

## Regio 2N à Saint-Lazare: comment ça passera tout juste

*Une longue expertise conclut à une compatibilité presque totale des futurs matériels de la région Normandie destinés à exploiter les lignes TET transférées par l'Etat. Tout est dans le presque: il faudra prendre quelques précautions inédites pour éviter de refaire les voies de Saint-Lazare. Nos explications.*

On a lu avec intérêt, mercredi dans *Les Echos*, la fin du suspense sur la compatibilité des Regio 2N de Bombardier avec les voies de la gare Saint-Lazare, narrée en exclusivité par notre confrère Lionel Steinmann. **Ces nouveaux trains pourront bien circuler sur Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg, et donc être commandés comme prévu dès novembre en vertu d'un contrat-cadre de 2010 entre la SNCF et l'industriel.** Ouf! ont respiré l'ensemble des acteurs du dossier: **SNCF Réseau et SNCF Mobilités**, réunis sur un plateau commun pour expertiser le problème depuis plusieurs mois, **l'Etat**, qui craignait que son opération de refileage des TET à Hervé Morin ne capote dès cet automne, et bien entendu **les Normands**, qui ne comprenaient pas que depuis des mois on ne leur dise ni oui ni non...

**Ouf, donc, car les matériels à deux étages de Bombardier, choisis pour les quais courts de la gare Saint-Lazare, n'étaient a priori pas adaptés à des voies qui ont été construites dans des géométries très particulières, pour s'adapter à des espaces très contraints.** Le rétrécissement rapide du pinceau de voies, notamment pour passer sous le pont de l'Europe, avait en effet eu pour conséquence de diminuer l'entraxe des voies. Du coup, le matériel Regio 2N, plus large que les autres matériels, pose problème peu après la sortie des quais. Ce fut d'ailleurs déjà le cas il y a quelques années sur le réseau Paris-Sud Est: seuls des tests de croisement de trains équipés de polystyrène avaient permis de lever les inquiétudes. Ouf, enfin, car l'hypothèse d'un cafouillage technique de la SNCF commençait à circuler...

Et puis une phrase nous fait sursauter: *«Il faudra adapter certains horaires, afin d'éviter que les nouveaux trains ne se croisent dans certaines courbes où ils pourraient se toucher.»* Diable! Après les trains trop larges, les trains qui se touchent? L'histoire allait-elle à nouveau dérapier?

Nous avons donc cherché à connaître l'exact diagnostic des experts.

Le résultat des études très complexes de dynamique des volumes par simulation n'est pas un blanc-seing intégral à la circulation des Regio 2N. Deux réserves sont posées, nous explique Claude Solard, directeur général délégué de SNCF Réseau:

1. **la plate-forme devra rester dans les normes les plus strictes de tolérance.** Du fait des marges extrêmement faibles sur le gabarit, il faudra vérifier régulièrement que des travaux ou des circulations ne modifient pas l'infrastructure voie.
2. **certains itinéraires pourraient nécessiter que l'on paramètre leur interdiction dans le système d'aiguillage de Paris-Saint-Lazare.** Si 95% des itinéraires, les plus fréquents, ne suscitent pas d'inquiétude, quelques-uns sont encore à l'étude et pourraient poser problème. En clair, sur certaines voies, avec des trains qui se croisent à un instant précis, le gabarit pourrait être engagé. Mais cette hypothèse n'a pas été jugée bloquante pour le lancement du contrat.

**C'est donc bien une situation particulière à laquelle on va probablement aboutir sur Saint-Lazare. Des dispositions spécifiques de surveillance de la voie et quelques configurations de circulation interdites éviteront de procéder à des travaux d'élargissement des entraxes, qui se seraient soldés par une réduction du nombre de voies dans la gare. Ce qui permet de sauver l'essentiel: Hervé Morin et l'Etat vont pouvoir mener à bien leur accord de transfert des TET.**