



Comité de ligne C&V

Le 06 juillet 2026

Sommaire



01

Présentation

02

Performance des lignes C et V :
résultats et actions

03

Améliorer l'expérience voyageur :
qualité de service et évolutions de l'offre

04

Nos ambitions pour demain :
projets structurants à court et moyen terme

1 – Présentation des lignes C&V

1. Présentation du RER

Carte d'identité de la ligne



**500 000 voyageurs
par jour**

données 2025



162 km

de ligne traversant 7
départements et desservant
61 communes



75 gares

dont 19 en commun avec
d'autres lignes et 16 gares
dans Paris



541 trains/jour

assurés par une flotte de 184
rames

1. Présentation de la ligne

Carte d'identité de la ligne



**120 000 voyageurs
par jour**

données 2025



7 gares

dont 2 en commun avec la ligne C



102 trains/jour

Assurés par une flotte
de 5 rames.



14,6 km

de ligne traversant 2 départements et
desservant 7 communes



**1 train
toutes les 15 min**

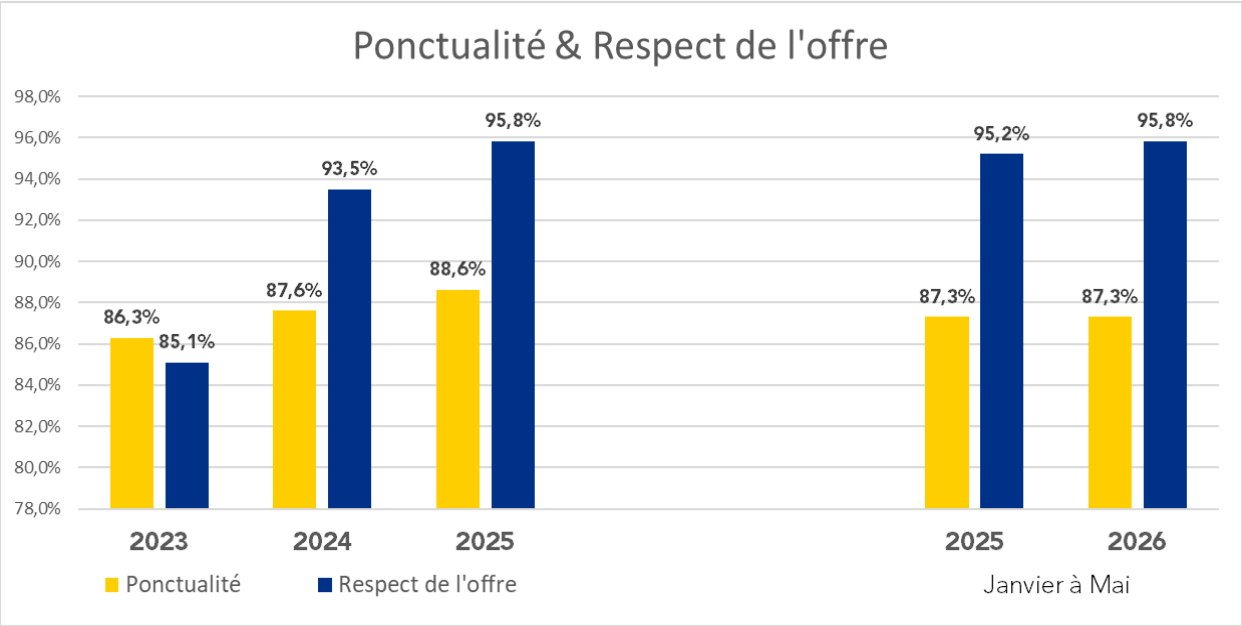
6h30 > 10h45 & 16h15 > 21h15

1 train toutes les 30 min
pendant les heures creuses.

2 – Performance des lignes C&V

2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

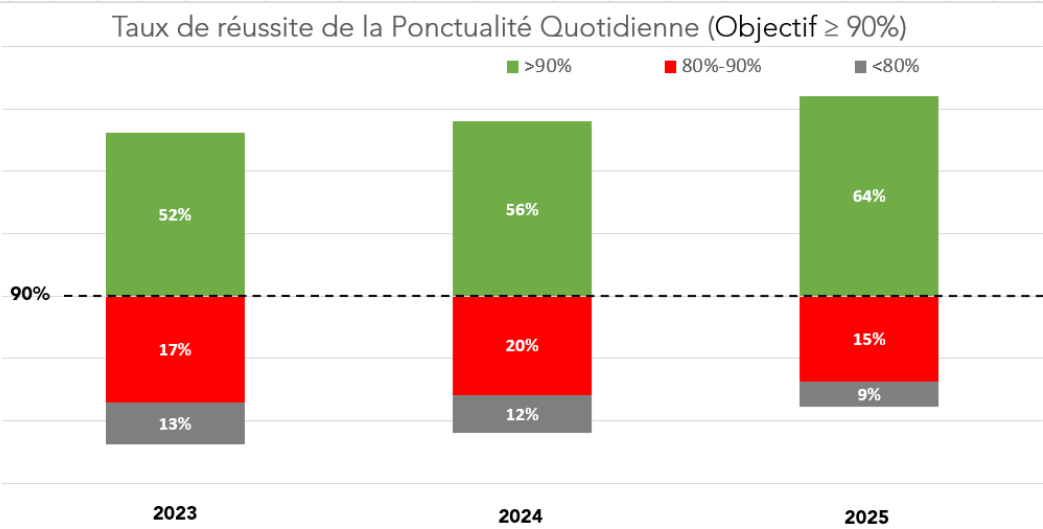
Ponctualité voyageurs et respect de l'offre



La réduction significative du nombre de suppressions de trains a contribué à une meilleure réalisation de l'offre de transport. Celle-ci atteint 95,8 % en 2025, en hausse de 2,3 points par rapport à 2024.

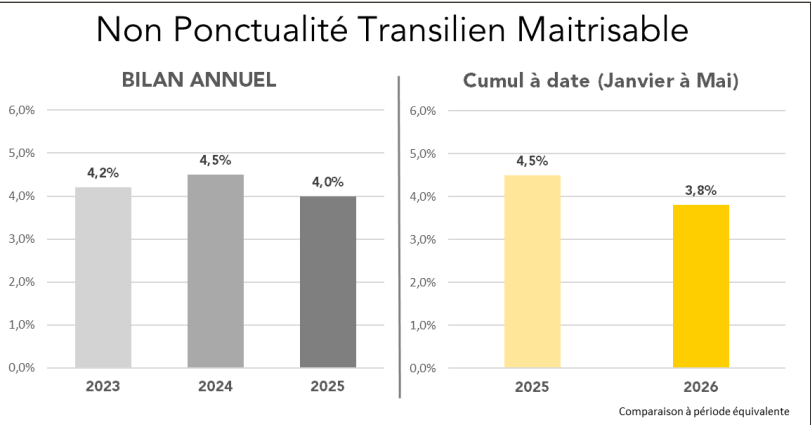
La ponctualité de la ligne poursuit sa progression en 2025, avec un gain d'un point par rapport à l'année précédente.

Par ailleurs, la part des journées affichant une ponctualité supérieure à 90 % augmente de 6 points, passant de 58 % en 2024 à 64 % en 2025, ce qui confirme la dynamique d'amélioration observée.



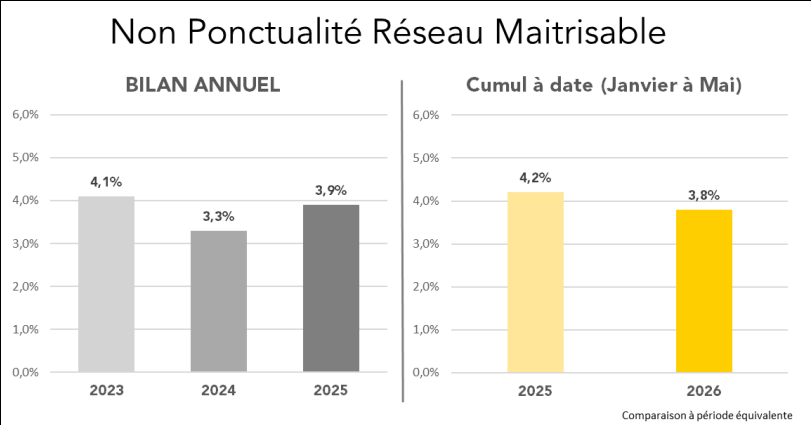
2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

Répartition de la non-ponctualité voyageurs



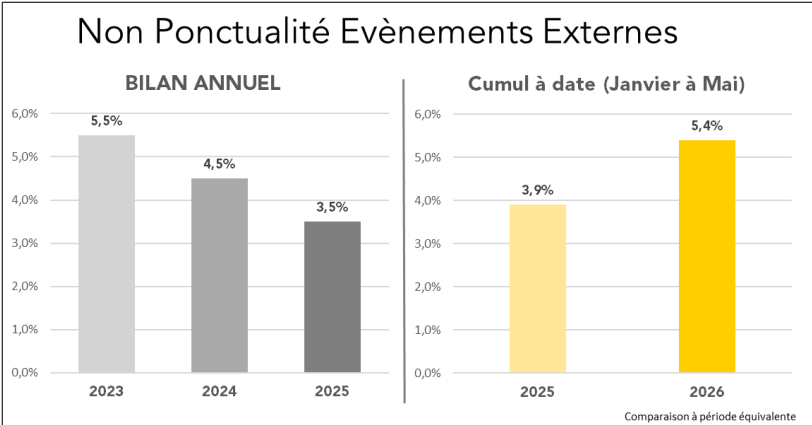
La part de non-ponctualité imputable à Transilien poursuit en 2026 la tendance à l'amélioration engagée en 2025 (-0,5 points).

Toutefois, la fiabilité et la disponibilité du matériel roulant demeurent les principaux facteurs de fragilité de l'exploitation.



Une part de **non-ponctualité Réseau qui reste stable** (3,8%) avec une fragilité au niveau des incidents signalisation (1,85%).

Les trains circulants tous dans le tronçon central, les incidents dans l'intramuros sont ceux qui ont le plus d'impact sur les voyageurs.



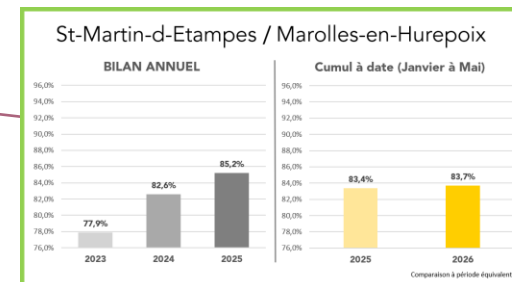
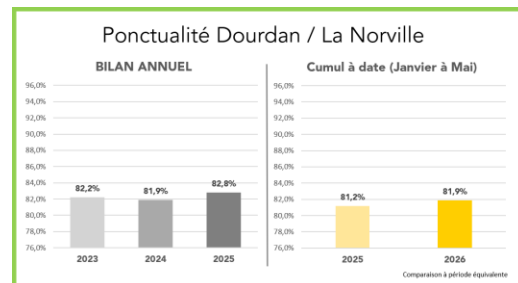
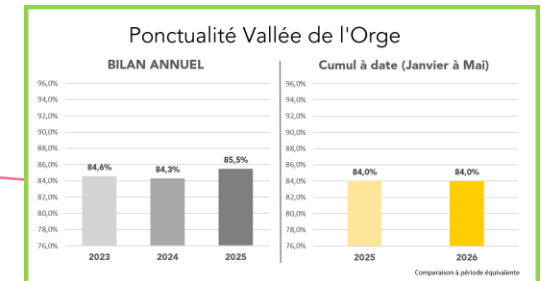
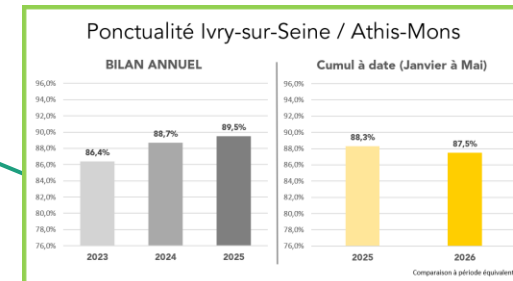
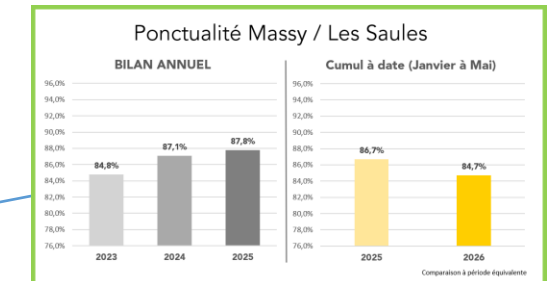
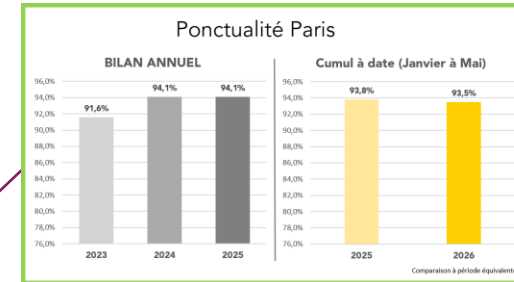
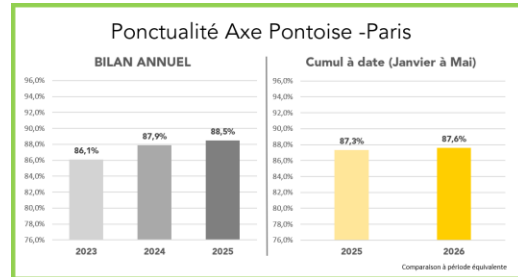
Evènements extérieurs : après une baisse significative d'un point en 2025, une tendance préoccupante se dessine sur les cinq premiers mois de l'année 2026, avec une nette recrudescence de ce type d'incidents.

