

Comité de ligne D le 08 juin 2026

SYNTHESE

Le Comité de Ligne D s'est tenu le 8 juin 2026 en visioconférence Teams, sous la présidence de Fabrice BOURDEAU, Délégué Territorial 91 d'Île-de-France Mobilités et référent de la ligne D. La réunion a réuni élus et représentants d'agglomérations, associations d'usagers, équipes Transilien, SNCF Réseau et Gares & Connexions. Il s'agissait du premier comité de ligne depuis novembre 2023.

La séance s'est structurée en six parties :

- Performance de la ligne D et plan d'action conjoint Transilien / SNCF Réseau
- Projets à court terme : amorce de la ligne S et avancées du Technicentre Pompadour
- Projets à moyen et long terme : NExTEO, 3e mission Melun, CCU, modernisation de Bercy
- Principaux travaux d'infrastructure 2026-2030 (Nord et Sud)
- Qualité de service et substitution voyageurs
- Gares et accessibilité : réalisations 2025 et projets à venir

Les principaux enseignements de cette réunion sont les suivants :

- La ligne D traverse sa période la plus difficile depuis plusieurs années, liée à la concomitance du déploiement du RERNG (en phase de déverminage), des travaux dans les technicentres de Villeneuve et Joncherolles, et de la saturation des installations de maintenance.
- Une amélioration significative est attendue à partir du 2e semestre 2027 avec l'ouverture partielle du Technicentre Pompadour, et plus nettement début 2028 avec la fin des travaux à Joncherolles. La livraison de nouvelles rames RERNG reprendra à raison de 4 par mois à partir de mi-2027, en priorité sur la branche Melun.
- Les élus et associations ont exprimé une exaspération très forte et unanime face à la dégradation persistante du service, soulignant l'enjeu politique pour leurs territoires en forte croissance démographique.
- Plusieurs demandes structurelles ont été formulées : création d'un référent IDFM dédié à la ligne D, organisation d'un prochain comité de ligne à court terme avec un plan d'action chiffré, concertation sur la 3e mission Melun, et révision de la décision de dépose du poste de retournement de La Ferté-Alais.

Comité de ligne D

Compte rendu des échanges de la réunion du 08 juin 2026

1. PERFORMANCE DE LA LIGNE D ET PLAN D'ACTION

1.1 Diagnostic : une séquence exceptionnellement difficile

Marc DOISNEAU (Directeur Ligne D – SNCF Transilien) a présenté la situation de la ligne D, ligne longue comptant 631 000 voyageurs par jour. Le début 2026 marque une dégradation par rapport à 2025, principalement due aux causes matérielles :

- 32 rames RERNG ont été livrées début 2025 et mises en service progressivement (16 lignes de roulement de juin à décembre 2024, puis 26 à partir de décembre 2025 avec l'ouverture de la branche Melun). Les matériels neufs présentent une fiabilité inférieure d'un facteur 3 environ aux Z2N en phase de déverminage.
- Les Technicentres de Villeneuve et Joncherolles sont simultanément en travaux, créant une saturation des installations de maintenance : les trains attendent d'accéder aux ateliers, ce qui dégrade la disponibilité du parc et contraint à des suppressions de trains.
- Des événements climatiques en janvier 2026 et des pannes liées aux températures fin mai ont aggravé la situation. Un plan de transport adapté (suppression de certaines missions) a été maintenu depuis ce début de semaine pour stabiliser le système.
- Une mise à jour logicielle (version .2) fournie par Alstom fin mai 2026 est en cours de déploiement pour améliorer la fiabilité des RERNG ; ses effets ne sont pas encore pleinement mesurables.

