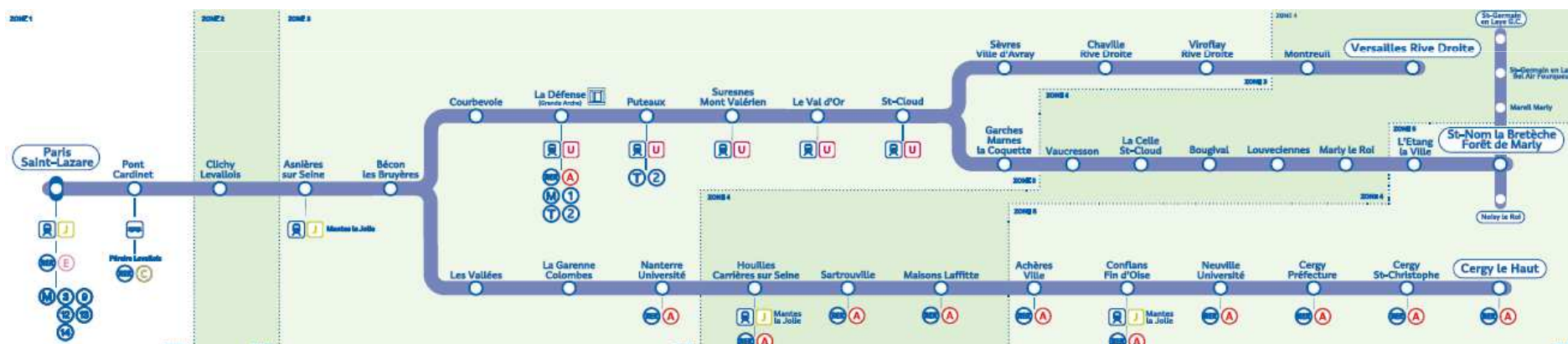


Schéma de secteur de la ligne L

Comité de ligne du 17 décembre 2013.



Sommaire

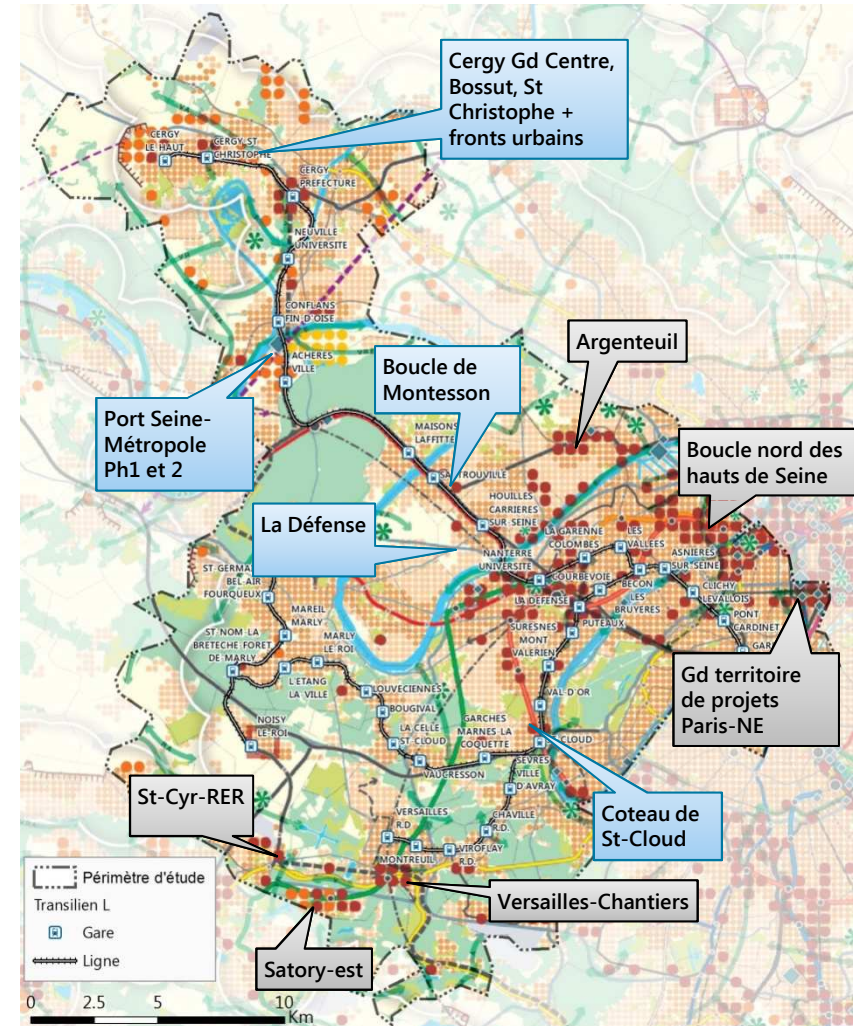
- Diagnostic territorial
- Analyse trafic
- Evolutions d'infrastructure

Diagnostic territorial

Prospective - urbanisation

Pour rappel :

- Perspectives d'augmentation de 10% de la densité humaine à l'horizon 2030 avec une croissance de 15% de l'habitat sur les principales gares de la ligne.
- Renforcement de l'attractivité des grands pôles la ligne : Nanterre-La Défense, Cergy et Versailles.