Si les événements liés aux conditions météorologiques enregistrent la plus forte progression, les impacts liés aux autres entreprises ferroviaires ainsi que, dans une moindre mesure, les malaises voyageurs contribuent également à cette dégradation.

À l'inverse, les incidents liés à la malveillance, aux bagages abandonnés et aux intrusions sur le réseau demeurent globalement stables et se maintiennent à un niveau comparable à celui observé en 2025.

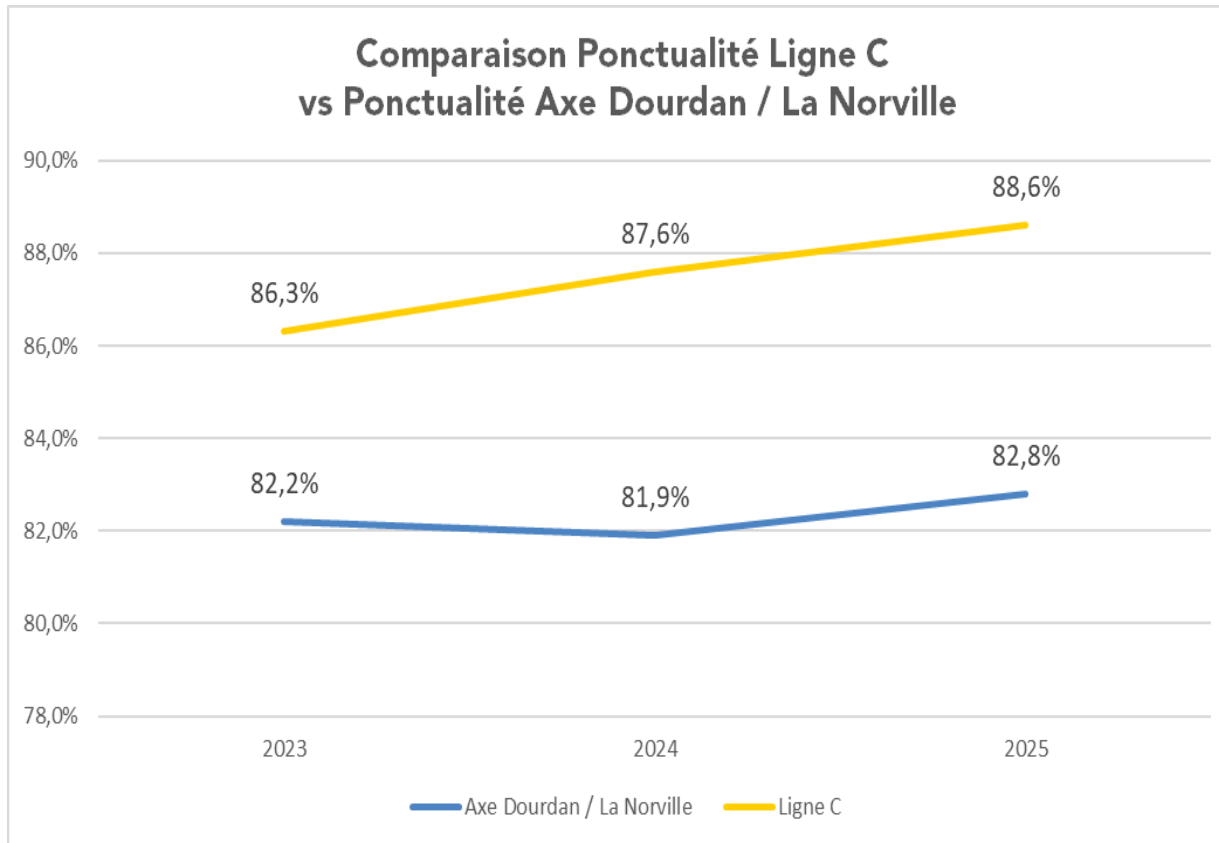
2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

Ponctualité par axe voyageurs



2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

ZOOM sur l'axe Dourdan – La Norville



Un axe de circulation qui penne à progresser et qui souffre de difficultés structurelles.

Une structure d'offre construite sur la base de trains long et traversants systématiquement impactés par l'ensemble des incidents de la ligne.

Aux fragilités inhérentes à la ligne C (infrastructure et matériel vieillissants) s'ajoutent plusieurs caractéristiques spécifiques :

- ▶ Une circulation sur simple voie dans chaque sens, ne permettant ni les dépassements ni une gestion souple des circulations en situation dégradée.
- ▶ La présence de 13 passages à niveau, constituant un facteur supplémentaire de vulnérabilité pour l'exploitation

Impact des Passage à Niveaux sur la Non Ponctualité Globale Ligne C et sur la Non Ponctualité de l'axe Dourdan / La Norville					
Du 01/01/2026 au 15/06/2026					
	Nombre d'Incidents Origine	Voyageurs retardés (Axe D)	Taux de non-ponctualité (Axe D)	Voyageurs retardés (Ensemble ligne C)	Taux de non-ponctualité (Ensemble ligne C)
Malveillance (brise de barrière ou véhicule sur les voies)	5	7 444	0,33%	26 082	0,04%
RATO suite à un autre incident	16	19 274	0,86%	87 564	0,15%
Dérangement PN	12	9 526	0,43%	39 129	0,06%
Total	33	36 243	1,62%	152 775	0,25%

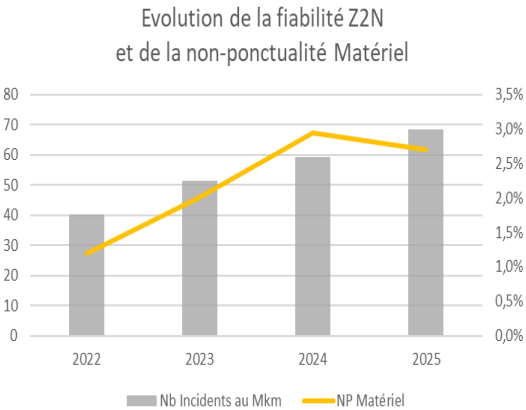
➡ Ligne Y

2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

Plan d'amélioration



La fiabilité du Matériel roulant



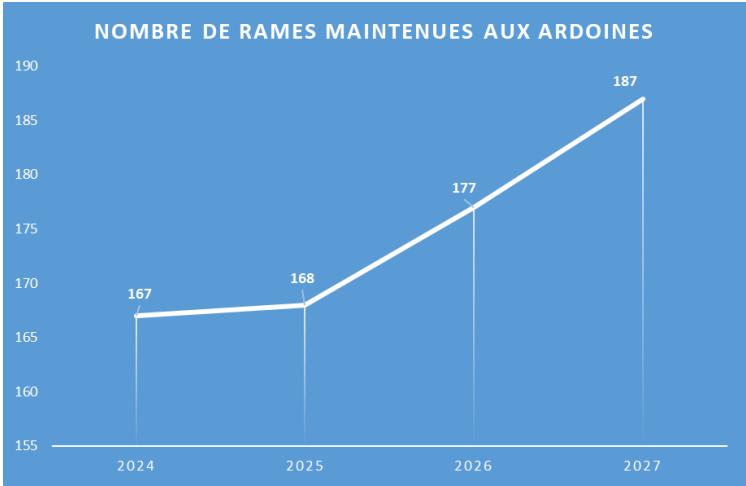
- ▶ En 5 ans, le nombre d'incidents au million de kilomètre a augmenté de 58% sur le parc de la ligne C
- ▶ Après une forte augmentation entre 2022 et 2024, la non-ponctualité Matériel s'améliore à nouveau à partir de 2025. C'est le résultat du travail mené sur les standards de production et l'organisation du Technicentre des Ardoines afin d'améliorer la disponibilité du parc. Cette amélioration se poursuit en 2026 : **+0,6 points** pour les 5 premiers mois de l'année

Actions	
Mutation d'ici 2029 de 85 rames (Z20 500) de la ligne D	22 sur 85
Mise en œuvre d'un plan de fiabilisation du Matériel	2026-2029

Les capacités de maintenance

- ▶ Le nombre de rames en maintenance sur le site des Ardoines augmente progressivement. Passant de **167 rames** fin 2024 à **187 rames** en décembre 2027.
- ▶ Les **installations** sont **saturées** par des temps d'immobilisation rallongés (interventions lourdes, protocole amiante, ...) et les **capacités de dépannage** la nuit et le week-end deviennent **insuffisantes**.

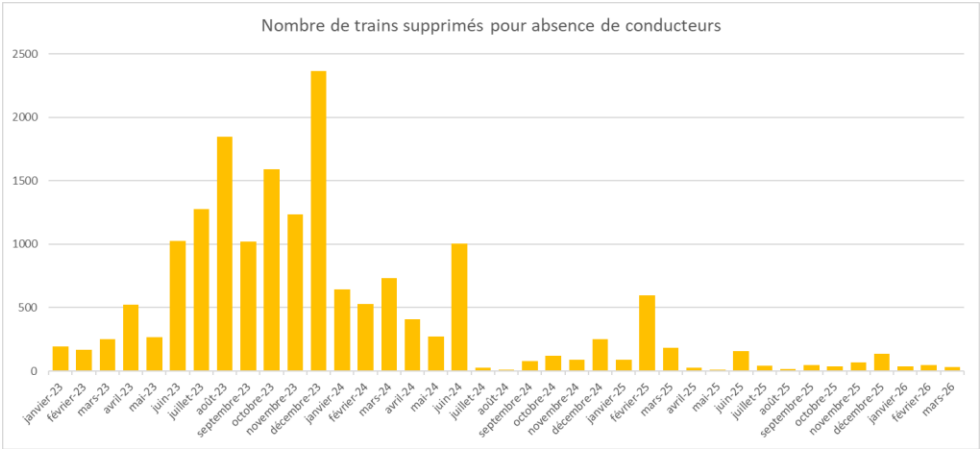
Actions	
Ouvrir une vacation de travail supplémentaire les nuits de dimanche à lundi	Réalisé
Recruter et former avant fin 2026, 15 nouveaux opérateurs de maintenance	6 sur 15
Renforcer nos capacités études et méthodes	T3 2026



2. Performance des lignes C&V : résultats et actions

Plan d'amélioration

La conduite des trains



- ▶ Un nombre de conducteurs suffisant pour couvrir l'ensemble des trains. Mais un volume de formations qui reste important.
- ▶ 60 nouveaux conducteurs attendus en 2026 et 7 écoles de 12 stagiaires lancés pour former ceux de 2027

Actions	
Déployer le plan action « formation ADC réussie »	T3 2026



L'impact des incidents

- ▶ Un signal d'alarme (SAI) ou un incident Matériel retarde en moyenne **40%** de voyageurs **de plus** lorsqu'il se produit **en intramuros**
- ▶ 40% de la non-ponctualité voyageurs est causée par 1,5% des incidents

Actions	
Former les agents gare au réarmement des SAI	Expérimentation en cours
Renforcer le Centre Opérationnel Transilien (COT)	T4 2026
Déployer un nouveau guide dépannage	T4 2026

Incidents > 20 000 voyageurs (janvier à mai 2026)		
% incidents	Nb incidents	Impact voyageurs
1,4%	53	39,9%

2. Performance des lignes C&V : Incident Athis-Mons du 22 mai 2026

Détonation en toiture, trains immobilisés hors quai et forte désorganisation de l'exploitation en pointe du soir

17h34

signalement d'une détonation
en toiture sur le TER 860525

6 trains

immobilisés hors quai
dont 5 sans climatisation

4h30

durée totale de l'incident
avant reprise progressive

130 000

voyageurs impactés
sur la ligne C

Faits d'incident

- › Détonation en toiture signalée par le conducteur du TER 860525, arrêté V1 au km 15+500.
- › Contexte aggravant : trains hors quai, absence de climatisation sur la majorité des rames et fortes chaleurs.
- › Descentes de voyageurs dans les voies et intervention des pompiers pour un voyageur blessé.