1.2 Plan d'action SNCF Réseau pour la fiabilité des infrastructures

Lucas DIMNET (SNCF Réseau) a présenté les trois axes du plan d'action infrastructure :

- Renouvellement des installations : premier weekend de mai 2026, mise en service en « 3 en 1 » de 3 nouveaux postes d'aiguillage informatisés entre Paris et Créteil (investissement 200 M€). Cet été, renouvellement de l'ensemble des aiguillages des gares souterraines de Paris-Lyon et Paris-Nord (datant du début des années 1980), incluant la modernisation du retour courant traction à Paris-Nord (source d'incidents récurrents).
- Maintenance prédictive : déploiement de capteurs de télésurveillance entre Pierrefitte et Goussainville en 2026, pour détecter les défaillances en amont des incidents.
- Maîtrise de la végétation : plus de 50 M€ dépensés en Île-de-France (dont ~22 M€ sur le territoire de la ligne D), programme de sensibilisation des propriétaires riverains et procédures administratives pour les arbres à risque.

1.3 Trajectoire d'amélioration

Marc DOISNEAU a précisé la trajectoire de retour à la normale :

- Phase de stabilisation (été 2026) : effets progressifs de la mise à jour logicielle RERNG, suspension des travaux de nuit en soirée sur le Sud permettant le rétablissement des trains en soirée sur cette section depuis ce début de semaine.
- 2e semestre 2027 : ouverture partielle du Technicentre Pompadour (janvier 2027) avec 3 SAS d'entrée et ateliers traversants, réduction significative de la saturation. Fermeture du dépôt de la Fausse Passerelle pour raccordement à Pompadour en janvier-février 2027.

- Début 2028 : complétude des installations de Pompadour et fin des travaux à Joncherolles (7 voies immobilisées jusqu'à fin 2027). C'est la date à laquelle une amélioration perceptible et durable est attendue.
- À partir de mi-2027 : reprise des livraisons de RERNG pour la ligne D (4 rames/mois), après écoulement de la production d'Alstom vers le RERE pour l'ouverture vers l'Ouest. Les nouvelles rames seront déployées en priorité sur la branche Melun.

2. PROJETS À COURT TERME

2.1 Amorce de la Ligne S (Paris – Malesherbes)

Ivan TIXIER (IDFM) a présenté l'avancement du renforcement d'offre préfigurant la future Ligne S (prolongement des missions de l'étoile de Corbeil entre Malesherbes, Corbeil et Juvisy jusqu'à Paris-Gare-de-Lyon de surface) :

- Service annuel 2025 : création de 8 trains supplémentaires entre Juvisy et Paris-Gare-de-Lyon, dont 6 profitent directement aux voyageurs au-delà de Corbeil vers Malesherbes. Les circulations sont suivies en termes de fréquentation et de robustesse.
- Service annuel 2027 (mi-décembre 2026) : création de 3 trains supplémentaires (départs de Paris-Gare-de-Lyon à 06h24, 09h54 ; arrivée de Malesherbes à 09h38). Ces trains sont désormais affichés au départ de la gare de Lyon de surface.
- Long terme : la Ligne S en grand, avec 2 trains/heure aux heures de pointe, est conditionnée à la modernisation du site de Bercy (saut de mouton pour dénivelé des mouvements) dont l'avant-projet est en cours.

2.2 Technicentre Pompadour

Le futur Technicentre Pompadour (à côté de la gare de Créteil-Pompadour) présente des caractéristiques structurellement différentes des installations actuelles : ateliers traversants (entrée et sortie sans manœuvre de retournement), 3 SAS d'accès indépendants évitant la saturation des entrées. La première phase d'ouverture est prévue en janvier 2027, avec une montée en puissance sur le 1er trimestre 2028.

3. PROJETS À MOYEN ET LONG TERME

3.1 NExTEO

Le système NExTEO (nouveau système de gestion des circulations par réduction des espacements de sécurité) sera déployé sur les RERB et D. Il poursuit deux objectifs distincts selon la section :

- Tronçon central (tunnel BD) : améliorer la robustesse en permettant d'atteindre le nombre théorique de circulations (20 RERB + 12 RERD), aujourd'hui rarement atteint avec les systèmes actuels.
- Branche Sénart (ligne D) : permettre la 3e mission Melun en passant à 3 trains au quart d'heure.