Situation du périmètre d'étude dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (Source : SDRIF, 2012)

Prospective - Transports

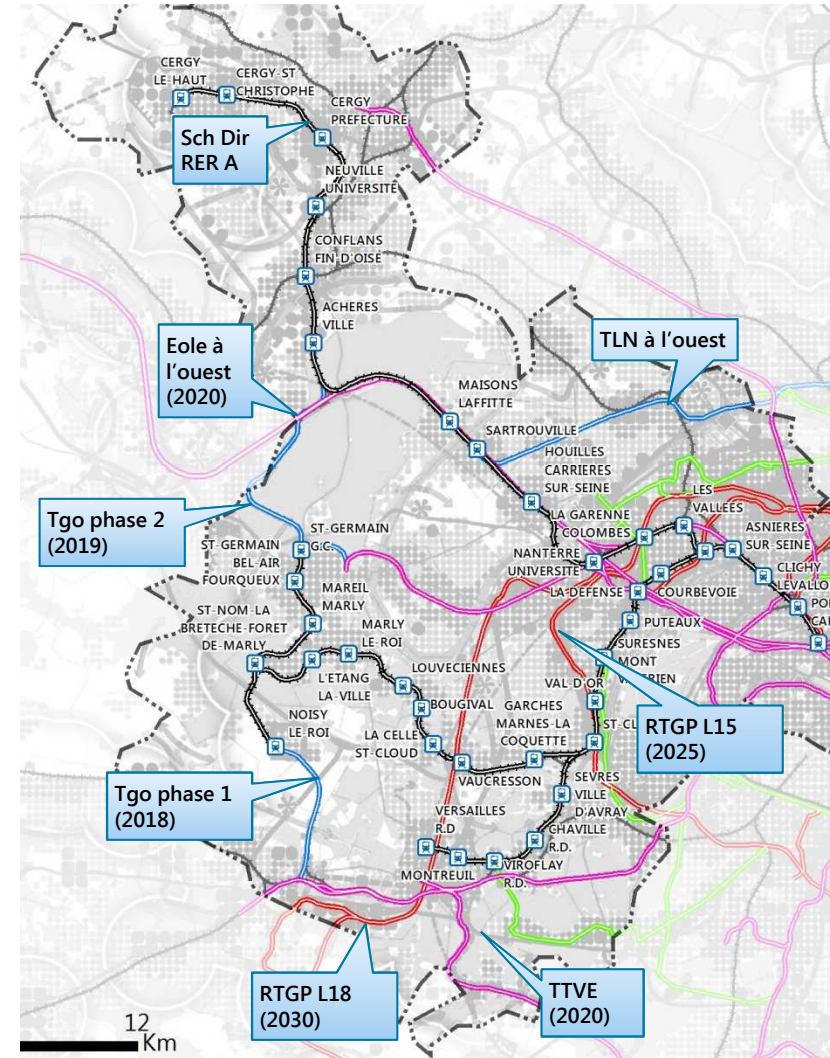
Un territoire caractérisé par de nombreux projets de liaisons de rocade:

- En proximité périmètre: TGO , TLN, TTVE.
- Le Gand Paris : L15 et L18

De nouvelles liaisons structurantes radiales :

- Eole à l'ouest
- LNPN

=> des pôles d'échanges renforcés ou créés à la Défense, Saint-Cloud, Bécon-les-Bruyères, Sartrouville, Achères-ville et Versailles.