Déroulé opérationnel

- › 18h00 : ouverture de la salle de crise et circulation sous alerte-radio envisagée.
- › 18h09 à 19h08 : descentes voyageurs successives sur plusieurs trains immobilisés.
- › 21h30-21h51 : protection accordée.
- 22h18 : remise en marche du TER 860525.

Cause probable

- › Déformation du caténaire liée aux températures élevées, avec amorçage et disjonction.
- › Zone complexe : pont-route, régénération en cours et interaction dynamique avec les pantographes.
- › Défaut difficile à objectiver par des mesures statiques, car révélateur au passage des trains.

L'incident combine :

- Un incident technique
- Une zone complexe du réseau
- La durée de la procédure de protection du conducteur pour faire le tour de sa rame.

La succession de sur-incidents a prolongé l'impact voyageurs en pleine pointe du soir.

2. Performance des lignes C&V : Enseignements, actions

Passer du retour d'expérience à des fiches réflexes opérationnelles partagées

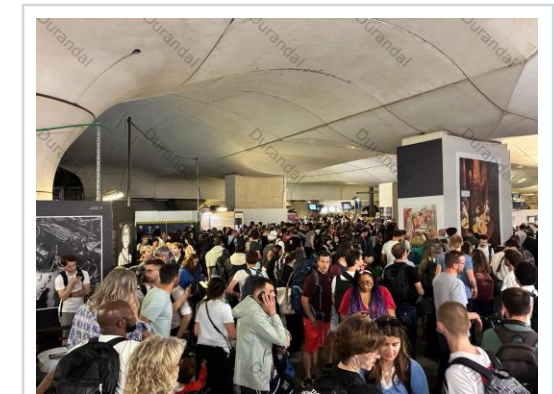
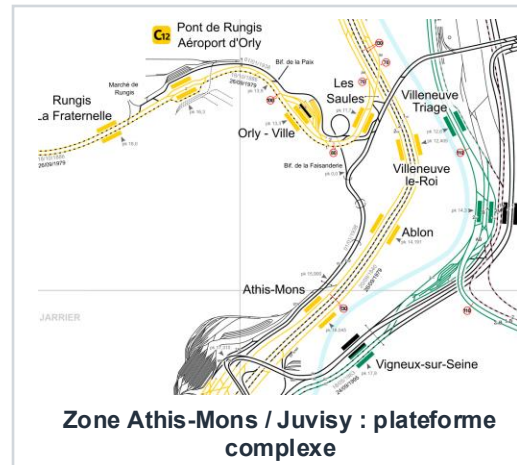
Lecture du REX

L'incident du 22 mai met en évidence une difficulté principale : la durée de gestion s'est allongée sous l'effet cumulé d'une zone infrastructure complexe, de procédures de protection longues et de plusieurs sur-incidents voyageurs.

Actions à cadrer avec SNCF

- › **Protection conducteur** : prioriser l'accord de protection et limiter la zone au juste besoin.
- › **Plan de transport** : privilégier une coupure suffisamment large, de type BFM-Juvisy, pour éviter la saturation de l'intramuros.
- › **Alerte-radio** : clarifier la doctrine d'emploi et sensibiliser conducteurs, aiguilleurs et régulateurs.
- › **Information voyageurs** : renouveler plus régulièrement les annonces et communiquer rapidement les trains remis en circulation.

Points d'attention illustrés



À sécuriser dans la suite : scénario de coupure, activation sous alerte-radio, mobilisation éventuelle des voies EV et doctrine d'information voyageurs en situation dégradée.

Plan d'actions attendu: un plan d'actions, avec responsables identifiés, sur la protection, la gestion des circulations, l'usage des voies fret et l'information voyageurs.

2. Performance des lignes C&V - Résultats et actions

Notre plan d'actions pour améliorer la performance du réseau

Régénération du réseau Lignes C et V

170 M€ en 2026

versus 120 M€ en 2025
et 100 M€ en 2024
2026 : 940 M€ en IdF

Règles de maintenance plus exigeantes sur le réseau vieillissant et densément circulé

- Augmentation de la fréquence des tournées de surveillance et de renouvellement des composants du réseau
- Premier tronçon concerné : Invalides <> Austerlitz

Poursuite du plan industriel de maîtrise de la végétation

- Abattage des arbres à risque ...
- à 70 heures de retards cumulés en 2024 versus 400 heures en 2023.

Voir diapos
dédiées

Déploiement d'aimants sur les rails dans le tunnel entre Champs de Mars et Saint-Ouen

Pour capter les paillettes métalliques qui s'accumulent dans le tunnel et génèrent des dysfonctionnements de la signalisation.

Poursuite du déploiement des capteurs de télésurveillance de l'état du réseau

- Aiguillages, passages à niveau ...
- Plus de 1900 capteurs déjà déployés sur les lignes C et V.
- 350 capteurs supplémentaires d'ici 2030.

Déploiement de la vidéosurveillance des passages à niveau

Pour accélérer leur remise en état en cas de dysfonctionnement.

2. Performance des lignes C&V - Maîtrise de la végétation

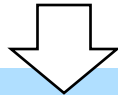
Faible impact de la végétation en 2024 et 2025, mais un 1^{er} semestre 2026 difficile (tempêtes Goretti, Nils, Pedro, épisodes orageux consécutifs à la canicule...)
→ Risque lié au réchauffement climatique

12,9 M€
investis pour le
traitement de la
végétation en 2025

Arbres « riverains » hors emprise SNCF

94,9%

des incidents végétation depuis le début de 2026



Les riverains en responsabilité

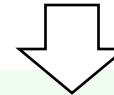
- En lien avec l'ONF, une cartographie exhaustive des arbres à risque a été réalisée, y compris pour les arbres hors emprise
- Envoi d'un courrier de mise en conformité à tous les propriétaires des arbres identifiés.
- Mise en demeure et relances assurées par l'ONF et la SNCF
- Campagnes de sensibilisation (courriers, tracts, publications communales)

Besoin d'appui des collectivités
pour communiquer aux riverains

Arbres sur terrain SNCF

5,1%

des incidents végétation depuis le début de 2026



Une organisation annuelle rodée

- En lien avec l'ONF, une opération de fond réalisée entre sept. et février (hors nidification) pour élaguer les arbres à risque
- Entretien courant entre mars et août
- Respect de la période de nidification et appui d'un écologue
- Liaison avec le Domaine du Château de Versailles
- Pas de recours aux produits phytosanitaires

59%

des abattages d'arbres ont été réalisés sur la Ligne C
Objectif de 100% à fin 2026



2. Performance des lignes C&V - Passages à niveau

Lien vers
annexe

Notre stratégie d'action sur Brétigny - Dourdan

- 13 passages à niveau sur seulement 25 km, 10 gares
- 100 trains par jour, soit plus de 36 000 par an

Ligne sans
possibilité de
dépassement

Du 01/01 au 31/05/26

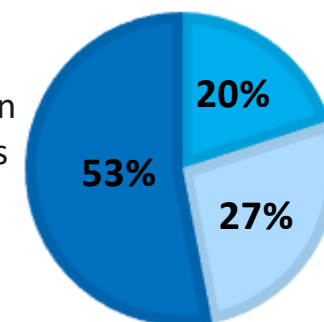
Diagnostic

Dysfonctionnement des passages à niveau	
0,43%	12
non ponctualité voyageurs	incidents

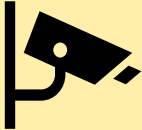
Malveillance sur les passages à niveau	
0,33%	5
non ponctualité voyageurs	incidents

Autres incidents	
0,86%	16
non ponctualité voyageurs	incidents

Part des causes de non ponctualité voyageurs liée aux passages à niveau



Plan d'action



Déployer la vidéosurveillance

1. Diagnostic précis
2. Meilleure réactivité
3. 250 k€ par passage à niveau



Améliorer la sécurité

1. Elargissement du passage à niveau
2. Pistes cyclables
3. Passages piétons sécurisés



Garantir la fiabilité

1. Remplacement des moteurs
2. Renouvellement de la voie
3. Suppression du passage à niveau n°23 à Brétigny (25 M€)



Améliorer la résolution des incidents

1. Nouvelle procédure de circulation
2. Fluidité du trafic
3. Expérimentations

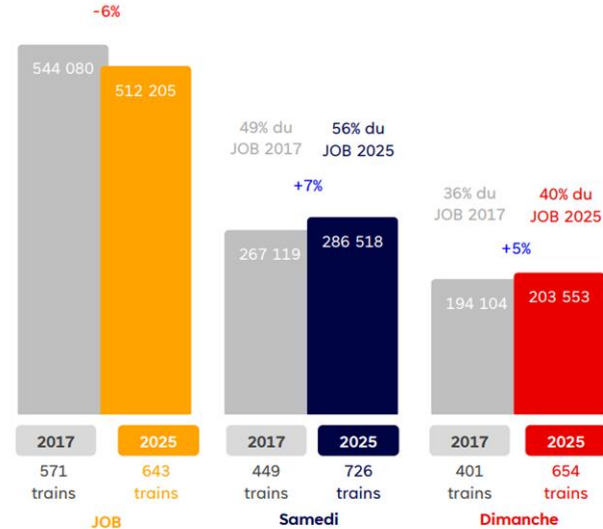


3 – Améliorer l'expérience voyageur : qualité de service et évolutions de l'offre

3. Qualité de service & évolution de l'offre

Comptages & Enquête Origines / Destinations 2025 : des déplacements majoritaires entre la Vallée de l'Orge & Paris

Montées
voyageurs
(étude comptage)



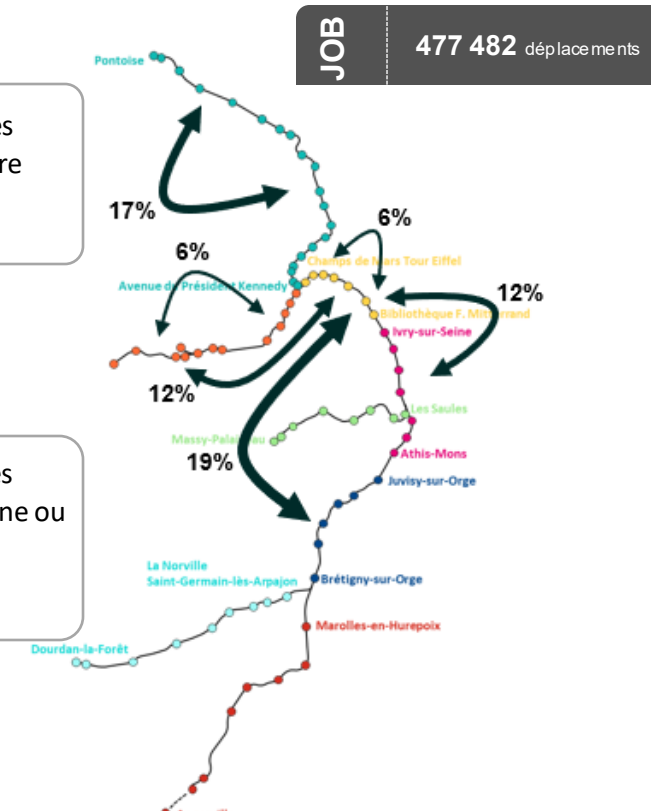
- › Les **comptages voyageurs** réalisés en 2025 montrent une évolution de la fréquentation depuis le précédent comptage, réalisé en 2017 :
 - › En **baisse, la semaine**, particulièrement marquée aux heures de pointe (-8% entre 6 et 10h et entre 16 et 20h) et après 20h (-14%)
 - › En **augmentation, le weekend**

17% des déplacements réalisés sur le RER C en JOB ont lieu au entre Pontoise et Avenue du Président Kennedy.

19% des déplacements réalisés sur le RER C en JOB trouvent leur origine ou leur destination entre Champ de Mars et BFM, et entre Juvisy et Brétigny.

