

# Comité de ligne Paris Est – RER E

12 avril 2013



L'autorité organisatrice de vos  
transports en ile-de-france

Première partie

**Le fonctionnement actuel du RER E  
et du réseau Est**

Seconde partie

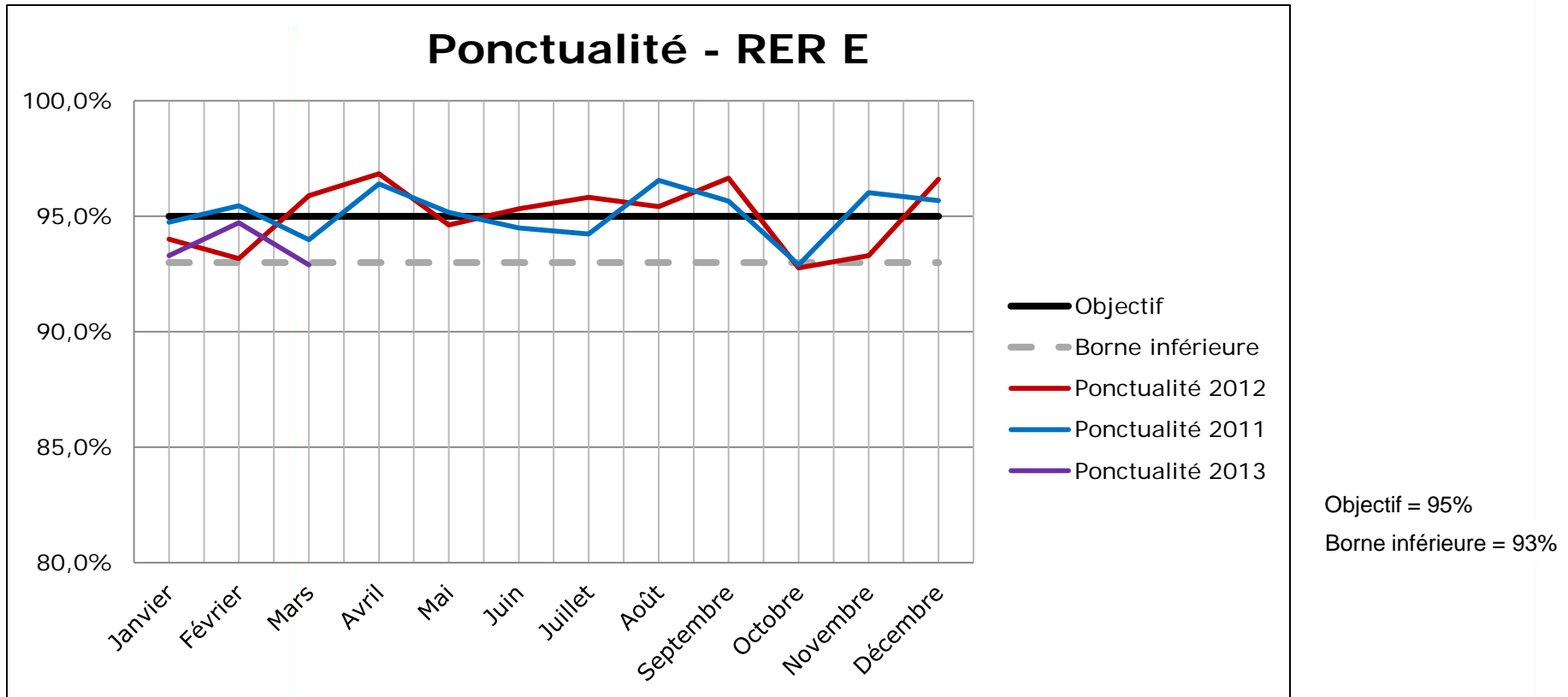
**Schéma Directeur  
Perspectives à court, moyen, et long terme**

Première partie

# **Le fonctionnement actuel du RER E et du réseau Est**

## L'indicateur de ponctualité

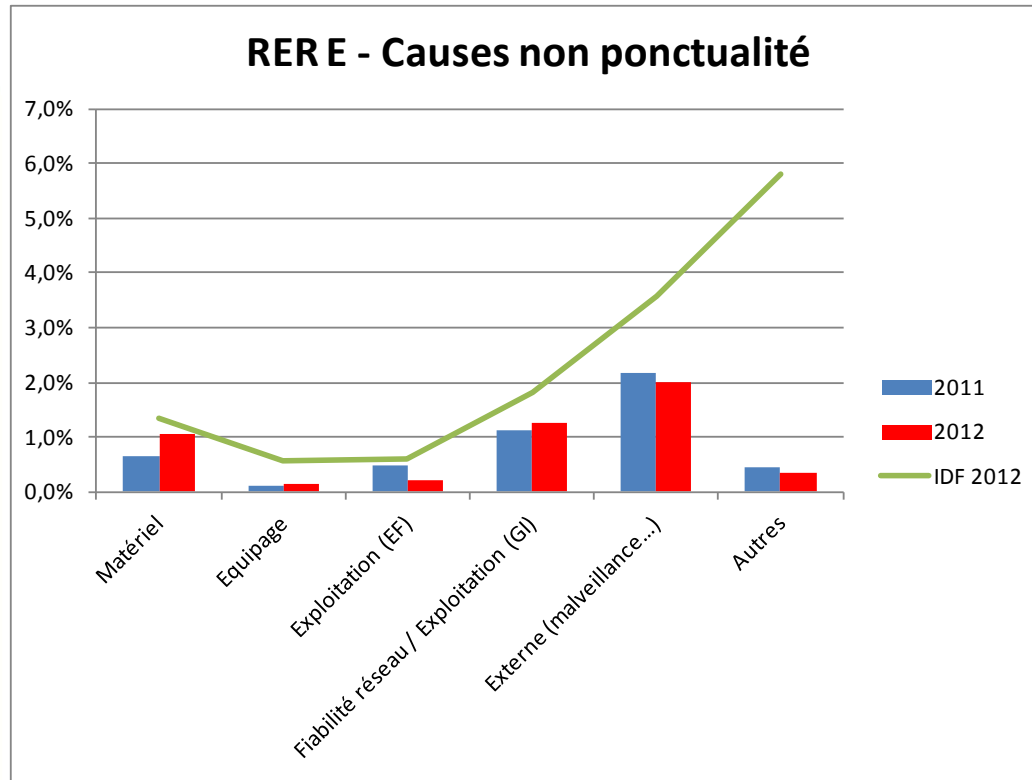
Une stabilité entre 2011 et 2012, globalement conforme à l'objectif de 95%



*Ponctualité : Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service*

Branches	2011	2012
Hausmann St Lazare - Chelles Gournay	95,7%	96,1%
Hausmann St Lazare - Villiers-sur-Marne / Tournan	94,6%	94,3%
<b>RER E</b>	<b>95,1%</b>	<b>95,1%</b>

