

**Informations génériques :**

Visite terrain : Chemin de la Borne blanche

Atelier en salle : Espace Emilie Carles (9-11 rue du Bois Saint-Denis)

Participants : 21 personnes

Durée : de 9h00 à 11h45

Questions-réponses en salle : 11 interventions du public (hors échanges lors de la visite terrain et hors restitution des travaux en sous-groupes)

Personnes présentes en tribune :

- Philippe FELTZ (SNCF)
- Meven BOUVET (SNCF)
- Rémi FICHELSON (SNCF)

Personnes présentes dans la salle :

- Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) : Christophe DENIAU et Stéphane MAILLET
- Ville de Villiers-sur-Marne : Michel CLERGEOT, Daria MARIANI et Isabelle MARTIN

**Déroulement de l'atelier :**

1. Visite terrain
2. Ouverture de l'atelier en salle
3. Présentation générale du projet et de ses enjeux à Villiers-sur-Marne
4. Echanges
5. Travail en sous-groupes
6. Mise en commun
7. Echanges
8. Clôture de l'atelier
9. Annexe

**1. Visite terrain**



La visite terrain débute à 9 h à l'angle du chemin de la Borne blanche et de l'avenue des Châtaigniers à Villiers-sur-Marne, le long de la voie ferrée (*plan ci-dessus*). Un plan aérien est distribué aux 18 participants afin d'appuyer la présentation des modalités d'intégration du projet à Villiers-sur-Marne.

**Meven BOUVET, chargé de concertation SNCF**, présente les objectifs de la visite ainsi que les membres de SNCF et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

**Philippe FELTZ, chef du projet pour SNCF**, présente les objectifs du projet (*voir diaporama*) et ses enjeux d'insertion autour du chemin de la Borne blanche (pas d'impact foncier, pas d'augmentation significative du bruit).

Le groupe se déplace de l'autre côté de la voie ferrée, à l'angle de la rue Mozart et de la rue Victor Messer, via le passage souterrain. SNCF précise que ce passage va être réaménagé dans le cadre du projet. Les échanges tenus lors de la visite sont repris au cours de l'atelier en salle.

## **2. Ouverture de l'atelier en salle**

---

**Michel CLERGEOT, 10<sup>ème</sup> maire-adjoint de Villiers-sur-Marne délégué aux Moyens Techniques, aux Espaces Verts, aux Transports et au Grand Paris Express**, remercie l'ensemble des participants pour leur présence et souligne la révolution que représentera la desserte de Villiers-sur-Marne par le Grand Paris Express avec la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny qui constituera également une porte d'entrée à ce réseau pour les Seine-et-Marnais.

Il rappelle que les RER arrivant à Villiers-sur-Marne en provenance de Tournan sont aujourd'hui complets et que SNCF a pour objectif d'augmenter l'offre de transport, ce qui passe par un report du terminus de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie et par la création d'une troisième voie ferroviaire. Il souhaite des échanges fructueux à l'assistance.

## **3. Présentation générale du projet et des enjeux à Villiers-sur-Marne**

---

**Meven BOUVET, chargé de concertation SNCF**, remercie l'ensemble des participants pour leur présence ainsi que la Ville de Villiers-sur-Marne pour son accueil. Il rappelle que cette concertation se tient dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et qu'il s'agit d'une phase d'information, d'échanges et de co-construction avec le public, suffisamment en amont du projet pour être en mesure de prendre en compte ses remarques dans la suite des études. En l'occurrence, SNCF a lancé une première série d'études de faisabilité et s'apprête à lancer de nouvelles études plus détaillées dans la perspective de l'enquête publique. Il présente le programme de l'atelier (*voir diaporama*).

**Philippe FELTZ, 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 est projeté aux participants.

Philippe FELTZ, SNCF, poursuit la présentation :

- les bénéfices du projet pour Villiers-sur-Marne ;
- les aménagements prévus à Villiers-sur-Marne ;

- les enjeux acoustiques (pas d'augmentation significative du bruit) ;
- le déroulement des travaux ;
- les prochaines étapes du projet.

