



JMQ Journées
des Mobilités
du Quotidien

TOURS : 28-30 JANV. 26

Le transport ferroviaire

A23 : ARTICULATION ENTRE SERM ET LIGNES NOUVELLES

29 JANV. 2026 – SALLE SIMONE – 15:15

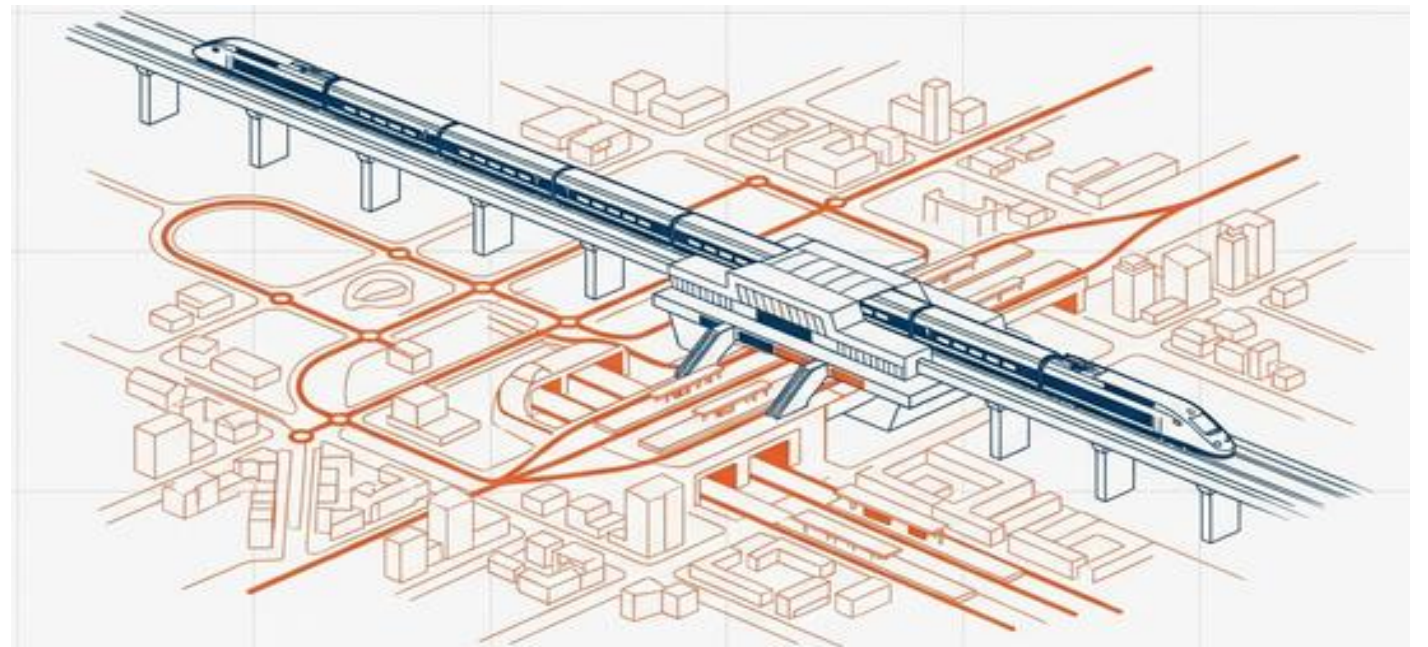
OBJECTIF **RER**
Organisé par **Métropolitains**

La matrice de réussite de l'articulation Lignes Nouvelles - SERM

Couches fonctionnelles



Parcours du voyageur



L'ARTICULATION LN-SERM : RÉUSSIR LA MOBILITÉ DE DEMAIN

VISION STRATÉGIQUE ET AMÉNAGEMENT



EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE ET VOYAGEUR



MOBILITÉ SERVICIELLE (MaaS) ET BILLET UNIQUE

Unifier la billetterie et l'information pour un parcours fluide de bout en bout.

UNE SYNCHRONISATION DE PRÉCISION

Limiter les correspondances à moins de 15 minutes pour préserver l'attractivité du trajet.



RÉSILIENCE ET COORDINATION EN TEMPS RÉEL

Communiquer instantanément entre réseaux pour garantir des solutions de repli en cas d'incident.

CRITÈRES DE RÉUSSITE D'UNE CORRESPONDANCE EFFICACE



TEMPS DE CORRESPONDANCE

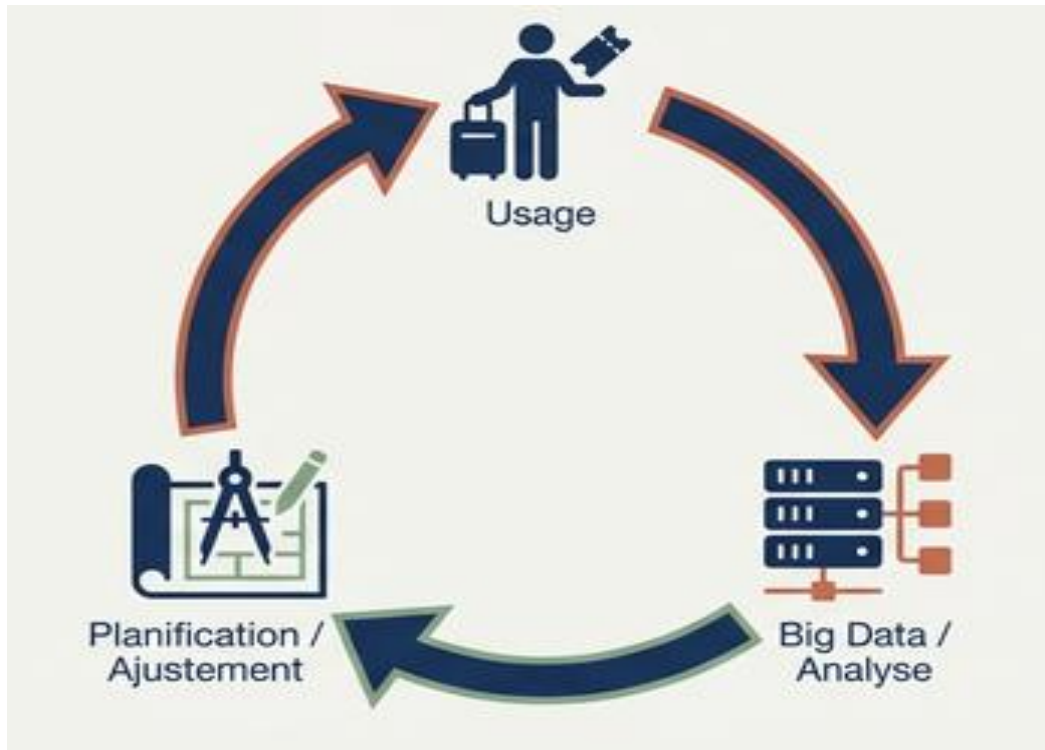


SUPPORT DE VENTE (physique ou numérique)



INFORMATION VOYAGEUR Temps réel multi-opérateurs

Parce qu'il y aura toujours des incidents ...