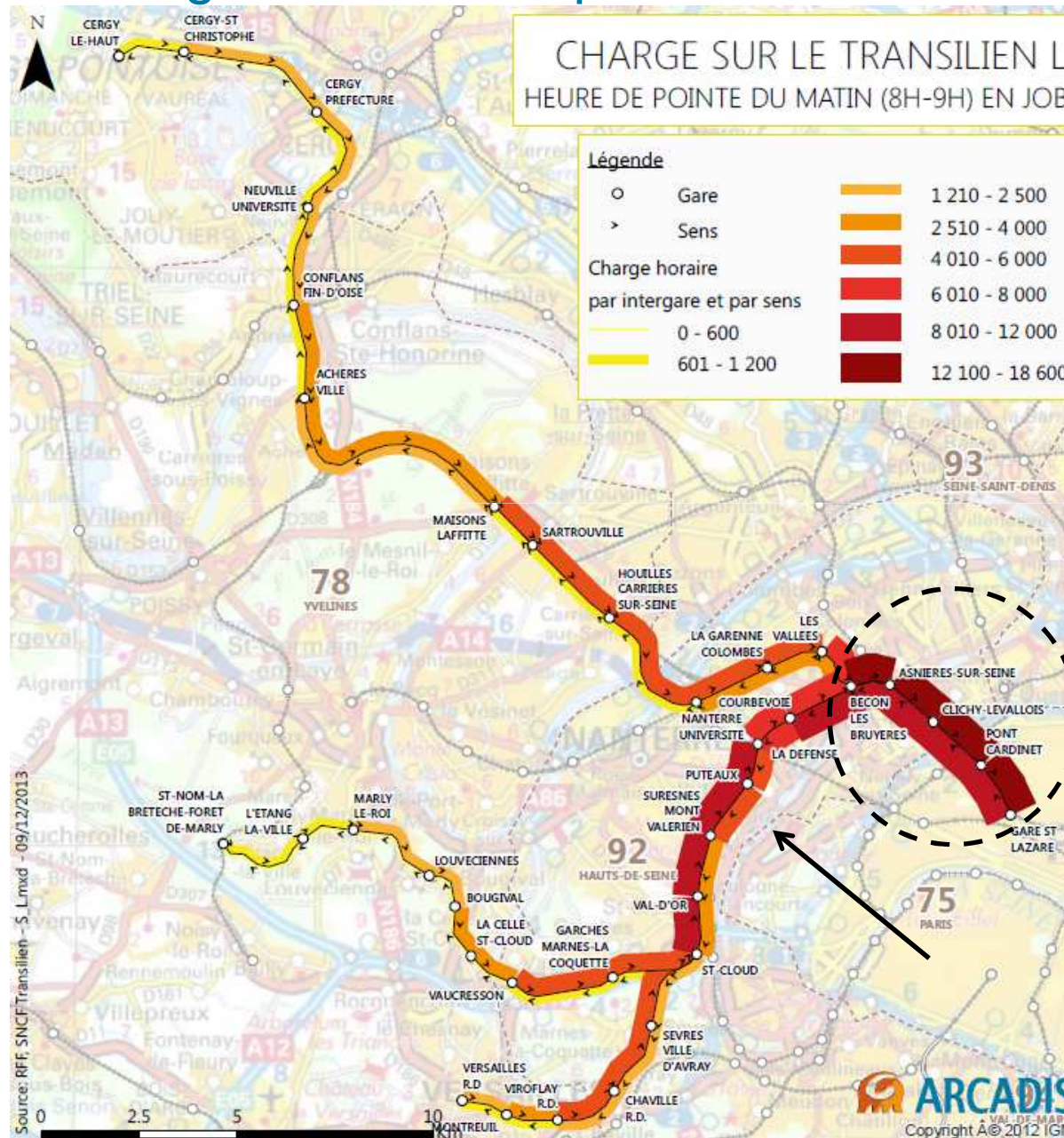


Source: RFF & SGP 2013

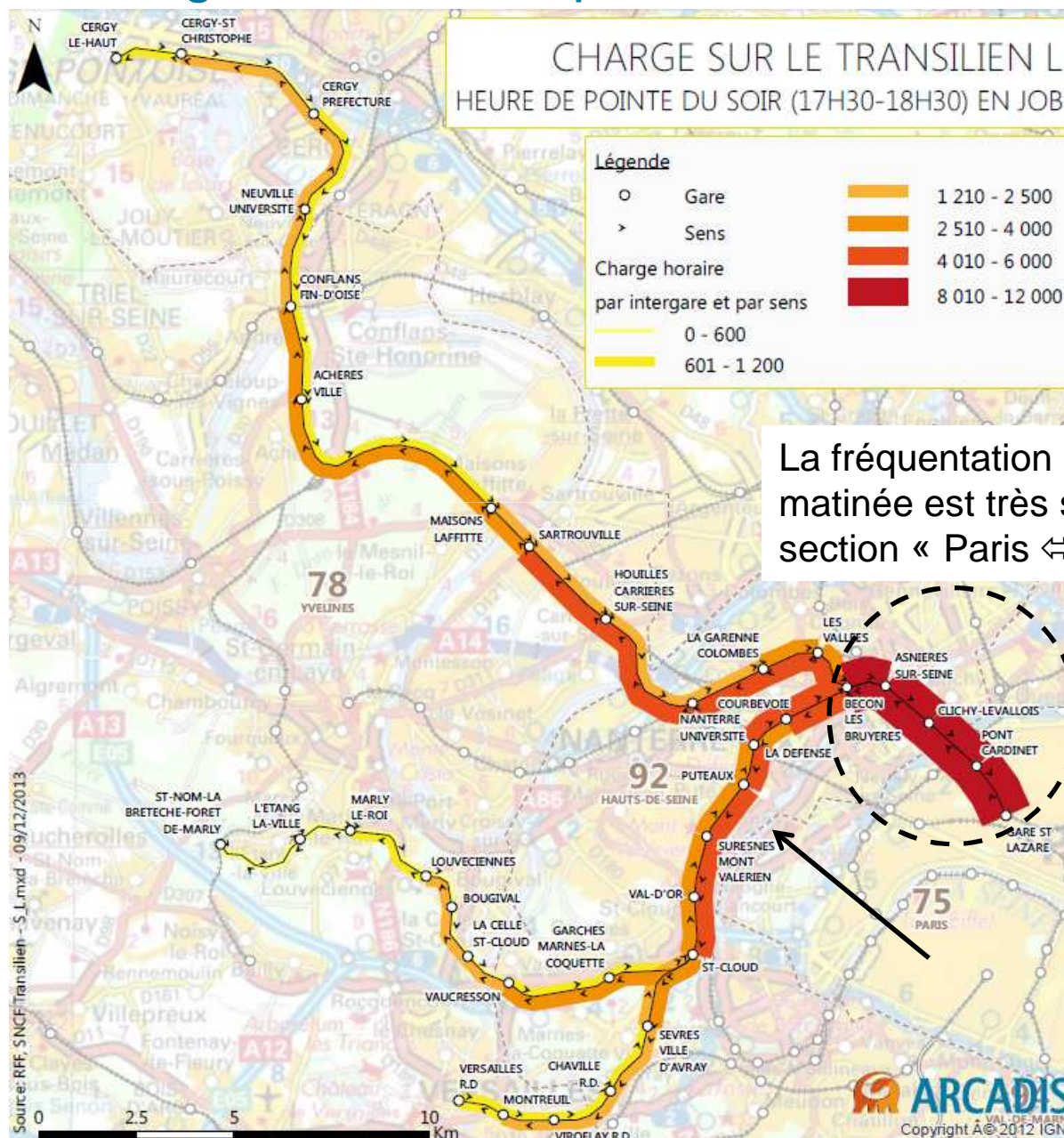
Analyse trafics

