

SNCF

Projet RER E Est+

COMPTE RENDU DE LA RENCONTRE DE PROXIMITE DE ROISSY-EN-BRIE CENTRE SOCIAL ET CULTUREL LES AIRELLES 23 FEVRIER 2017

La rencontre de proximité a eu lieu au centre social et culturel Les Airelles, à proximité de la gare de Roissy-en-Brie.

Participants : 118 personnes

Durée : de 16h00 à 20h50 (séance en plénière de 19h40 à 20h50)

10 interventions du public en réunion plénière

Personnes présentes en tribune en plénière :

- Philippe FELTZ, SNCF
- Meven BOUVET, SNCF
- Rémi FICHELSON, SNCF

Personnes présentes dans la salle en plénière :

- François BOUCHART, maire de Roissy-en-Brie
- Jean-François ONETO, 4^{ème} vice-président du Conseil départemental de Seine-et-Marne en charge des Routes, des transports et des mobilités
- Sylvie FUCHS, conseillère régionale d'Ile-de-France et ancienne maire de Roissy-en-Brie
- Hannah MIRANDA, SNCF Mobilités
- Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) : Christophe DENIAU

Déroulement de la rencontre de proximité :

1. Information et échanges sur le projet
2. Mot d'accueil des élus
3. Présentation du projet
4. Echanges
5. Clôture de la rencontre

1. Information et échanges sur le projet

Entre 16 h et 19 h 30, le public a pu s'informer sur le projet à travers différents supports (dépliants, exposition, film en continu) et échanger avec l'équipe projet de SNCF et du représentant du STIF. Les participants avaient la possibilité de déposer directement des avis par écrit : 38 contributions ont ainsi été recueillies.

2. Mot d'accueil des élus

François BOUCHART, maire de Roissy-en-Brie, salue l'assistance et remercie SNCF qui pilote ce projet, en particulier SNCF Réseau ainsi que le STIF, la Région Ile-de-France et l'Etat qui sont partenaires du projet. Il rappelle que cette concertation vise à informer les citoyens sur le projet et qu'elle permet aussi de lutter contre les désinformations qui peuvent circuler, comme cela a pu être observé à Roissy-en-Brie.

Il indique que la municipalité soutient fortement ce projet qui permettra de doubler l'offre de RER E en heures de pointe et en heures creuse à la gare de Roissy-en-Brie, pour

passer à un train toutes les 7 minutes en heures de pointe et à un train toutes les 15 minutes en heures creuse.

Il souligne que, si le projet implique une augmentation du passage des RER, il ne signifie pas une augmentation de la circulation sur le passage à niveau situé sur la commune, sujet sur lequel la municipalité travaille par ailleurs. Le projet permettra aussi de décharger les trains au départ de Tournan et de supprimer le stationnement long en gare d'Emerainville – Pontault-Combault. Couplé au projet de prolongement du RER E à l'ouest, le projet RER E Est+ permettra à Roissy-en-Brie d'être relié directement à La Défense, ce qui constitue un atout de taille pour les Roisséens.

Tout en étant conscient des contraintes techniques et environnementales, il regrette que la mise en service du projet soit annoncée seulement à l'horizon 2025. Le conseil municipal de Roissy-en-Brie s'apprête à adopter un vœu pour réaffirmer son soutien au projet et demander de réduire les délais.

Il assure qu'à Roissy-en-Brie, aucune maison ni aucun fond de jardin ne seront impactés par le projet ; de même, aucune expropriation ne sera réalisée. Par ailleurs, les deux voies créées en arrière-gare de Roissy-en-Brie permettant le stationnement et le retournement des trains auront un impact visuel très limité pour les riverains.

Jean-François ONETO, 4^{ème} vice-président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, en charge des Routes, des transports et des mobilités, salue l'assistance et remercie SNCF pour l'organisation de cette seconde rencontre de proximité après celle d'Emerainville – Pontault-Combault, dans le cadre de la concertation sur le projet RER E Est+.

Le Département se réjouit de ce projet qui prévoit un doublement de l'offre RER sur ce tronçon avec la construction de voies supplémentaires de circulation, de stationnement et de garage. Il partage l'espoir de la ville de Roissy-en-Brie pour un avancement de la date de mise en service et se réjouit des efforts menés par la maîtrise d'ouvrage pour limiter l'impact du projet sur les habitations.

Ce projet s'avère nécessaire au regard du supplément de fréquentation attendu avec le prolongement du RER E à l'ouest et la future correspondance avec le Grand Paris Express à la gare de Bry-Villiers-Champigny. Pour toutes ces raisons, le Département a soutenu dès l'origine le projet RER E Est+ et sa réalisation rapide pour une amélioration substantielle des déplacements des Seine-et-Marnais et un renforcement de l'attractivité d'Emerainville, de Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie. Les équipements de ces gares nécessiteront des évolutions, notamment concernant les capacités de leurs parkings et l'offre de bus.

