

Comité de ligne RER E

Compte rendu de la réunion du 24 juin 2026

La liste des présents figure en pièce jointe.

Introduction

Patrick JAHIER, délégué territorial Seine-et-Marne pour Ile-de-France Mobilités accueille les participants et rappelle les règles de participation sur Teams.

Corinne MONTMORY, Directrice Ferroviaire à Ile-de-France Mobilités, remercie les participants connectés pour leur présence, rappelle que ce comité de ligne s'inscrit dans le prolongement des évolutions récentes du RER E, notamment l'ouverture vers Nanterre, et intervient dans un contexte de transformation profonde de la ligne.

1. BILAN DE L'EXPLOITATION ET QUALITE DE SERVICE

- **Ponctualité**
- **Bilan de la qualité de Service**

Les équipes SNCF ont présenté un état des lieux de l'exploitation du RER E :

- Retour sur les principaux incidents ayant affecté la ligne au cours du premier semestre, notamment l'incident majeur du 18 juin à Paris-Est,
- Présentation des mesures mises en œuvre lors des situations perturbées : renforcement de l'information voyageurs, dispositifs d'accompagnement et distribution d'eau lors des épisodes de fortes chaleurs,
- Analyse de la ponctualité avec une amélioration progressive observée depuis le mois de mars, malgré plusieurs événements exceptionnels,
- Identification des principales causes de non-ponctualité : matériel roulant, problèmes de traction, adhérence, incidents voyageurs, faits de société et signalisation.

Actions engagées

Les opérateurs ont détaillé plusieurs actions :

- Renforcement de la maintenance du matériel roulant,
- Déploiement progressif du matériel RER NG,

- Actions spécifiques sur la traction et l'adhérence,
- Développement de la télésurveillance et amélioration de la coordination entre métiers,
- Accompagnement des conducteurs et renforcement des procédures opérationnelles.

2. SATISFACTION VOYAGEURS ET SURETE

- **Trajectoire des développements de l'infrastructure ferroviaire du RER E**
- **Opérations de remise à neuf de l'infrastructure du RER E (travaux de régénération)**
- **Présentation de la synthèse de l'empreinte capacitaire 2027**

Les résultats des enquêtes de satisfaction montrent une progression de plusieurs indicateurs :

- Amélioration de la perception de l'information voyageurs,
- Progression de la qualité du contact avec les agents,
- Amélioration du sentiment de sécurité dans les gares et les trains.

Des marges de progression subsistent concernant :

- La ponctualité,
- La disponibilité des équipements en gare, notamment les escaliers mécaniques et les ascenseurs.

3. PROJET EOLE ET EVOLUTION DE L'OFFRE

- **Projet EOLE**
- **Offre 2027 RER E et J5 via Poissy**
- **RER NG**

3-1 Calendrier

Les principales échéances présentées sont :

- Février 2027 : ouverture du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie,
- Fin 2029 : déploiement de l'offre cible avec 22 trains par heure dans le tronçon central grâce au système NEXTEO.

3-2 Evolution de l'offre

À compter de 2027 :

- Maintien des fréquences actuelles sur la branche Est,
- Renforcement de l'offre sur la branche Ouest,
- Nouveaux arrêts à Rosny-Bois-Perrier et Pantin,
- Mise en place de réserves de matériel et de conducteurs afin de renforcer la robustesse de l'exploitation.

3-3 Modernisation du matériel roulant

Le remplacement progressif des rames MI2N par les nouvelles rames RER NG se poursuit :

- Amélioration du confort et de la capacité,
- Objectif d'un parc 100 % RER NG à l'horizon fin 2027,
- Poursuite des mises à jour logicielles pour améliorer la fiabilité.

4. TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE ET MODERNISATION DES GARES

Les représentants de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont présenté les principaux chantiers :

- Transformation de la gare de Rosny-Bois-Perrier,
- Création de la gare Villiers-Champigny-Brie,
- Adaptation du pôle de Val de Fontenay,
- Renouvellement des voies, aiguillages et caténaires,
- Travaux d'accessibilité et de rénovation des gares.