Principales gares et charges de la ligne Serpents de charges : Heure de pointe du matin

Serpents de charges : Heure de pointe du matin



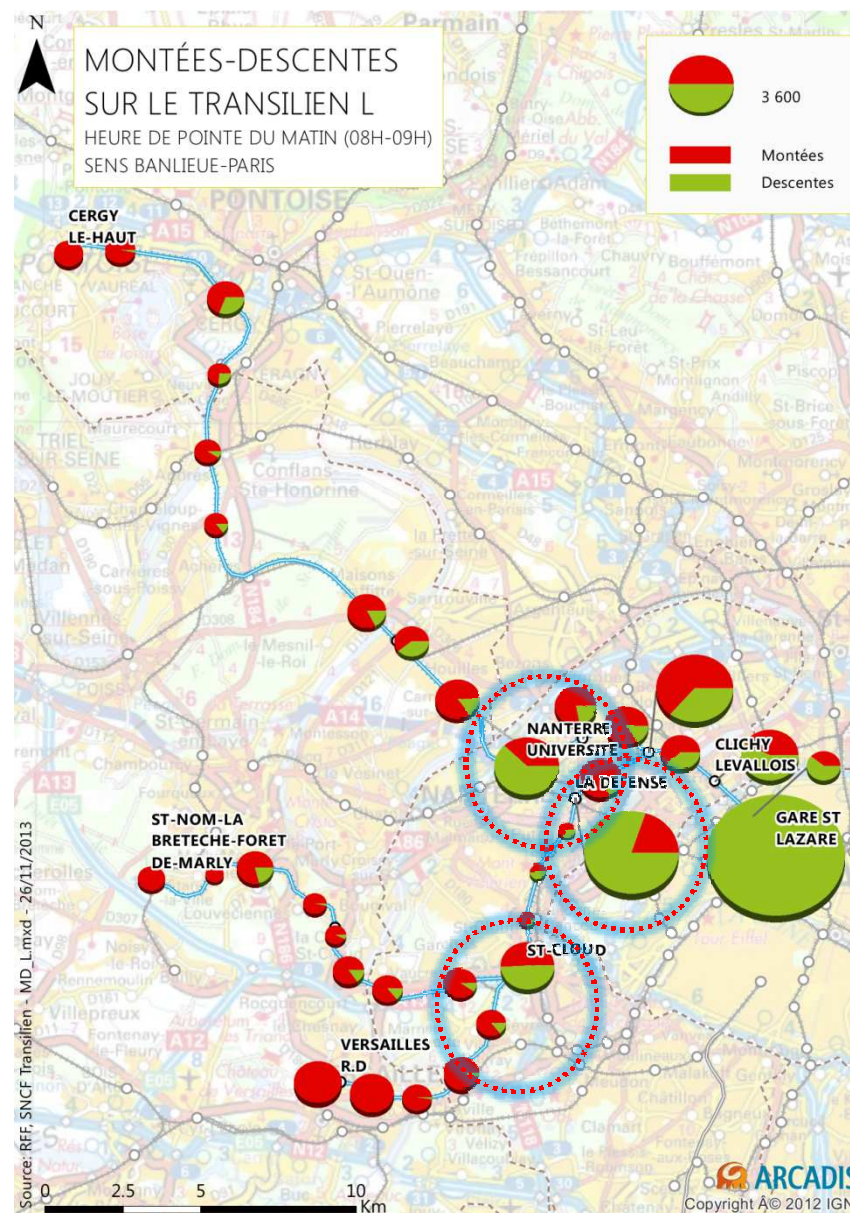