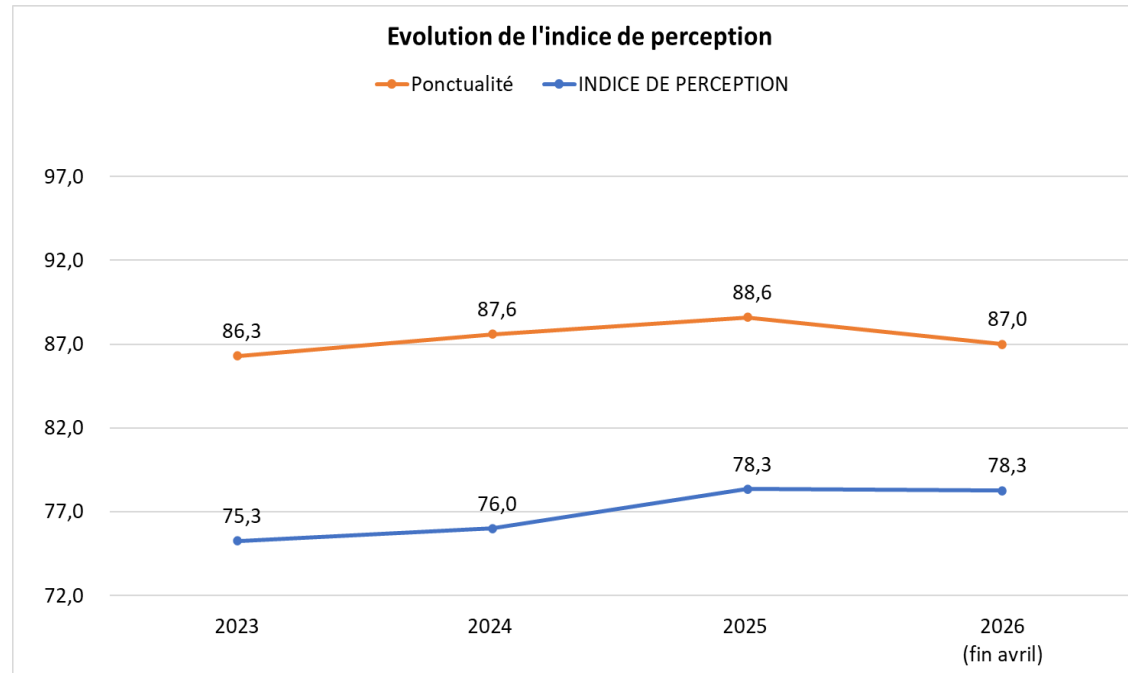


- › Enquête Origines/Destinations réalisée par IPSOS BVA entre septembre et décembre 2025
- › Objectif : mieux comprendre les déplacements de nos voyageurs et dimensionner notre offre de transport



3. Qualité de service & évolution de l'offre

Le taux de satisfaction est en progression depuis 2023 et se stabilise début 2026



À fin avril, le taux de satisfaction est de

78,3%

(vs obj 78,5%)

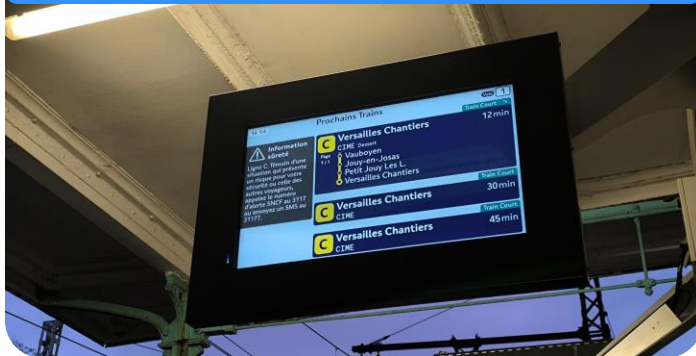
- › La **perception s'améliore de manière continue depuis 2023**
- › L'**amélioration** de la perception est visible **sur l'ensemble des dimensions de l'indicateur** : l'information voyageurs en situation normale, efficacité et amabilité des agents, propreté des gares



3. Qualité de service & évolution de l'offre

Perspectives 2026 en termes d'Information Voyageurs et de service

Améliorer l'information voyageurs



- › **Canal IV WhatsApp** actuellement en test interne, disponible pour les clients **courant juin 2026** (canal dédié à l'information en situation perturbée, à bord, en gare ou dans un arrêt de bus de remplacement)
- › **Information sur l'affluence** : installation de 17 nouvelles caméras dans 12 gares d'ici fin 2026
- › Accompagnement des agents pour **renforcer leur présence sur les points clés du parcours des clients**

Donner de la visibilité sur les travaux



- › De **nouveaux formats de schémas de ligne** affichés en gare et à bord retravaillés avec les associations de voyageurs
- › **Diffusion du nouveau calendrier travaux de manière anticipée** :
 - › À M-6 : diffusion sur le blog Ligne C&V
 - › À J-30 : déploiement des affiches en gare et sur les applis de mobilité
 - › À J-7 : diffusion sur les écrans et annonces sonores en gare
 - › À J-5 : diffusion d'un tweet sur le fil X

Moderniser nos canaux de vente

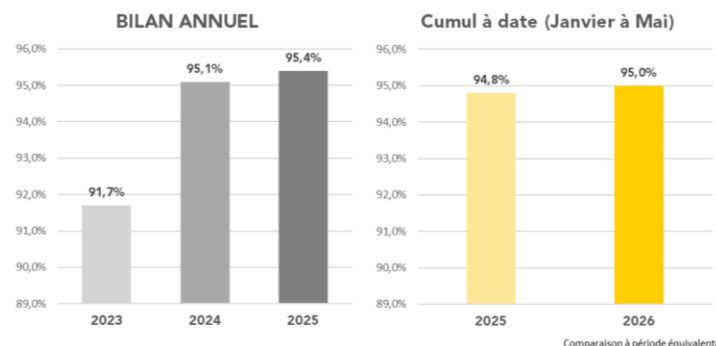


- › **Déploiement des Automates Mass Transit (AMT) terminé en juin 2026** : 116 automates sur la ligne C
- › **Déploiement des Guichets Mass Transit : 7 pilotes en 2026** (Neuilly Porte Maillot, Juvisy, Versailles Château Rive Gauche, Paris Austerlitz Banlieue, Choisy le Roi, Saint-Michel Notre Dame, Champ de mars)
- › **Poursuite de l'accompagnement des clients sur le canal mobile**

3. Qualité de service & évolution de l'offre

Bilan 2025/2026 & actions 2026 : focus sur la ligne V

Ponctualité ligne V



Une amélioration continue est observée depuis 3 ans, marquée par une progression de +3,7 points entre 2023 et 2025. Après une forte augmentation en 2024, l'année 2025 confirme la solidité de l'offre.

- Malgré un début d'année difficile émaillé d'événements météorologiques, la tendance se confirme en 2026 avec +0,2 points par rapport à la même période en 2026.

Accès trains/vélos



Dès **l'été 2026**, des RHP vélos sont implantés en gare de Jouy en Josas, Igny, Bièvres

Régénération des quais Petit Jouy les Loges

Régénération des quais en cours sur la longueur des futurs trains

- › Réhausses quais béton
- › Pose de 2 nouveaux abris
- › Reprise des rampes d'accès
- › Test d'enrobé de quai clair (1^{er} en IDF)
- › Bandes podotactiles (sombres)

➡ Deviendra un standard si le test est concluant



Matériel Roulant



Mise en service des Régio2N prévue en décembre 2027

Halte ferroviaire du Pileu

2 Quais adaptés aux futurs trains

- › Accès par escaliers fixes et ascenseurs
- › Enrobé
- › Bandes podotactiles
- › Info Voyageurs dynamique, Automates,
- › Vidéos protection,
- › Bornes BAU-I
- › Borne de validation

➡ Travaux de réalisation en 2030



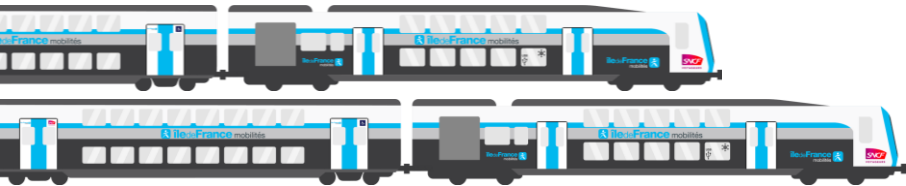
3. Qualité de service & évolution de l'offre

Fête de l'Humanité

Chiffres clés de 2025



- › **+ 300 agents**
de tous métiers mobilisés
- › **200 000 festivaliers**
ont emprunté la ligne C pour se rendre
à la Fête de l'Humanité
- › **29 trains supplémentaires**
mis en service pour l'évènement



Dispositif pour l'édition 2026

› Vendredi

- › Ajout de 3 trains supplémentaires Invalides > Brétigny avant la pointe (15h28/15h58/16h34) / *Nouveauté 2026*
- › Ajout de 10 navettes toutes les 20 minutes Brétigny > Juvisy > BFM > Austerlitz (de 23h30 à 02h30) + 1 navette vers Dourdan et 1 vers Étampes vers 2h
- › Annulation des travaux du soir et remise en service des trains habituellement substitués par des bus

› Samedi

Ajout de 10 navettes toutes les 15 minutes Brétigny > Juvisy > BFM > Austerlitz (de 00h00 à 02h30) + 1 navette vers Dourdan et 1 vers Étampes vers 2h

› Dimanche

- › Ajout de 4 navettes Brétigny > Juvisy > BFM > Austerlitz (de 19h à 22h)
- › Annulation des travaux du soir et remise en service des trains habituellement substitués par des bus / *Nouveauté 2026*
- › Trains renforcés en UM le samedi et dimanche.
- › Dès que possible, mise à quai anticipée de 5' à 10' à Brétigny des navettes / *Nouveauté 2026*
- › Demande effectuée pour présence au PC préfecture d'un agent du Centre Opérationnel de la ligne C / *Nouveauté 2026*

3. Qualité de service & évolution de l'offre



< 2025

Remise en service de 24 trains

- › 18 Juvisy - Versailles Chateau en journée (passage au ¼ d'heure toute la journée)
- › 4 trains de soirée Invalides - Dourdan
- › 2 trains de soirée St Quentin en Yvelines <> St Martin d'Étampes

Mise en place d'une rame de réserve à Brétigny

Nombre de trains commerciaux en Z5600 6C en début d'année : 88

(Remplacés au fur et à mesure par des UM 4C Z20500 en provenance de la ligne D)

> 2026

8 arrêts supplémentaires à Ivry-sur-Seine

en contre-pointe de matinée (passage au ¼ d'heure)

Mise en place d'une rame de réserve à Ermont

Nombre de trains commerciaux en Z5600 6C en début d'année : 34

> 2027

Remis en service de 2 trains en plus en soirée :

- › St-Quentin en Yvelines (22h10) > St-Martin d'Étampes (00h00)
- › St-Martin d'Étampes (20h56) > St-Quentin en Yvelines (22h51)

Le 1^{er} train en provenance de l'Ouest

de la ligne devient origine St-Quentin en Yvelines (départ 4h41) au lieu de Versailles Château

Nombre de trains commerciaux en Z5600 6C en début d'année : 10

> 2028

Prolongation des derniers trains à destination de Dourdan

actuellement limités à Brétigny pour cause travaux.

- › Au SA28, remise en service intégrale du premier train actuellement limité à Brétigny : arrivée à Dourdan à 22h48
- › Au post-été SA28, remise en service des deux autres trains actuellement limités à Brétigny : arrivée à Dourdan à 23h18 et à 23h48

Nombre de trains commerciaux en Z5600 6C en début d'année : 0

Améliorations de l'offre TER :

- › Décembre 2025 : arrêts supplémentaires des TER Centre à Dourdan (3 en semaine).
- › Décembre 2026 : arrêts supplémentaires des TER Rémi à Étampes (3 en semaine, 2 le samedi et 3 le dimanche). **Financement 4 M€/an par IDFM**



4 – Nos ambitions pour demain : projets structurants à court et moyen terme

4 – Nos ambitions pour demain

Principaux investissements sur le Réseau

4 - Objectif des travaux : réseau haute performance

Infrastructure des lignes C et V
Un réseau vieillissant.
Soumis au dérèglement climatique.

Travaux de régénération et de modernisation

Disposer d'un **réseau fiable**
et en bon état.

Permettre aux **trains** de
circuler **à l'heure**.

Travaux de développement

Développer de **nouvelles**
dessertes.

Faire circuler de **nouveaux**
matériels roulants.

Environ
600 km voie



85 gares



Environ 600
aiguillages



14 postes
d'aiguillage



Environ
600 km
caténaires



25 sous-
stations



Très nombreux
ouvrages d'art



20 passages à
niveau



4 – Un réseau avec un important besoin de modernisation

AIGUILLAGES

env. 600



Niveau satisfaisant

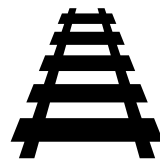
Important plan de régénération entre 2015 et 2020

Etat des aiguillages
en bon état grâce aux investissements réalisés

Chantiers annuels nécessaires
→ entre 20 à 30 aiguillages (env. 5%)

VOIE

env. 600 km



Niveau moyen

Important plan de régénération depuis 2020

Etat de la voie
en nette amélioration proche de l'état moyen ciblé.