## L'indicateur de ponctualité

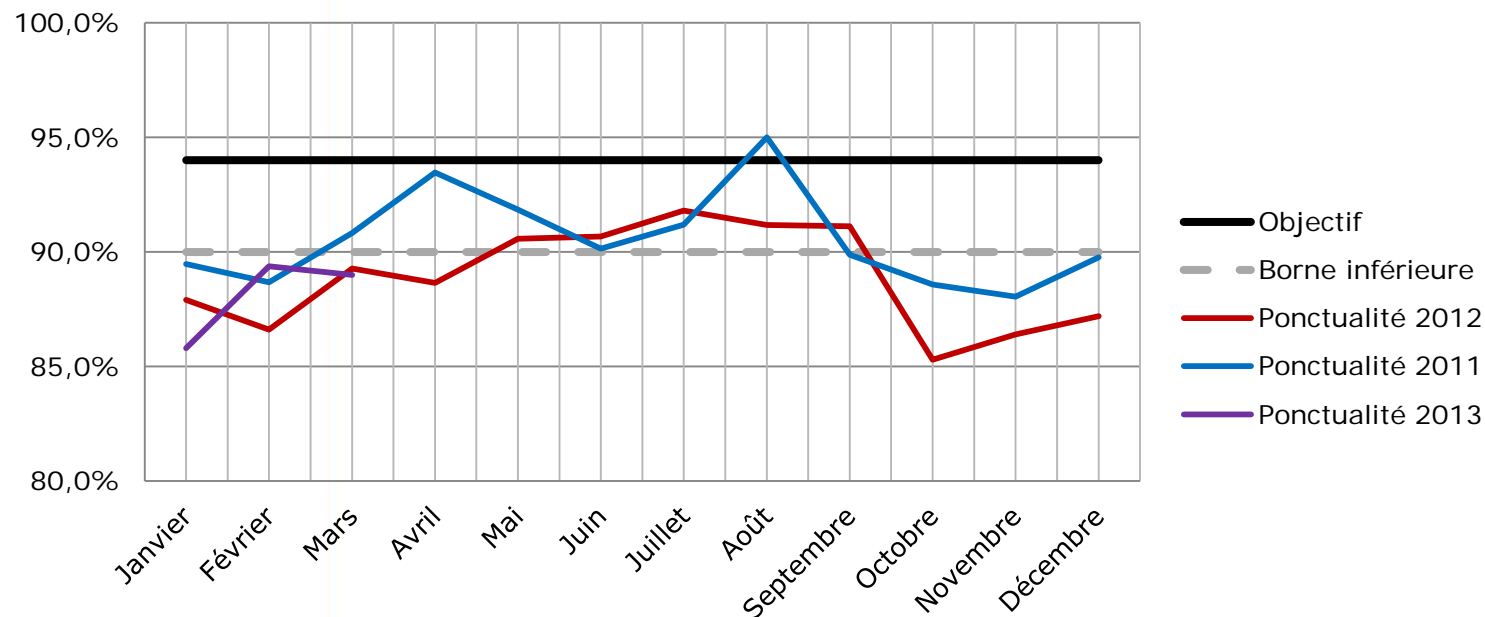


*La cause matériel roulant a augmenté en 2012, en répercussion des difficultés du réseau Est.*

## L'indicateur de ponctualité

Une baisse de 1,8 % entre 2011 et 2012

### Ponctualité - Ligne P

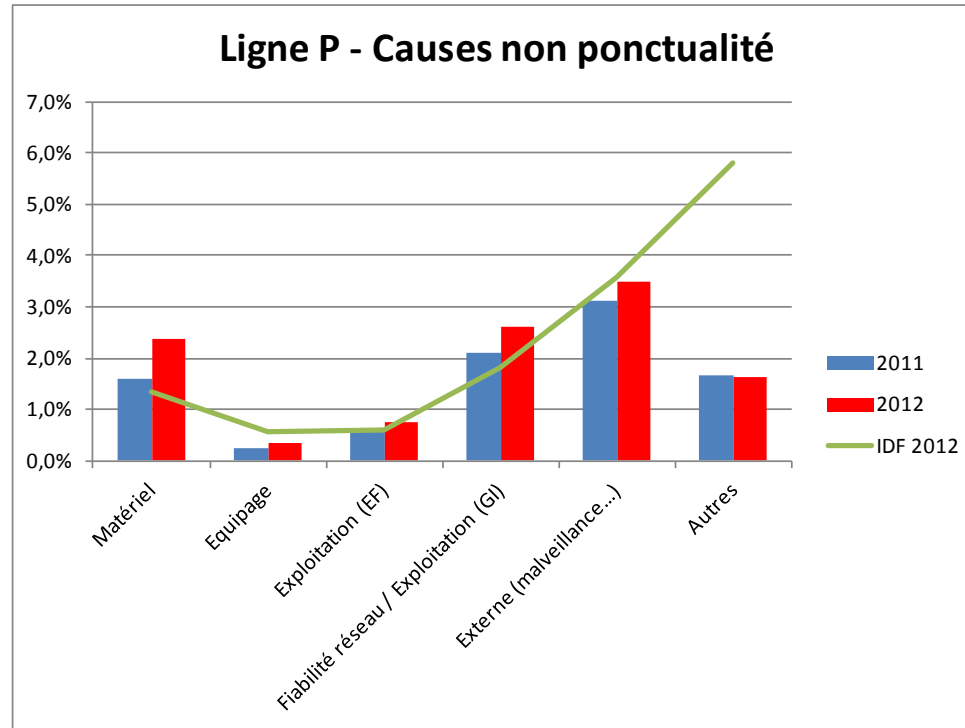


Objectif = 94%  
Borne inférieure = 90%

*Ponctualité : Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service*

Branches	2011	2012
Esbly - Crécy la Chapelle	95,8 %	95,0%
Paris Est - Château Thierry	91,7 %	89,7%
Paris Est - Coulommiers	89,9 %	88,4%
Paris Est - La Ferté Milon	87,4 %	83,7%
Paris Est - Longueville / Provins	86,0 %	85,2%
<b>Paris Est (ligne P)</b>	<b>90,6 %</b>	<b>88,8%</b>

## L'indicateur de ponctualité



*La cause matériel roulant a fortement augmenté en 2012.*

*Au-delà des retards ou des suppressions de trains, les matériels utilisés n'étaient pas aussi capacitaires que ceux prévus au contrat (forte dégradation notamment sur les axes Provins et Meaux-Château Thierry).*

*Les causes liées aux infrastructures ont également fortement augmenté.*

## Pour le matériel roulant :

Sur le réseau Est, le STIF finance directement à hauteur de 50% le déploiement du Francilien sur les axes Paris-Meaux et Paris Coulommiers.

La première rame a été inaugurée le **27 février 2013**.

Ces nouvelles rames plus confortables vont progressivement remplacer le matériel plus ancien d'ici à 2015 :

*un train spacieux, climatisé, coloré*

*un train performant*

*un train pratique doté d'écrans*

*un train écologique*



Des trains à 2 niveaux seront maintenus pour les missions Meaux les plus chargées.



**La rénovation des 27 rames à 2 niveaux du réseau Est, correspondant à un investissement d'environ 40 M€, s'achève.**

*Rénovation technique mi-vie du matériel*

*Nouveaux sièges, nouvelle décoration*

*Plans dynamiques de ligne*

*Vidéo-protection*

*Système d'information voyageurs  
communiquant*



## **Pour les infrastructures :**

Le STIF a signé le 17 juillet 2009 avec RFF une convention, visant à renforcer la maintenance des voies en Ile-de-France, pour une meilleure régularité.

Elle a permis d'augmenter le programme d'investissements de RFF en Ile-de-France de 677 M€ à 983 M€ sur la période 2009-2012, couverts par les péages financés par le STIF.

Le détail des investissements menés sur le réseau Est sera présenté par RFF. Toutefois, le STIF constate aujourd'hui qu'au moins 100 M€ n'auront pas été investis par RFF à fin 2012.

## Pour l'information des voyageurs :

Déclinaison du Schéma Directeur IV

BUS			Prochains départs	14:19 Vendredi 08 Jul.
Ligne	Destination			
VEDUA 24	C1.ACHERES RER			Imminent
VEDUA 05	GARE PLACE ROMAGNE			02 min
VEDUA 05	HOPITAL			14 min
VEDUA 24	C2.ACHERES RER			23 min
VEDUA 24	C1.ACHERES RER			30 min
VEDUA 05	GARE DE SAINT GERMAIN			33 min

TRAVAUX EN CENTRE VILLE D'ACHERES LIGNE DEVIEE

## RER E :

Achèvement en 2012 du déploiement d'écrans Infogare financés par le STIF.

Octobre 2012 : Subvention STIF pour l'installation expérimentale d'écrans multimodaux en gares du Raincy et de Chelles en 2014, et pour la télé-sonorisation des gares de Haussmann à Bondy et Rosny-sous-Bois, dans la perspective d'un poste centralisé à Château-Landon.

2013 : Mise en œuvre de la télé-sonorisation des gares de Val-de-Fontenay à Tournan, financée par subvention du STIF.

## Ligne P :

Décembre 2011 et Octobre 2012 :

Subventions STIF pour l'installation d'écrans Infogare dans toutes les gares de la ligne P avant 2014.

2013 : Mise en œuvre de la télé-sonorisation des gares des axes Château Thierry, Ferté Milon et Crécy, et des gares des axes Provins et Coulommiers, financées par le STIF.