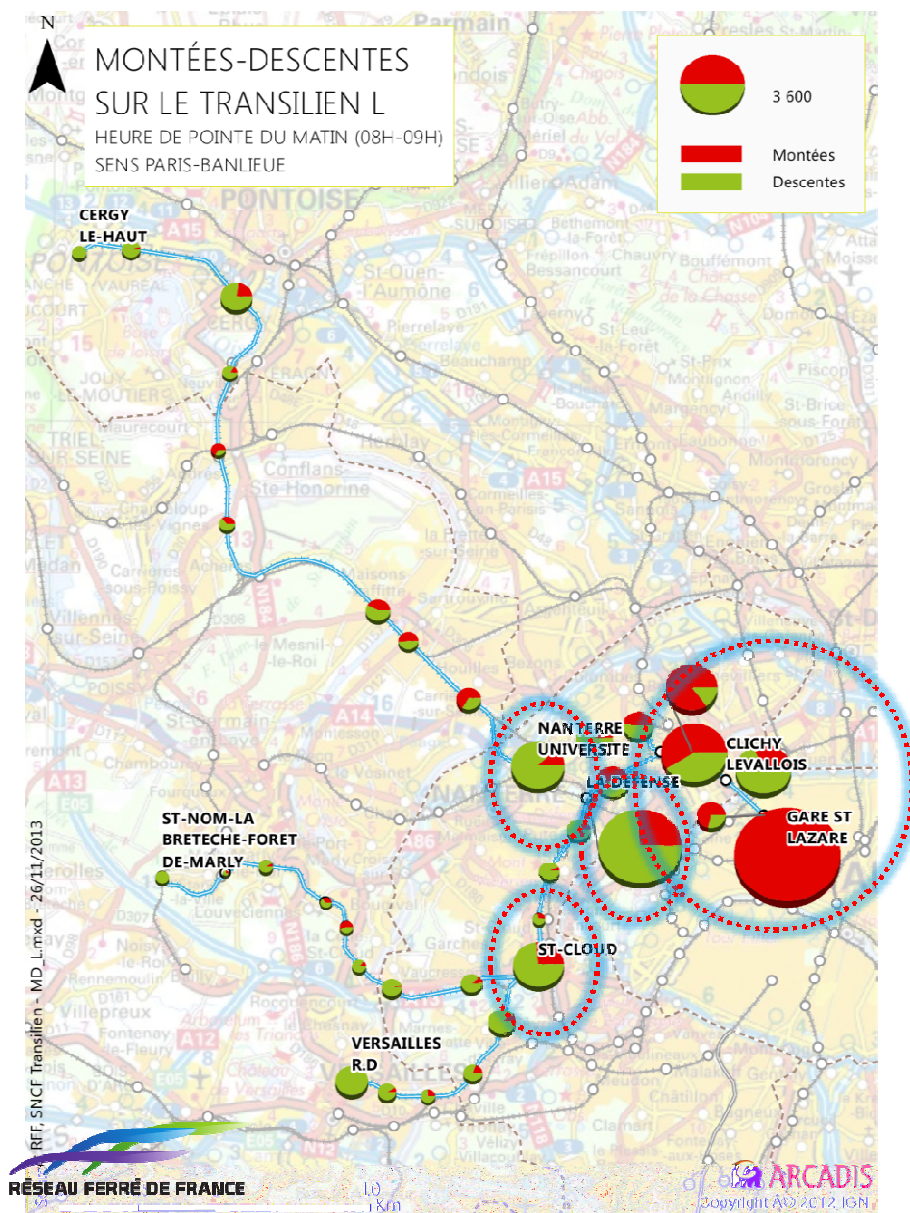
Principales gares et charges de la ligne Serpents de charges : Heure de point du soir