Chantiers annuels nécessaires engagés sur une longue durée
→ 20 à 30 km (env. 5% du linéaire)

CATENAIRE

env. 600 km



Niveau moyen

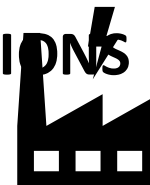
Important plan de régénération depuis 2020

Etat de la caténaire
vieillissante
Un très important effort de régénération est nécessaire

Chantiers annuels nécessaires engagés sur une longue durée
→ environ 65% du linéaire d'ici 2035

SOUS-STATIONS

env. 25



Niveau moyen

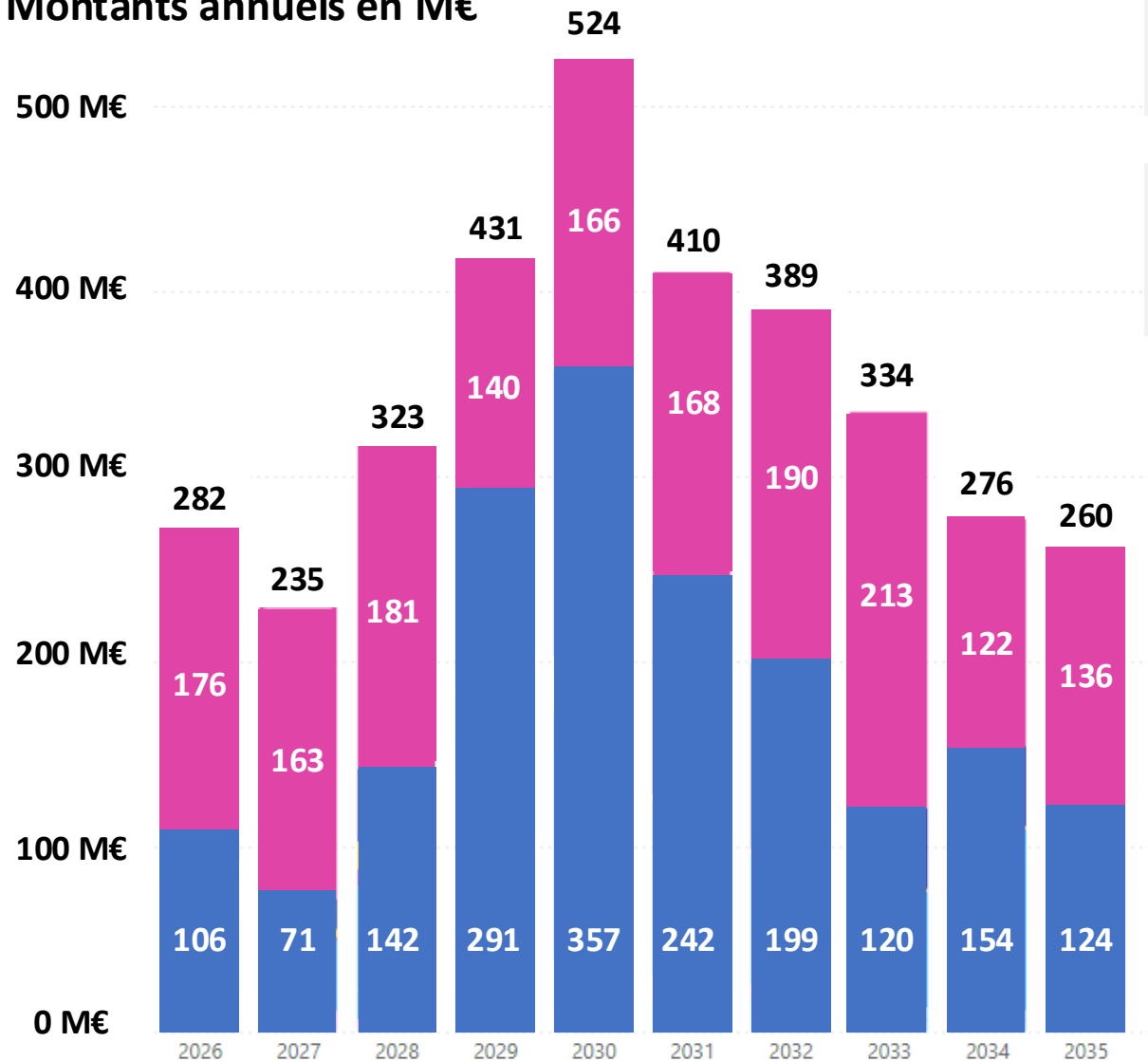
Plan de renforcement prévu pour faire circuler le futur matériel roulant des lignes V et C

Etat des sous-stations
proche de l'état moyen ciblé.

Chantiers annuels nécessaires engagés sur une longue durée
→ environ 20% à régénérer d'ici 2035

4 - Trajectoire des investissements sur le réseau de 2026 à 2035

Montants annuels en M€



Un important programme de renouvellement du réseau dans les années à venir : **jusqu'à 200 M€ /an**

Un **pic d'investissements** dans les années 2029 à 2032 lié à l'adaptation du réseau pour accueillir le **futur matériel roulant** des Lignes C et Y.

- Régénération, fiabilisation et amélioration du réseau**
 - Voie / aiguillages
 - Signalisation : postes d'aiguillages ...
 - Alimentation électrique : caténaires, sous-stations ...
 - Passages à niveau
 - Maitrise de la végétation
 - Ouvrages d'art (tunnels, ponts, talus ...) dont :
 - Adaptation au réchauffement climatique
 - Sécurité incendie
 - ...
- Création de nouveaux services**
 - Futur matériel roulant (Austerlitz <>Dourdan/Etampes)
 - Interconnexions avec le métro du Grand Paris Express
 - Accessibilité en gare
 - ...

4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau jusqu'à fin 2026



Voie + Aiguillages

- 9 aiguillages
- 7,4 km de voie

Orly
1,5 km de voie

Tunnel Meudon
1,6 km de voie

Massy Verrières
850 m de voie

Juvisy <> Savigny sur Orge
1,1 km de voie
9 aiguillages

St Ouen <> Neuilly p. M.
2,3 km voie

Amélioration de la fiabilité du réseau et de la robustesse d'exploitation.

2026
env. 60 M€



Signalisation

Dourdan
65 M€

Etampes
135 M€

Modernisation des postes d'aiguillage en vue de la création d'un **centre de pilotage unifié du trafic RER C.**



Passage à niveau

Ignny - Breuillet - Saint-Chéron

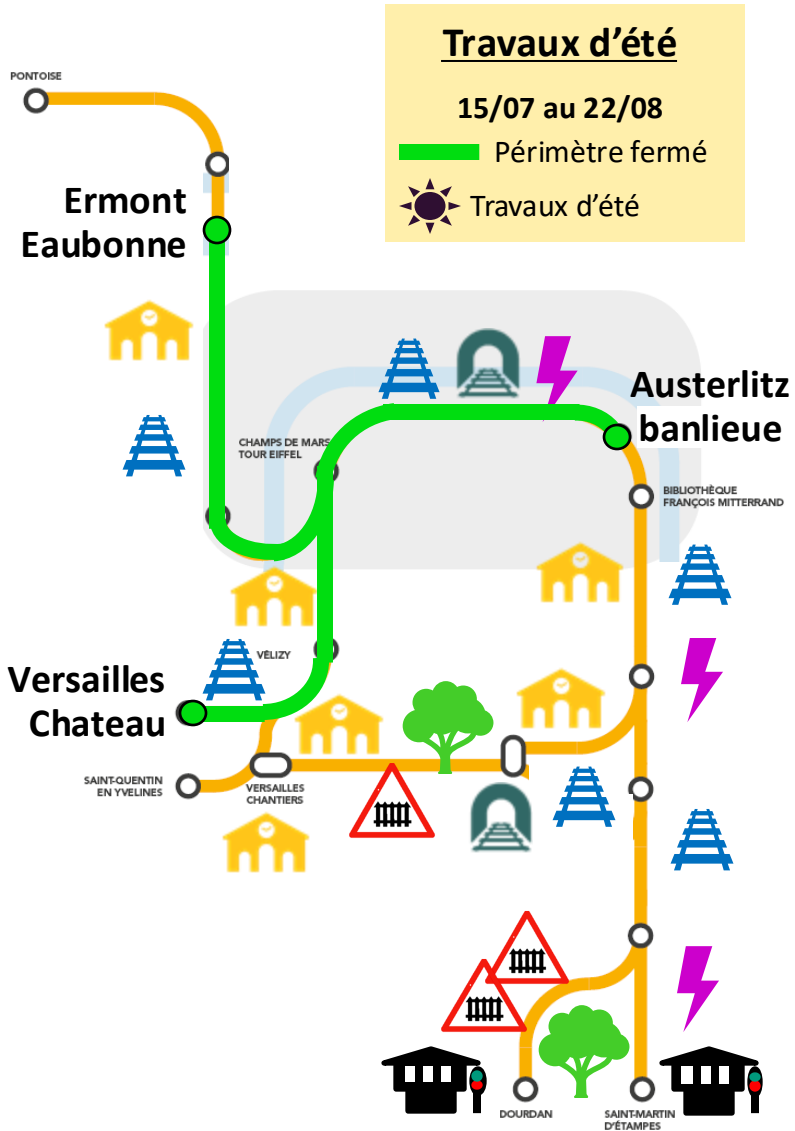
Garantir la sécurité et la fiabilité de l'exploitation



Maitrise de la végétation

Tout le réseau

12 M€/an
Lignes C,V,N,U





Ouvrages d'art

Massy - Valenton ouest
Création d'une nouvelle voie pour désimbriquer les flux RER C / TGV

Amélioration de la robustesse d'exploitation.

Tunnel intramuros

Programme de sécurité incendie

Invalides
Batardeau phase 2

Protection du réseau dans le tunnel en cas de crue de la Seine.



Gares

Orly - Massy-Verrières

Mise en accessibilité

Petit Jouy les Loges

Faciliter l'accès quai/train

15 Issy
Les Ardoines
Les Grésillons

18 Massy Palaiseau
Versailles Chantiers

Création de 5 interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express pour **améliorer l'offre de transport.**



Caténaires

2026
70M€

Tunnel intramuros

Régénération du support de la caténaire rigide

Brétigny Etampes

BFM Athis Mons

Amélioration de la robustesse d'exploitation avec la pose de caténaires résistantes au réchauffement climatique (pas de limitation de vitesse en cas de forte chaleur).

4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

BFM/Austerlitz <> Etampes/Dourdan		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+
Régénération haute performance du réseau	Voie	Savigny <>Brétigny	Austerlitz surface	Austerlitz surface, Les Ardoines, Juvisy, Brétigny	Austerlitz surface Juvisy à Etampes	BFM à Brétigny, Dourdan	BFM à Juvisy, Brétigny		Austerlitz surface, Les Ardoines, Juvisy, Brétigny
	Aiguillage	Austerlitz surface, Savigny	Savigny, Etampes		Austerlitz surface	Austerlitz surface, Choisy, Juvisy, Brétigny	Austerlitz surface, BFM, Ivry		
	Caténaire	BFM <> Athis Mons Régénération poteaux + caténaire							Juvisy <> Brétigny
	Poste d'aiguillage	Etampes, Dourdan	Juvisy (programmeur)						
Nouveau matériel Ligne Y RER C	Gare et quais		Austerlitz surface, BFM, Brétigny, Dourdan la forêt	Austerlitz surface, BFM, Juvisy, Chamarande, Lardy, Etampes	Austerlitz surface, BFM, Les Ardoines, Choisy, Juvisy à Brétigny, Arpajon, Egly, Breuillet, Sermaise, Dourdan, Chamarande, Lardy, Etampes	Juvisy, Brétigny, Arpajon, Egly, Breuillet, Sermaise, Dourdan			
	Ouvrages d'art (renforcement)	Pont rail des Saules	Ponts rail d'Epina y et de Lardy	Pont rail d'Epina y	Ponts rail d'Arpajon et d'Etampes (Louette)				
	Alimentation électrique		BFM à Ivry (renforcement caténaire)	Sous-station des Ardoines (renforcement)	Sous-stations Ardoines + Saugées (renforcement)		Sous-station Juvisy (création)		
	Sites de garage		Juvisy	Tolbiac, Brétigny, Dourdan	Tolbiac, Brétigny, Etampes, Dourdan	Tolbiac, Brétigny	Brétigny	Tolbiac	Tolbiac
Schéma directeur RER C		Suppression du passage à niveau n°23 de Brétigny			Brétigny (MFVO) + travaux signalisation entre Savigny et Epina y/orge pour augmenter la fréquence des trains				



4 – Nos ambitions pour demain

Principaux travaux en gare

4 – Nos ambitions pour demain : principaux travaux gares 2026

Issy : reconstruction de la gare et interconnexion ligne 15

Accessibilité

 **2025 - gares déclarées accessibles :**
Etampes, Ivry sur Seine

 **2026 – Gares en travaux :**

- Orly Ville
- Massy Verrières
- Les Ardoines

**Programme accessibilité
RER C : 675 M€
(euros courants)**

- 57 gares
- < 10 gares restant à traiter

Interconnexions en cours

- Travaux **d'interconnexion avec le métro du Grand Paris Express** en cours en 2026 :
 - **Issy Ligne 15**
 - **Massy Palaiseau Ligne 18**
 - **Les Ardoines Ligne 15**
 - **Versailles Chantiers Ligne 18**



4 - Nos ambitions pour demain : principaux travaux gare

Issy : reconstruction de la gare et interconnexion ligne 15

Fin des travaux de la gare fin 2026

Mai à début juillet

- Pose des abris de quai.
- Grutage des escaliers et des escalators.
- Travaux de génie civil sur les quais.