Intervenants

Camille KRIER

Directrice associée chez 6t-Bureau de recherche

Stéphanie JUNG

Directrice stratégie services et infrastructures, SNCF Réseau

Daniel EMERY

Consultant spécialiste chemins de fer

Animation

Alain SAUVANT

Inspecteur général, IGEDD (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable)



Intervenant

Camille KRIER

Directrice associée chez 6t-Bureau de recherche



6t bureau
de recherche



ARTICULATION SERM ET LIGNES NOUVELLES : L'ENJEU DES CORRESPONDANCES

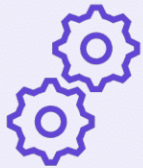
CAMILLE KRIER
6T-BUREAU DE RECHERCHE

6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart | 75 013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 1 53 09 26 36



1. LES CORRESPONDANCES, ENJEU CRUCIAL DE QUALITÉ DE SERVICE

Facteur de complexité
supplémentaire



Risque de perte
en qualité



Concurrence de la voiture
personnelle



1. PRÉPARATION DU VOYAGE

PRÉPARATION DU VOYAGE



- > Voyager avec correspondances : un choix par défaut, associé à une **perte de qualité + concurrence** renforcée de la **voiture** face aux TCU en cas de correspondances
- > **Réservation intégrée** via des agences de voyage en ligne
- > Certaines **OD complexes** parfois difficiles à réserver en ligne
- > **Satisfaction globale** sur les étapes amont → correspondances presque **invisibilisées** au moment de la réservation

RÉALISATION
DU VOYAGE



PERTURBATIONS



APRÈS-VENTE



2. RÉALISATION DU VOYAGE

RÉALISATION DU VOYAGE

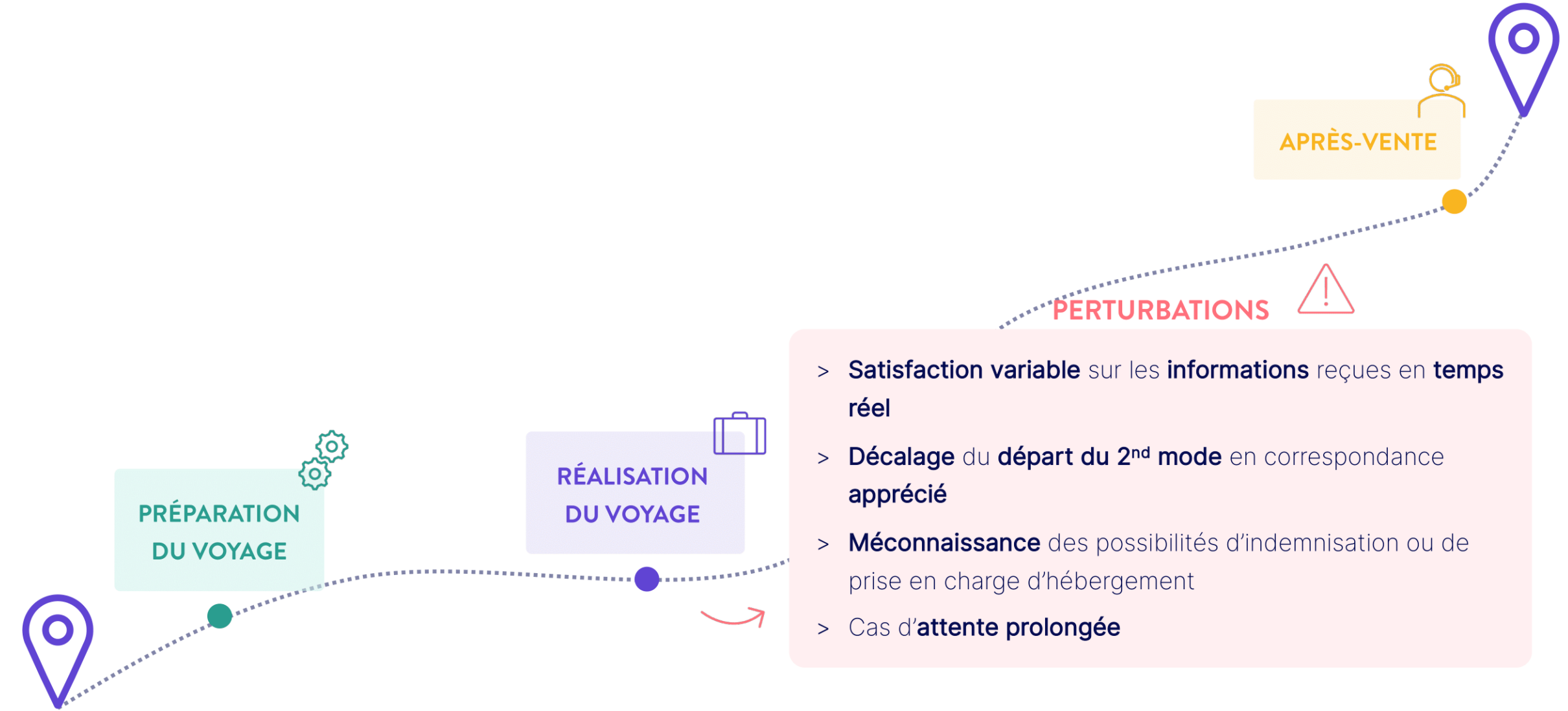
- > **Satisfaction globale** sur la **signalétique** en gare
- > **Manques** concernant la signalétique dans les **gares routières, petites gares** ferroviaires et les trajets entre espaces de transit (TC par ex)
- > **Personnel** apprécié dans les espaces de transit
- > Outils **numériques appréciés** pour l'orientation
- > Voyageur·euse·s **soucieux·euses** d'assurer leurs correspondances sans stress
- > Enjeu d'**appropriation du temps d'attente** aux correspondances par des aménités, aménagements et offres