## Pour les pôles d'échanges RER E :

Déclinaison des Schémas Directeurs PR-GR-VG et du PDUIF

- **Le Raincy – Villemomble - Montfermeil :**

Création d'un Parc-Relais de 150 places (*subvention STIF juillet 2012, travaux en cours pour mise en service 2013*)

- **Bondy :**

Réaménagement du pôle (*travaux en cours*)

Création d'un Parc-Relais de 300 places (*subvention STIF octobre 2012, mise en service fin 2013*).

- **Emerainville Pontault-Combault :**

Création d'une Gare routière, de consignes et abris Véligo (120 places), et réaménagement des accès voirie au pôle (*subvention STIF en février 2013, mise en service fin 2014*)

- **Roissy en Brie :**

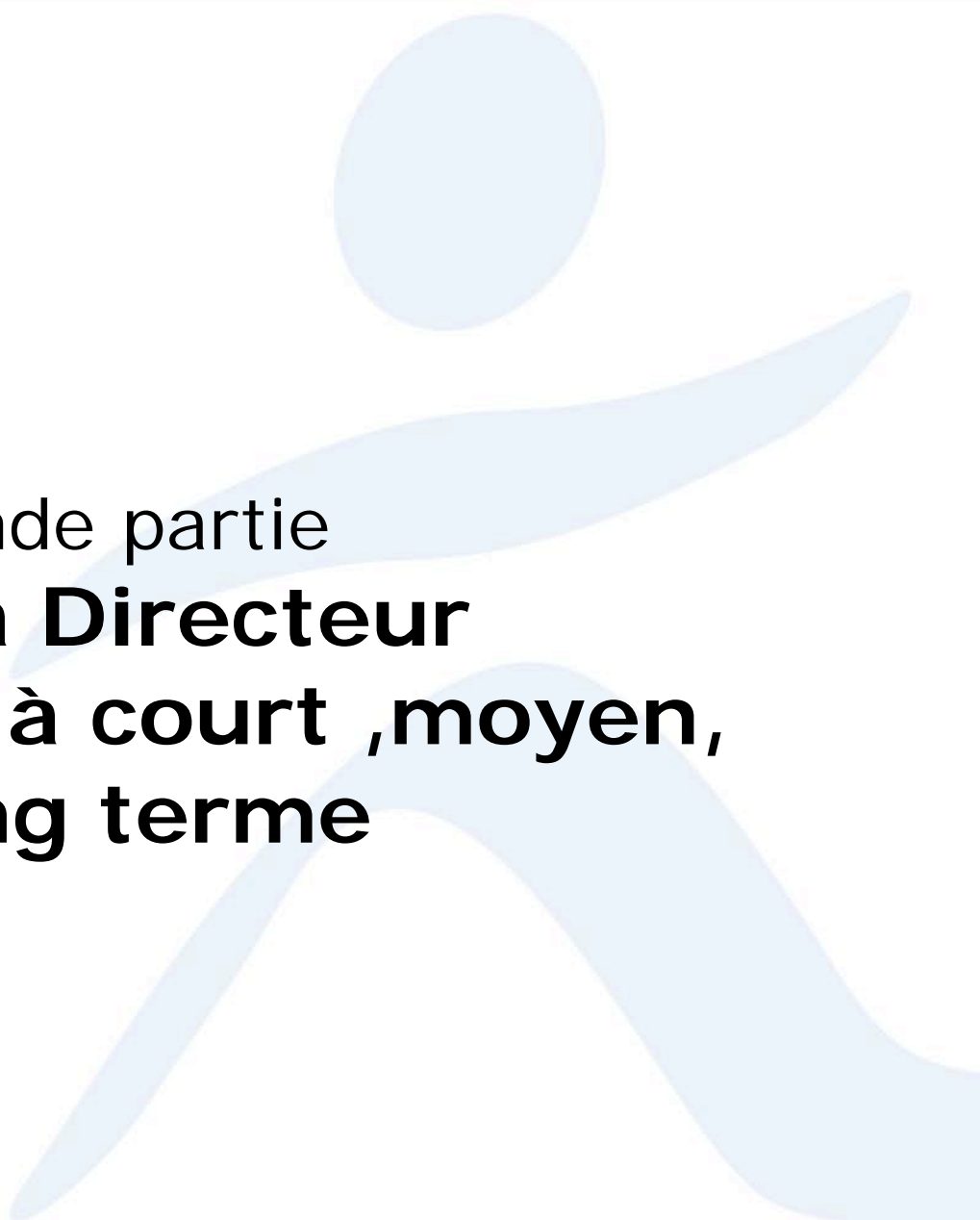
Création d'une Gare routière de 5 postes et refonte des accès voiries au pôle (*achevée en 2012*)



## Pour les pôles d'échanges ligne P :

- **La Ferté sous Jouarre** : Reconstruction du Parc Relais (*subvention STIF avril 2012, travaux en cours pour mise en service 2013*)
- **Longueville** : Aménagement d'un Parc Relais de 400 places, d'une Gare routière de 5 postes et d'un parvis entre ces deux équipements (*présentation au Conseil d'avril 2013 d'une subvention STIF*).



A large, faint, light blue graphic of a person in motion, possibly walking or running, is positioned in the background behind the text.

Seconde partie  
**Schéma Directeur**  
**Perspectives à court ,moyen,  
et long terme**

Dans le cadre du nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, le STIF a demandé à RFF et à la SNCF d'engager **un schéma de secteur sur le réseau Est**, comprenant **le RER E et la ligne P**, permettant **d'étudier et de comparer des investissements d'amélioration de la régularité et de la capacité du réseau**, pour mieux répondre aux besoins des usagers.

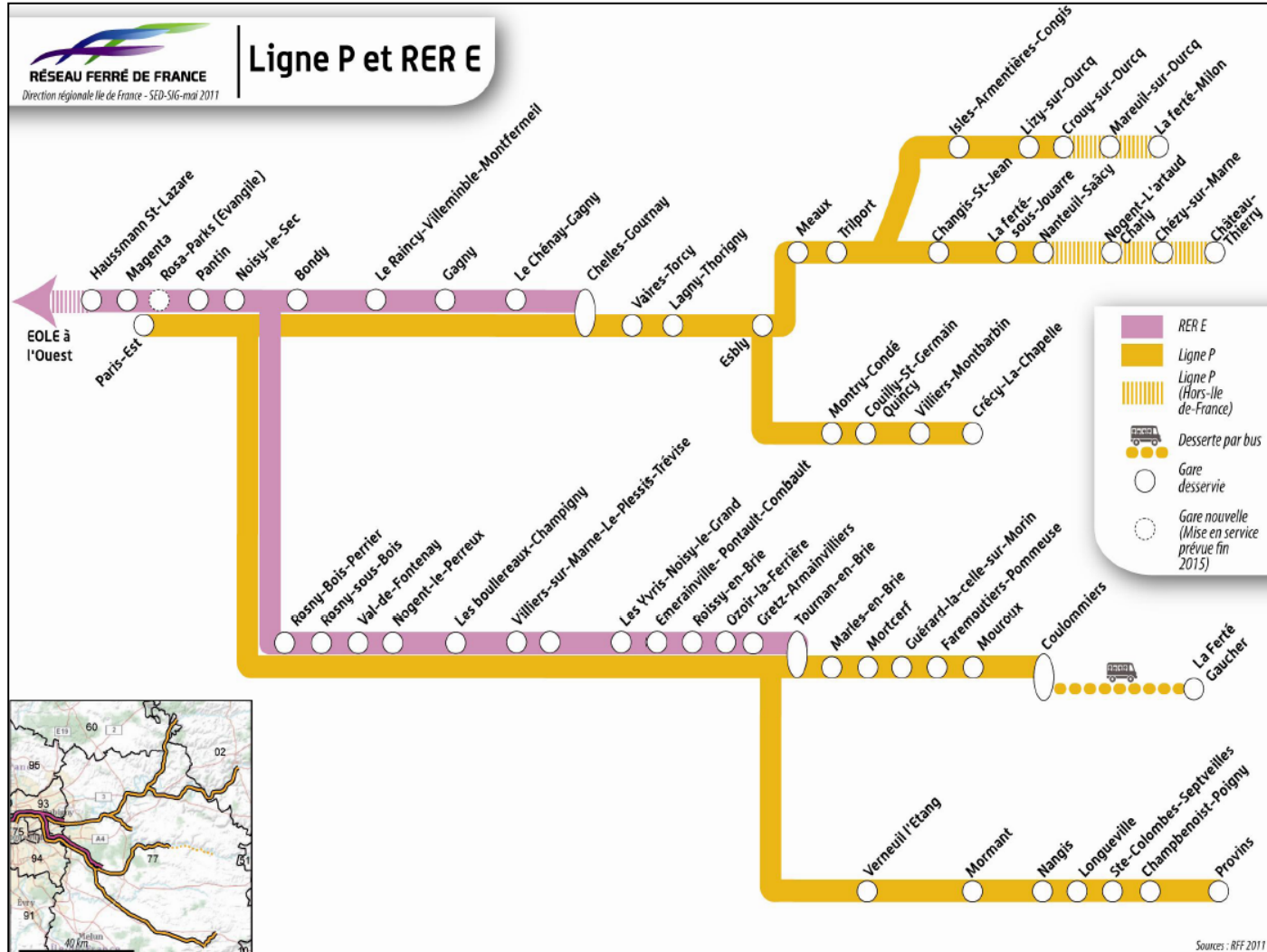
L'objectif de la démarche est de disposer *in fine* d'un véritable Schéma Directeur, organisant les améliorations de court, moyen et long termes, tant en exploitation qu'en investissement.