Été

- Fin des travaux à l'intérieur de la gare.
- Fin des travaux sur le parvis.

Septembre à fin d'année

- Pose des abris de quai.
- Grutage des escaliers et des escalators.
- Travaux de génie civil sur les quais.



4 – Nos ambitions pour demain : principaux travaux gare

Connexion de la gare de Versailles Chantiers avec la nouvelle ligne 18

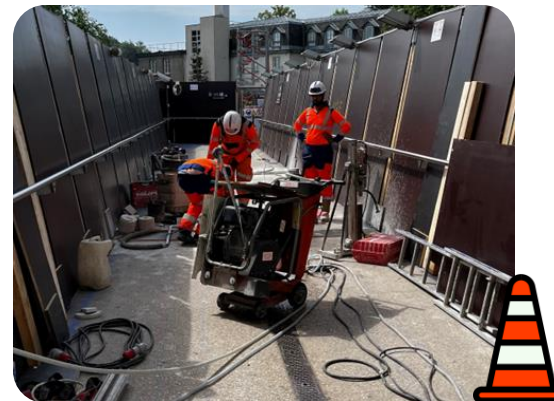
Programme du projet

- Phase 1 : nouvelle passerelle 1bis de liaison avec la future L18 (côté porte de Buc)
- Phase 2 : élargissement de la passerelle historique, ajout d'escaliers fixes et mécaniques pour améliorer les flux d'accès aux quais liés à l'augmentation du trafic de la gare. Création d'abris de quais en complément de ceux existants
- Reprise des quais pour les adapter à l'arrivée des nouveaux matériels roulants (lignes C, U, V)



Travaux en cours

- Travaux de la phase 1 lancés début 2026, terminés fin 2026 (7 WE dont 4 déjà réalisés), avec grutage de la nouvelle passerelle durant le WE 4/5 juillet (fermeture accès porte de Buc pendant environ 1 semaine)
- Travaux de la phase 2 : appels d'offres en cours, début des travaux fin 2026 jusque fin 2030



Fin des travaux 2030



4 - Nos ambitions pour demain : principaux travaux gare

2026-2032 : Projets en cours en gare de Paris-Austerlitz

Fin des travaux 2032

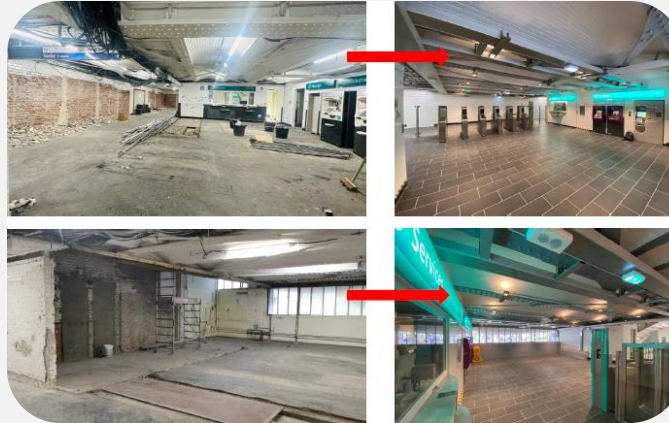
La gare de Paris Austerlitz fait l'objet de nombreux projets en cours :

- 1 La rénovation de la Grande Halle Voyageurs à PAZ Surface avec une mise en service prévue en septembre 2027

Visuel GHV



- 2 Le projet de rénovation des espaces de la salle s'échanges



- 3 le projet de mécanisation (escalators) des correspondances entre la gare de surface et les métro 5 et 10



4 – Nos ambitions pour demain :

Amélioration du parcours client

4 . Projets « Court terme »

Évolution des points d'arrêt pour améliorer le parcours client

Épinay-sur-Orge

Rapprochement du point d'arrêt T12 ⇌ voie 1 bis :
Phase AVP lancée en 2026, objectif travaux fin 2027

Neuilly Porte Maillot

Rapprochement du point d'arrêt des trains courts du Métro 1 & RER E : étude de faisabilité en cours

Paris Austerlitz – Gare de surface



Arrêt de trains ZANI
à proximité du heurtoir
en gare de surface

Paris Austerlitz – Gare souterraine



Des quais identifiés par des lettres
en gare souterraine pour éviter les
confusions avec la gare de de surface
Réalisé le 02 juillet 2026

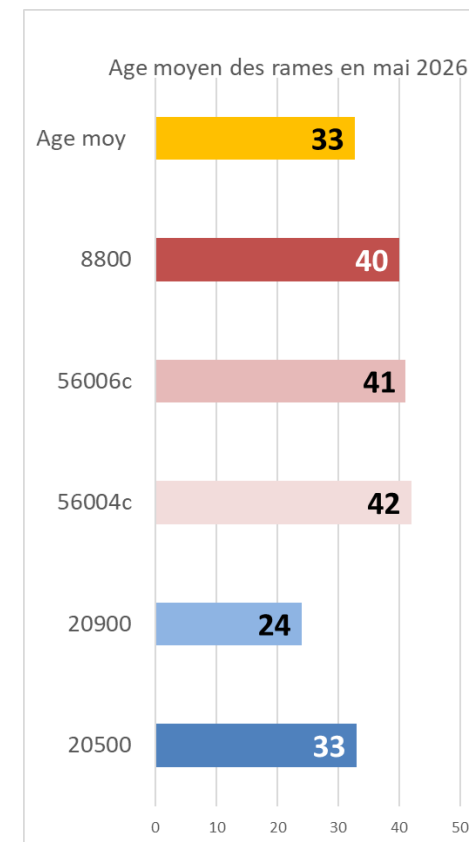
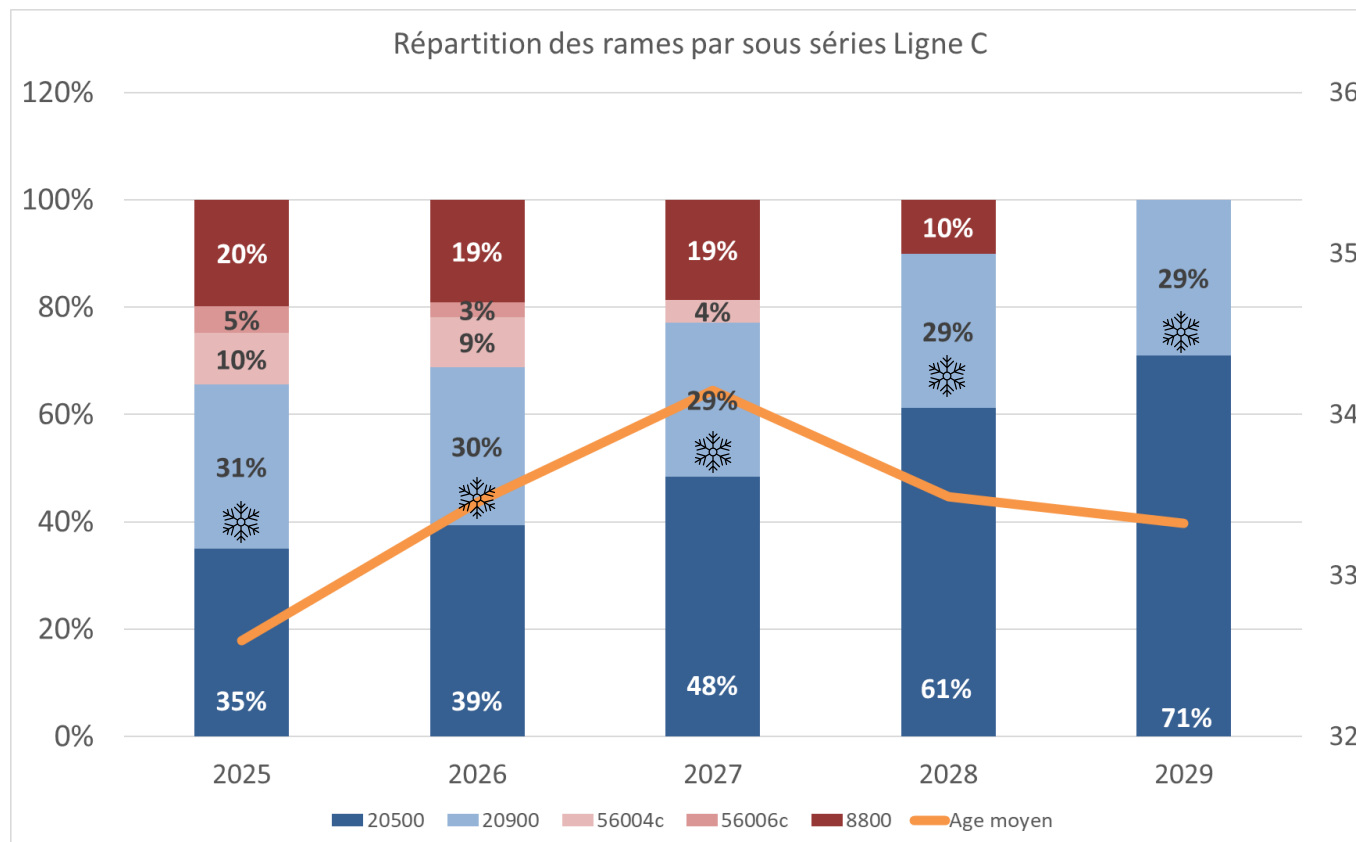
4 – Nos ambitions pour demain :

Parc matériel RER C

4. Projets « Court terme »

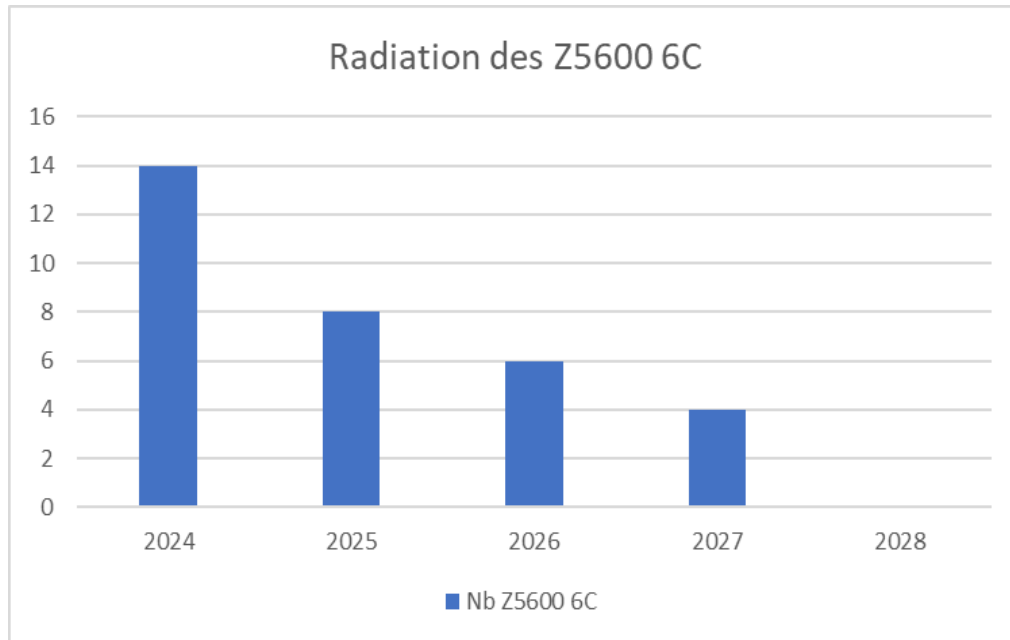
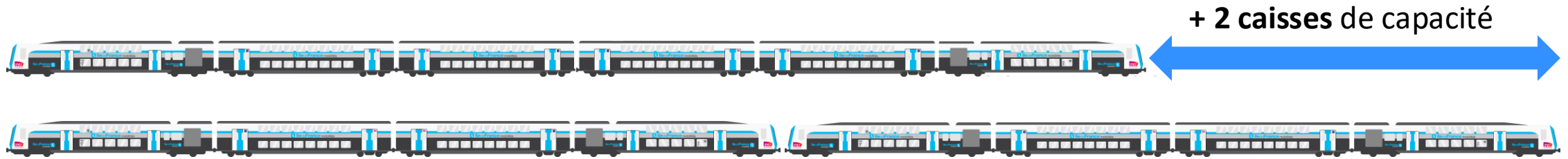
Accélération de l'arrivée des rames de la ligne D

- 2026 : + 4% ; 2027 : + 5% de rames de la ligne D arrivent en avance.
- A terme le parc du RER C sera constitué de 70 % rames Z20500 et de 30% rames Z20900.



