare et les aménagements associés sont engagées en lien avec la SGP. Le STIF a demandé que ces études prévoient les conditions d'un arrêt de tous les trains de la ligne J.**

**Par ailleurs, l'étude précise des conséquences de l'arrêt de toutes les missions de la ligne J et des éventuels aménagements complémentaires nécessaires doit être engagée par RFF et la SNCF.**

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly walking or running, is positioned in the background. The figure is composed of simple, rounded shapes for the head, torso, and limbs, creating a sense of movement and flow.

***AMELIORER LE FONCTIONNEMENT DES  
GARES ET POLES D'ECHANGES***

Le PDUIF révisé propose un dispositif d'intervention sur l'aménagement des pôles d'échanges et des gares, afin d'améliorer significativement la qualité de service dans toutes les gares d'Ile-de-France.

Cette démarche se fonde sur le classement des gares en trois catégories : les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

***Des études complémentaires permettront de réaliser un diagnostic de toutes les gares, permettant de hiérarchiser les enjeux de désaturation/gestion des flux/rénovation des gares sur ces lignes.***

## ***Conclusion***

A large, light blue, stylized graphic of a swimmer is positioned in the background. The swimmer's head is a simple oval, and their body is composed of two broad, curved shapes that suggest the arms and legs in a swimming stroke. The graphic is semi-transparent and occupies the right half of the page.

Le contenu du Schéma de Secteur, correspondant aux études menées à ce jour par RFF et la SNCF, conduit à proposer la réalisation des études complémentaires précitées pour l'achèvement du Schéma Directeur.

Ces éléments seront soumis à l'approbation du Conseil du STIF du mois d'octobre 2013.

Le résultat de ces études est attendu en 2014, permettant l'élaboration d'un véritable Schéma Directeur.

**Téléchargez les présentations  
de ce comité de ligne  
sur le site Internet du STIF**

**[www.stif.info](http://www.stif.info)**