Les interventions sont principalement réalisées :

- La nuit,
- Les week-ends,
- Durant certaines périodes estivales.

Cette organisation vise à limiter les perturbations pour les voyageurs tout en permettant la réalisation d'importants travaux de modernisation.

5. INVESTISSEMENTS ET PERSPECTIVES

SNCF Réseau a rappelé l'ampleur des investissements programmés :

- Plus de 1,5 milliard d'euros d'investissements sur le RER E au cours des dix prochaines années, hors projet Eole,
- Un niveau d'investissement rapporté au kilomètre de voie environ dix fois supérieur à la moyenne nationale.

Ces investissements visent à :

- Moderniser durablement l'infrastructure,
- Améliorer la fiabilité du réseau,
- Renforcer les interconnexions,
- Préparer l'exploitation future du RER E prolongé.

Les représentants de SNCF ont souligné que ce volume exceptionnel de travaux nécessite inévitablement des périodes d'interruption de circulation, malgré les efforts de planification réalisés pour en limiter les impacts.

6. ECHANGES AVEC LES ELUS ET REPRESENTANTS D'USAGERS

Marc PELISSIER, Président de l'AUT-FNAUT-IDF, demande quand la fiabilité du RER NG dépassera celle du MI2N actuel ?

- **SNCF Voyageurs** : le RER NG est déjà plus fiable que le MI2N. Toutefois, le RER NG n'est pas encore au niveau attendu, un plan d'actions est en cours avec Alstom pour continuer à progresser.

Céline THIEBAULT-MARTINEZ, députée de la 9^e circonscription de la Seine-et-Marne, a exprimé des préoccupations d'usagers, notamment des gares de Pontault-Combault et de Tournan-en-Brie, concernant la dégradation du service, le manque de fiabilité, le non-respect de la ponctualité, le trop grand volume de travaux en soirée et le week-end, la nécessité de repenser l'organisation des substitutions et de dédommager les usagers. Elle constate un écart entre les statistiques de qualité de service présentées et la perception des usagers de la ligne. De nombreux témoignages de jeunes, étudiants ou actifs, lui parviennent, exprimant des difficultés à trouver voire à simplement chercher du travail à Paris ou La Défense tant le manque de fiabilité de la ligne pénalise les déplacements. Elle demande des engagements concrets de la part de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et Ile-de-France Mobilités, notamment un plan d'actions, car l'obligation de service public n'est pas respectée. La justification de l'amélioration à venir du réseau à la fin des travaux ne suffit pas car il n'y a pas de perspective de fin des chantiers à court-terme.

- **Benoît CASAGRANDE**, Directeur des lignes E et P, SNCF Voyageurs, convient que le début d'année 2026 a été très difficile, notamment de début janvier à mi-mars. Des travaux très structurants ont généré des limitations de vitesse, qui ont aggravé ces perturbations. Si l'on regarde les semaines suivantes, la performance remonte à plus de 94% certaines journées, ce qui n'était pas le cas en 2025. Cela veut dire que l'on absorbe mieux les petits incidents du quotidien, et la meilleure fiabilité du RER NG contribue aussi à cette progression de ponctualité. Le ressenti voyageurs est lourdement impacté par les gros incidents, comme celui de la semaine 22 ou du 18 juin. Nous avons parfaitement conscience du fait que ces aléas qui perturbent ou qui interrompent complètement la circulation donnent peu confiance dans la fiabilité du système. Les travaux permettent notamment de fiabiliser ces sujets signalisation ou infrastructure. Nous sommes mobilisés pour renforcer la capacité d'intervention du côté des équipes Réseau et de prolonger les progrès et le plan d'actions qu'a présenté Samir Laouedj tout à l'heure, notamment en vue de l'ouverture vers Mantes de 2027. Dans le cas des voyageurs de Tournan, que vous avez mentionnés, il est exact de dire que la ponctualité de l'axe Tournan est plus faible que celle du tronçon central, car le voyageur du « bout de ligne » subit l'accumulation des aléas qui peuvent se produire tout au long de son parcours et donc sur toutes les lignes de Transilien.
- **Céline THIEBAULT-MARTINEZ** affirme que la situation est très pénalisante, notamment pour les usagers qui n'ont pas d'alternative, et demande si SNCF Voyageurs est en mesure de prendre des engagements, de réfléchir à des solutions d'urgence, comme un système de substitution qui permette aux usagers, quand le RER E est interrompu, de rejoindre une autre gare. L'absence de dédommagement est aussi un motif d'insatisfaction, puisque les gens payent pour un service qui ne fonctionne pas.

