

Récapitulatif des études pour l'embranchement ferré du prolongement du port d'Évry 2 mai 2024

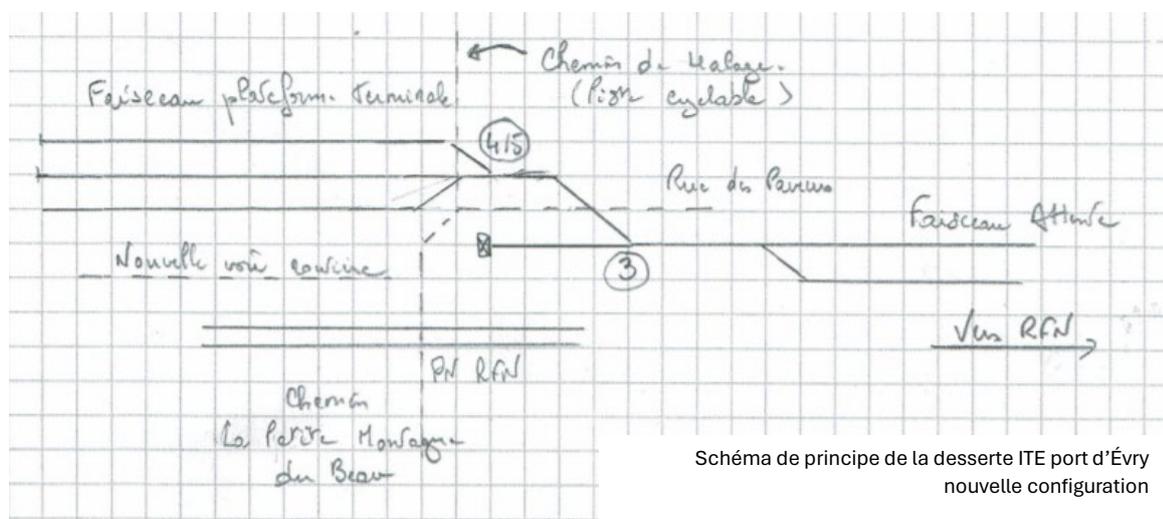
1^{ère} étude réalisée en 2021-2022 sur périmètre restreint [hors Cemex]

COMMANDE

- Définition des tracés de voie dans la parcelle d'extension
- Audit de l'ITE existante depuis le RFN jusqu'au heurtoir.



Cette étude a permis de redessiner le PN de la rue des Pavés afin de desservir ensuite la parcelle d'extension du port, sans impacter le RFN et le PN du RER au niveau de l'avenue de Beauvoir et sans compromettre la possibilité de desserte du site Unitol.



Une réunion a ensuite eu lieu avec SNCF Réseau le 9/9/2022 dont le compte rendu a été validé le 28/11/2022.

Cette réunion a permis d'exposer certaines contraintes SNCF.

- Passage obligatoire par le faisceau fret de Corbeil (voies 32 à 50) pour tous les flux quelle que soit leur orientation.
- Présence obligatoire de 2 agents de manœuvre en cas d'entrée ou de sortie du train sur l'ITE port d'Évry en refoulant.
- Le temps nécessaire pour entrer ou sortir du faisceau fret de Corbeil vers/ depuis l'ITE est de 15 min (cisaillement du RFN circulé par une branche secondaire du RER D).
- La consigne locale d'exploitation indique actuellement que l'ITE est interdite à la desserte, une visite de terrain en 2021 a identifié un état plutôt correct mais nécessitant des opérations préalables de remise en service (incertitude sur l'impasse de sécurité qui représente cependant un fort aléa financier).
- Les voies du faisceau fret de la gare de Corbeil sont courtes (300m max) mais aptes à la charge D.
- Convoi 500m orienté Nord (Juvisy) en entrée/sortie => description manœuvre par SNCF via Corbeil :
 - Arrivée sur l'ITE en refoulant,
 - Sortie vers Corbeil en 2 coupons sous peine de bloquer l'engin moteur à l'extrémité du faisceau fret de Corbeil,
 - Temps nécessaire avec tous les contrôles : 2h.
- Convoi 300m orienté Sud (Melun, Malesherbe) en entrée/sortie :
 - Entrée sur l'ITE en refolement après tête à queue de l'engin moteur dans le faisceau fret de Corbeil.
 - Départ de l'ITE en tirant.
- Desserte possible entre 11h et 15h50, soit en heures creuses, pour cisailer les 2 voies du RFN lorsque la desserte de cette branche du RER D (« la vallée ») est à la demi-heure (attention aux possibilités de circulation entre Grigny et Juvisy -tronc commun de plusieurs branches du RER D- possible lorsque desserte au quart d'heure en heures creuses entre 11h et 15h50 seulement).
- SNCF a étudié les créneaux d'insertion sur les conditions de circulation 2022 : 11h10-15h45 côté Juvisy, selon horaires d'insertion Melun pour une arrivée par le Sud (passage 11h10-15h50 pour desservir l'ITE du port au niveau de Corbeil).
- SNCF ouvre la possibilité d'un itinéraire du train de fret par la voie 12G de 700m de longueur utile en remplacement du faisceau fret mais sous réserve de travaux de modification du poste d'aiguillage dont les coûts et délais de réalisation sont à étudier chez eux.