**Les orientations principales d'amélioration de la ligne**, qui auront vocation à structurer le Schéma Directeur, apparaissent aujourd'hui dans ce Schéma de Secteur sont les suivantes :

- améliorer les performances de la ligne
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs
- améliorer la qualité de service

Ce document présente la synthèse **des études réalisées par la SNCF et RFF** ainsi que le programme des études complémentaires qui permettront de finaliser le Schéma Directeur du réseau Est et du RER E au premier semestre 2014.







# **Synthèse du schéma de secteur**

***Améliorer les performances de la ligne***

***Adapter l'offre de transport***

***La qualité de service***

***Améliorer les performances de la ligne***

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly running or jumping, is positioned on the right side of the slide. The figure is composed of simple, rounded shapes: a circle for the head, a curved line for the torso, and a long, sweeping line for the legs and feet.

## Adaptations de l'infrastructure en cours ou programmées

Opération	Effets attendus	Phase	Objectif de réalisation	Montants des travaux (M€)	Cadre du financement
Travaux pour l'arrivée du Francilien sur les branches Meaux et Coulommiers	Amélioration de la régularité	REA	2012	18,7	Subvention STIF + Convention STIF /RFF
Redécoupage des sections élémentaires de caténaire entre les gares de Noisy, Bondy et Rosny	Meilleure gestion des situations perturbées (en désolidarisant les branches Nord et Sud)	REA	2012 -2013	2,3	Convention STIF /RFF
Fiabilisation des centres de réchauffage d'aiguilles sur Noisy-le-Sec et Gare de l'Est	Amélioration de la régularité	REA	2012	2,5	Convention STIF /RFF
Fiabilisation du feeder d'Avron-Les Boullereaux	Amélioration de la régularité	PRO (IMPAQT)	2013	5,0	Convention STIF /RFF
Compléments d'équipements en télésurveillance sur le RER E	Amélioration de la régularité	PRO	2013	2,2	Convention STIF /RFF
Installation de rails inox sur l'itinéraire d'entrée/sortie de la voie A à Nogent-le-Perreux	Amélioration de la gestion des situations perturbées	Emergence	2014	0,5	Convention STIF /RFF

***Une étude complémentaire devra porter sur la modification des installations de réception des RER E à Haussmann Saint Lazare, notamment dans la perspective de la mise en service de la nouvelle gare Rosa Parks.***

***Une étude complémentaire devra porter sur l'adaptation éventuelle des Installations Fixes de Traction Electrique permettant d'améliorer les temps de parcours dans le cadre de la mise en place du Francilien sur le réseau Est.***

## Adaptations de l'infrastructure programmées ou à l'étude

Opération	Effets attendus	Phase	Objectif de réalisation	Montants des travaux (M€)	Cadre du financement
Electrification de la section Gretz – Provins et Longueville - Troyes	Mise en place possible d'un matériel roulant à traction électrique.	PRO	2017 Début des travaux en 2014	270	CPER
Déploiement de la Commande Centralisée du Réseau : CCR Paris Champagne	Amélioration de la régularité Meilleure gestion des situations perturbées	Emergence	2021	?	Convention STIF-RFF

- Afin de répondre aux besoins de renouvellement du matériel roulant et d'améliorer les performances de la ligne, les études préliminaires relatives à l'électrification de la section Trilport – la Ferté Milon sont par ailleurs en cours de réalisation, grâce au financement du STIF.
- De même, des études préliminaires sont par ailleurs également menées concernant la mise en place d'installations de contre-sens entre Meaux et Château-Thierry, avec le financement de l'Etat dans le cadre du Plan National Fret.
- Ces études ne font donc pas partie des études complémentaires qu'il est nécessaire de lancer pour l'achèvement du Schéma Directeur, mais il en sera tenu compte dans son élaboration

***Adapter l'offre de transport***

A large, light blue, stylized graphic of a person walking, positioned in the background on the right side of the slide. The figure is composed of simple, rounded shapes for the head, torso, and legs, with a wavy line representing the path of the legs.

## Occupation des trains de pointe

### OCCUPATION DES TRAINS HPM - VERS PARIS

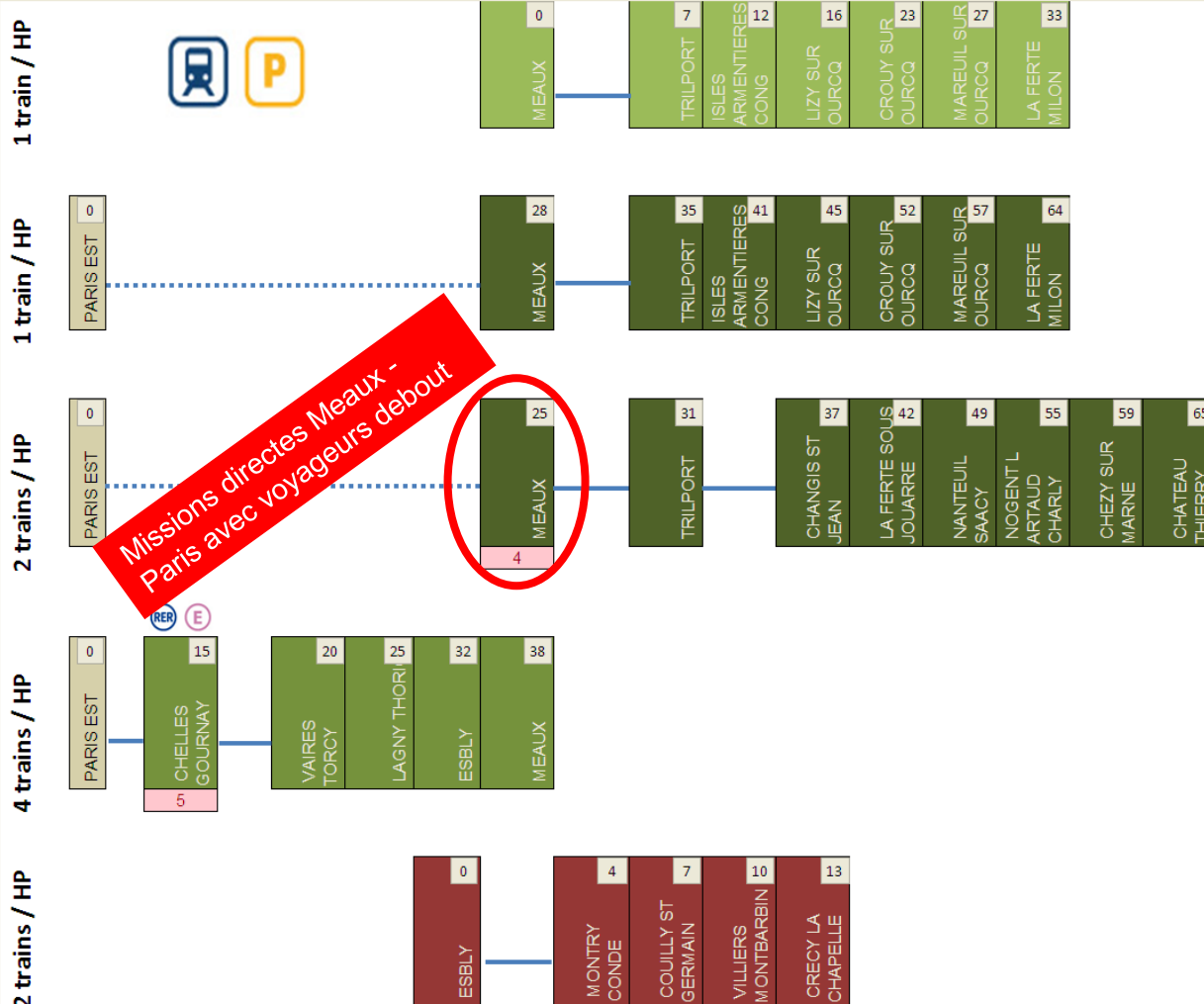
Axe MEAUX - LA FERTE MILON - CHÂTEAU THIERRY  
Axe CRECY LA CHAPPELLE