PRÉPARATION
DU VOYAGE

APRÈS-VENTE 

PERTURBATIONS 

3. PERTURBATIONS

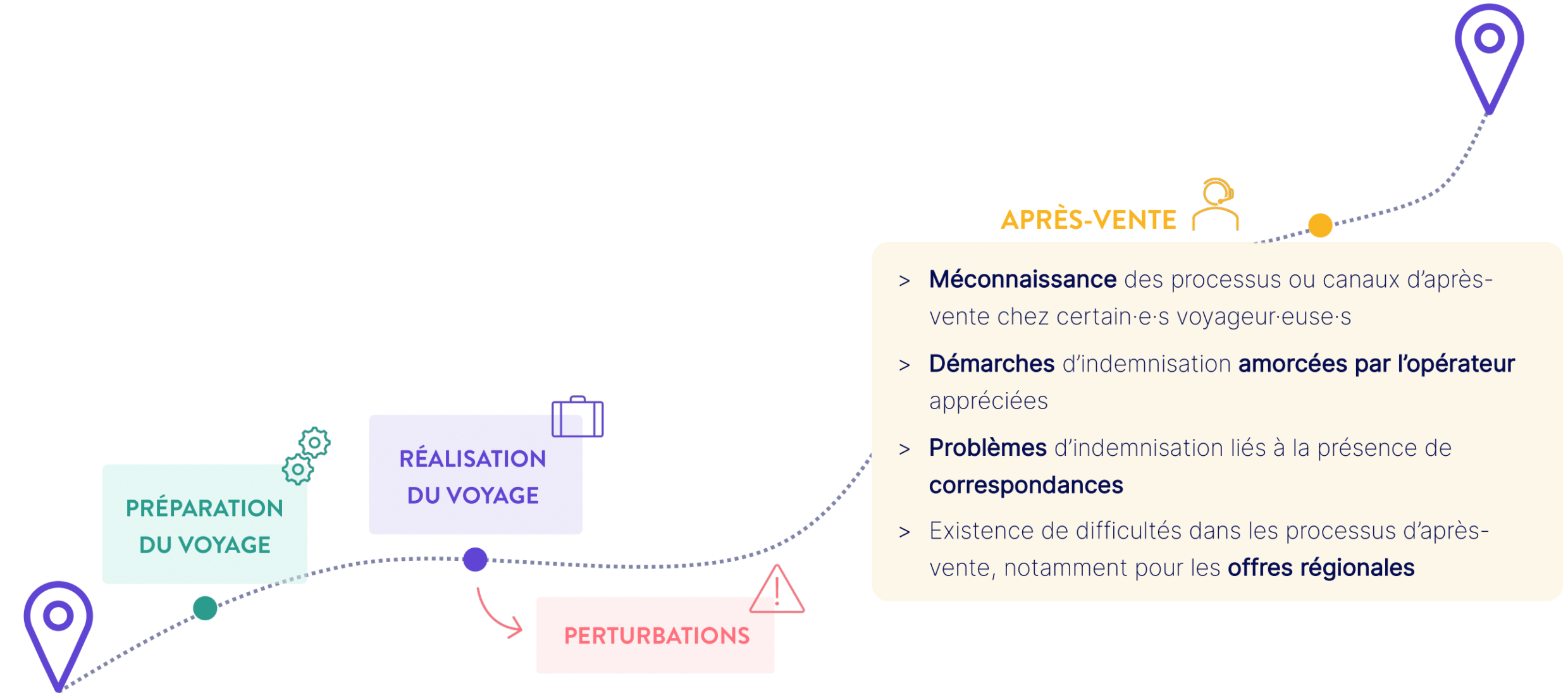


PERTURBATIONS



- > **Satisfaction variable** sur les **informations** reçues en **temps réel**
- > **Décalage** du **départ du 2nd mode** en correspondance **apprécié**
- > **Méconnaissance** des possibilités d'indemnisation ou de prise en charge d'hébergement
- > Cas d'**attente prolongée**

4. APRÈS-VENTE



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



6t-bureau de recherche

58 rue Corvisart

75 013 Paris

Info@6-t.Co | www.6-t.Co

+33 1 53 09 26 36



Intervenant

Stéphanie JUNG

Directrice stratégie services et infrastructures, SNCF Réseau

Atelier SERM et lignes nouvelles

Intervention SNCF Réseau



L'insertion des LGV dans le territoire

Une longue histoire

Le modèle français : centre à centre

Des dessertes intermédiaires pour dynamiser les territoires ?

Des gares nouvelles déconnectées

Ou positionnées en connexion au réseau classique

Les gares TGV

Retour d'expérience

Une dynamique de territoire pré-existante
et coordonnée

Une connexion de qualité aux autres
réseaux de mobilité tous modes !





Des connexions efficaces et sereines

Les pôles d'échanges multimodaux :
cheminement, information...