Le projet, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par la RATP et SNCF Réseau, accuse plusieurs années de retard et des surcoûts importants (de 900 M€ initial à environ 1,7 Md€). Un week-end de travaux a eu lieu en mai 2026 pour la mise en service de postes d'aiguillage informatisés à Paris-Gare-de-Lyon souterraine (étape préparatoire). La mise en service de NExTEO BD sur la section Stade de France–Saint-Denis est prévue en 2032.

3.2 Troisième mission Melun

Deux scénarios sont à l'étude : un scénario omnibus (3e mission desservant toutes les gares) et un scénario maintenant les renforts Sénart. Une concertation sera organisée avant fin 2026 avec l'ensemble des acteurs (Grand Paris Sud, Melun Val de Seine, Val-de-Marne) pour retenir le scénario. Conditions de réussite : 100 % de parc RERNG, NExTEO opérationnel, et travaux d'infrastructure complémentaires (sous-stations de Crosne et Brunoy, feeder voie 2M, voies de service à Melun).

3.3 Centre de Commandement Unifié (CCU) RERB/D

Lucas DIMNET a présenté le projet de CCU à Saint-Denis, qui regroupera les équipes Transilien, SNCF Réseau et RATP dans un seul lieu opérationnel pour les lignes B et D. Le foncier est acquis, l'ancien bâtiment démoli. Les phases de construction et d'équipement des systèmes sont en cours d'étude. Les déménagements successifs sont prévus entre 2029 et 2030.

3.4 Modernisation du site de Bercy

Le projet se déroule en deux phases :

- (1) modernisation du plan de voies et du poste de signalisation,
- (2) création d'un saut de mouton pour dénivelé des circulations entre la gare de Bercy et la gare de Lyon. Ce projet est indispensable à la Ligne S en grand aux heures de pointe. L'avant-projet est en cours ; le processus de financement est engagé.

3.5 Autres projets structurants

- Tiroirs en arrière-gare de Corbeil-Essonnes : étude préliminaire attendue fin 2026. Permettraient d'améliorer la robustesse et d'éviter les cisaillements entre missions interconnectées et missions locales.
- Retournements à Survilliers : études en cours pour améliorer la gestion des situations perturbées au nord de la ligne.
- Arrêt de la Ligne H à Saint-Denis Stade de France / 4e voie à quai : faisabilité encore incertaine compte tenu de l'ampleur des travaux (6 à 8 ans). Une orientation sera communiquée avant ou après l'été 2026.
- Accès au Technicentre de Joncherolles : projet de voie d'accès supplémentaire pour améliorer la souplesse opérationnelle ; financement en cours de recherche.

4. PRINCIPAUX TRAVAUX 2026-2030

4.1 Axe Nord

Jean-Marie HUBERT (SNCF Réseau) a présenté les opérations dimensionnantes au nord de la ligne :

- Gare de Survilliers-Fosses (2026-2028) : création de 2 nouveaux quais et grande passerelle dans le cadre de la liaison Roissy-Picardie (mise en service décembre 2028). La passerelle est déjà grutée.
- Gare de Villiers-le-Bel (2026-2028) : passerelle de 80 mètres avec 4 ascenseurs, accessibilité PMR de l'ensemble des quais.
- Gare de Creil (2026-2028) : installation d'une passerelle et mise aux normes PMR.
- Renouvellement de voie Goussainville-Survilliers (2029) : opération de régénération par train spécial.

- Renouvellement d'aiguillages à Saint-Denis (2026-2027) et à Joncherolles (2028).
- Renouvellement aiguillages Paris-Nord souterraine (été 2026, simultané avec Paris-Lyon).
- NExTEO BD (mise en service 2032) : déploiement sur la section Stade de France–Saint-Denis.