La fréquentation du soir et de matinée est très similaire sur la section « Paris ↔ Bécon ».

Principales gares et charges de la ligne

Principales gares - Heure de pointe du matin en jour ouvré



Evolutions d'infrastructure

Objectif des modifications d'infrastructure

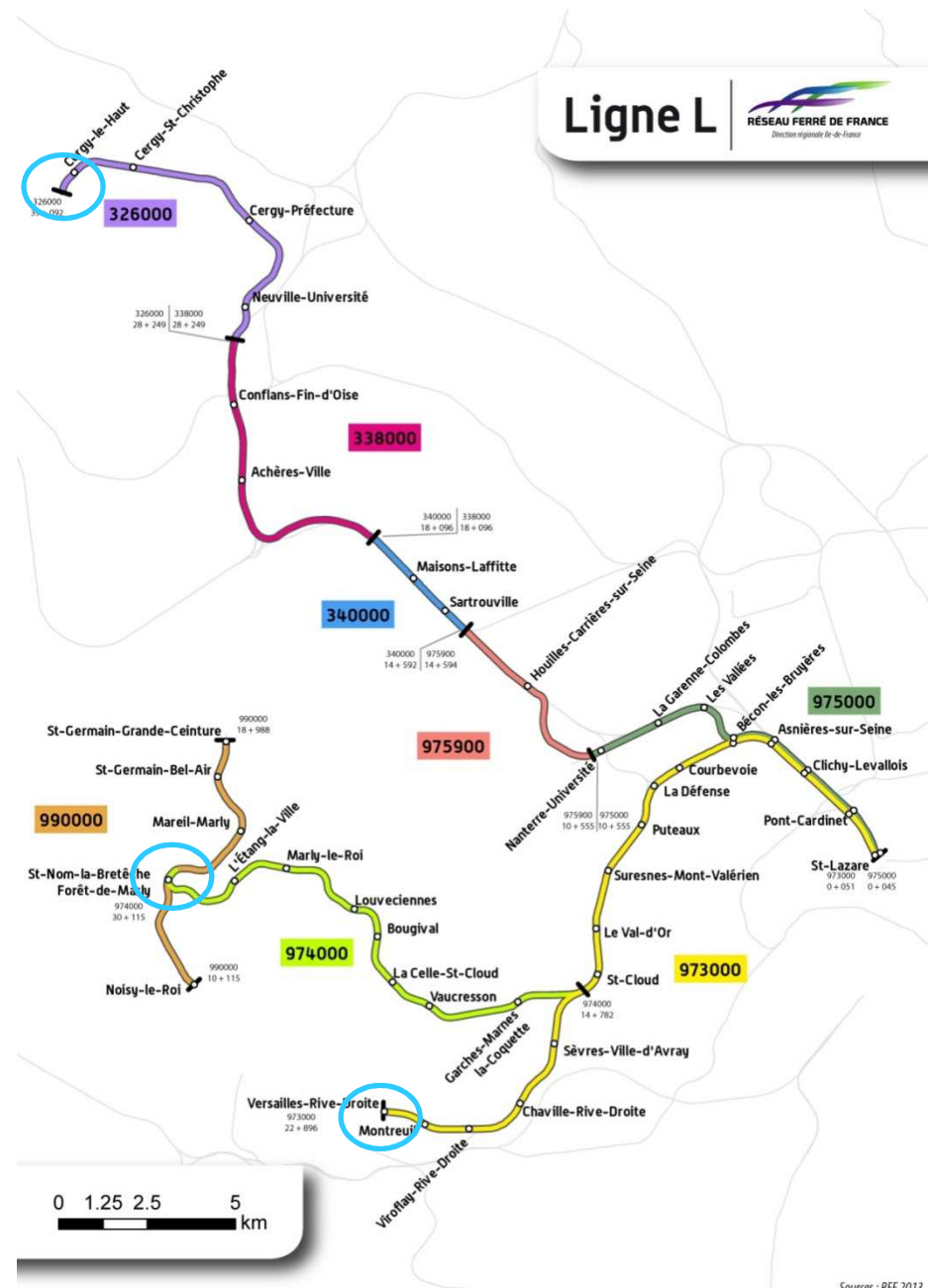
Diagnostic et amélioration de la performance des terminus.