#### **4. Echanges avec la salle**

---

**Un usager du RER E** demande si la desserte de la gare nouvelle Bry-Villiers-Champigny par la ligne P du Transilien n'impliquera pas une décharge suffisante du RER E au profit de la ligne P. Il s'interroge également sur les raisons de l'achat récent des modèles bimodes « Coradia Liner » pour remplacer les trains Corail compte tenu du projet d'électrification de la ligne Paris-Belfort.

**Un usager du RER E** salue la commande du nouveau modèle de rame « X'Trapolis Cityduplex » qui sera exploité sur les trajets Mantes-la-Jolie – Rosa Parks et Nanterre-La Folie – Chelles/Tournan/Villiers.

**Un participant** demande si l'arrêt de tous les trains de la ligne P à la future gare de Bry-Villiers-Champigny ne renforcera pas la charge des trains en direction de Provins qui manquent déjà de place aujourd'hui.

**Un riverain du boulevard de Strasbourg à Villiers-sur-Marne** déplore les nuisances sonores actuelles engendrées par les aiguillages à proximité de la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévisé et demande si le projet les réduira.

- **Incidences de la mise en service de la gare nouvelle Bry-Villiers-Champigny**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que d'après les études de trafic, la mise en service de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny devrait dans un premier temps augmenter la charge des trains du RER E à destination de Tournan entre les gares de Tournan et de Bry-Villiers-Champigny en raison de l'augmentation de l'attractivité du RER E liée à la nouvelle gare. Dans un deuxième temps, la correspondance avec la ligne P et surtout avec la nouvelle ligne 15 du métro automatique à Bry-Villiers-Champigny devraient entraîner un effet de décharge mais celui-ci n'est pas suffisant pour décharger les trains de Tournan. Le prolongement du terminus de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie est donc nécessaire pour atteindre cet objectif.

- **Ligne P du Transilien et ligne Paris-Belfort**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que l'arrêt des trains de la ligne P à la future gare Bry-Villiers-Champigny vise essentiellement à permettre aux habitants de Seine-et-Marne d'accéder au Grand Paris Express. La charge des trains en direction de Provins est effectivement assez élevée aujourd'hui, mais le projet d'électrification en cours sur le tronçon Gretz-Provins, dont la mise en service est prévue pour 2021, a pour objectif d'y remédier en permettant la mise en circulation du « Francilien » qui présente davantage de places disponibles que les trains AGC actuels. Concernant la ligne Paris-Belfort, les modèles « Coradia Liner », aussi appelés Régiolis, doivent circuler en mode électrique sur la portion de Gretz à Troyes et poursuivre en mode diesel de Troyes à Belfort, d'où le choix d'un matériel roulant bimode.

- **Impact sonore des aiguillages**

**Philippe FELTZ, SNCF**, précise que les aiguillages en question servent à assurer l'accès du RER E à la voie centrale et à assurer le terminus des trains à destination de Villiers-sur-Marne. Le projet RER E Est+ prévoit de déplacer le terminus de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie, ce qui conduira à supprimer une partie des aiguillages à Villiers-sur-Marne et des nuisances sonores qu'ils provoquent.

## **5. Travaux en sous-groupes**

---

Les participants, répartis en 4 sous-groupes, travaillent sur table à l'aide d'une grille de travail qui leur est distribuée et qui leur propose de répondre aux questions suivantes :

- A quoi SNCF doit être attentif lors des travaux sur l'amélioration de l'offre RER entre Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville et Roissy-en-Brie ?
- A quoi SNCF doit être attentif une fois le projet d'amélioration de l'offre RER entre Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville et Roissy-en-Brie mis en service ?
- A quoi SNCF doit être attentif en particulier à Villiers-sur-Marne ?

Chaque sous-groupe dispose d'un plan aérien du projet et peut solliciter l'équipe de SNCF ainsi que l'accès à la modélisation du projet sur Google Earth.