direct .....  
omnibus ———

Comptages 2012 7h-9h30

Temps de parcours [min] 7

nombre de trains concernés par un taux  
d'occupation de places assises ≥ 90% 4  
nombre de trains concernés par un taux  
d'occupation de places totales ≥ 90% 1

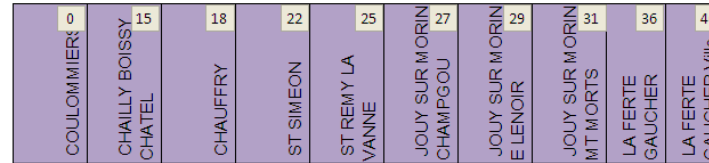


## Occupation des trains de pointe

2 trains / HP



1 car / HP



2 trains / HP



Missions directes Paris avec voyageurs debout

### OCCUPATION DES TRAINS HPM - VERS PARIS

Comptages 2012 7h-9h30

Temps de parcours [min] 7

nombre de trains concernés par un taux d'occupation de places assises  $\geq 90\%$  4  
 nombre de trains concernés par un taux d'occupation de places totales  $\geq 90\%$  2



Axe TOURNAN - COULOMMIERS - LA FERTE GAUCHER  
 Axe VERNEUIL L ETANG - PROVINS

- Les missions suivantes de **la ligne P** présentent des trains avec des **taux d'occupation des places assises > à 90%** pour des trajets de **25 minutes** ou plus en pointe :
  - Château -Thierry – Paris Est entre Meaux et Paris : a contrario les trains La Ferté Milon – Paris Est présentent des réserves de capacité importantes ;
  - Coulommiers – Paris Est entre Tournan et Paris : ce matériel ayant vocation à être remplacé en 2013 – 2014 par du Francilien en unités multiples plus capacitaire ;
  - Provins – Paris Est entre Verneuil et Paris.

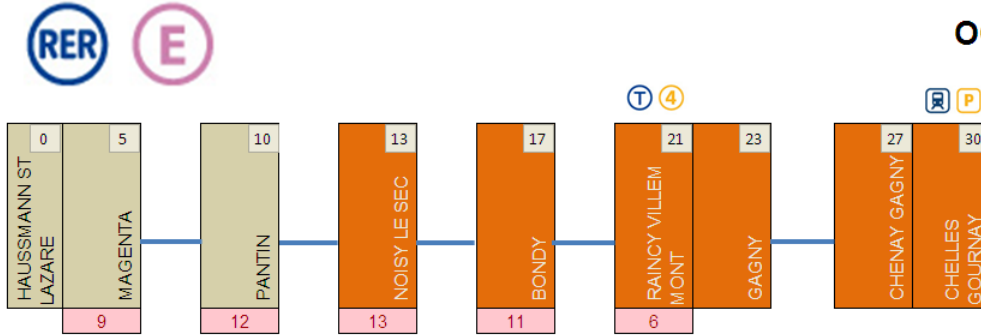


## Occupation des trains de pointe

### OCCUPATION DES TRAINS - HPM - VERS PARIS

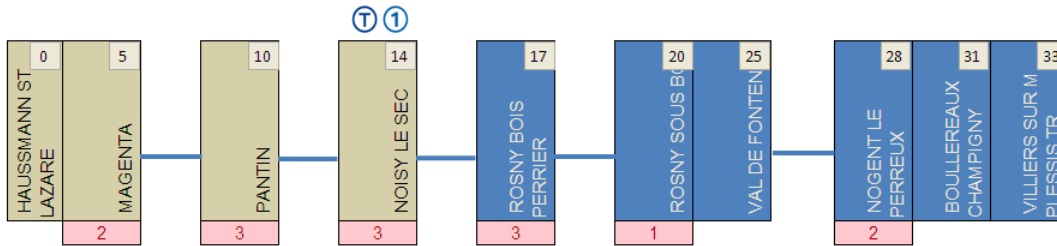
Comptages 2012 7h-9h30

8 trains / HP



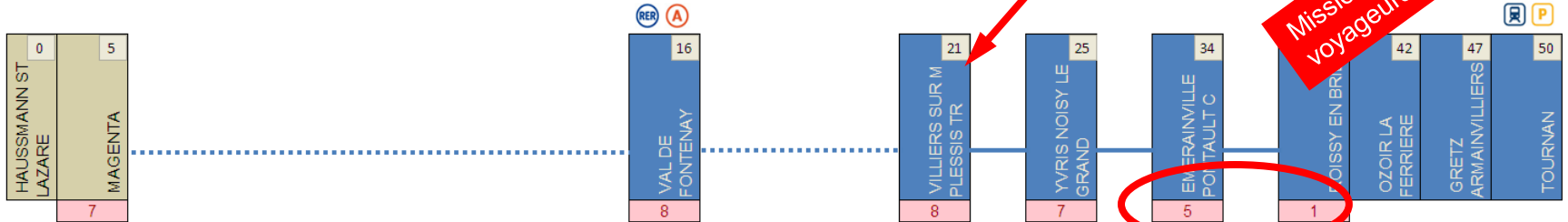
Axe CHELLES  
Axe TOURNAN

4 trains / HP



temps de parcours [min] 7  
direct .....  
omnibus —

4 trains / HP



Déséquilibre entre les missions sur la branche Sud

Missions de Tournan avec voyageurs debout

### ▪ RER E :

- Les missions de Tournan du RER E présentent plusieurs **trains avec des taux d'occupation des places assises supérieurs à 90% pour des trajets de 30 minutes ou plus** en pointe, et quelques trains avec des niveaux de charge globaux très importants entre Villiers-sur-Marne et Val-de-Fontenay.
- A contrario, les missions de Villiers-sur-Marne présentent des réserves de capacités, les voyageurs privilégiant le temps de parcours en choisissant les missions de Tournan semi-directes.
- La fréquentation de la branche Sud diminue légèrement à Val de Fontenay, en raison de la correspondance avec le RER A.
- Les missions de Chelles présentent en heure de pointe de nombreux trains avec des taux d'occupation des places assises supérieurs à 90% entre Le Raincy et Paris, à l'instar de la plupart des lignes de RER en proche couronne.

### ▪ Les prévisions de trafic réalisées à l'horizon 2020 confirment ces enjeux

## Mesures à moyen terme

### Le prolongement du RER E à l'Ouest

La mise en service du prolongement du RER E à l'ouest est prévue en 2020. Des arrêts supplémentaires sont prévus dans les gares de Pantin, Noisy le Sec et Rosny Bois Perrier.