- **Benoît CASAGRANDE** rappelle la différence entre situations perturbations et travaux. SNCF n'est pas en mesure de déployer des bus de substitutions en inopiné lors des perturbations. Il est d'une part impossible de trouver suffisamment de bus rapidement, et d'autre le mode bus n'est pas assez capacitaire pour absorber le report du RER. Quant aux travaux, il existe évidemment des systèmes de substitution qui sont mis en place systématiquement, car c'est une obligation du contrat liant SNCF Voyageurs à Ile-de-France Mobilités. SNCF Voyageurs est vigilant pour trouver toutes les solutions possibles, d'ailleurs un plan d'actions conséquent est à l'œuvre depuis un an et demi. Parmi ces actions, la reprise en direct du pilotage des prestataires bus assurant cette substitution.
- **Céline THIEBAULT-MARTINEZ** demande ce qu'il en est des fermetures le soir à 21h.
- **Benoît CASAGRANDE** rappelle que les fermetures le soir pour travaux supposent des substitutions systématiques, SNCF Voyageurs suit de près leur bonne réalisation. SNCF Voyageurs et Mme la Députée ont déjà eu des échanges bilatéraux sur le sujet, il propose d'organiser un prochain rendez-vous dédié aux problématiques locales. Il mentionne le fait qu'un cycle d'échanges sur le même sujet avec les élus et associations de la ligne P a eu lieu. Celui-ci a pu donner lieu à des propositions d'amélioration ciblées. Il laisse Ile-de-France Mobilités rappeler le cadre des dédommagements.
- **Corinne MONTMORY** précise que les résultats de ponctualité présentés sont des résultats agrégés, issus des chiffres calculés par axe, qui peuvent connaître des performances différentes. En année N+1, IDFM analyse la ponctualité mois par mois, axe par axe, pour toutes les lignes. Le remboursement est déclenché pour chaque axe ayant connu une ponctualité inférieure à 80% pendant au moins 3 mois. Le remboursement est d'un demi-mois d'abonnement pour une mauvaise ponctualité pendant 3 à 6 mois, et d'un mois entier ou un mois et demi pour une mauvaise ponctualité pendant 6 mois ou plus. IDFM est très attentive à la qualité des substitutions. Bien que les itinéraires soient travaillés avec des possibilités de liaisons semies-directes, les temps de trajet en bus sont toujours plus pénalisants que ceux effectués en train. IDFM demande à SNCF Réseau de travailler à la réduction des demandes d'Interruption Temporaire de Circulation (ITC).

Yann VIGUIE, conseiller municipal de Champigny-sur-Marne, souhaite savoir comment sont comptabilisés les trains supprimés dans les statistiques de ponctualité.

- **Benoît CASAGRANDE** explique que les suppressions de trains sont suivies séparément du taux de ponctualité, avec des indicateurs distincts pour les suppressions partielles et totales, afin de refléter au mieux la réalité vécue par les voyageurs. Par ailleurs, l'exploitation de la ligne exige parfois de décider de limitations partielles de missions pour remettre les trains de l'ensemble de la ligne à l'heure. Cela se traduit en deux indicateurs distincts : suppressions partielles (quand les missions sont limitées et ne desservent pas certaines gares de la mission d'origine) et suppressions totales (en situation très perturbée)

Ronan VILLETTE, premier adjoint au maire du Plessis-Trévisé, s'interroge sur la prise en compte des trains les plus chargés du matin et du soir dans les statistiques de ponctualité présentés dans le tableau affiché.