Il rappelle que le Département, dont le président Jean-Jacques BARBAUX siège au conseil d'administration du STIF, soutient également le prolongement du RER E à l'est : le Département veillera par conséquent à la mobilisation du financement nécessaire à la poursuite de ces projets.

Ces enjeux étant intimement liés entre eux, le Département souhaite que le projet RER E Est+ puisse être rapidement mis en service, concomitamment au prolongement de la ligne à l'ouest.

3. Présentation du projet

Meven BOUVET, responsable de concertation SNCF, remercie les élus et rappelle qu'il s'agit de la 3^e réunion de concertation du projet RER E Est+, concertation qui a débuté le 16 janvier 2017 et qui se poursuit jusqu'au 3 mars 2017. Celle-ci se tient dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et constitue un préalable à l'enquête

d'utilité publique et aux enquêtes parcellaires. Elle intervient après la fin des études préliminaires qui ont permis d'étudier la faisabilité technique du projet, et avant le lancement des études détaillées qu'elle doit alimenter. Il souligne que le volume conséquent des contributions déjà recueillies par SNCF, apporte une forte légitimité à cette concertation. Les avis exprimés témoignent d'une importante adhésion des usagers du RER E au projet. Le bilan de la concertation sera annexé au dossier d'enquête publique qui est prévue en 2018.

Il rappelle les différentes possibilités de contribution offertes au public pour cette concertation (*voir diaporama*).

Philippe FELTZ, chef du projet pour SNCF, présente (*voir diaporama*) :

- la ligne du RER E de façon générale ;
- les évolutions majeures prévues d'ici 2025 en lien avec le RER E ;
- l'émergence du projet RER E Est+ ;
- le projet RER E Est+ en bref ;
- un film présentant le projet de manière détaillée ;
- les bénéfices du projet pour Roissy-en-Brie.

Etienne CONAN, étudiant du master « Transports Urbains et Régionaux de Personnes » (TURP), présente la méthodologie et les résultats de l'enquête menée auprès des usagers du RER E par les étudiants de son master (*voir diaporama*).

Philippe FELTZ, SNCF, poursuit la présentation du projet (*voir diaporama*) :

- un terminus sans impact foncier sur Roissy-en-Brie ;
- la maquette 3D du projet à Roissy-en-Brie ;
- les enjeux acoustiques liés au projet ;
- le déroulement des travaux ;
- les prochaines étapes du projet.

4. Echanges avec la salle

Un riverain de la rue du Serment du Jeu de Paume à Roissy-en-Brie exprime son soutien au projet et sa crainte de voir augmenter les nuisances sonores en raison du rapprochement de la voie ferrée de son habitation et du doublement du nombre de trains. Il demande si le projet prévoit l'installation de panneaux contre le bruit.

Un habitant du même quartier signale un bruit de raccord des rails incommodant au passage des trains sur le pont de l'avenue Panas et demande si le projet prévoit l'installation d'un mur antibruit. Il évoque également les vibrations engendrées par le passage des trains Corail.

Sylvie FUCHS, conseillère régionale d'Ile-de-France et ancienne maire de Roissy-en-Brie, félicite SNCF pour la qualité de la présentation et en particulier pour la représentation dynamique en 3D du terminus permettant de visualiser son intégration dans l'environnement urbain. Elle exprime son soutien au projet, soulignant que les Roisséens attendent une amélioration des conditions de transport depuis plusieurs années, les places assises étant régulièrement indisponibles aux heures de pointe du matin. Mme Fuchs appuie le souhait de voir étudier la mise en œuvre de protections acoustiques. Elle exprime également un besoin de renforcer la protection de la voie ferrée, en particulier le long de la résidence de la Renardière où sont présents de

nombreux enfants. Elle suggère de sécuriser les emprises ferroviaires par un mur plutôt que par une clôture.

- **Les enjeux acoustiques et les vibrations**

Philippe FELTZ, SNCF, indique qu'aucun écran acoustique n'est prévu dans le cadre du projet, la différence des niveaux sonores n'étant pas perceptible. Malgré le doublement de la circulation des RER E, la situation acoustique restera équivalente à celle actuelle en raison des actions combinées sur le matériel roulant et sur la voie et l'infrastructure :

- Pour rappel, la ligne connaîtra avant la mise en service du projet RER E Est+, le déploiement de nouveaux trains moins bruyants : les trains exploités sur le RER E seront remplacés à partir de 2021, les AGC bi-modes (diesel/électrique) qui circulent sur la ligne Paris-Coulommiers seront remplacés par des modèles « Francilien » tout électrique plus silencieux et les trains Intercités Corail seront remplacés par des trains Régiolis dont le niveau sonore est inférieur d'environ 10dBA, ce qui correspond à deux fois moins de bruit perçu.
- Le projet prévoit la mise en place d'aiguillages plus performants et moins bruyants grâce à des rayons de courbure plus importants.
- Les nouvelles voies seront équipées de rails neufs, de traverses en béton et de semelles qui absorbent les vibrations.