2. Présentation des perspectives d'évolution

Remplacement des rames 6 caisses par des rames de 2 fois 4 caisses



Les unités simples Z5600 6 caisses sont progressivement remplacées par des unités multiples Z20500 4 caisses en provenance de la ligne D.

Les missions les plus chargées (SUD de la ligne) profitent prioritairement de ces mouvements de parc.

En 5 ans c'est plus de 4000 places assises en plus pour nos voyageurs et une capacité d'emport augmenté de 7000 voyageurs.

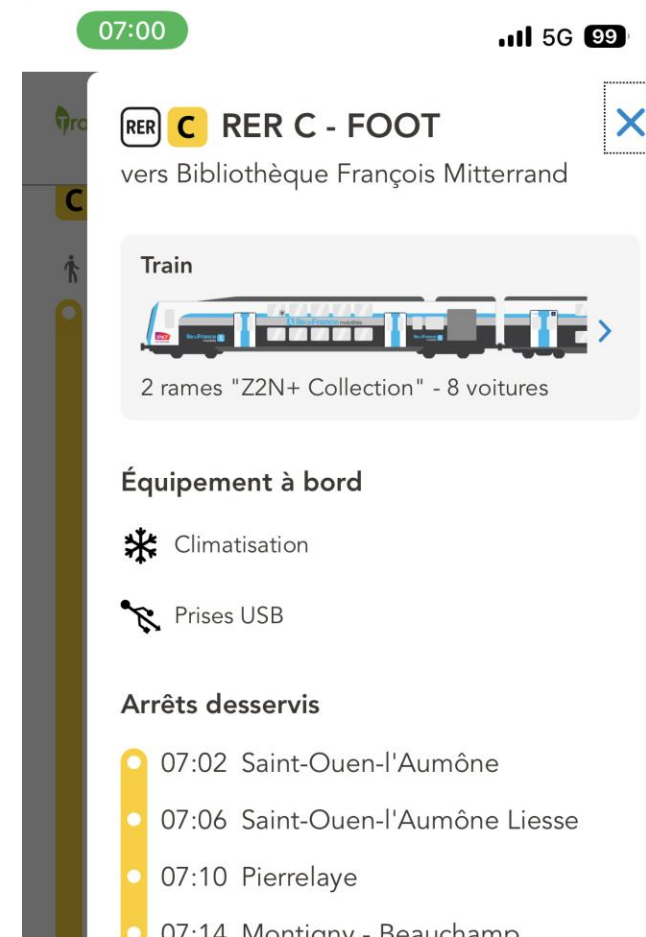
2. Présentation des perspectives d'évolution

Identification des rames climatisées



Nous disposons de 54 rames climatisées dans le parc Z2N, 100% de ces rames sont affectées au RERC. Pour permettre à nos voyageurs d'identifier les trains climatisés, il suffit de vérifier que le ❄️ est présent sur l'affichage du train dans les applications « SNCF connect » et « transilien.com »

En gare, à partir du 1er juillet, la mention "train climatisé" sera affichée dans le bandeau gris au-dessus de l'horaire du train grâce au picto "flocon" ❄️



4. Projets « Court terme »

Harmonisation Colorielle des rames Z20500 de 2025 à 2029 (132 rames)

Pelliculage intérieur des Z20500 de 2026 à 2029 (111 rames)

En cours



À venir



4B. Moyen terme

Ligne Y

Point d'avancement 6 mois après l'appel de Lardy

2026-2032 : Un calendrier spécifique au sud-Essonne



1. Amélioration de l'offre
(arrêts de TER, bus)



2. Amélioration de la régularité et
de la qualité de service du RER C



3. Nouveau matériel
roulant



4. Travaux d'infrastructures (voies,
centres de maintenance) et projets
connexes (passages à niveau,
accessibilité, gares, etc.)

Ligne Y : Priorité au sud-Essonne

2032 : horizon de création de la ligne Y

Réunion de Lardy du 12 novembre 2025

Délibération en CA IdFM du 11 décembre 2025

Garantie du temps de trajet et de la robustesse

Ponctualité proche des lignes N et V, à 95 %

Pas d'arrêts intermédiaires entre Juvisy et Paris (terminus Austerlitz, correspondance quai à quai à Bibliothèque François Mitterrand)

Renforcement de l'offre et gain jusqu'à 10 minutes en heures creuses

Des infrastructures renouvelées en priorité

Trains neufs au plus tôt

Modernisation des infrastructures au sud (postes d'aiguillage, voies, caténaires), qui bénéficieront également au RER C

Traitement des projets connexes : passages à niveau, accessibilité des gares, etc.



Financement des travaux d'infrastructure de la ligne Y

- La mise en œuvre de la ligne Y permettra d'améliorer la robustesse des branches Dourdan et Etampes au **SA 2032**.
- Les modalités de mise en œuvre de la ligne Y seront définies dans le cadre d'une étude d'exploitation menée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la ligne C.
- Les travaux d'infrastructures nécessaires à l'exploitation de la ligne Y (et à ses effets de bords sur le RER C) ont été évalués à l'issue des études préliminaires à 572,5 M€ courants et comprennent :

- ☐ La réalisation d'une nouvelle communication à Avenue Henri Martin (19 M€),
- ☐ L'adaptation de l'infrastructure du RER C Sud 406 M€ (273 M€ pour le périmètre SNCF Réseau et 133 M€ pour le périmètre SNCF G&C, dont 60 M€ pour l'abaissement des quais à Bibliothèque François Mitterrand),
- ☐ Des travaux SNCF Réseau relatifs à la construction de nouveaux sites de maintenance à Gennevilliers (100 M€) et à Brétigny (39,8 M€),
- ☐ La création de nouvelles trémies en gare de Paris Austerlitz (7,7 M€).

- IDFM demande à SNCF Réseau de limiter au maximum les travaux sur les infrastructures à la mise en service de la ligne Y afin de viser la meilleure performance possible.**

Y

118 200 voyageurs, soit 23% des 508 000 voyageurs de l'ensemble du RER C

- Sur les branches (au Sud de Brétigny) : 51 200 voyageurs
- A Brétigny (missions verte et grise) : 19 000 voyageurs
- A Juvisy (missions verte et grise) : 39 000 voyageurs
- A Savigny-sur-Orge et Epinay-sur-Orge uniquement en HPM entre 6h30 et 9h (missions verte et grise) : 9000 montants



+20 rames supplémentaires (passage de 186 à 206 rames)



+2 sites de maintenance en complément du site historique des Ardoines



Mise en œuvre : **objectif SA 2032**



Ponctualité : **objectif > 90 %**



Travaux d'adaptation du tronçon Sud

- L'adaptation de l'infrastructure du RER C Sud, estimée à 406 M€ vise à permettre le déploiement des futurs matériels roulants. Ce montant regroupe de nombreux travaux :
 - ❑ Le renforcement de 4 ponts-rails et le remplacement total de 2 ponts-rails (21,8 M€),
 - ❑ Le renforcement caténaire entre Paris-Austerlitz et Ivry (3,4 M€), le renforcement et la création de sous-stations d'alimentation électrique (104,9 M€),
 - ❑ L'adaptation des voies de service à Etampes, Dourdan, Juvisy et Tolbiac (126,3 M€),
 - ❑ L'adaptation des gares travaux SNCF Réseau tels que le pancartage, la signalisation (16,6 M€),
 - ❑ L'adaptation des gares SNCF Gares & Connexions des reprises des hauteurs de quais pour qu'ils soient compatibles avec un matériel à plancher bas (133 M€ dont 60 M€ pour les travaux à Bibliothèque François Mitterrand).
- Il s'agit d'estimations SNCF Réseau et SNCF G&C en euros courants (anticipation de l'inflation) correspondant à un niveau d'études préliminaires et qui doivent être affinés dans le cadre des études détaillées.
- L'approbation des études préliminaires (EP) sera soumise à un conseil d'administration IDFM au second semestre 2026, l'ensemble des éléments détaillés sera présenté à cette occasion.



Types de travaux programmés

- Dégagement d'obstacles
- Adaptation RCT*
- Renforcement caténaire
- Renforcement/Remplacement pont rail
- Renforcement SSTA
- Création SSTA
- Création PMP
- Déplacement de signal
- Modification de pancartes
- Adaptation site de garage
- Projet en interface
- Gares G&CO



IDFM

Financement des travaux d'infrastructure de la ligne Y

- Trois conventions de financement ont été approuvées en Commission Permanente de la Région Île-de-France en avril 2026 et en Conseil d'Administration IDFM du 12 juin 2026 dans le cadre du Contrat-plan Etat Région :
 - ❑ 3 M€ pour l'étude d'exploitation ligne Y – RER C (**convention signée par la Présidente et le Préfet de la Région**),
 - ❑ 46,3 M€ pour les études et les premiers travaux relatifs à la création de la ligne Y (**convention signée par la Présidente et le Préfet de la Région**),
 - ❑ 300 k€ pour les études d'avant-projet de créations de liaisons verticales à Paris-Austerlitz.
- Par ailleurs, Île-de-France Mobilités finance en totalité les travaux relatifs aux sites de maintenance et l'achat du nouveau matériel roulant :
 - ❑ 124 M€ (CE 06/23) pour l'atelier de Gennevilliers,
 - ❑ 190 M€ (CE 06/23) pour l'atelier de Brétigny,
 - ❑ 424 M€ (CE 12/20) pour l'atelier des Ardoines,
 - ❑ ~1,5 Md€ pour l'achat du nouveau matériel roulant (tranche ferme du marché : frais fixes et livraison de 52 rames).

Au total, la ligne Y représente un investissement total de plus de 2,5 Mrds d'euros.

Aménagement du plan de voies de Paris Austerlitz

Une nouvelle liaison en 2028 permettant la correspondance quai à quai entre la ligne Y et le RER C (sens Nord → Sud)



Actuellement, les trains au départ de la gare d'Austerlitz ne peuvent pas être reçus voie F à BFM.



Une nouvelle connexion permettra à l'horizon 2028 la liaison voie 1, voie 1 ter, voie F.

A noter que la liaison sera également possible à partir des voies 14 à 17 de la gare surface.



Cette liaison permettra de proposer une correspondance quai à quai entre la ligne Y et le RER C dans le sens Nord → Sud.