4.2 Axe Sud

- Renouvellement aiguillages Paris-Lyon souterraine (été 2026) : 14 aiguillages renouvelés, 12 déposés, 1 134 ml de voie courante – investissement 21,5 M€.
- Suite rapide Lieusaint–Melun (29 juin – 5 décembre 2026) : 20,3 km sur 4 voies, train-usine de 750 m – investissement 42 M€.
- Suite rapide Corbeil–Moulin Galant (13 avril – 11 juillet 2026) : 4,5 km.
- Gare de Melun (2025-2030) : quais rehaussés pour le RERNG (livrés mi-décembre 2025), passage souterrain (PASO, glissement en novembre 2027 sur deux week-ends de 96h), nouveau bâtiment voyageur côté nord prévu pour 2030.
- Gare de Villeneuve-Saint-Georges (2028-2033) : nouvelle passerelle, ascenseurs, nouveau bâtiment voyageur. Début des travaux de réhausse du quai 1 en cours.
- Ponts rails centenaires : plusieurs opérations de remplacement prévues à moyen terme.
- Alimentation électrique et voies de service à Melun : travaux sous-stations et feeder voie 2M prévus pour la 3e mission Melun.

5. QUALITÉ DE SERVICE ET SUBSTITUTION VOYAGEURS

Marc DOISNEAU a présenté les actions menées pour améliorer la qualité de service perçue par les voyageurs :

- Satisfaction voyageur stable autour de 73% malgré la situation dégradée, grâce au programme « Atout Service » (agents proactifs en gare) et aux « feuilles de jour » (positionnement des agents aux bons endroits).
- Campagne de communication « Ça ne fait pas tout mais c'est pas rien » valorisant les réalisations des agents (propreté, disponibilité des équipements, etc.).
- Substitution autocar du Sud entièrement réorganisée depuis janvier 2026 : départs depuis la gare de Lyon (Hall 2, voie 23), bus toutes les 10 minutes, semi-directs (ex. Montgeron : 39 min au lieu de 80 min précédemment). Cette substitution est suspendue depuis ce début de semaine avec le rétablissement des trains en soirée sur le Sud.
- Programme de remplacement des automates ART par les nouveaux AMT (Automates Mass Transit) en cours sur l'ensemble de la ligne.

6. GARES ET ACCESSIBILITÉ

6.1 Réalisations 2025 (Gares & Connexions)

Véronique BRZEZINSKI-LOSAY a présenté les réalisations sur le Sud de la ligne :

- Parkings à vélo sécurisés déployés à Évry, Savigny-le-Temple, Boussy-Saint-Antoine, Maisons-Alfort, Alfortville
- Toilettes automatiques mises en service à Vigneux et Lieusaint ; 3 nouvelles ouvertures prévues en 2026
- 46 nouveaux automates AMT déployés sur les gares des lignes D et R
- 10 nouvelles salles des pas perdus télé-opérées
- Passages souterrains rénovés à Combs-la-Ville, Vert-de-Maisons, Villiers-le-Bel et Gonesse-Arnouville
- Gares rénovées ou rendues accessibles : Lieusaint, Moissy et Le Bras-de-Fer (reconfiguration complète du BV)

6.2 Projets à venir

- Gare de Pierrefitte-Stains (Nord) : nouveau BV financé et validé par le CA d'IDFM. Études actuellement en attente des études routières du département de Seine-Saint-Denis ; réunion de coordination avec Plaine Commune à venir.
- Gare de Saint-Denis (Nord) : nouveau bâtiment voyageur en cours, financé.

7. ÉCHANGES ET QUESTIONS-RÉPONSES

7.1 Performance et pilotage de la ligne

Jacques VANDEPUTTE (Conseiller délégué aux transports, à la mobilité et aux parkings à Grand Paris Sud)

La performance de la ligne D est désastreuse pour les usagers. Il manque un indicateur d'offre non réalisée, comme en DSP bus. Il faudrait un référent IDFM dédié au RERD pour coordonner le suivi de l'ensemble des prestataires, comme c'est le cas sur les DSP bus.