### Gare RER E et Transilien P à Bry-Villiers-Champigny

Les premières études réalisées par RFF en lien avec la SGP montrent que l'arrêt supplémentaire de tous les RER E et le cas échéant de missions de la ligne P en gare des Bry-Villiers-Champigny impliquerait une mise à 4 voies entre Bry-Villiers-Champigny et Villiers sur Marne - Le Plessis Trévisé.

Le coût des adaptations des infrastructures associées à cette gare est estimé à **200 M€2010** (hors bâtiment voyageurs). Les besoins en matériel roulant n'ont pas été évalués à ce stade.

**Des études complémentaires plus approfondies concernant la création de cette gare et les aménagements associés sont engagées, financées par la SGP, l'Etat et l'EPA MARNE. Le STIF a demandé que ces études prévoient les conditions d'un arrêt des deux missions de la ligne P.**

**Par ailleurs, l'étude des aménagements complémentaires sur le réseau Est nécessaires à l'arrêt des deux missions de la ligne P doit être engagée.**

Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Création de la gare de Bry-Villiers-Champigny

Nombre de trains / heure	4	4
Tournan		■
Gretz		■
Ozoir la F.		■
Roissy en B		■
Emerainville		■
les Yvris		■
Villiers/M	■	■
<b>Bry-Villiers-Champigny</b>	■	■
les Boullereaux	■	
Nogent le P	■	
Val de Fontenay	■	

- **Renforcement des dessertes d'Emerainville Pontault Combault et de Roissy en Brie par le prolongement des missions Villiers**

Le prolongement des missions de Villiers jusqu'à Roissy-en-Brie permettrait d'offrir plus de places assises aux usagers des missions de Tournan.

Ce prolongement nécessite une 3ème voie entre Villiers sur Marne Le Plessis Trévisé et Emerainville Pontault Combault afin de garantir la robustesse et de permettre un bon espacement entre les RER E. Cette 3ème voie permettrait également de supprimer le temps de sur-stationnement (5 minutes) des missions Tournan à Emerainville Pontault Combault.

Le coût en infrastructure d'environ **300 M€2010**, comprend une 3ème voie entre Villiers sur Marne Le Plessis Trévisé et Emerainville Pontault Combault, l'aménagement du terminus de Roissy en Brie et le renforcement de l'alimentation électrique. Les besoins en MR sont estimés à 2 trains longs.

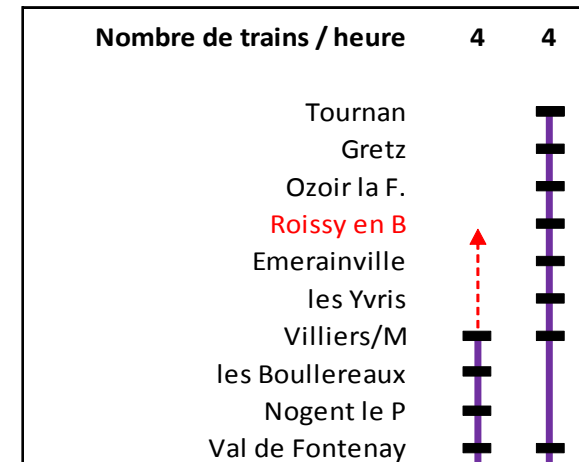
Dans la mesure où les missions Villiers sont prolongées à Roissy-en-Brie, alors seule une troisième voie est nécessaire entre la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny et Villiers sur Marne – Le Plessis Trévisé, cette troisième voie se prolongeant jusqu'à Emerainville.

Le coût des adaptations des infrastructures associées à la gare de Bry-Villiers-Champigny, soit la création d'une 3ème voie entre Bry-Villiers-Champigny et Villiers sur Marne – Le Plessis Trévisé, serait alors de 100M€ (hors bâtiment voyageurs) et non de 200 M€.

**Par conséquent, il apparaît nécessaire d'approfondir pour ce projet la nature des infrastructures nécessaires, ainsi que les gains attendus.**

**Des études complémentaires porteront par ailleurs sur l'opportunité et la faisabilité d'un prolongement ultérieur de cette mission à Tournan.**

Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Prolongement des missions Villiers



## Perspectives à plus long terme

### Création d'une mission supplémentaire sur la branche nord

Cette mission supplémentaire permettrait d'améliorer le confort de la branche de Chelles, et un renforcement de la fréquence dans le tronçon central qui augmenterait l'effet de décharge du RER A permis par le prolongement du RER E à l'Ouest.

Deux possibilités ont été étudiées :

- mission La Folie – Gagny, nécessitant la réactivation d'installations de retournement ayant existé pour **75 M€2010**, les besoins en MR sont estimés à 7 trains longs ;
- mission La Folie – Chelles Gournay, nécessitant la mise à 6 voies entre Gagny et Chelles, pour un montant estimé à **390 M€2010**, les besoins en MR sont estimés à 8 trains longs.

**Par conséquent, il apparaît nécessaire d'approfondir la nature des infrastructures nécessaires, et les gains attendus, pour la seule création d'une mission supplémentaire jusqu'à Gagny.**

Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Création d'une mission Gagny

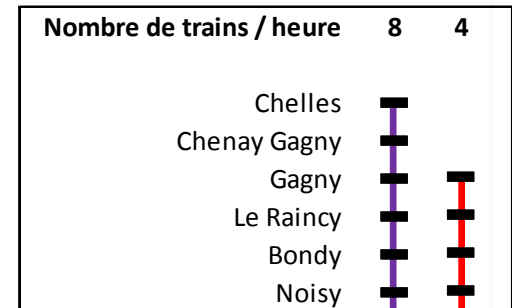
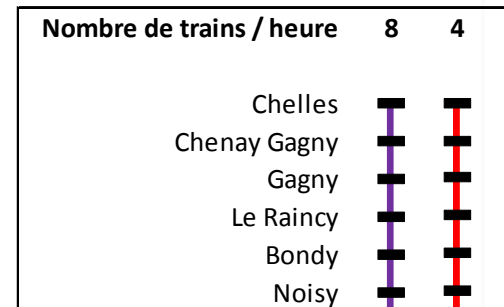


Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Création d'une mission Chelles



## Perspectives à plus long terme

### *Prolongement de missions sur la branche nord*

Dans le cas où une mission supplémentaire La Folie – Gagny serait créée, les 2 missions terminus Chelles pourraient être prolongées jusqu'à Lagny afin de soulager la fréquentation des missions Meaux – Paris Est. Le surcoût par rapport à la création de la mission La Folie – Gagny est d'environ **125 M€2010** (soit 190 M€ au total), les besoins supplémentaires en MR sont estimés à 2 trains longs (soit 9 trains longs au total).

Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Création d'une mission Gagny

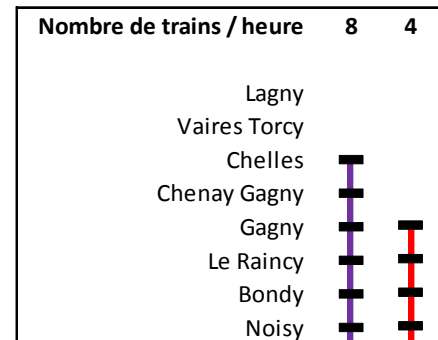
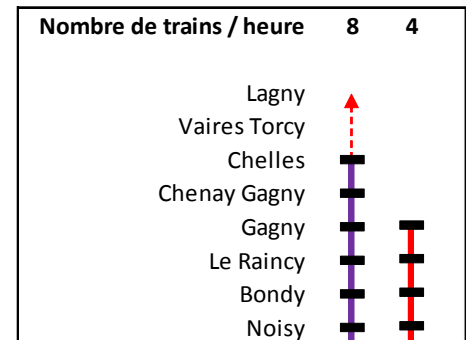


Schéma simplifié de la desserte de pointe  
Création d'une mission Gagny  
Prolongement de missions à Lagny



*Par conséquent, il apparaît nécessaire d'approfondir pour ce projet la nature des infrastructures nécessaires, ainsi que les gains attendus.*

### *Création d'une gare nouvelle RER E entre Vaires-sur-Marne et Chelles*

Une telle création n'est envisageable qu'à partir du moment où le RER E est prolongé vers Lagny. *L'opportunité et la faisabilité de la création d'une telle gare doivent être étudiées.*

- **Perspectives à plus long terme**
  - ***Prolongement du RER E à Meaux***

Les études du schéma de secteur ont mis en évidence les éléments suivants :

- la mixité des trafics RER E avec le TER, entre Chelles (ou Lagny avec voies supplémentaires) et Meaux serait **source d'irrégularité** ;
- l'accès sans correspondance dans le tunnel EOLE ne se traduit pas par un gain de temps de parcours entre Meaux et Haussmann (estimé à 42 minutes via le train direct) ;
- la création d'un lien piétonnier entre la gare de l'Est et la gare du Nord permettrait de faciliter sensiblement la correspondance entre la ligne P et le RER E.