## **6. Mise en commun**

---

Le **sous-groupe n° 1** pose plusieurs questions à SNCF :

- Est-on assuré que le tracé de voies présenté (sans impact sur les habitations) sera bien mis en œuvre, y compris le ripage des voies, ou y a-t-il un risque d'évolution vers un tracé de voies plus impactant ? La suppression d'aiguillages en gare de Villiers-sur-Marne-Le Plessis-Tréville sera-t-elle bien mise en œuvre ?
- Est-il prévu de mettre en place des protections visuelles et phoniques compte tenu de la gêne occasionnée par le rapprochement des voies ferrées vis-à-vis des habitations, même si les trains généreront moins de nuisances acoustiques qu'aujourd'hui ?
- Le quartier va-t-il connaître un afflux de camions pendant les travaux, en particulier rue de Beaune (Noisy-le-Grand) / avenue des Peupliers (Villiers-sur-Marne) qui est un point d'accès commode pour la SNCF ? Le pont du quartier des Richardets (traversant les voies au niveau de la rue Paul Serelle à Noisy-le-Grand), qui constitue le seul accès des riverains au centre-ville de Noisy-le-Grand et s'avère très emprunté, sera-t-il bloqué à la circulation à l'image de la récente fermeture du pont des Yvris en soirée qui a provoqué de lourdes difficultés de circulation ? Si ce pont est remplacé, combien de temps dureront les travaux et l'interruption de la circulation ?

Il suggère également une amélioration du ballast afin de réduire les vibrations.

Le **sous-groupe n° 2** souscrit dans l'ensemble aux propos du sous-groupe précédent et propose de construire de nouveaux parkings à l'occasion de la réalisation du projet RER E Est+ pour faciliter l'accès aux gares.

Il demande également quelles sont les perspectives d'évolution pour le trafic des trains de marchandises compte tenu des fortes vibrations qu'ils engendrent.

Le **sous-groupe n° 3** pose plusieurs questions à SNCF :

- Le chantier entraînera-t-il un afflux de camions dans le quartier longeant la voie ferrée ?
- Les travaux risquent-ils d’entraîner un tassement ou un effondrement du talus de la SNCF situé côté nord des voies, et d’aggraver les problèmes d’inondation constatés en cas de grande pluie côté sud ?
- Est-il prévu de mettre en place des murs antibruit ?
- Est-il prévu de mettre en place des navettes de substitution pour les interruptions de circulations nécessaires aux travaux ? Le cas échéant, il s’agira de veiller à assurer une capacité et une fréquence suffisantes pour ces navettes.

Concernant les travaux, le sous-groupe invite SNCF :

- à limiter autant que possible les nuisances sonores de nuit ;
- à informer précisément les riverains des dates des travaux ;
- à maintenir le contact avec les riverains après les travaux en cas d’apparition de nouveaux problèmes.

Le **sous-groupe n° 4** formule plusieurs suggestions :

- mettre en place des systèmes d’isolation phonique et anti-vibrations, notamment en remplaçant les grillages existants des clôtures SNCF par des murs ;
- confirmer l’amélioration de la desserte prévue par le projet et le renouvellement du matériel roulant ;
- conserver pour les missions de Roissy-en-Brie la lettre V comme pour les missions « VOA » ou « VOE » en provenance de Hausmann-Saint-Lazare ou Nanterre-La Folie ;
- insérer obligatoirement une 3<sup>e</sup> voie mais préserver les emprises SNCF et l’immobilier situé à proximité ;
- veiller aux nuisances sonores et aux vibrations ainsi qu’à la surveillance des voies.

Il souhaite également savoir quels seront les horaires de chantier.

#### • **L’emprise foncière du projet**

**Philippe FELTZ, SNCF**, confirme que le tracé de voies présenté est fiable. Concernant les emprises nécessaires au projet, il rappelle que les études se situent encore à un stade amont et que les besoins d’emprises pris en compte par SNCF intègrent de légères marges qui permettent de s’assurer que les études plus détaillées ne conduiront pas à déborder de ces emprises.