Articulation et densité des offres entre
elles

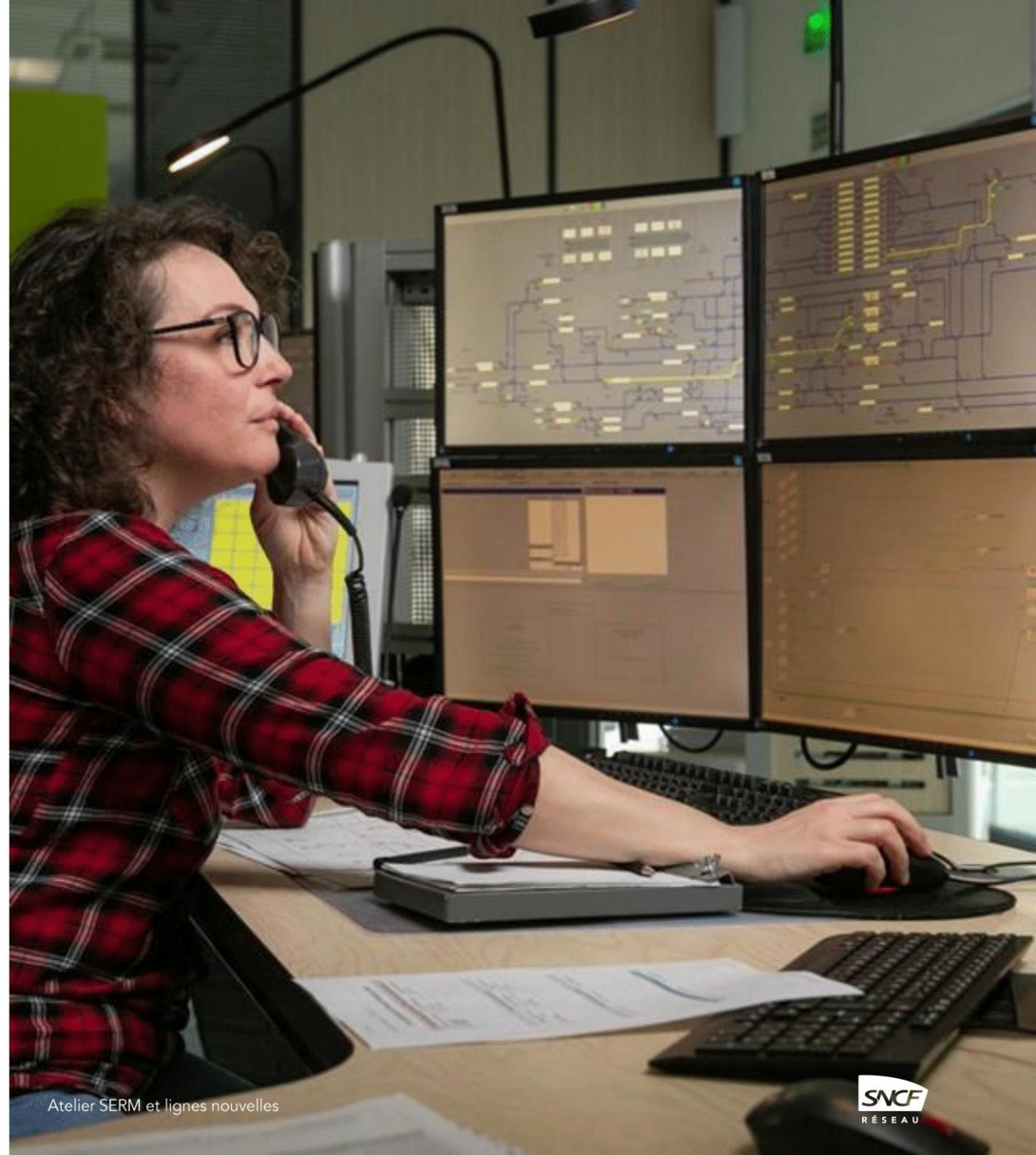
L'anticipation

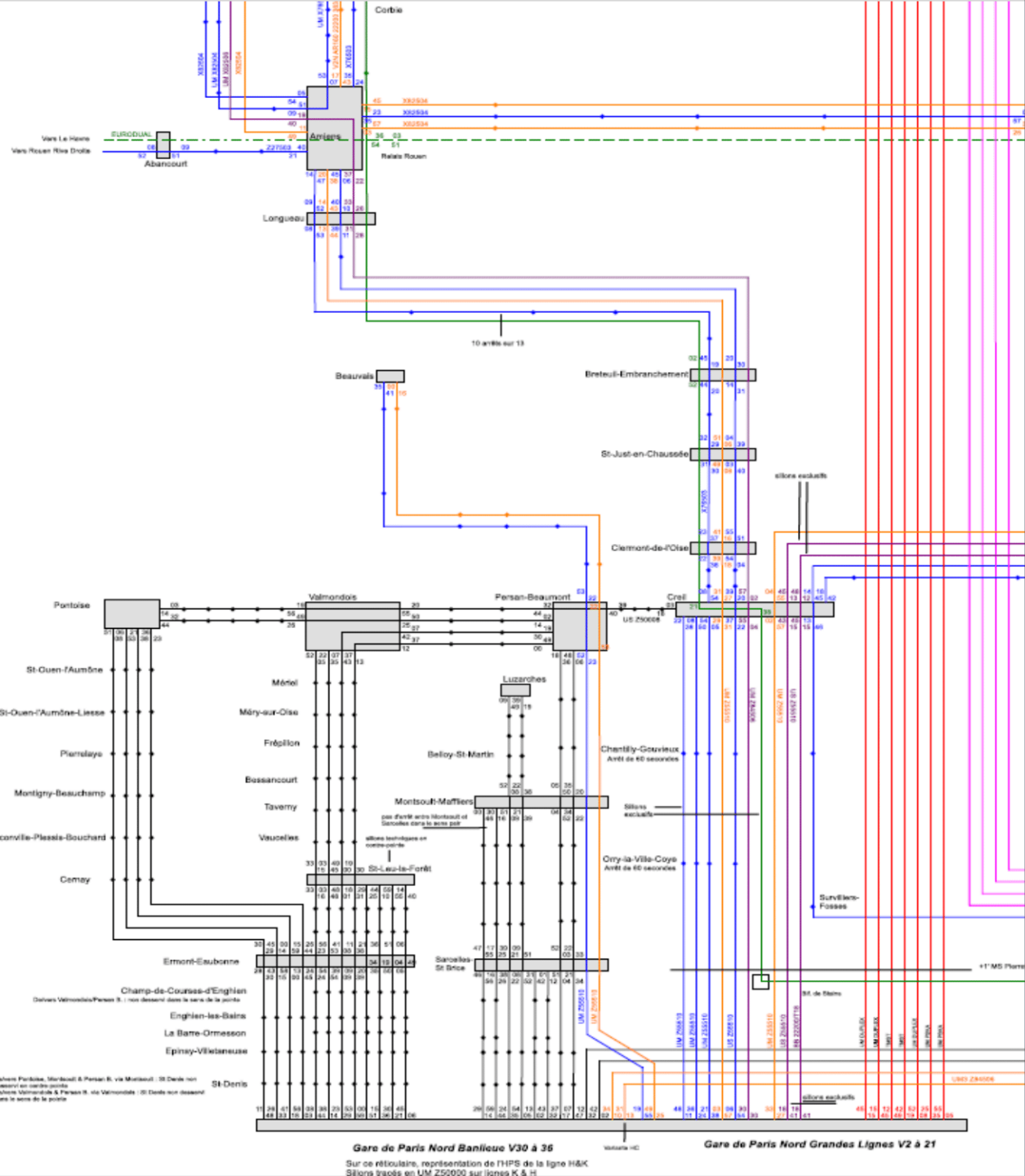
Un autre facteur de réussite

Un contexte de croissance des besoins tous trafics sur le réseau ferroviaire et les ambitions de l'Etat et de l'Union Européenne (RTE-T)