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : l'indicateur contractuel retenu est la ponctualité pondérée par le nombre de voyageurs. Les suppressions de trains résultent de la saturation du système ferroviaire et du manque d'installations de retournement. La période actuelle est la plus contrainte de l'histoire récente de la ligne. Ivan TIXIER (IDFM) : la demande d'un référent IDFM dédié au RERD est bien prise en compte.*

Karine DOMINGUEZ (CA Roissy Pays de France)

La branche Nord n'a jamais connu autant de suppressions. Les élus ne peuvent plus expliquer la situation à leurs administrés qui doivent construire des logements (obligations SDRIF) mais voient leur desserte se dégrader. Elle demande également le retour à des réunions en présentiel.

► *Fabrice BOURDEAU (IDFM) : prise en compte. Le format présentiel sera envisagé pour les prochaines réunions.*

Sylvie CARILLON (Maire de Montgeron, Conseillère régionale)

Les habitants n'en peuvent plus après 10 ans de dysfonctionnements. La question politique est : quand est-ce que ça s'améliore ? Et pourquoi le RER s'arrête-t-il en bus tous les soirs avec des temps de trajet très allongés ?

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : les années 2025-fin 2026 sont les plus difficiles en raison de la superposition des deux chantiers (technicentres + déverminage RERNG). Une amélioration perceptible est attendue dès le 2e semestre 2027. La suspension des travaux en soirée sur le Sud, effective depuis ce début de semaine, rétablit les trains en soirée sur cette section.*

Betty CHAPPE (Adjointe au maire de Moissy-Cramayel, transports)

La perte de confiance est totale. Sur un plan de transport déjà allégé, les suppressions sont insupportables. Elle souligne aussi le manque de places assises dans les nouvelles rames RERNG et rappelle l'attachement aux trains directs du matin.

► *Ivan TIXIER (IDFM) : l'attachement aux directs du matin est bien noté. Leur suivi en ponctualité est maintenu.*

Yannick LE MEUR (Conseiller municipal de Montgeron)

Les voyageurs de la branche Melun ont l'impression que la branche Corbeil est systématiquement privilégiée en situation perturbée, avec parfois 4-5 trains pour Corbeil et aucun pour Melun pendant 35-40 minutes.

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : ce phénomène existe lors de certaines adaptations en situation perturbée, notamment quand les missions Corbeil-Villiers-le-Bel sont maintenues avec correspondance à Créteil-Pompadour. Des scénarios de gestion opérationnelle veillent à éviter les trous excessifs sur la branche Melun. Une information voyageurs en gare de Lyon doit mieux expliquer ces adaptations.*

Géraldine MEDDA (Adjointe au maire de Villiers-le-Bel)

Pourquoi des trains sont-ils systématiquement terminés à Stade de France en direction du Nord ? Les voyageurs se retrouvent en difficulté, y compris pour rentrer. Quand les élus pourront-ils avoir un droit de parole sur l'offre de transport plutôt qu'une simple information descendante ?

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : les fins de service à Stade de France en direction du Nord correspondent à des rentrées de matériel au Technicentre de Joncherolles, situé en cours de parcours. L'objectif est de préserver la disponibilité des trains le lendemain. Ivan TIXIER (IDFM) : la demande de meilleure association des élus aux décisions d'offre est entendue.*

7.2 Ligne S et indicateurs d'offre

Jean FERET (ADUMEC – Association des usagers de Malesherbes et Corbeil)

Les slides annoncent 8 trains vers Malesherbes, mais seuls 6 en profitent réellement (2 ont été ramenés à Corbeil). Le premier train du matin est supprimé un jour sur deux, rendant la desserte inexploitable. L'indicateur de performance doit inclure la part d'offre réalisée. La délibération IDFM de décembre 2017 actant le débranchement de l'étoile de Corbeil fixait 90% de ponctualité pour l'ensemble du RERD et 97,5% sur les toiles de Corbeil : ces objectifs n'ont jamais été atteints.