#### • **L’évacuation des déblais en phase chantier**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que SNCF est favorable à l’évacuation d’un maximum de déblais par voie ferroviaire mais qu’une partie devra certainement l’être par voie routière. Les volumes de déblais et leur mode d’évacuation ne sont pas encore connus : la prochaine étape des études permettra d’apporter des précisions sur ce sujet. Cependant, d’après les principes des transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police. De plus, l’organisation des circulations dans les différentes phases de chantier et les aménagements spécifiques à mettre en œuvre seront étudiés et mis au point avec les intervenants concernés avant le démarrage des travaux. L’organisation des travaux sera ainsi définie par tranches successives en fonction des impératifs de circulation.

- **L'impact des travaux sur la circulation routière**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que le pont de la rue Paul Serelle (quartier des Richardets) sera remplacé. Les modalités précises de cette opération seront définies en collaboration avec la commune de Noisy-le-Grand qui projette une refonte de l'organisation de la circulation routière autour de cette rue. Les travaux de remplacement du pont nécessiteront sans doute des interruptions des circulations routière et ferroviaire le temps d'un week-end : c'est en général le temps nécessaire pour mettre en place un nouveau pont après sa préfabrication. Afin de minimiser les coupures de circulations, SNCF étudiera la possibilité de renouveler d'autres ouvrages du secteur dans le même temps, dont le passage souterrain reliant la rue Mozart et le chemin de la Borne blanche.

- **L'impact du projet sur la circulation ferroviaire en phase travaux**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que les premiers éclairages disponibles à ce niveau d'étude permettent d'affirmer qu'une partie importante des travaux pourra se faire de jour, sans impact fort sur la circulation. Une autre partie des travaux sera réalisée de nuit. Enfin, certains travaux nécessiteront une interruption des circulations le temps d'un ou plusieurs week-ends. Pour ces travaux, des navettes de substitution seront mises en place. Le dimensionnement de l'offre de substitution s'appuiera sur les comptages des flux de voyageurs.

- **Les vibrations liées à la circulation ferroviaire**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que la nouvelle voie installée dans le cadre du projet répondra aux normes les plus récentes avec notamment l'installation de semelles anti-vibrations. Par ailleurs, un chantier de renouvellement de la voie aura lieu lors du 2<sup>e</sup> semestre 2017 entre Villiers-sur-Marne et Gretz au moyen d'un « train-boa », ce qui permet des travaux rapides. Ces opérations devraient contribuer à limiter les vibrations. Concernant les trains de fret, SNCF a élaboré son projet en prévoyant un trafic constant, bien qu'une baisse progressive ait été observée ces dernières années. En effet, l'axe Paris-Belfort-Mulhouse n'est pas un axe structurant pour le fret à l'échelle européenne, contrairement à l'axe Paris-Strasbourg.

- **Les enjeux acoustiques**

**Philippe FELTZ, SNCF**, rappelle que d'après l'étude acoustique menée par un bureau d'études, le projet entraînera une augmentation potentielle de 1 décibel qui n'est pas perceptible par l'oreille humaine (seuil de perception à partir de 3 décibels). En effet, bien que le trafic du RER E augmente, la grande majorité des trains de voyageurs circulant sur les voies concernées par la mise en service du projet RER E Est+ relèveront de nouveaux modèles ayant la caractéristique d'être moins bruyants.

- **Les places de stationnement**

**Philippe FELTZ, SNCF**, précise que l'ensemble des élus locaux rencontrés par SNCF ont signalé l'importance de réfléchir à l'offre de places de stationnement aux abords des gares. En accord avec le STIF, la possibilité de redimensionner les parkings existants sera examinée à l'occasion du projet RER E Est+.

