

COMITE TRAVAUX RER C & LIGNE V

7 mai 2026

1. TRAVAUX DE MAI A DECEMBRE 2026

Passages à niveau

Circule : Les 2 passages à niveau [qui feront l'objet de travaux] sur la branche Dourdan : Breuillet et Saint-Chéron : est-ce que ce sont ceux qui ont posé pas mal de problèmes récemment ?

SNCF Réseau : Un point spécifique sur les passages à niveau sera fait lors du prochain comité de ligne.

Massy-Valenton & gare du Chemin d'Antony

Ville d'Antony : Quelle sera la date de fin du chantier de Massy Valenton ?

SNCF Réseau : De façon globale, le chantier Massy-Valenton se poursuit et sera finalisé en 2030.

Ville d'Antony : Quid de la mise en accessibilité de la gare RER C du Chemin d'Antony ?

SNCF Gares & Connexions : La mise en accessibilité de la gare du chemin d'Antony n'est pas prévue à court ou moyen terme. En revanche, on rend accessible en ce moment la gare de d'Orly, les travaux ont démarré il y a quelques semaines. La gare de Massy-Palaiseau a été rendue accessible en 2024.

Ville d'Antony : Concernant la gare de chemin d'Antony, il était prévu dans la déclaration d'utilité publique de la rendre accessible aux PMR et de la sécuriser. En effet, cette gare a la particularité d'avoir des quais en courbe. Lorsque les TGV arrivent du côté d'Orly vers Massy, on ne les entend pas. Or, à côté de cette gare, il y a des établissements scolaires. Les élèves, au lieu d'emprunter le passage souterrain, préfèrent traverser les voies. Donc il a été convenu que des portiques seront installés et qu'il y aura un accès PMR. On a même évoqué un moment donné l'installation d'une passerelle par SNCF Réseau. Des mamans préfèrent porter leur poussette et traverser les voies pour aller de l'autre côté car les marches sont trop difficiles. Donc il faudra qu'on parvienne à trouver une solution pour que les parents, les enfants et les jeunes ne traversent plus les voies.

SNCF Réseau : On va creuser ce sujet pour savoir s'il y a eu des études, s'il y a des études en cours ou un projet à venir.

Ville d'Antony : Dans le cadre de Massy-Valenton, il a été aussi prévu et inscrit dans la DUP que la fréquence du RER C entre Massy-Palaiseau et pont d'Orly soit doublée aux heures de pointe. Est-ce que vous avez des précisions quant à la date de mise en œuvre ? Je suppose que ça n'interviendra pas avant 2030, mais est-ce que c'est quelque chose qui est à l'ordre du jour ?

IDFM : Vous nous posez la question de l'évolution, le cas échéant, de l'offre suite à la mise en service complète du projet de Massy Valenton. Actuellement, 2 trains par heure desservent les gares qui sont situées entre pont de Rungis et Massy. Ceci est lié à l'existence de conflits avec le RERC d'une part, et d'autre part à des installations en gare de Massy qui ne permettent pas d'accueillir plus que 2 trains par heure. Le projet Massy Valenton permettrait la circulation en ligne de 4 trains par heure, donc un train tous les quarts d'heure. Pour aller au bout de cette de cette fonctionnalité, il serait nécessaire de créer des installations complémentaires de retournement en gare de Massy, en l'occurrence une nouvelle voie à quai. Cette fonctionnalité nécessiterait des investissements en infrastructure et en matériel roulant supplémentaire.

L'opportunité de cette fonctionnalité a été analysée dans le cadre du schéma directeur du RER C. Il en résulte que les gares Rungis La Fraternelle, chemin d'Antony, et Massy Verrières bénéficient d'une desserte relativement bien adaptée à leurs besoins en termes de fréquentation. En prenant également en compte les prévisions de trafic à l'horizon 2035, il n'apparaît pas nécessaire d'augmenter la desserte de ces 3 gares.

L'opportunité du prolongement des missions Pont de Rungis à Massy est donc à interroger à l'horizon du projet de la gare TGV de Pont de Rungis.

Des études ultérieures permettront de préciser :

- le potentiel de trafic voyageurs, notamment en lien avec la gare TGV de Pont de Rungis ;
- le périmètre du projet et son impact sur les garages du RER C ;
- le besoin en parc de matériel roulant ;
- l'intérêt socio-économique du projet.

C'est ce qu'indique le schéma directeur.

2. PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS

Circule : En matière de bus de remplacement pour les gares au sud de Juvisy, nous sommes très demandeurs d'avoir des bus express qui aillent à Gustave Roussy, via l'autoroute A6.

C'est pour nous la vraie solution parce que les bus de remplacement ou les lignes renforcées, c'est très peu attractif. Par exemple, ces bus express peuvent partir de la gare d'Épinay, située quasiment à côté de l'échangeur de l'A6, et rallier en très peu de temps, aux heures creuses, Gustave Roussy. Donc nous aurions aimé que vous étudiiez cette solution.

SNCF VOYAGEURS : Nous testons à partir du mois de mai une desserte avec le C-4 express, qui est un bus de remplacement depuis Juvisy.

Circule : Un départ de Juvisy n'est pas pertinent. C'est un cul-de-sac routier.

IDFM : S'il existe une desserte plus agile et plus efficace, nous sommes favorables à l'étudier dans son intégralité. Il n'y a pas de blocage contractuel. Cependant, il est nécessaire de s'assurer que cette proposition soit pertinente de bout en bout.