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : le taux de suppression du premier train du matin depuis le début du SA 2026 est de 6%, et non un jour sur deux. Ivan TIXIER (IDFM) : les 8 trains correspondent aux missions prolongées entre Juvisy et Paris-Gare-de-Lyon ; 6 d'entre elles profitent directement à Malesherbes. La création de 3 trains supplémentaires au SA 2027 est confirmée. L'effectif de conduite est en ordre sur le RERD.*

Jacques VANDEPUTTE (Grand Paris Sud)

L'amélioration en 2028 n'est pas communicable aux usagers. Il faut trouver des solutions intermédiaires, y compris des solutions alternatives (location de matériel, etc.). Il demande aussi 2 trains par heure entre Paris et Malesherbes (ligne S) au lieu d'un. Les renforts Sénart sont très appréciés et doivent être maintenus dans tout scénario de 3e mission.

► *Marc DOISNEAU (Transilien) : même avec des moyens financiers supplémentaires, il n'existe pas de solution simple pour décontraindre le système. Ivan TIXIER (IDFM) : la réflexion sur la volumétrie de la Ligne S (2 trains/h) sera intégrée à la concertation. Lucas DIMNET (SNCF Réseau) : les plages travaux en heures creuses entre Juvisy et Villeneuve seront rediscutées lors d'une réunion le 29 juin.*

7.3 Dépose du poste de retournement de La Ferté-Alais

Jean FERET (ADUMEC)

Le projet de dépose des installations de retournement de La Ferté-Alais (prévu en 2027-2028), décidé en 2022, n'a jamais été soumis à concertation. Ce poste est essentiel en cas d'incidents sur la section Metz–Malesherbes (environ un incident par trimestre), permettant de limiter les impacts à une partie de la ligne. Sa suppression aggraverait les conséquences de tout incident sur la branche sud.

► *Lucas DIMNET (SNCF Réseau) : la décision de 2022 s'appuyait sur un coût de maintien de 10 à 15 M€ non supportable par SNCF Réseau. Le projet de dépose est lancé. Ivan TIXIER (IDFM) : une réinterrogation de l'étude d'opportunité peut être envisagée dans le cadre des ateliers de la Ligne S, en réévaluant le nombre d'incidents et la réactivité opérationnelle du poste.*

Jacques VANDEPUTTE (Grand Paris Sud)

Cette décision devrait être stoppée tant qu'il est encore possible de le faire. Le poste a également un intérêt dans la perspective de la Ligne S.

► *Lucas DIMNET (SNCF Réseau) : arrêter le projet aurait un coût pour SNCF Réseau. La question sera réouverte dans les ateliers Ligne S. Ivan TIXIER (IDFM) : c'est ce qui peut être fait à ce stade.*

7.4 NExTEO : coûts, délais et gains attendus

Bérenger CERNON (Député de l'Essonne)

Le coût de NExTEO a doublé (de 900 M€ à 1,7 Md€) et le retard dépasse 5 ans. Le renouvellement complet du matériel du RERB est-il nécessaire pour la partie commune ? Quels sont les gains concrets attendus ? Des travaux de sous-stations et de faisceaux sont-ils prévus pour la 3e mission Melun ?

► *Ivan TIXIER (IDFM) : NExTEO est un projet très complexe, en cours de déploiement également sur le RERE. Sur le tronçon central, l'objectif est de se rapprocher du nombre théorique de trains (32) qui n'est pas atteint aujourd'hui. Lucas DIMNET (SNCF Réseau) : des travaux de sous-stations (Crosne, Brunoy) et de feeder voie 2M sont bien prévus pour la 3e mission Melun, ainsi que des travaux sur les voies de service de Melun. Ces travaux sont ordonnancés dans le planning.*

7.5 Gares et intermodalité

Christophe PIERCY (Plaine Commune)

Le projet de nouveau bâtiment voyageur à Pierrefitte-Stains est-il maintenu ? Des travaux sur la ligne D et la ligne 13 sont prévus les mêmes weekends (11 octobre, 29 novembre), ce qui laisse les voyageurs sans alternative.