Philippe FELTZ, SNCF, précise que la situation sonore au passage des trains sur le pont de l'avenue Panas devrait s'améliorer suite à l'opération de renouvellement de la voie programmée entre Villiers-sur-Marne et Gretz-Armainvilliers au deuxième semestre 2017 (entre les semaines 36 et 44). Cette opération de maintenance, de grande envergure, prévoit la mise en place de rails neufs, de traverses en béton et de semelles absorbantes.

- **La sécurisation des emprises ferroviaires**

Philippe FELTZ, SNCF, indique que les emprises ferroviaires sont généralement sécurisées par une clôture. Au stade actuel du projet, la sécurisation des voies ferrées n'a pas encore été étudiée. SNCF prend note de la problématique particulière de la résidence de la Renardière (présence d'enfants, jeux de ballon, flux piétonnier important) et l'intégrera dans les études détaillées du projet du secteur.

Un riverain de Roissy-en-Brie estime que la qualité de service du RER E s'est nettement détériorée ces trois dernières années en raison, selon lui, des effets indirects du chantier de la nouvelle gare Rosa Parks. S'il reçoit le projet RER E Est+ comme une bonne nouvelle, il craint que les problèmes de régularité des trains persistent, voire empirent avec les travaux prévus dans les années qui viennent. Il souligne l'extrême vulnérabilité de l'ensemble de la ligne E à tout incident local. A titre d'exemple, un incident à la gare de l'Est peut provoquer des retards sur les RER E à Roissy-en-Brie.

Un riverain de Roissy-en-Brie, constatant la disparition du personnel en gare, demande si le projet prévoit de le renforcer.

Un participant demande pourquoi le projet RER E Est+ ne prévoit pas la mise en place du nouveau système de conduite automatique des trains dit NExTEO¹.

- **La régularité des trains sur le RER E**

Hannah MIRANDA, SNCF Mobilités, confirme que la ponctualité de la ligne E connaît une légère dégradation depuis quelques années. Toutefois, ce constat est à relativiser puisqu'en 2016 la ponctualité a été de 93,4%, plaçant la ligne E parmi les meilleures lignes du réseau francilien. Les principales causes de non ponctualité sont dues au vieillissement du matériel roulant, au vieillissement du réseau et aux importants travaux de régénération en cours dans un contexte de forte croissance du nombre de voyageurs. Néanmoins, les actions entreprises en 2016, notamment au niveau de la maintenance des rames, ont permis de diminuer le nombre de trains supprimés en heures de pointe et de faire baisser le nombre de trains en sous-composition (trains en sous-capacité par rapport à la fréquentation prévue c'est-à-dire des trains courts à la place de trains longs).

Hannah MIRANDA, SNCF Mobilités, explique que la propagation d'un incident sur la future branche Ouest du RER E ne se propagera pas sur la branche Est (et vice versa) puisque ces 2 branches seront exploitées indépendamment² l'une de l'autre.

Philippe FELTZ, SNCF, complète le propos relatifs aux travaux de régénération de l'infrastructure visant à améliorer la régularité de la ligne. Ces opérations comprennent le renouvellement de l'ensemble du rail entre Villiers-sur-Marne et Gretz-Armainvilliers (au deuxième semestre 2017 entre les semaines 36 et 44), celui du poste de signalisation de Gretz-Armainvilliers (effectué en 2016) et celui des aiguillages en gare de Nogent-sur-Marne (à venir courant 2017).

Philippe FELTZ, SNCF, explique que le projet RER E Est+ participera également à l'amélioration de la régularité de la ligne grâce à la création de la 3^{ème} voie entre les gares de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Tréville et d'Emerainville – Pontault-Combault et la mise en œuvre du nouveau terminus à Roissy-en-Brie.

Le projet permettra effectivement de dédier une voie à la circulation du RER E entre la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny et la gare de Roissy-en-Brie et ainsi de la séparer de la circulation des trains plus rapides (Intercités et Transilien de la ligne P). De plus, le nouveau terminus de Roissy-en-Brie comprendra deux voies de retournement contre une seule aujourd'hui au terminus de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville, ce qui permettra de garantir l'horaire de départ en cas de retard à l'arrivée d'un RER. Ce dispositif concourra à éviter la propagation des retards et par conséquent à améliorer la régularité de la ligne.