Des projets de lignes nouvelles et des projets de SERM simultanés

- ▶ Etudes d'exploitation
- ▶ Plans d'exploitation concertés en Plateformes Services & Infrastructures
- ▶ Avec Gares & Connexions pour le dimensionnement des gares





Les leviers

L'optimisation de l'usage de la capacité

- ▶ Organisation des circulations
- ▶ Optimisation des besoins capacitaires pour la maintenance
- ▶ Anticipation du traitement des incompatibilités et de la recherche de compromis
- ▶ Temps opératoires en gare
- ▶ Positionnement des installations de service
- ▶ Diamétralisation des services
- ▶ ...

Les leviers

Le développement de la capacité

La résolution des points durs

- ▶ Voies supplémentaires en gare
- ▶ Ouvrages dénivelés, vitesse d'entrée en gare
- ▶ Projet de gares améliorant les flux voyageurs
- ▶ Les projets de contournement

La modernisation de la signalisation





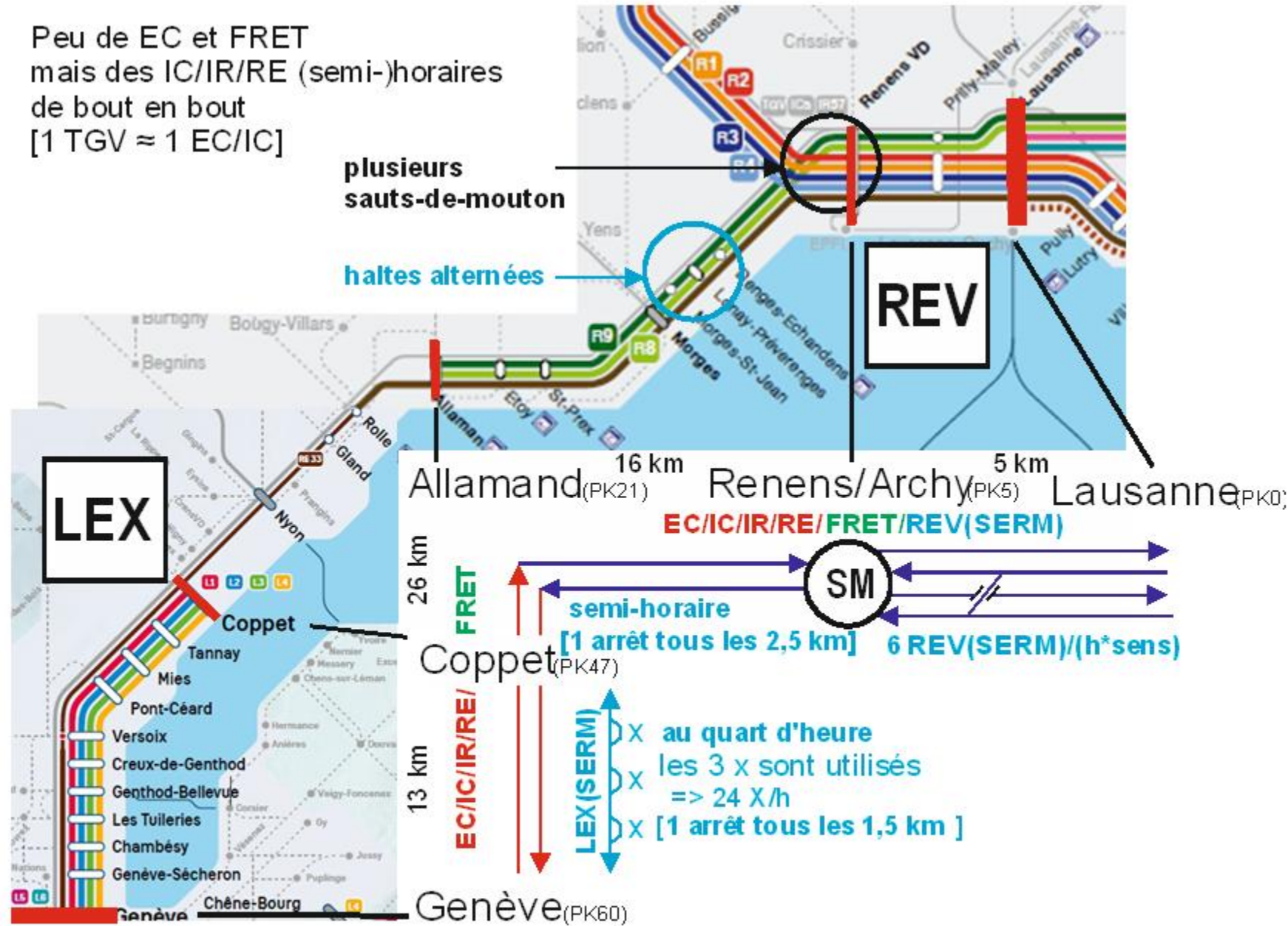
Intervenant

Daniel EMERY

Consultant spécialiste chemins de fer

CO-HABITATION 2026 ENTRE LES «SERM» ET LES GL ENTRE GENÈVE ET LAUSANNE

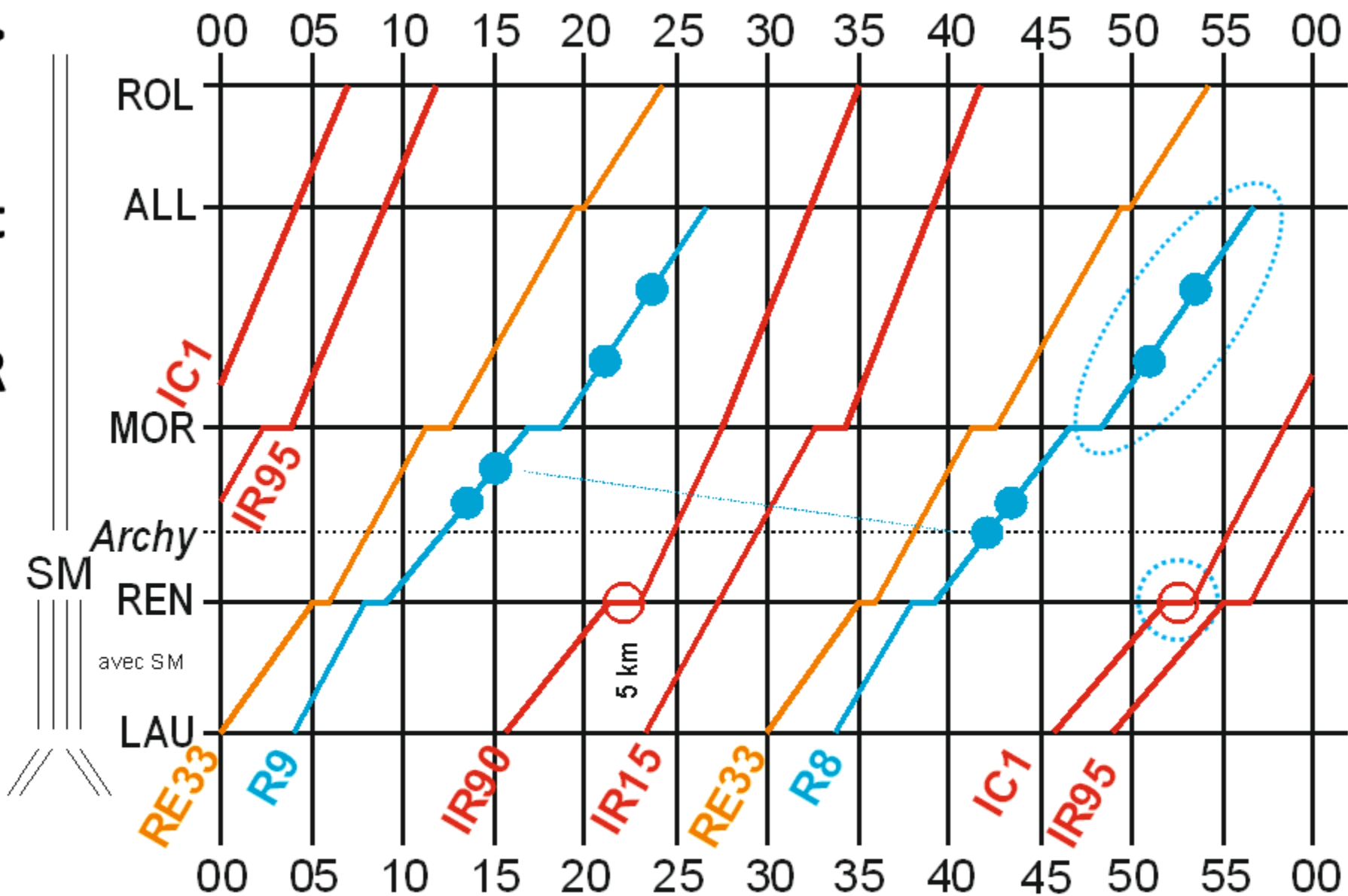
Peu de EC et FRET
mais des IC/IR/RE (semi-)horaires
de bout en bout
[1 TGV ≈ 1 EC/IC]



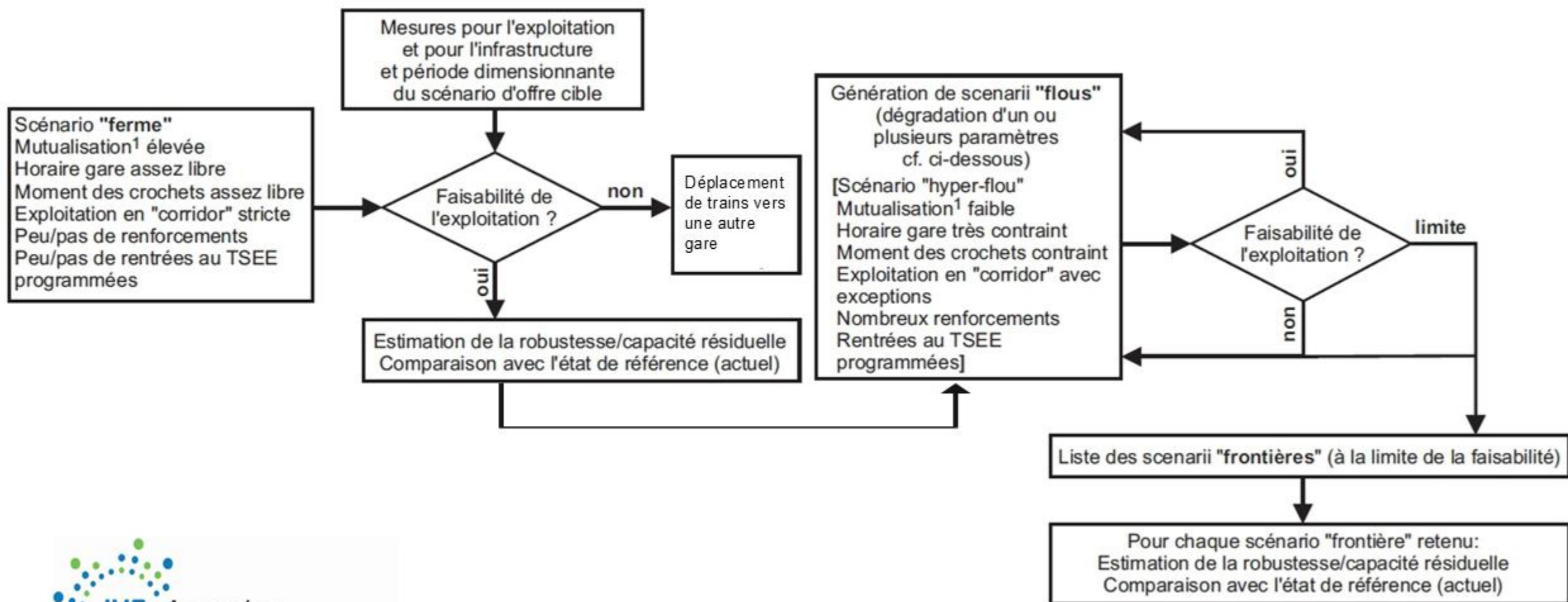
LAUSANNE<-> GENÈVE 2026

Le prolongement
horaire d'un
«SERM» de MOR
à ALL «tue» un
sillon horaire GL

Attention:
Seuls sont représentés les
trains voyageurs de Lausanne
direction Genève