► **Annabelle MAURIN (Gares & Connexions)** : le projet de nouveau BV à Pierrefitte est financé et validé par IDFM. Les études sont à l'arrêt en attente des études du département de Seine-Saint-Denis sur les voies routières. Une réunion de coordination avec Plaine Commune est prévue. **Ivan TIXIER (IDFM)** : la concomitance des travaux est un sujet de vigilance ; les efforts pour éviter les simultanités sont réels mais perfectibles.

Jacques VANDEPUTTE (Grand Paris Sud)

La sortie Paul Sabatier de la gare d'Évry-Courcouronnes est fermée depuis bien plus de 6 mois, alors que les travaux devaient durer 6 mois. C'est inacceptable pour les usagers qui accèdent aux parkings et aux arrêts de bus depuis cette sortie. Une vraie préoccupation de la disponibilité des accès doit être intégrée lors des travaux.

► **Véronique BRZEZINSKI-LOSAY (Gares & Connexions)** : le retard est dû à des découvertes de terrain lors de la dépose des anciens CAB (fondations non conformes aux attentes). Les nouveaux CAB sont posés ; les raccordements et vérifications commencent cette semaine pour une mise en service en juillet 2026.

Bérenger CERNON (Député de l'Essonne)

Les panneaux d'affichage en gare ne sont pas à jour avec la nouvelle numérotation des bus (en vigueur depuis mars 2026). Il y a aussi une question sur le remboursement du pass Navigo, qui a été accordé à certaines gares (Montgeron, Lieusaint) mais pas à d'autres sur la même branche Melun (Yerres, Brunoy, Boussy).

► **Fabrice BOURDEAU (IDFM)** : le problème de numérotation des bus en gare est noté et sera remonté. La question du remboursement Navigo différencié selon les gares sera analysée et une réponse sera apportée directement à Monsieur CERNON.

Bérenger CERNON s'interroge sur l'adéquation du temps d'arrêt prévu à Vert-de-Maisons lors de la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express et demande si celui-ci pourra être réévalué en fonction de l'évolution des flux de voyageurs.

► **Ivan TIXIER (IDFM)** : des dispositifs d'accompagnement des voyageurs sont prévus afin de fluidifier les correspondances avec la future ligne 15, notamment par la présence d'agents d'orientation aux points sensibles.

► **Marc DOISNEAU (Transilien)** : la gare de Vert-de-Maisons constitue un point d'attention particulier dans la perspective de l'ouverture de la ligne 15. La gestion des flux voyageurs fait l'objet d'une vigilance spécifique afin d'éviter tout impact supplémentaire sur l'exploitation de la ligne D.

8. PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Date	Événement	Modalités
Vendredi 12 juin 2026	Réunion de travail sur les plages travaux en heures creuses (Juvisy-Villeneuve) – Ligne S	SNCF Réseau / IDFM / Grand Paris Sud
Lundi 29 juin 2026	Réunion de travail plages travaux et échanges bilatéraux IDFM / Grand Paris Sud	SNCF Réseau / IDFM – Lucas DIMNET / F. BOURDEAU / J. VANDEPUTTE
Avant fin 2026	Concertation sur le scénario de la 3e mission Melun (omnibus ou maintien renforts Sénart)	IDFM / SNCF / élus – invitation en cours
À court terme	Prochain Comité de Ligne D avec plan d'action qualité de service et indicateurs de suivi	Visioconférence – date à fixer par F. BOURDEAU / I. TIXIER