⇒ Préconisation et alertes SNCF :

- L'ITE 2nde partie devra permettre le tête-à-queue de l'engin moteur (pour ne manœuvrer qu'en tirant, soit 1 seul agent de manœuvre), de stocker les wagons hors service
- Actuellement les voies du faisceau de fret de Corbeil sont trop courtes pour traiter un train de 500m et l'insertion est possible seulement entre 11h et 15h50.

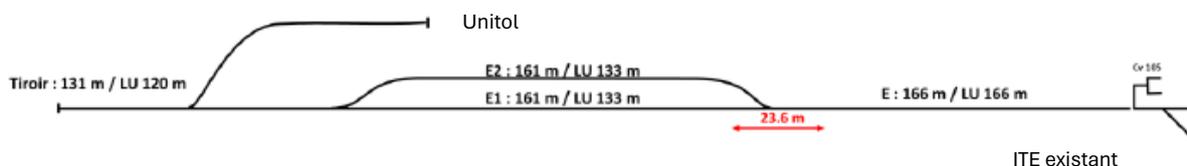
- La solution de la voie 12G paraît meilleure (trains de 500m en tirant en entrée et en sortie avec 1 seul agent de manœuvre).
- Affiner les études d'insertion en termes d'horaires (cela suppose de connaître les plans de transport des amodiataires futurs), étudier l'utilisation de la voie 12G en gare de Corbeil.

2^{nde} étude BG 2023

COMMANDE : mise à jour du tracé de voies, définition précise des manœuvres et chiffrage sur périmètre extension + Cemex

Résultats :

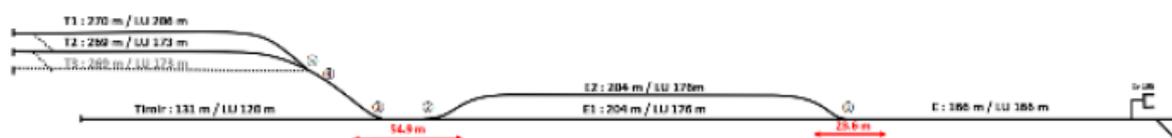
- Engin moteur : 17m max de longueur hors tout sur une unité simple, 34m sur une unité multiple
- Meilleure description des installations actuelles avec intégration d'un levé topo après débroussaillage jusqu'au raccordement RFN



- Définition des tracés de voies et appareils de voies (2 ou 3) dans la parcelle d'extension + Cemex
- Définition des scénarios de manœuvre sur l'ITE pour 3 longueurs de train (300-500-600m), étape par étape, avec occupation des différentes voies successivement, nbr de passage du PN rue des Paveurs par les coupons successifs et temps de fermeture associés, durée des manœuvres
- Pour des trains > 300m, la formation des convois est supposée être faite entre le faisceau de fret de Corbeil et l'ITE
- La desserte en tirant nécessite moins de temps et 1 seul agent, mais impose une communication des voies en extrémité pour pouvoir sortir l'engin moteur
- Définition des travaux et chiffrage des différents scénarios (de 830 k€ à 1,55M€) hors dévoiement des réseaux sous voirie sous le PN rue des Paveurs transformé, hors travaux de génie civil de la plateforme terminale.



ITE projet sans modification du faisceau d'entrée (entre le RFN et la rue des



ITE projet avec modification du faisceau d'entrée (entre le RFN et la rue des Paveurs



- Exploitation par le reach stacker (les voies sont positionnées le + à l'ouest de la parcelle d'extension pour dégager un terre-plein de stockage le plus grand possible) :
 - Reach stacker peut exploiter 2 coupons depuis le terre-plein côté Seine.
 - Si 3 voies : la création d'un passage routier pour le reach stacker est possible pour exploiter le coupon sur la voie la plus au fond côté RER. Cependant, il est tj possible d'avoir la 3^e voie seulement pour les manœuvres et d'exploiter seulement 2 voies en jouant sur le stockage du 3^e coupon sur l'ITE avant le PN rue des Paveurs cf description des étapes de manœuvre.

Questions restant à poser à SNCF

- Est-il possible de réceptionner des trains > 300m sur les voies du faisceau fret de Corbeil ? en provenance de Juvisy ou de Melun ?
- Confirmer les horaires de cisaillement possible du RFN
- Confirmer l'aptitude à la charge D (information réunion SNCF en 2022 mais non confirmée dans la consigne locale d'exploitation)
- Est-il possible d'engager directement un train fret sur l'ITE du port dès son arrivée en gare de Corbeil ? idem pour la sortie ?
- Comment envisager le stationnement d'un matériel défaillant en gare de Corbeil ? puis comment le remettre en circulation ? (possible d'écarter le wagon défaillant et de le stocker côté tiroir existant ou au-delà des appareils de voie de communication entre les voies de la plateforme finale ; BG n'a pas simulé ces manœuvres a priori complexes).