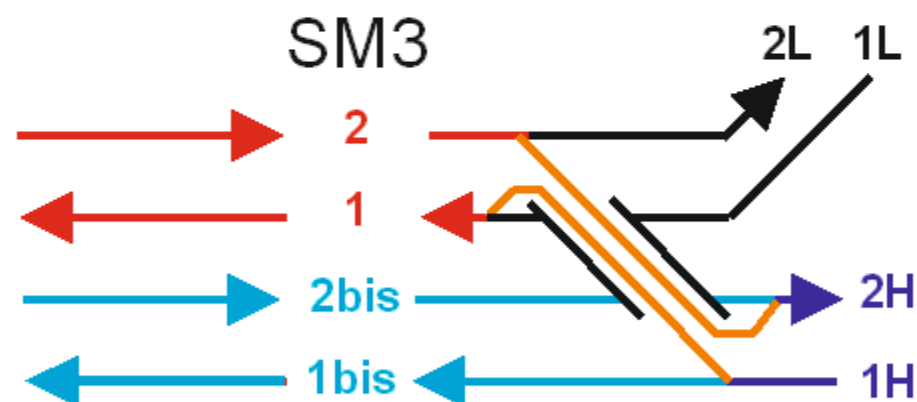
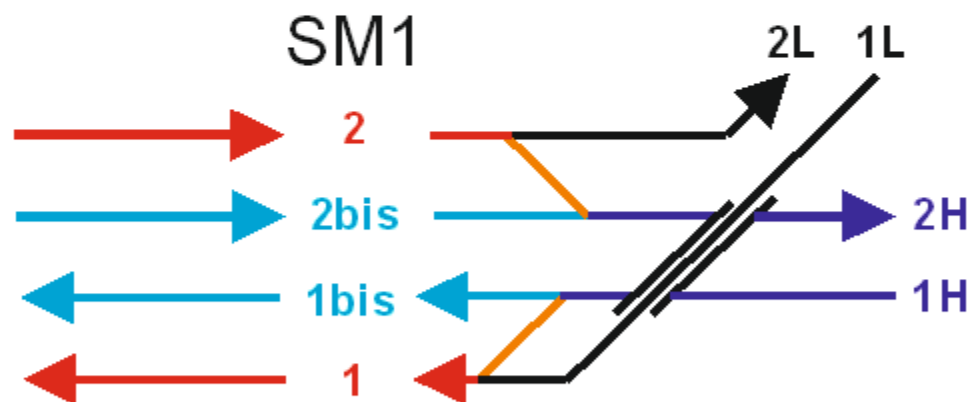
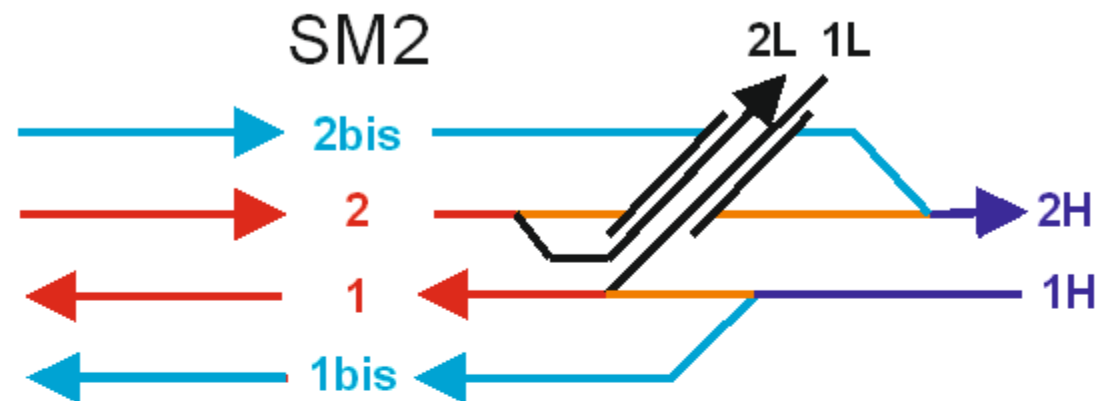
DÉMARCHE CHOISIE EN 2016 POUR ACCUEILLIR PLUS DE TRAINS DANS UNE GRANDE GARE FRANÇAISE À INFRASTRUCTURE CONSTANTE



RACCORDEMENTS LGV - LIGNE HISTORIQUE

1 Ouvrage d'Art(OA) au minimum
pour raccordement
LGV - Ligne Historique 2V
se poursuivant à 4 voies

1 seul OA
pour raccordement
LGV - Ligne Historique 2V
se poursuivant à 2 voies



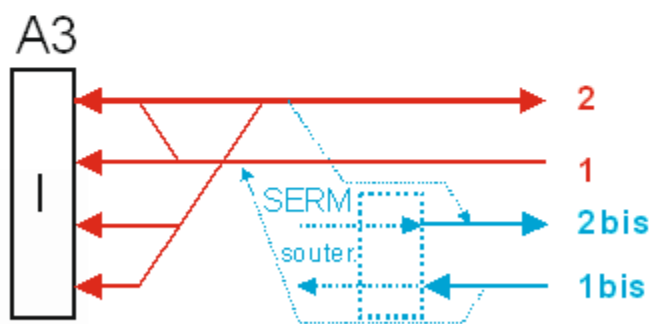
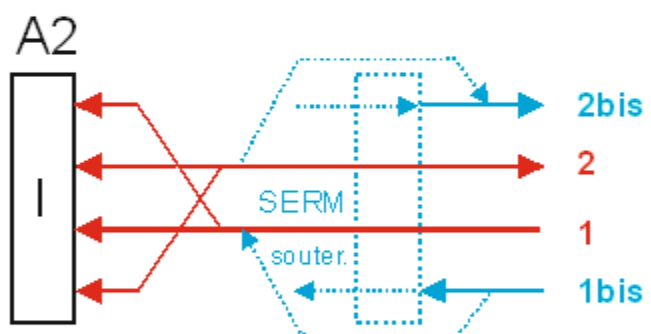
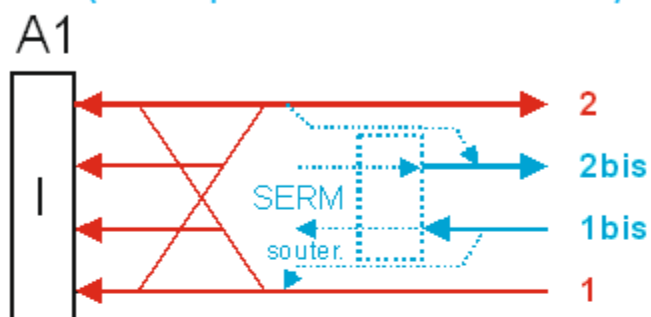
GARE CENTRALE EN **IMPASSE** OU TERMINUS **TGV**