- **Benoît CASAGRANDE** indique que la ponctualité voyageurs est pondérée selon le nombre de voyageurs théorique de chaque train. L'opérateur réalise des comptages manuels pour quantifier le nombre de voyageurs par train, selon les heures de la journée et les jours de la semaine. Ainsi, les pointes de matinée et soirée pèsent lourd dans cet indicateur, qui intègre bien la fréquentation.

Maria GARCIA, 13^e adjointe au maire de Courbevoie, demande si le dédommagement est automatique

- **Corinne MONTMORY** explique que le remboursement du Pass Navigo en cas de ponctualité inférieure à 80% sur un axe n'est pas automatique et qu'il nécessite en effet une démarche volontaire de l'abonné, informé via les canaux habituels et les sites des opérateurs.
 - **Maria GARCIA** demande comment les usagers sont-ils informés des campagnes de remboursement en cours ?
 - **Corinne MONTMORY** : Ile-de-France Mobilités communique par ses canaux habituels. Il y a en général une conférence de presse de la Présidente d'Ile-de-France Mobilités. La plateforme de demande de dédommagement ouvre dans ce cas en mars-avril, voici le lien vers celle de 2026 pour les résultats de l'année 2025 : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/campagne-2026-remboursement-qualite-de-service-transport>

Marie-Laure AUDO, conseillère municipale délégué aux mobilités, Rosny-sous-Bois, témoigne de la prépondérance de l'insatisfaction liée au RER E lors de la campagne pour les élections municipales de 2026, et pas seulement pour la commune de Rosny-sous-Bois. Le constat est partagé par toutes les communes de la ligne. Face à ce constat, la maire de Rosny-sous-Bois, Magalie THIBault, a décidé d'être à l'origine d'un collectif, en cours de constitution, pour défendre les intérêts des usagers du RER E, constatant depuis plusieurs années une dégradation des conditions de transport qui ne peut plus être considérée comme exceptionnelle. La démarche vise à obtenir des améliorations concrètes et durables au bénéfice des usagers. Les dysfonctionnements rejoignent ceux exprimés par Mme la Députée : les retards, les suppressions de trains, les interruptions de circulation qui sont devenus beaucoup trop fréquents. Les habitants subissent quotidiennement les conséquences de ces dysfonctionnements dans leur vie professionnelle, scolaire ou familiale. L'information voyageurs est souvent insuffisante ou tardive lors des perturbations et la desserte en soirée reste une préoccupation majeure pour de nombreux usagers. L'objectif est de travailler de manière constructive avec IDFM, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Il ne s'agit pas du tout d'une démarche partisane, mais bien d'une mobilisation au service des habitants. Une parole collective des élus sera beaucoup plus audible et plus efficace auprès des autorités compétentes. La demande est un engagement clair sur les éléments suivants :

- l'amélioration de la régularité et de la qualité de service
- une information voyageurs plus rapide, plus fiable et plus transparente
- une meilleure anticipation des travaux et des perturbations