Nous envisageons la modification des plans de voies des gares en terminus (création de voies et de communications de voies) afin :

- ✓ de limiter les conflits de circulations.
- ✓ d'assurer la gestion de davantage de trains en simultané.
- ✓ d'absorber les retards de la ligne.

En cours :

Opération en phase « avant-projet » visant à augmenter la performance du terminus de Cergy-le-Haut (pause d'une 4^{ème} voie à quai).

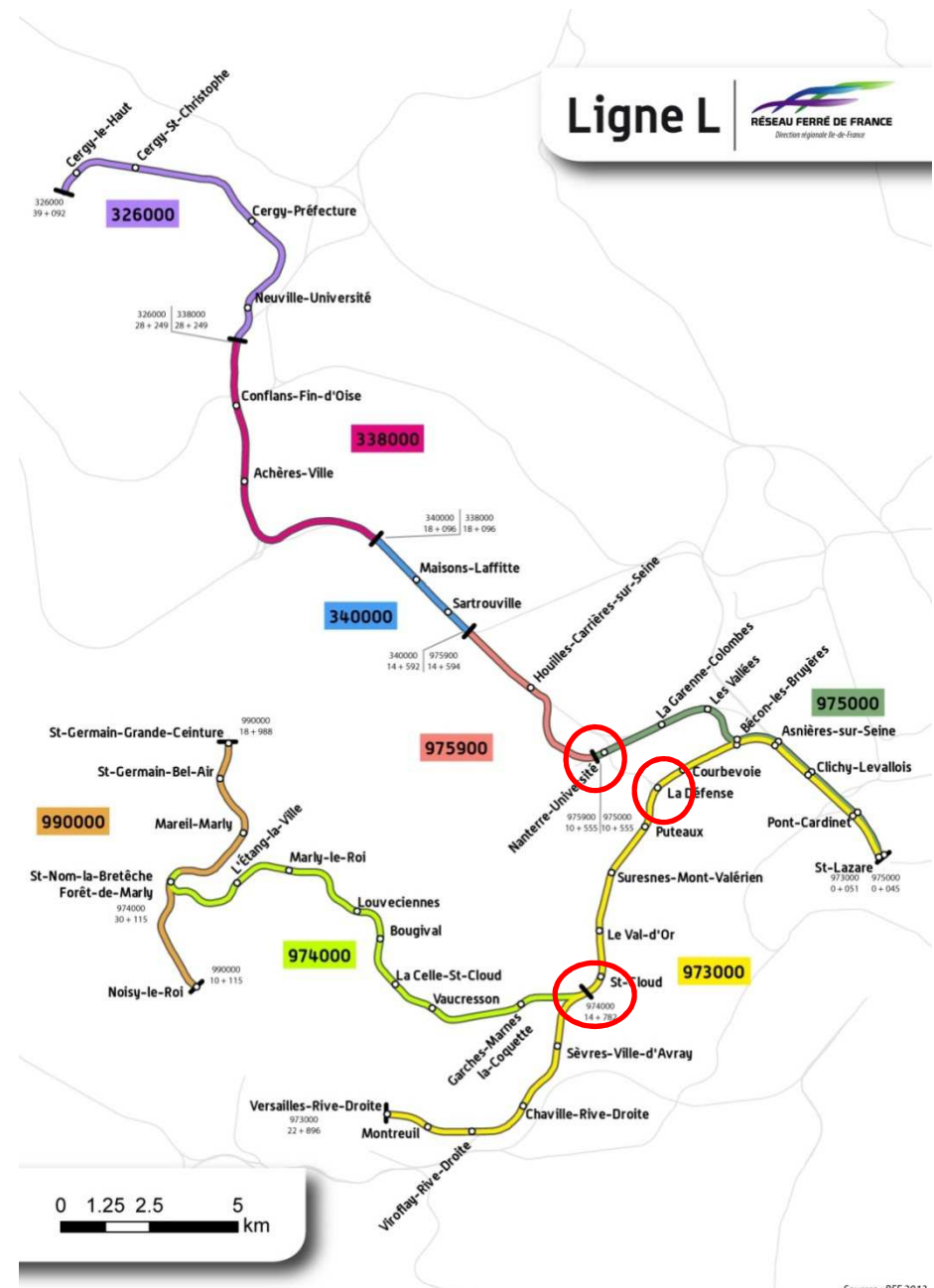


Objectif des modifications d'infrastructure

Diagnostic et amélioration de la performance au niveau des zones de convergence.

Nous envisageons :

- ✓ des modifications de la signalisation.
- ✓ d'augmenter le nombre de voies afin de limiter les conflits entre circulations.

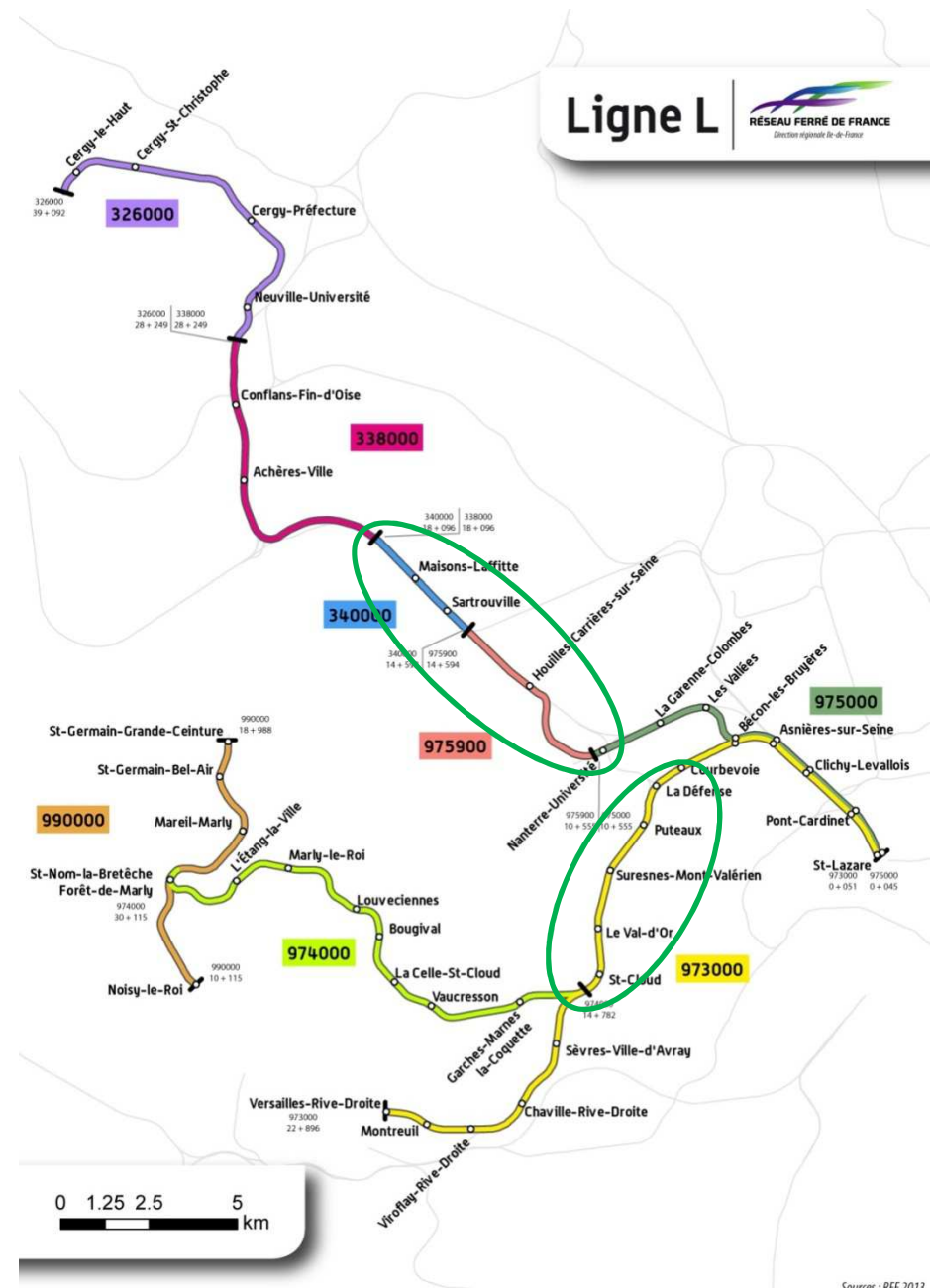


Objectif des modifications d'infrastructure

Diagnostic et amélioration de la performance des sections les plus circulées.