— SERM/TER

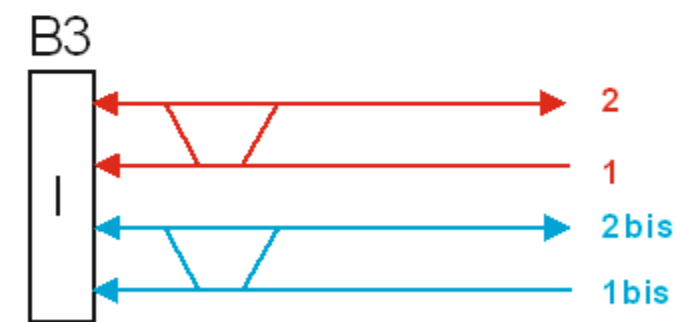
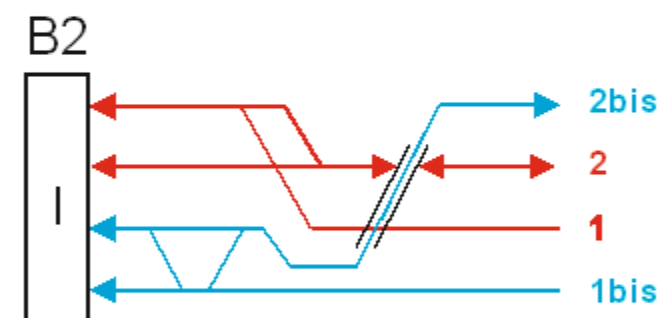
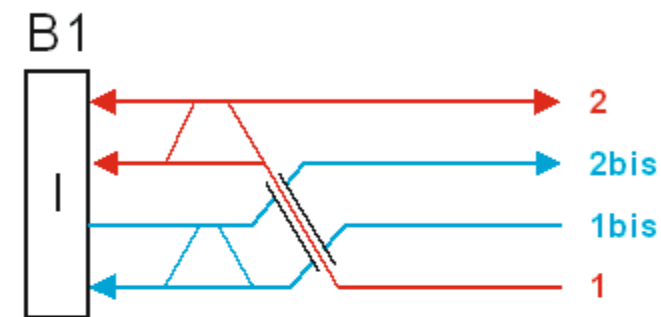
— TGV/GL

Gare souterraine SERM

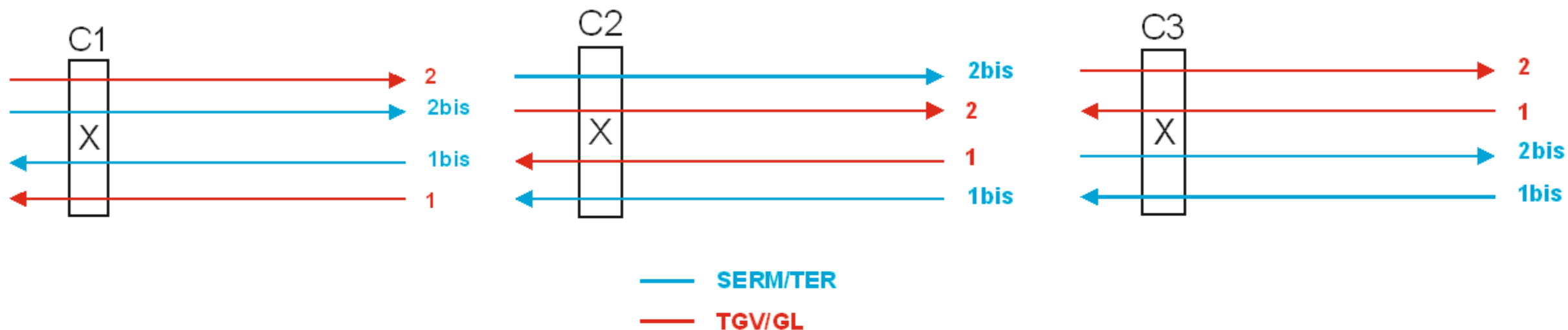
(en impasse ou traversante)



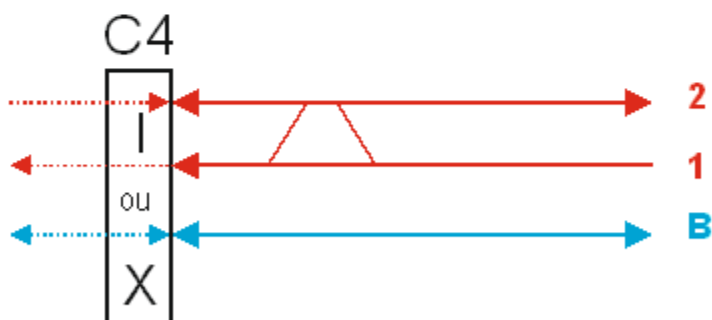
SERM et TGV en surface



GARE CENTRALE TRAVERSANTE POUR LES TGV



GARE CENTRALE – 1 SEULE VOIE POUR LE SERM





Merci pour votre attention !

Vous avez écouté :

Le transport ferroviaire

**A23 : ARTICULATION
ENTRE SERM ET LIGNES
NOUVELLES**

29 JANV. 2026 – SALLE SIMONE – 15:15

A suivre :

-

-

-