- le maintien et le rétablissement d'une offre de transport adaptée en soirée
 - une politique d'indemnisation automatique
 - une association systématique des élus locaux aux décisions ayant un impact sur les territoires.
- **Benoît CASAGRANDE** : le RER E fait l'objet d'une mobilisation du groupe SNCF dans son ensemble. C'est un des sujets que le président Jean Castex a en tête, sur lequel il interroge régulièrement et qu'il surveille. Il y a des plans d'actions, tant côté SNCF réseau que côté SNCF voyageurs, pour améliorer la situation. Cela ne se reflète pas encore dans le ressenti des voyageurs, mais les chiffres montrent que la progression est bien en cours. Les retours exprimés lors de ce comité sont les bienvenus. Historiquement, la direction de ligne E et P a toujours eu beaucoup d'interlocuteurs sur la ligne P, mais très peu sur la ligne E. Benoit CASAGRANDE a déjà pris contact avec la ville de Rosny-sous-Bois pour organiser un rendez-vous et propose de profiter de cet échange pour relancer cette demande. SNCF Voyageurs est tout à fait preneur de rendez-vous avec les différents représentants de la ligne (élus, associatifs) en complément de ces comités de ligne.
 - **Corinne MONTMORY** affirme que tous les acteurs sont mobilisés pour le RER E. Ile-de-France Mobilités avait demandé à la direction de ligne E en début d'année 2026 un plan d'actions pour redresser le plus rapidement possible les performances après les difficultés du début d'année. Elle rappelle aux participants qu'il s'agit d'une ligne ayant connu récemment l'ouverture d'un tunnel pour le prolongement à Nanterre, et accueillant du matériel roulant neuf, autrement dit des investissements colossaux. Si les effets de ces investissements ne sont aujourd'hui pas encore satisfaisants pour les voyageurs, la ligne et Ile-de-France Mobilités sont fortement mobilisées, notamment auprès du constructeur Alstom pour assurer un suivi de la montée en fiabilité et de la disponibilité des rames RER NG.
 - **Pierre-Olivier CAREL, délégué territorial IDFM pour la Seine-Saint-Denis**, affirme être destinataire d'un très grand nombre de remontées de la part des collectivités et qu'Ile-de-France Mobilités y est très attentive. La difficulté se situe sur les problématiques de déplacement domicile-travail et domicile-école. Plus on va s'éloigner de la périphérie parisienne, plus les contraintes sont lourdes avec des interruptions le soir. Cette semaine, des rendez-vous avec le maire de Gagny puis avec la maire de Rosny-sous-Bois ont eu lieu, le 6 juillet, le directeur général d'IDFM rencontre les 14 maires de Grand Paris Grand Est, et l'amélioration de la fiabilité du RER E fait partie des préoccupations les plus importantes.

Florent LACAILLE-ALBIGES, adjoint au maire de Noisy-le-Sec, indique constater les mêmes problèmes et partager le même agacement. Il constate néanmoins une nette amélioration cette année par rapport à 2025. Le point majeur d'inquiétude reste le sujet des interruptions en soirée. Alors que la ville bénéficie de deux lignes de métro en grande proximité, ouvrant des alternatives, la plainte des habitants sur le RER E reste systématique et centrale, car passé 21h30, il n'y a jamais de RER. Tout le monde a bien compris à quel point les travaux sont indispensables pour régénérer et moderniser le réseau, mais il faut reconstruire l'acceptabilité de ces travaux car aujourd'hui ils ne sont plus compris. Ils durent depuis longtemps et sans date précise de fin, les

populations ont aujourd'hui beaucoup de mal à l'accepter. Il faudrait pouvoir laisser le choix aux habitants de continuer avec ces interruptions de soirée, soit accélérer le chantier sur un mois d'interruption continue par exemple, avec un impact plus lourd mais plus réduit dans le temps. Donner le choix, c'est créer aussi de l'acceptation.

- **Benoît CASAGRANDE** : l'axe Est concentre effectivement les infrastructures les plus vieillissantes d'Ile-de-France ainsi qu'une volumétrie de projets importante (développement d'EOLE, du CDG Express, du Grand Paris Express). Il en résulte un volume de travaux indigeste pour les voyageurs.
- **Corinne MONTMORY** assure qu'IDFM est très attentive à cette question des travaux car elle revient sur le RER E mais également sur d'autres lignes très pénalisées par le volume hors-normes de travaux programmé à l'échelle du réseau francilien. IDFM travaille avec SNCF Réseau pour faire en sorte que les besoins en interruption de trafic soient limités aux plus justes besoins. IDFM travaille aussi avec SNCF Voyageurs pour faire en sorte que les substitutions mises en place répondent là aussi au mieux aux besoins des voyageurs, en arrivant à faire notamment des lignes semi-directes et en s'adaptant davantage aux parcours des voyageurs.

Marc PELISSIER demande à quelle date les installations du terminus de Rosa Parks seront utilisables en situation dégradée ?

