

Enfin, l'aménagement proposé facilite les échanges en offrant davantage de souplesse. Le train qui doit être injecté pour prendre la place du train retiré de l'exploitation peut indifféremment être placé en attente au quai 1 ou au quai 3 ; le train à retirer arrive sur le quai laissé libre, les voyageurs allant au-delà de Torcy changent de train quai à quai.

3.6.3. Faisabilité, coût et délai

Les études ont montré la faisabilité des aménagements. À ce stade, leur coût est estimé à 80 M€²⁰¹¹ et l'horizon de mise en service est 2022.

3.7. Amélioration des performances de fonctions de terminus et de garage à Cergy-le-Haut

3.7.1. Amélioration des performances de la fonction de terminus

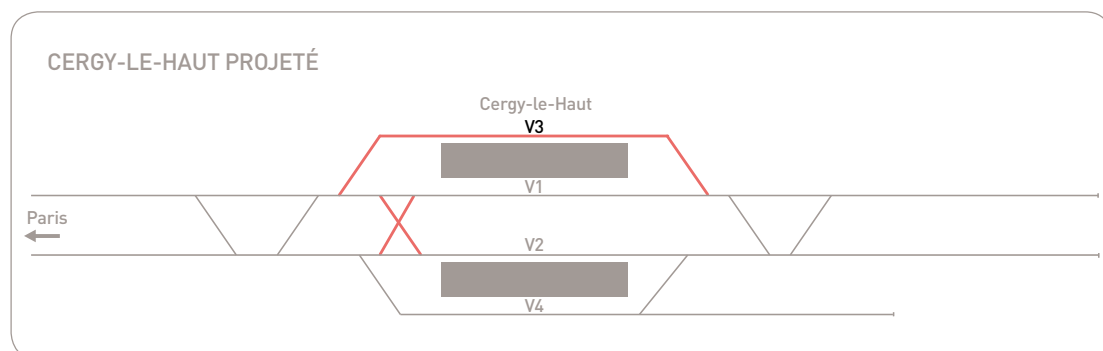
Dans sa configuration actuelle Cergy-le-Haut constitue un terminus délicat : en pointe, 12 trains par heure se retournent sur 3 voies à quai (6 trains du RER A + 6 trains de la ligne L3), avec des temps de retournement très courts pour les missions de la ligne L3 et mouvements de conflits en avant-gare (cf. paragraphe 1.6.).

Afin d'améliorer la gestion des retournements en gare de Cergy-le-Haut deux configurations ont été étudiées (à trois ou quatre voies). La solution à quatre voies s'est révélée être la plus performante. Des études complémentaires devront être réalisées afin de déterminer la performance globale du terminus, y compris pour ce qui est de l'organisation des roulements de rames et de conducteurs.

Le schéma des installations envisagées est donné ci-dessous (voie et aiguillages supplémentaires en rouge).

Les études menées par RFF ont conclu en la faisabilité de ces aménagements pour un coût de 12 M€²⁰¹¹. À ce stade, il apparaît que la mise en service de cet aménagement serait envisageable en 2018.

Par ailleurs, cet aménagement implique l'achat de nouveaux matériels : jusqu'à deux éléments pour RER A et deux éléments pour la ligne L3 en fonction du mode d'exploitation retenu, soit au total environ 50 M€²⁰¹¹.



3.7.2. Amélioration des performances de la fonction de garage

La capacité de garage de la gare de Cergy-le-Haut est insuffisante par rapport aux besoins actuels. Elle permet le garage de 3 rames doubles tandis que 3 autres rames doubles restent stationnées à quai. Outre la réglementation générale qui proscrit le garage de rames à quai, l'existence d'une pente descendante en direction d'Achères engendre un risque supplémentaire en matière de sécurité.