***Par conséquent, des études complémentaires permettront d'apprécier plus finement l'intérêt de la création d'un lien piétonnier souterrain entre la gare de l'Est et la gare du Nord.***

- **Perspectives à plus long terme**
  - ***Prolongement du RER E à Val Bréon***

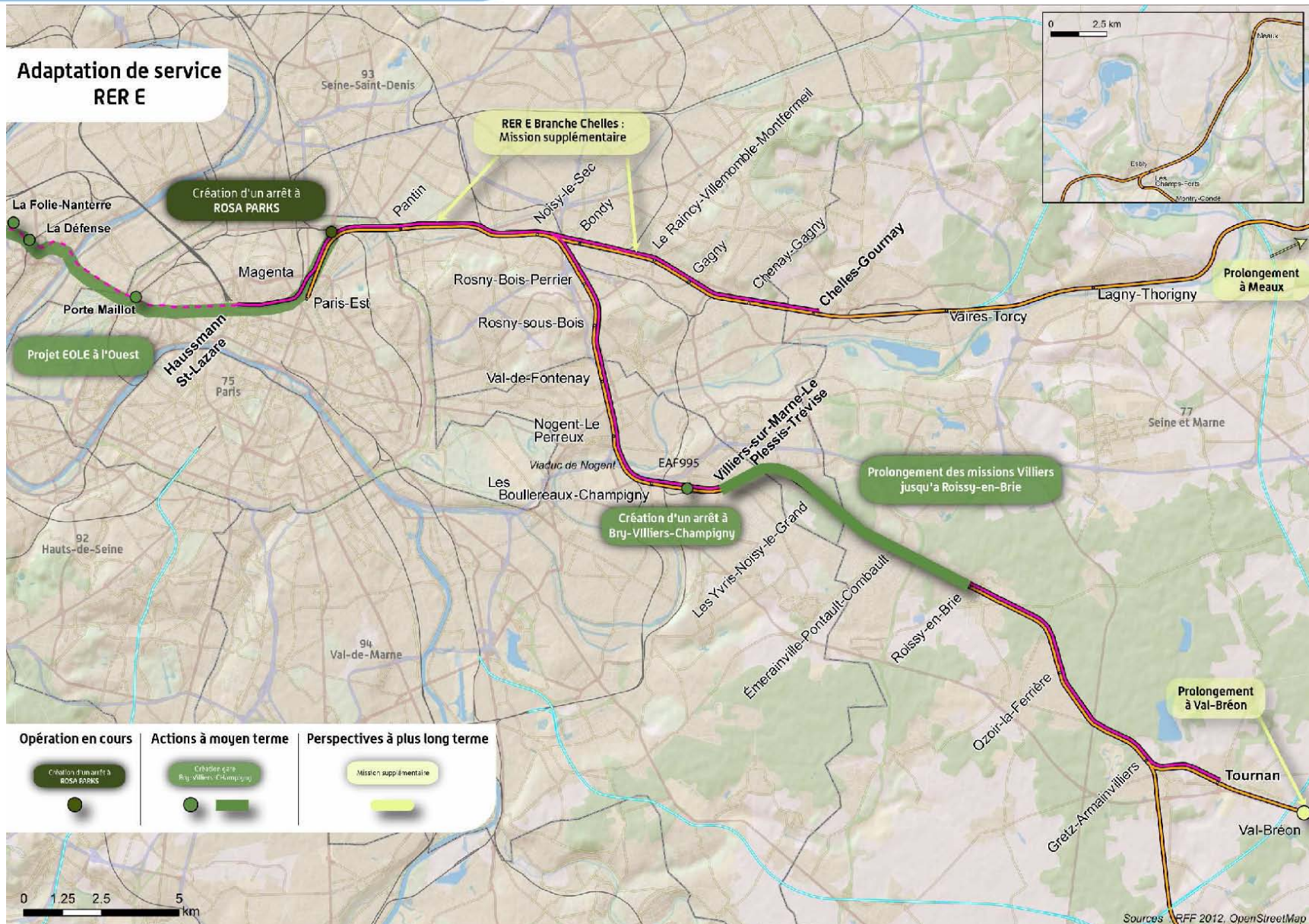
Les études du schéma de secteur ont mis en évidence les éléments suivants :

- compte tenu des contraintes de circulations présentes sur toute la ligne P (entre Paris Est et Tournan), les 9 trains (deux sens confondus) pouvant circuler par heure de pointe entre Tournan et Val Bréon, nécessiteraient le doublement de la voie sur cette section de ligne. Le montant de cette opération est estimé à **environ 100 M€<sub>2010</sub>** ;
- ce prolongement du RER E ne présente pas a priori un important potentiel de trafic.

***Par conséquent, des études complémentaires permettront d'apprécier plus finement l'estimation du potentiel de trafic, ainsi que l'estimation du coût du prolongement.***



## Adaptation de service RER E



- **Opération de moyen terme : gare RER E et Transilien P à Bry-Villiers-Champigny**

Pour mémoire, déjà présenté.

- **Perspectives de moyen terme à approfondir**

- ***Déploiement du Francilien sur Paris – Provins***

L'électrification Gretz-Provins, permettrait la mise en place du Francilien, plus capacitaire que l'AGC, et donc de répondre à la surcharge des trains entre Verneuil l'Etang et Paris.

La mise en place du Francilien rendrait possible la desserte de Gretz Armainvilliers (quais à 92 cm) et éventuellement de Bry-Villiers-Champigny par les missions de Provins.

L'impact de l'arrêt à Gretz Armainvilliers sur la fréquentation des missions de Provins est également à étudier finement. Il pourrait en outre avoir un effet de décharge sur le stationnement de rabattement à Tournan, qui est à saturation.

Le coût en matériel roulant serait de **140 M€<sub>2010</sub> environ**, sans tenir compte de la durée de vie résiduelle des AGC d'une trentaine d'années en 2018. Le coût de l'adaptation des infrastructures à l'arrivée du Francilien est à estimer.