- **Aurélié FAITOT** indique que les installations du terminus de Rosa Parks seront techniquement fonctionnelles courant 2028, mais que leur utilisation en situation dégradée n'est prévue qu'avec le déploiement de l'offre-cible fin 2029, sous réserve de stabilisation opérationnelle. La faisabilité de leur utilisation avant le déploiement de l'offre-cible est en cours d'étude.

Sébastien EYCHENNE, Conseiller Régional d'Île-de-France, fait valoir que depuis plusieurs années, la Région a pris à bras le corps le sujet de la fiabilisation du réseau et ce n'est pas neutre d'engager 1,5 milliard d'euros de travaux sur un réseau, notamment car ceux-ci n'avaient sûrement pas été fait auparavant, ce qui amène à la situation difficile que chacun traverse. Néanmoins, il souhaite souligner le fait qu'à l'issue de ce programme, les usagers auront un réseau complètement rénové avec de nombreuses nouvelles interconnexions, un réseau également modernisé avec des nouvelles rames, certaines étant déjà en service, un réseau qui va être étendu d'est en ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie et qui va également expérimenter des technologies de pointe sur le tronçon central. On souffre en effet des problèmes, on râle, mais en tous les cas on peut se dire que le réseau s'améliore de jour en jour. Donc merci à vous pour cette présentation, la qualité du travail, pour votre écoute également auprès des élus locaux.

Patrick JAHIER remercie les participants pour ces échanges nourris, précise que le support leur sera bien adressé, ainsi qu'un compte-rendu de ce comité.

* *

* * * * *

COMITÉ DE LIGNE DU RER E DU 24.06.2026

-Liste des participants-

Conseil Régional d'Ile-de-France

EYCHENNE Sébastien

HEBBRECHT Thierry

Opérateurs et Gestionnaires d'Infrastructure

SNCF Voyageurs

CASAGRANDE Benoit

DESRUELLES Stéphane

LAOUDEDJ Samir

BOURNON Christophe

TALBI Nawfal

LAGRANGE Armelle

HANTZER Pierre

DOS SANTOS Eve

SNCF Réseau

PEIGNE Thierry

RENOUX Benoît

Projet EOLE

FAITOT Aurélie

LE POITTEVIN Vincent

LANGE Jacques-Guy

SNCF Gares et Connexions

CESSOT Isabelle

Ile-de-France Mobilités

MONTMORY Corinne

LAPRAYE Sébastien

JAHIER Patrick

CAREL Pierre-Olivier

BEAL Amélie

Conseils Départementaux

Conseil Départemental de Seine-et-Marne

BENDALLI Karima

Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

FOUBERT Thierry

Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

CHAPUIS PREVOST Thibault

Conseil Départemental du Val-de-Marne

AMSLER Jean-Daniel

CROIXMARIE Lionel

Parlementaires

THIÉBAULT-MARTINEZ Céline

MARTINEZ Angéline

Intercommunalités

EPT 9 Grand Paris Grand Est

ANDRIANANJA Michael

EPT 11 Grand Paris Sud Est Avenir

PARROT Constance

Communes

Mairie de Champigny-sur-Marne

VIGUIE Yanne

Mairie de Courbevoie

GARCIA Maria

Mairie de Gagny

GESTIN Georges

Mairie de Montfermeil

JOUSSET Antoine

DORE Fabrice

Mairie de Neuilly-sur-Marne

TIMOFTE Marius

Mairie de Nogent-sur-Marne

IPPOLITO Christophe

Mairie de Noisy-le-Grand

DIAS Nadège

Mairie de Noisy-le-Sec

LACAILLE ALBIGES Florent

Mairie du Plessis-Trévise

VILLETTE Ronan

Mairie de Pontault-Combault

MOSNIER Sarah

Mairie de Rosny-sous-Bois

AUDO Marie-Laure

SALLAI Thania

Associations et Collectifs d'usagers

AUT FNAUT Ile-de-France

Marc Pélissier

DAVID Vincent

Association Paris Meaux Crécy

CORBIN Gilles

Organismes divers

DRIEAT

FORNS Camille

DT77