

III. Présentation du projet

III.1- Le schéma de desserte du SA 2014

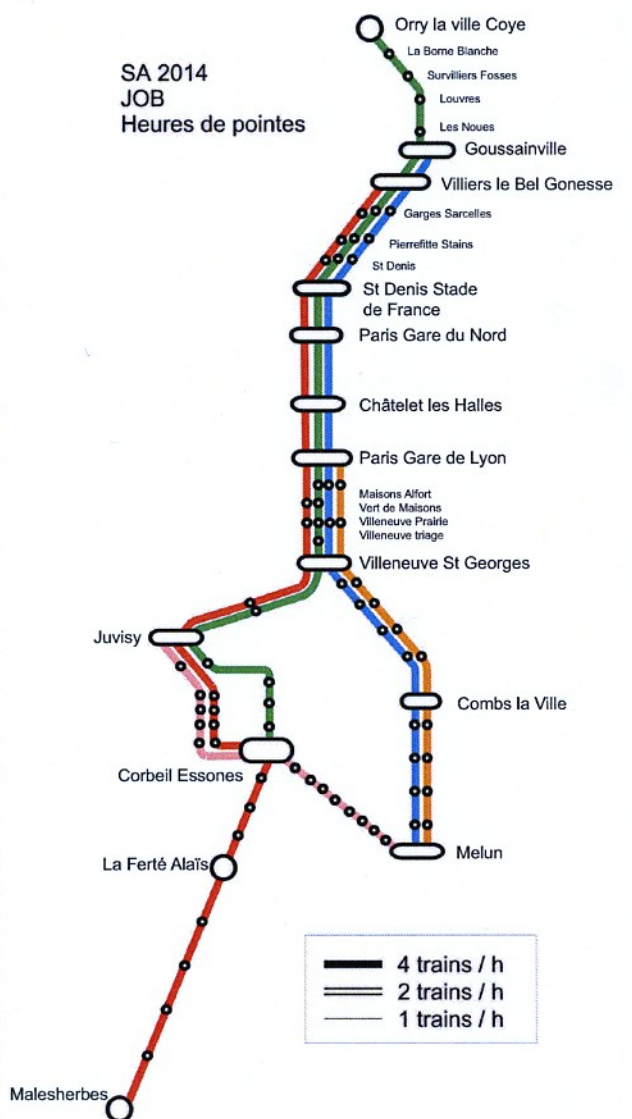
La desserte mise en place au service annuel 2014 se définit par le retour de douze trains par heure sur la partie nord de la ligne en heure de pointe ainsi qu'un meilleur cadencement, idéalement 5 minutes entre chaque train. Tous ces trains sont omnibus avec terminus à Villiers-le-Bel-Gonesse, Goussainville ou Orry-la-Ville-Coye.

Sur la partie sud, la desserte du service annuel 2014 se base sur la mise en service du pôle intermodal de Pompadour et l'amélioration de la performance des infrastructures entre Châtelet-Les-Halles et Villeneuve-Saint-Georges pour renforcer la desserte du Val de Marne. Cela se traduit par un arrêt systématique de tous les trains en gare de Pompadour et par un arrêt supplémentaire à Maisons-Alfort – Alfortville par quart d'heure.

De plus les aménagements à Corbeil-Essonnes améliorent la souplesse d'exploitation de la gare et permettent d'absorber le retard des trains terminus venant du nord. Les répercussions positives de cet aménagement impactent l'ensemble de la ligne.

Au nord de la ligne, l'heure creuse est caractérisée par 4 trains terminus Goussainville, 2 trains terminus Orry-la-Ville et 2 trains terminus Villiers-le-Bel.

Au sud de la ligne, la mission Malesherbes – Paris Gare de Lyon passe à 1 train par heure. La mission Melun – Paris Gare de Lyon passe par Corbeil avec 1 train par heure. Cela permet d'offrir une desserte de 12 trains par heure dans le Val de Marne.



III. Présentation du projet