Circule : L'idée du C 4 est très intéressante. Mais il faudrait se demander si ce ne serait pas intéressant de le faire aller d'Etampes directement jusqu'à Epinay-sur-Orge et après continuer jusqu'à porte d'Orléans ou bibliothèque François Mitterrand, en attendant l'aménagement de Gustave Roussy. Par ailleurs, il existe une liaison de la ligne 96-14 aux heures de pointe entre Paris et Arpajon. En heures creuses ou le weekend, cette liaison serait pertinente. Le principal problème c'est que même déjà le soir, quand on a des interruptions pour travaux et qu'on a une rupture de charge à Brétigny, on a un trajet entre Brétigny et Arpajon qui est très long en bus (feux, traversée agglomérations). Avec un car empruntant la N20 pour aller directement jusqu'à Paris ou plus tard à Villejuif IGR, cela ferait gagner du temps et rendrait des substitutions beaucoup moins pénalisantes pour la branche Dourdan et notamment pour toute la région de l'Arpajonnais qui est, rappelons-le, privée de train au départ de Paris dès 21h30.

IDFM : Nous notons le point et sommes favorables à un approfondissement. Il faut cependant rappeler que toutes les gares doivent bénéficier d'une solution de substitution.

Ville de Bièvres : Le week-end, les bus ne fonctionnent pas très bien et ils sont quasiment dissuasifs puisqu'ils ne partent jamais à l'heure. Ils ne sont pas sur les applis. Est-ce qu'il serait possible d'avoir les horaires en amont et notamment des omnibus, c'est à dire ceux qui passent par toutes les gares ? Et est-ce que vous nous confirmez que c'est bien un pour un omnibus par horaire habituel ?

SNCF Voyageurs : C'est bien un bus par train supprimé. On peut communiquer les horaires. Mais les bus doivent être géolocalisés, et par conséquent accessibles dans les outils.

Circule : Concernant la signalétique, est-ce que vous avez inclus les des affiches de la signalétique pour les malvoyants ? Par ailleurs, la RATP redirige les voyageurs avec des stickers au sol en forme de pas de couleur différenciée. Nous en parlons à chaque fois.

SNCF Voyageurs : On peut regarder.

Circule : Cet été, les travaux du RER C vont être concomitants avec d'énormes travaux et coupures, surtout sur le RER B. Il devrait donc y avoir du rabattement sur le RER C, avec un besoin de renforcement de la signalétique et un risque de saturation. Est-ce que vous maintenez pour autant la desserte d'été ou est-ce que vous avez prévu de maintenir la desserte nominale de l'année pour pouvoir absorber les flux de voyageurs qui ne pourront plus circuler sur la ligne B ?

IDFM : Cet été, nous ferons effectivement face à une certaine intensification des travaux. Île-de-France Mobilités met en place une stratégie spécifique dite « TDM » pour « Transport Demand Management ». Il s'agit, à l'instar de ce qui a été fait pendant les jeux olympiques, de rediriger et répartir les flux. Une communication ad hoc est mise en place. Nous espérons que de nombreux usagers s'en serviront pour justement éviter ces points d'engorgement autant que faire se peut.

SNCF Voyageurs : Pour compléter, nous avons bien évidemment échangé avec la RATP sur le sujet de la concomitance des travaux sur le RER B. Ils nous ont indiqué que leurs préconisations pour les voyageurs et les alternatives conseilleront plutôt de s'orienter via leur dispositif spécifique.

Circule : Est-ce qu'il y aura encore des travaux de renforcement du radier du tunnel etc ?

SNCF Réseau : Les travaux de renforcement du tunnel ont été initiés dans les années 90, suite à un diagnostic ayant révélé des infiltrations venant de la Seine. Toute la partie voûte a été traitée. Concernant le radier, on avait 2000 mètres linéaires à traiter. Les travaux réalisés ont été audités et tiennent bien. Il n'est donc pas nécessaire d'y revenir. Aujourd'hui, il reste à peu près 300 mètres à faire. Ils pourront être éventuellement traités en même temps que les travaux de remise au gabarit du tunnel. On va essayer de profiter de cette opportunité si elle se présente. Le traitement des 300 mètres linéaires interviendrait dans les années 2030, une fois que la décision aura été prise, si on va dans ce sens de faire circuler des trains à un niveau dans Paris. Pour vous rassurez, les 2000 mètres linéaires réalisés ont été audités et tiennent bien. Il ne sera donc pas nécessaire d'y revenir.

Circule : Quand est-ce que les décisions vont se prendre ? Nous avons plusieurs interrogations : l'incidence précise d'un matériel à un seul niveau pour la partie centrale ; quid du retour des comptages qui ont eu lieu en 2025 ? Cela permettrait de nous éclairer parce que on a entendu dire que les reports sur la ligne 15 seraient très faibles. Ceci est d'autant plus important qu'il a été dit qu'entre le matériel d'un seul niveau et le matériel à un niveau, il y a finalement que 15% de places en plus, ce qui n'est pas énorme. Par conséquent si on remouline un peu le schéma directeur, peut-être qu'on aurait de bonnes de bonnes nouvelles avec un matériel à un niveau.

IDFM : Ce point n'est pas à l'ordre du jour de la présente réunion.

Circule : Dans l'hypothèse où le tunnel est mis au gabarit pour un matériel roulant à 2 niveaux, il y aura davantage de possibilités d'industrialiser les travaux ? Les associations ont besoin d'y voir plus clair sur le modèle économique global. Le choix entre un matériel 1 niveau et 2 niveaux s'entend en termes d'emport mais aussi de modèle économique.

SNCF Réseau : Si nous décidons de reprendre le gabarit du tunnel, nous engagerons une réflexion plus poussée en termes de travaux. L'idée n'est pas juste de revoir le gabarit, c'est d'en profiter pour régénérer complètement tout ce qu'il y a à faire ou tout ce qu'il reste à faire. Par exemple, on profiterait pour faire une pose de voies plus adaptées car nécessitant moins de maintenance.