***Par conséquent, il apparaît nécessaire d'approfondir les modalités d'un tel projet, ainsi que les gains attendus.***

- **Perspectives de moyen terme à approfondir**

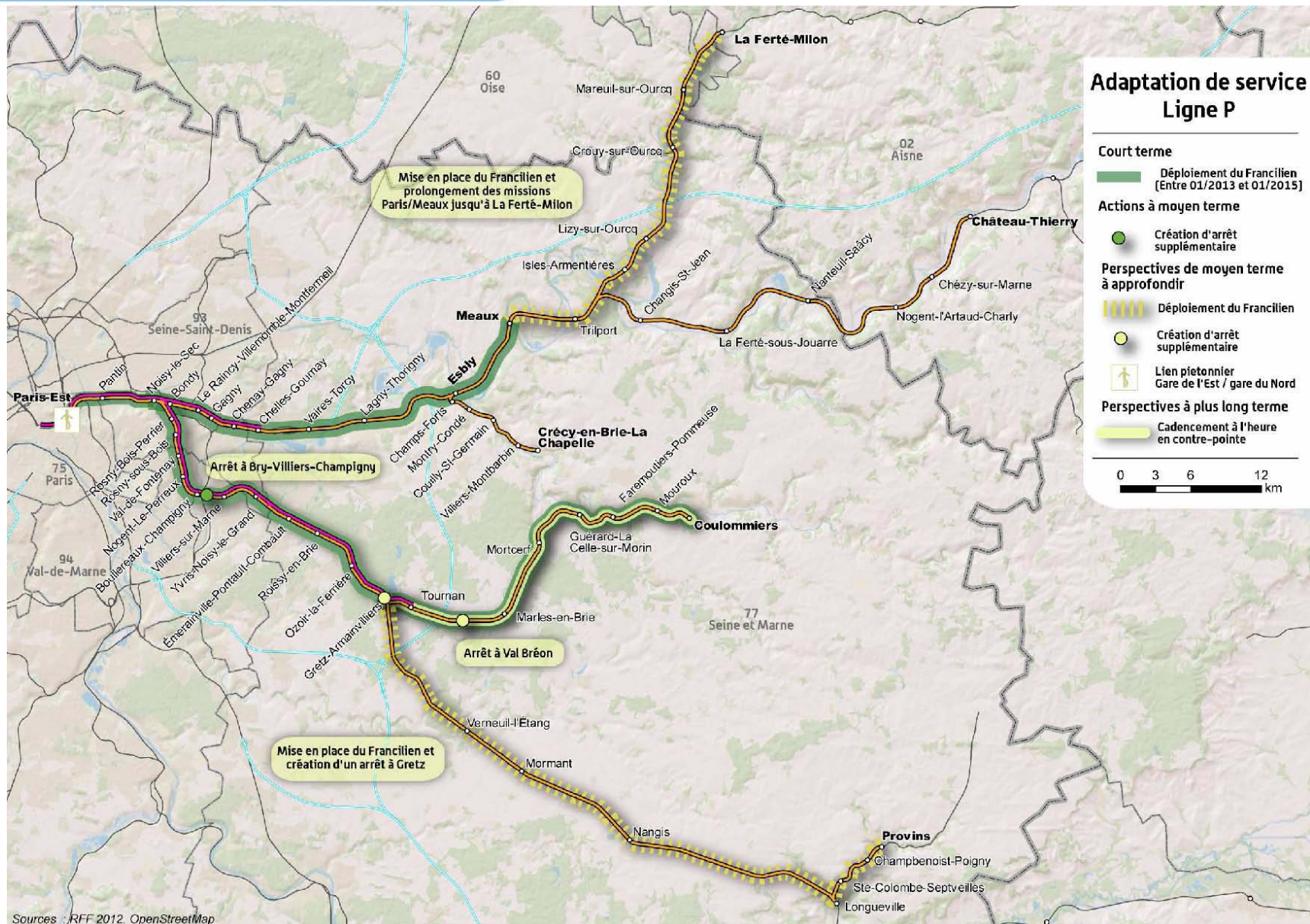
- ***Pertinence de la création d'une halte à Val Bréon***

Cette gare nouvelle aurait pour effet de soulager le stationnement de rabattement à Tournan. Sa pertinence sera à apprécier ultérieurement en fonction des conditions de rabattement et de l'estimation du report de stationnement de Tournan vers Val Bréon, en tenant compte des effets de report liés à l'arrêt de missions Provins à Gretz Armainvilliers.

Le coût de la halte est estimé à **5 M€<sub>2010</sub>** (hors parking à Val Bréon).

***Par conséquent, il apparaît nécessaire d'approfondir pour ce projet la nature des infrastructures nécessaires, ainsi que les gains attendus.***





A large, light blue, stylized graphic of a person walking or running, positioned in the background behind the main text.

***AMELIORER LE FONCTIONNEMENT DES  
GARES ET POLES D'ECHANGES***

Le PDUIF révisé propose un dispositif d'intervention sur l'aménagement des pôles d'échanges et des gares, afin d'améliorer significativement la qualité de service dans toutes les gares d'Île de France.

Cette démarche se fonde sur le classement des gares en trois catégories : les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses, et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

Les projets de pôle concernant les gares de la ligne P et du RER E permettront de traiter toutes les composantes de l'intermodalité.

***Des études complémentaires permettront de hiérarchiser les enjeux de désaturation/gestion des flux/rénovation des gares sur ces lignes.***

- ***Lien piétonnier Gare du Nord – Gare de l'Est***

Ce couloir de correspondance souterrain entre la gare du Nord et la gare de l'Est permettra d'effectuer le trajet entre les deux gares en 5 minutes à pied. Ainsi, les habitants de l'est francilien, qui utilisent les trains Transilien arrivant à la gare de l'Est, pourront accéder rapidement à la gare Magenta et effectuer des correspondances avec les RER B, D et E notamment, et réciproquement.

***Des études d'opportunité et de faisabilité relatives à ce projet vont être engagées en lien avec la Région et la Ville de Paris.***

Ces études ne font donc pas partie des études complémentaires qu'il est nécessaire de lancer pour l'achèvement du Schéma Directeur, mais il en sera tenu compte dans son élaboration.<sup>38</sup>

## ***Conclusion***

A large, stylized, light blue graphic of a person in motion, possibly walking or running, is positioned in the background. The figure is composed of simple, rounded shapes: a circle for the head, a curved line for the torso, and a wavy line for the legs, all rendered in a light blue color.



Le contenu du Schéma de Secteur, correspondant aux études menées à ce jour par RFF et la SNCF, conduit à proposer au Conseil du STIF du 17 avril 2013 la réalisation des études complémentaires suivantes pour l'achèvement du Schéma Directeur :

- modification des installations de réception des RER E à Hausmann Saint Lazare, notamment dans la perspective de la mise en service de la nouvelle gare Rosa Parks ;
- nature des infrastructures nécessaires, et gains attendus pour le prolongement des missions Villiers du RER E jusqu'à Roissy-en-Brie
- opportunité et faisabilité d'un prolongement ultérieur de ces missions jusqu'à Tournan ;
- nature des infrastructures nécessaires, et gains attendus, pour la création d'une mission supplémentaire du RER E jusqu'à Gagny ;
- nature des infrastructures nécessaires, ainsi que les gains attendus pour le prolongement de missions du RER E jusqu'à Lagny ;
- opportunité et faisabilité de la création d'une gare nouvelle RER E entre Vaires et Chelles ;
- estimation du potentiel de trafic et estimation du coût du prolongement du RER E à Val Bréon ;
- conditions de la création d'une mission supplémentaire sur la branche Sud du RER E ;
- étude de l'adaptation éventuelle des installations électriques permettant d'améliorer les temps de parcours dans le cadre de la mise en place du Francilien sur le réseau Est ;
- étude des aménagements complémentaires nécessaires à l'arrêt des deux missions de la ligne P en gare nouvelle de Bry-Villiers-Champigny ;
- modalités et gains attendus pour la mise en place du Francilien sur les missions Provins et conséquences de la création d'un arrêt à Gretz, dans le cadre de l'électrification de la ligne Gretz – Provins ;
- nature des infrastructures nécessaires, ainsi que les gains attendus, pour la création d'une halte à Val Bréon sur la ligne P ;
- désaturation/gestion des flux/rénovation des gares ;
- approfondissement des scénarios de gestion des situations perturbées.



Le montant pour la réalisation de ces études complémentaires et l'achèvement du Schéma Directeur du réseau Est et du RER E est évalué à **1,7 M€ HT**.

Ces études complémentaires devront s'articuler avec les études déjà en cours, portant notamment sur la création de la gare nouvelle Bry-Villiers-Champigny et les aménagements associés, sur l'électrification de la section Triport – la Ferté Milon, sur la création d'installations de contre-sens entre Meaux et Château-Thierry, ou sur la création d'un lien piétonnier entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est.

## Eclairage sur les études de l'électrification entre Trilport et La Ferté Milon

### Principaux objectifs de l'électrification :

- permettre le déploiement du Francilien en renouvellement du matériel thermique proches de l'échéance de radiation (BB67400 + rames RIB/RIO) ;
- supprimer le double terminus de Meaux (prolongement de missions Paris-Est – Meaux jusqu'à La Ferté Milon) ;
- permettre la mise en accessibilité de la gare de Meaux (uniformité du MR).

### Etat d'avancement du projet :

- études en cours, financées par le STIF sous la maîtrise d'ouvrage de RFF ;
- prise de décision en 2013 ;
- financements à dégager en conséquence ;

**Téléchargez les présentations  
de ce comité de ligne  
sur le site Internet du STIF**

**[www.stif.info](http://www.stif.info)**