Nous envisageons :

- ✓ la mise à jour de la signalisation actuelle, voire le passage à de nouveaux systèmes de signalisation.
- ✓ des créations de sections de voies supplémentaires.



Objectif des modifications d'infrastructure

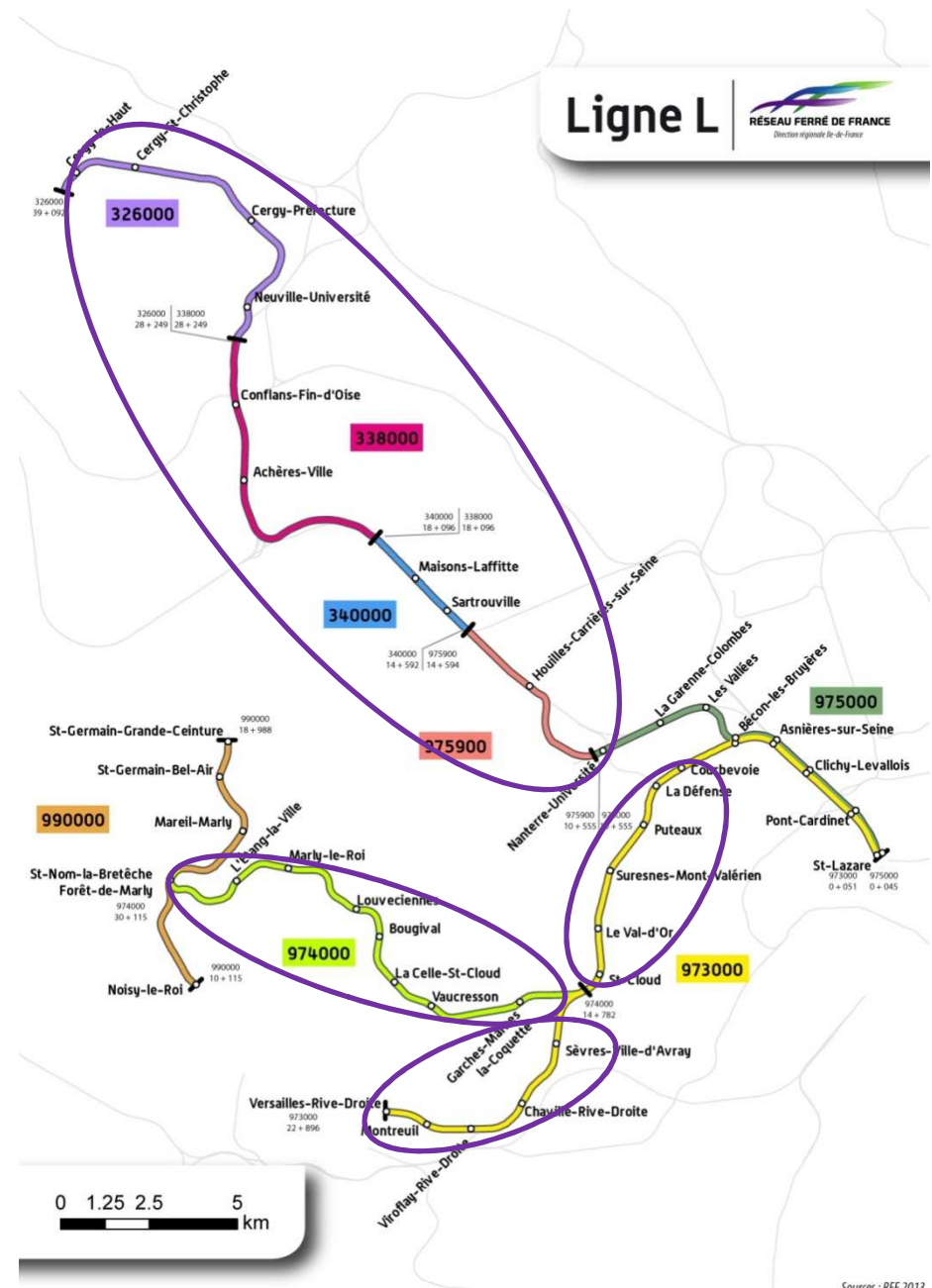
Diagnostic et amélioration de la gestion des situations perturbées.

Nous envisageons :

- ✓ la création d'installations permettant la circulation à contresens.
- ✓ la création de terminus partiels afin d'assurer un service restreint en cas de gros incidents à d'autres endroits de la ligne.

En cours :

Opération en phase « schéma de principe » visant à permettre la circulation à contresens entre Nanterre et Sartrouville (utile en cas de rail cassé par exemple).



Objectif des modifications d'infrastructure

A desserte constante, nos études envisagent :

1. L'amélioration (ou la création) des installations permettant la circulation à contre-sens afin d'améliorer la gestion des situations perturbées.
2. La création de portions de voies ou de communications de voies afin de permettre de nouveaux itinéraires.
3. Modification de la signalisation afin de gagner en robustesse d'exploitation.

Ces aménagements pourront engendrer des travaux de génie civil et d'ouvrage d'art qui restent à déterminer.

Ces aménagements contribueront au renforcement et à la robustesse de la desserte.