- **Les enjeux liés aux talus et à l'assainissement**

**Philippe FELTZ, SNCF**, indique que les conséquences précises sur le traitement du talus situé à proximité de l'avenue du général de Gaulle seront connues à l'issue de la phase d'études détaillées. SNCF a prévu de lancer des sondages pour mieux connaître la nature des sols : une première série devrait être réalisée dans le cadre du schéma de principe afin de définir les éventuelles protections à mettre en place en phase d'avant-projet. Concernant les problèmes d'inondation constatés, les services de maintenance seront alertés. Le projet prévoit qu'il en soit de reprendre le dispositif d'assainissement

- **L'information des riverains pendant la phase travaux**

**Meven BOUVET, SNCF**, assure que les riverains disposeront d'une information individualisée pour les prévenir du lancement des travaux qui les concerneront.

## **7. Echanges**

---

**Isabelle MARTIN, Ville de Villiers-sur-Marne**, demande si les travaux annoncés à partir de l'été 2017 sur la voie ferrée entre Villiers-sur-Marne et Gretz auront lieu de nuit et s'ils entraîneront des interruptions de trafic.

**Une participante** demande quelle sera la fréquence de desserte du RER E à Villiers-sur-Marne à horizon de mise en service du projet.

**Un participant** estime que même si les trains sont moins bruyants à l'horizon de la mise en service du projet, leur plus grande fréquence est susceptible de réduire la tranquillité des riverains.

**Une participante** rappelle l'importance des vibrations à l'heure actuelle et invite SNCF à prévoir des compensations pour les nuisances visuelles que le projet pourrait occasionner compte tenu du rapprochement des voies ferrées, notamment pour garantir l'intimité des parcelles visibles depuis les trains.

- **Travaux de renouvellement des voies à venir en 2017**

**Philippe FELTZ, SNCF**, précise que les travaux de renouvellement de la voie ferrée qui seront lancés lors du 2<sup>e</sup> semestre 2017 seront menés de nuit, avec remplacement éventuel du dernier, voire de l'avant-dernier train par des substitutions routières. Une réponse plus précise sera adressée à la municipalité de Villiers-sur-Marne et intégrée au bilan de la concertation (*voir annexe de ce compte rendu, p. 8*).

- **Fréquence de desserte**

**Philippe FELTZ, SNCF**, rappelle qu'à ce jour, la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévis est desservie, en heure de pointe, par 4 trains venant de Tournan et 4 trains partant de la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévis en direction de Paris. A horizon de mise en service du projet, la fréquence sera, toujours en heure de pointe, de 4 trains venant de Roissy-en-Brie et de 4 trains venant de Tournan.

**Stéphane MAILLET, chargé de projets RER à la Direction des Projets**

**d'Investissements du STIF**, précise que la fréquence de desserte et la grille horaire en heures creuses restent à définir.

## **8. Clôture**

---

**Philippe FELTZ, SNCF**, relève la prépondérance, dans les questions et avis des riverains, des enjeux visuels et acoustiques, des vibrations, de l'adaptation du volume des places de stationnement, de l'évacuation des déblais et de la coupure de la circulation en phase travaux.

**Meven BOUVET, chargé de concertation SNCF**, remercie les participants et rappelle les différents moyens par lesquels ils peuvent contribuer jusqu'à la clôture de la concertation qui interviendra le 3 mars 2017. Un bilan de la concertation viendra alimenter le dossier d'enquête publique qui devrait être organisée courant 2018.

## **9. Annexe**

---

Comme convenu lors de l'atelier, SNCF a adressé une réponse à la municipalité de Villiers-sur-Marne concernant l'opération de renouvellement des rails du RER E prévue au 2<sup>nd</sup> semestre 2017 (e-mail en date du 8 février 2017) :

- **Travaux de renouvellement des voies à venir en 2017**

Cette opération concernera la section comprise entre Nogent-le-Perreux et Gretz-Armainvilliers. Elle se déroulera entre début septembre (semaine 36) et début novembre (semaine 44). Pendant cette période, des suppressions de derniers trains en direction de Tournan sont à prévoir en extrême soirée, ainsi que des limitations à Nogent de trains de Villiers. Des navettes routières seront mises en place pour assurer le transport des voyageurs.