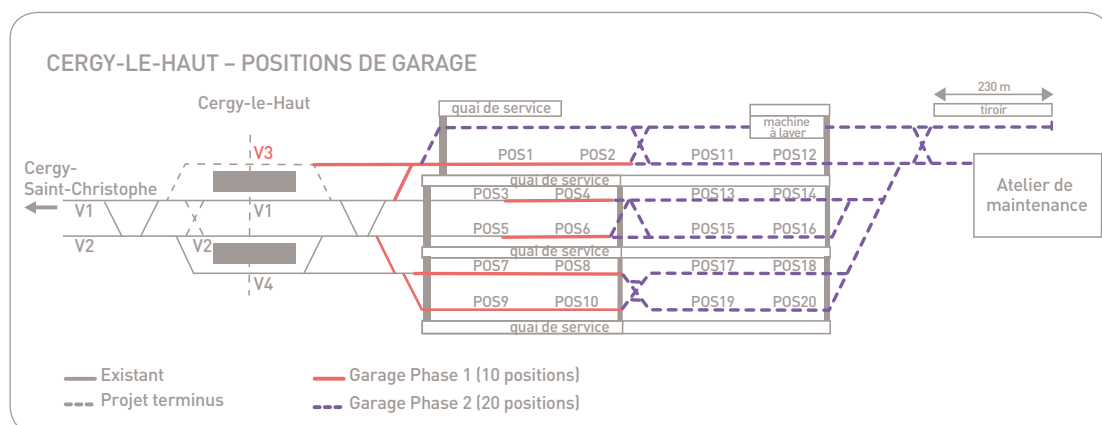
Étant donné ces insuffisances, 5 circulations à vide depuis l'ex-triage d'Achères Grand-Cormier sont nécessaires pour alimenter ce terminus en matériel roulant au début de chacune des heures de pointe. Ces mouvements à vide sont consommateurs de capacité de circulation et peuvent contribuer aux perturbations de la ligne. Pour remédier à cette situation, RFF a étudié la possibilité d'augmenter le nombre de positions de garage en arrière-gare afin de pouvoir accueillir 20 rames doubles (au lieu de 3 actuellement) avec une possibilité de phasage dans la réalisation après que les 10 premières positions auront été créées.

Dans l'hypothèse où la gare puisse accueillir 20 rames doubles, il semble incontournable d'installer une machine à laver et de créer un atelier de maintenance.

Une hausse du trafic de +15% sur la branche Marne-la-Vallée est attendue à l'horizon 2020

Afin de minimiser l'impact sonore et paysager, les aménagements en tranchée ont été évalués avec et sans couverture. Notons que dans les solutions sans couverture, des murs anti-bruits sont prévus.

À terme, le plan de voies serait à l'image du schéma ci-dessous.



Au final, les études ont abouti aux conclusions suivantes :

	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
Nombre de positions de garages créées	10	10	20	20
En tranchée couverte	non	oui	non	oui
Machine à laver	non	non	oui	oui
Atelier de maintenance	non	non	oui	oui
Impact foncier	modéré	modéré	significatif	significatif
Améliore significativement la situation actuelle	oui	oui	oui	oui
Satisfaisante à l'horizon EOLE	oui	oui	oui	oui
Satisfaisante à l'horizon LNPN	non	non	oui	oui
Horizon de mise en service*	2018	2018	2019	2019
Coût d'investissement prévisionnel hors taxes (C. E. 08/2011)	74 M€	111 M€	206 M€	310 M€

* Sous réserve de procédures d'acquisitions foncières compatibles et des délais nécessaires aux procédures administratives (notamment de concertation)

3.8. Renforcement de la robustesse à Chessy et préparation d'un renforcement de l'offre sur la branche de Marne-la-Vallée

Comme on l'a vu précédemment (cf. paragraphe 6. du chapitre 1.), la branche de Marne-la-Vallée est celle qui accueille le plus de trafic et son extrémité (correspondant aux secteurs III et IV de la ville nouvelle) a connu des progressions spectaculaires. Par ailleurs, les prévisions de trafic à l'horizon 2020 esquissent une poursuite de l'augmentation de trafic à cette extrémité de la branche: +15% voire davantage à la fin de la décennie (cf. paragraphe 7. du chapitre 1.). La question d'un renforcement de l'offre est donc clairement posée.

Parmi les renforcements qui ont été examinés (cf. détail plus loin, au chapitre 4.), ont été étudiés :

- à la pointe du matin : l'anticipation à Chessy des missions ayant actuellement leur origine à

Torcy, cette évolution permettrait donc d'avoir au départ de Chessy 18 trains à l'heure de pointe du matin (soit 3 trains en 10 minutes) contre 12 actuellement ;

- à la pointe du soir : le prolongement jusqu'à Chessy des missions tournant actuellement à Noisy-le-Grand, cette évolution permettrait donc d'avoir à l'heure de pointe du soir 18 trains desservant Torcy dont 12 à destination de Chessy (soit 2 trains en 10 minutes) contre respectivement 12 dont 6 actuellement.

Or de telles évolutions exigent :

- le renforcement de la capacité de retournement des trains au terminus de Chessy (cette gare ne peut aujourd'hui accueillir que 2 trains en 10 minutes) ;
- l'adaptation de la signalisation entre Chessy et Val d'Europe ;
- l'acquisition de matériel roulant supplémentaire (3 ou 4 trains longs, soit 6 à 8 éléments,