- **Le personnel en gare**

¹ **NExTEO** est un système innovant d'automatisation des trains permettant la circulation sur une même ligne d'un plus grand nombre de trains à une vitesse plus importante et offrant une assistance à la régulation et à la gestion des incidents.

² **Un réseau fiabilisé grâce à son organisation en recouvrement** : deux branches autonomes fonctionneront en parallèle sur le tronçon central de Nanterre-la-Folie à Rosa Parks. Cela permettra, en cas de situation perturbée sur une branche, de ne pas impacter l'autre branche.

Philippe FELTZ, SNCF, indique que le projet RER E Est+ ne couvre pas ce sujet.

Hannah MIRANDA, SNCF Mobilités, indique que le volume des effectifs du personnel SNCF en gare et dans les trains est fixé par un contrat avec le STIF. A ce jour, il n'est pas prévu de modifier le volume de ces effectifs.

- **Le système de conduite des trains**

Philippe FELTZ, SNCF, indique que le système de conduite automatique dit NExTEO (qui maintient cependant la présence d'un conducteur dans le train) sera mis en place dans le cadre du prolongement du RER E à l'ouest entre les gares de la Défense et de Rosa Parks afin de faire circuler davantage de trains sur ce tronçon qui est entièrement dédié à la circulation des RER E. Il n'est pas prévu de l'étendre au-delà de ce tronçon où circulent d'autres types de trains non équipés pour accueillir le système NExTEO (trains de la ligne P, des lignes Paris-Troyes, Paris-Belfort et trains de fret).

Un riverain du quartier de la gare de Roissy-en-Brie demande s'il est prévu de créer un nouveau centre de maintenance compte tenu des problèmes observés dans les centres de Noisy-le-Sec ou de Vaires-sur-Marne. Il précise que l'administratrice d'un groupe d'usagers du RER E, créé il y a 2 mois, a rencontré le STIF pour faire une réclamation à ce sujet.

Un habitant d'Ozoir-la-Ferrière indique que la saturation du RER E est également constatée dans sa commune. Il souhaite connaître l'état d'avancement du projet de suppression du passage à niveau n° 8 de Roissy-en-Brie.

- **La maintenance des trains**

Philippe FELTZ, SNCF, indique qu'un nouveau centre de maintenance doit être mis en service en 2019 sur le site SNCF de Vaires-sur-Marne et qu'il est prévu de l'étendre avant la mise en service du projet RER E Est+ pour accueillir les nouvelles rames acquises à cette échéance.

Hannah MIRANDA, SNCF Mobilités, précise que depuis janvier 2017, une partie de l'activité de maintenance a été délocalisée dans le centre de Vaires-sur-Marne pour compléter celle du centre de Noisy-le-Sec. Depuis janvier 2017, a été également déployée une équipe de 5 techniciens dits « agiles » dont le rôle est d'intervenir sur les petites pannes sur le RER E et la ligne P, par exemple si un incident oblige un train à stationner sur la voie, ce qui permet de réparer plus rapidement les trains et de désengorger le centre de Noisy-le-Sec. D'ici l'été 2017, la SNCF prévoit, par ailleurs, d'élargir les horaires du centre de Noisy-le-Sec pour qu'il soit ouvert le weekend entier et plus tard le soir afin d'obtenir une circulation des trains plus fluide. Grâce à ces démarches, la situation devrait sensiblement s'améliorer au cours du premier semestre 2017.

- **Le passage à niveau n° 8 de Roissy-en-Brie**

Philippe FELTZ, SNCF, indique que le passage à niveau n° 8 de Roissy-en-Brie se situe en dehors du périmètre du projet RER E Est+. Cependant, il a été récemment intégré à la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national.

A ce titre, il est éligible à des financements pour des actions de sécurisation et/ou de suppression. Par ailleurs, un dispositif de détecteur d'obstacles sera expérimenté en 2017.

5. Clôture de la rencontre

Meven BOUVET, SNCF, remercie l'assistance ; il rappelle que la concertation se poursuit jusqu'au 3 mars 2017 et que le dialogue avec les habitants continuera lors de l'enquête publique prévue en 2018. La maîtrise d'ouvrage est également ouverte aux échanges en dehors de ces échéances, en lien avec la municipalité de Roissy-en-Brie. Il relève les points de vigilance exprimés lors de cette rencontre de proximité, notamment au sujet du nouvel ouvrage d'art qui sera créé le long de la voie ferrée et dont la définition sera précisée dans la suite des études, ou encore au sujet de la sécurité à hauteur du tiroir d'arrière-gare. Il se félicite également de l'adhésion globale au projet qui s'est exprimée. Il rappelle les différentes modalités de contribution à la concertation et indique que le bilan sera rendu public au printemps 2017.