Enjeux



Correspondance optimisée

Entre la ligne Y et le RER C (Nord → Sud)



Nouvelle liaison à horizon 2028

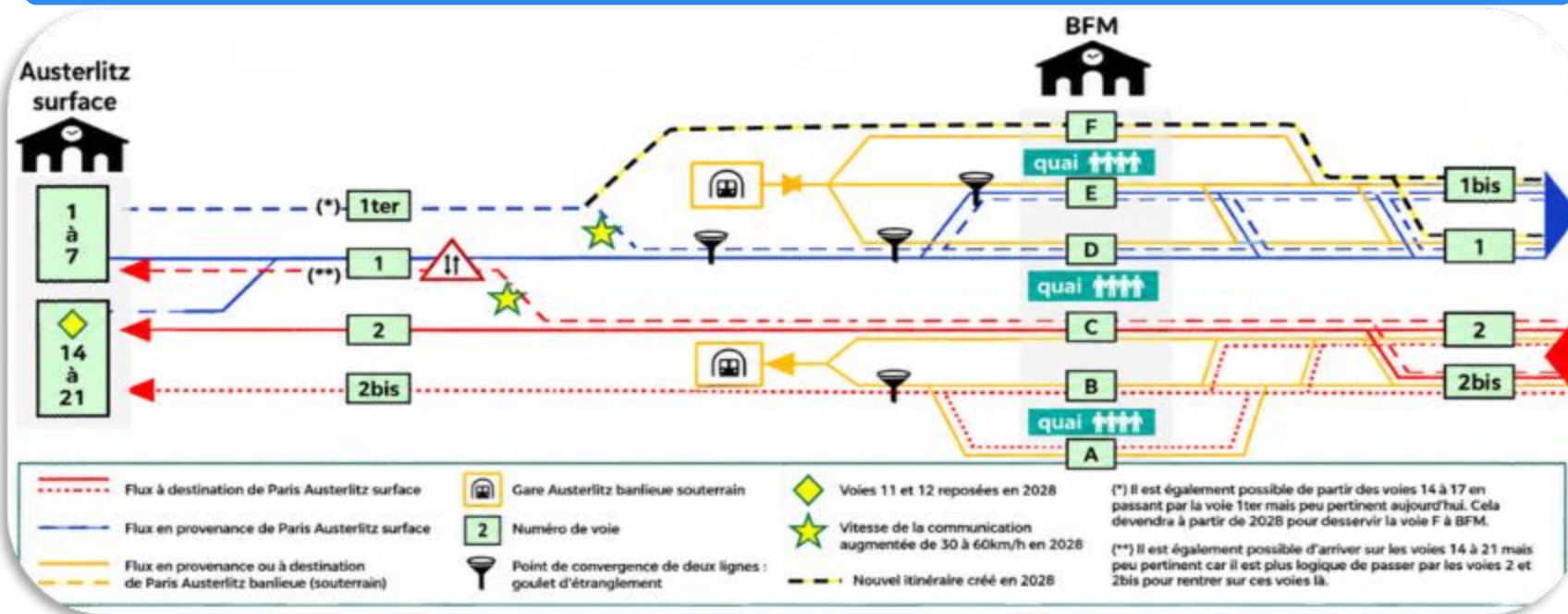
Connexion voie 1 – voie 1 ter – voie F
Également depuis les voies 14 à 17 de la gare surface



Évolution du plan de voies

Réception des trains d'Austerlitz possible voie F à BFM

Plan de voie simplifié + flux entre Austerlitz et BFM



Cette évolution du plan de voies permettra la réception voie F à BFM des trains au départ d'Austerlitz et améliorera la qualité des correspondances pour les voyageurs.

Appel d'offres du nouveau matériel roulant

Le renouvellement des rames du RER C représente un projet majeur, 210 rames dont 52 en tranche ferme, mené en groupement de commande entre IDFM et SNCF Voyageurs (CA IDFM d'avril 2024).

La publication le 9 février dernier de l'avis d'appel public à la concurrence a marqué le lancement de la procédure d'appel d'offres pour le futur matériel roulant.

5 juin : validation des candidatures et information des candidats retenus pour remettre une offre sur la base d'un cahier des charges simplifié.

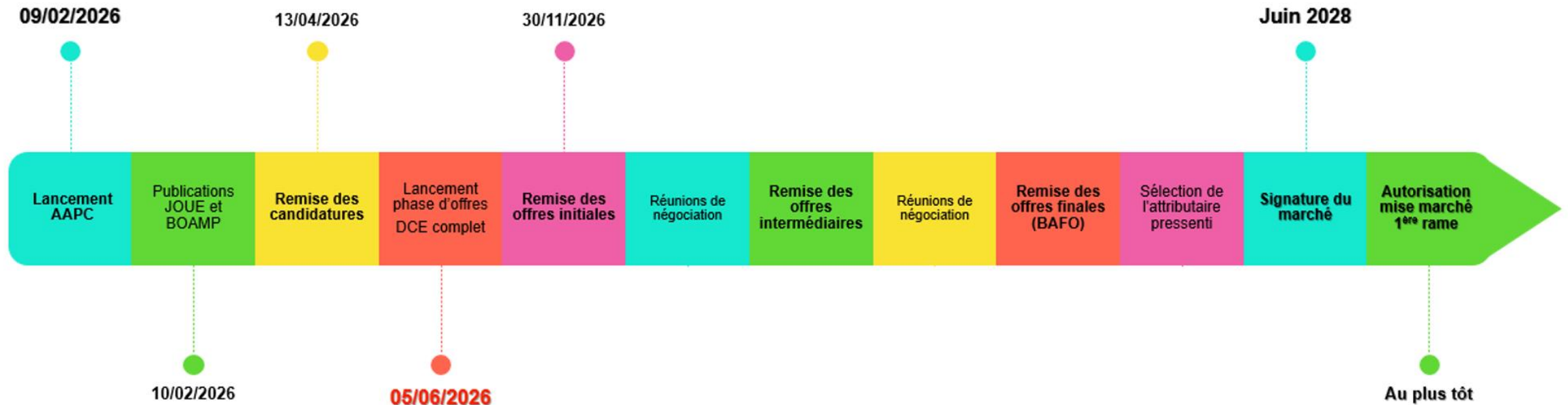
L'appel d'offres du nouveau matériel roulant tient compte d'évolutions notables par rapport aux précédents organisés par SNCF Voyageurs seule :

- une **forte simplification du cahier des charges**, avec prépondérance d'exigences flexibles et négociables, permettant aux **constructeurs de répondre avec une plateforme déjà existante et pouvant être adaptée → il ne s'agit pas (comme sur RER NG et MI20) de développer un train à partir d'une feuille blanche**
- une ouverture aux **propositions et engagements des industriels en matière de planning** de réalisation du marché, de sorte à ne pas s'inscrire assurément dans une logique de pénalisation des retards dès le démarrage du marché et afin **d'établir un planning crédible et robuste qui pourra être tenu**
- des parts prépondérantes de la notation sur les aspects RSE et planning → **l'évaluation des plannings porte davantage sur leur robustesse que sur une recherche de mise en service au plus tôt.**

Appel d'offres du nouveau matériel roulant

Nouveau matériel roulant

- Février 2026 : lancement de l'appel d'offre
- Mai 2028 : signature du marché
- Au plus tôt : mise en service des premiers trains



Merci !

Annexes

Animations des lignes C&V

Inédit 2026 :

- › Nuits de la lecture – CNL (1)
- › Quart d'heure de lecture - CNL
- › Partir en livre - CNL et département de l'Essonne
- › Vélorail de la Juine - agglomération de l'Etampois (2)
- › Maison du vélo de Juvisy (3)
- › En'train pour le climat - ADEME (4)

2025-2026

- › Festival de la BD d'Igny - Ville d'Igny
- › Jardin du livre – Ville de Saint-Chéron
- › Balade à vélo sur la ligne V – Recyclerie sportive de Massy

2025

- › Challenge train + vélo – Géovélo

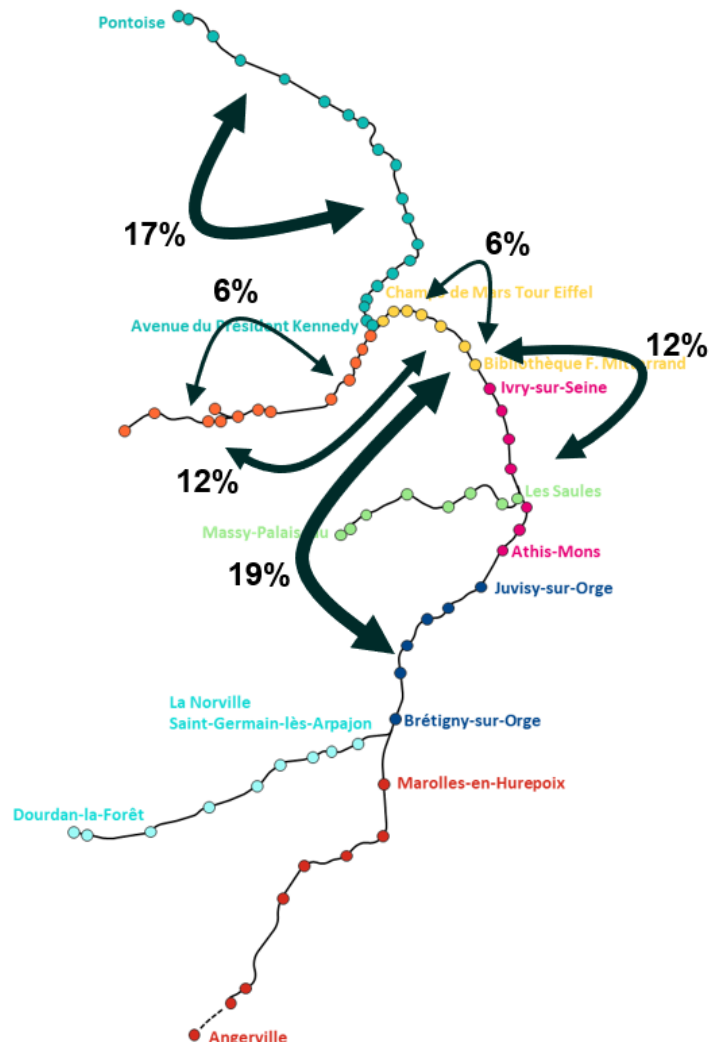


Principales OD entre secteurs

JOB
477 482
déplacements

En JOB, 19% (9,9%+9,1%) des déplacements sont réalisés entre le secteur « Champs de Mars ⇔ BFM » et le secteur « Juvisy ⇔ Brétigny ». Les déplacements intra-secteur sont relativement importants. On retrouve ainsi 17% des déplacements réalisés entièrement à l'intérieur du secteur « Pontoise ⇔ Av Kennedy »

9,8% des déplacements réalisés sur le RER C en semaine sont au départ du secteur « Champ de Mars ⇔ BFM » et à l'arrivée du secteur « Juvisy ⇔ Brétigny ».



	1	2	3	4	5	6	7	8	T
1 - Pontoise ⇔ Av Kennedy	17,4%	0,5%	1,8%	0,2%		0,3%			20,3%
2 - Versailles/St-Quentin ⇔ Javel	0,4%	6,1%	5,8%	0,3%		0,4%			13,1%
3 - Champ de Mars ⇔ BFM	2,4%	6,1%	6,0%	6,2%	0,9%	9,8%	1,6%	1,0%	34,0%
4 - Ivry ⇔ Athis-Mons	0,2%	0,3%	6,1%	1,2%	0,4%	0,9%			9,2%
5 - Massy Palaiseau ⇔ Les Saules	0,1%		0,8%	0,4%	0,9%	0,1%			2,3%
6 - Juvisy ⇔ Brétigny	0,3%	0,4%	9,1%	0,8%	0,1%	3,8%	0,7%	0,6%	15,7%
7 - Marolles ⇔ Angerville			1,8%			0,7%	0,4%		3,0%
8 - La Norville ⇔ Dourdan			1,1%			0,5%		0,7%	2,4%
iTotal	20,9%	13,6%	32,5%	9,1%	2,3%	16,4%	2,8%	2,4%	

Annexes

Principaux travaux 2027 à 2034+

4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

BFM/Austerlitz <> Etampes/Dourdan		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+
Régénération haute performance du réseau	Voie	Savigny <>Brétigny	Austerlitz surface	Austerlitz surface, Les Ardoines, Juvisy, Brétigny	Austerlitz surface Juvisy à Etampes	BFM à Brétigny, Dourdan	BFM à Juvisy, Brétigny		Austerlitz surface, Les Ardoines, Juvisy, Brétigny
	Aiguillage	Austerlitz surface, Savigny	Savigny, Etampes		Austerlitz surface	Austerlitz surface, Choisy, Juvisy, Brétigny	Austerlitz surface, BFM, Ivry		
	Caténaire	BFM <> Athis Mons Régénération poteaux + caténaire							Juvisy <> Brétigny
	Poste d'aiguillage	Etampes, Dourdan	Juvisy (programmeur)						
Nouveau matériel Ligne Y RER C	Gare et quais		Austerlitz surface, BFM, Brétigny, Dourdan la forêt	Austerlitz surface, BFM, Juvisy, Chamarande, Lardy, Etampes	Austerlitz surface, BFM, Les Ardoines, Choisy, Juvisy à Brétigny, Arpajon, Egly, Breuillet, Sermaise, Dourdan, Chamarande, Lardy, Etampes	Juvisy, Brétigny, Arpajon, Egly, Breuillet, Sermaise, Dourdan			
	Ouvrages d'art (renforcement)	Pont rail des Saules	Ponts rail d'Epina y et de Lardy	Pont rail d'Epina y	Ponts rail d'Arpajon et d'Etampes (Louette)				
	Alimentation électrique		BFM à Ivry (renforcement caténaire)	Sous-station des Ardoines (renforcement)	Sous-stations Ardoines + Saugées (renforcement)		Sous-station Juvisy (création)		
	Sites de garage		Juvisy	Tolbiac, Brétigny, Dourdan	Tolbiac, Brétigny, Etampes, Dourdan	Tolbiac, Brétigny	Brétigny	Tolbiac	Tolbiac
Schéma directeur RER C		Suppression du passage à niveau n°23 de Brétigny				Brétigny (MFVO) + travaux signalisation entre Savigny et Epina y/orge pour augmenter la fréquence des trains			



4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

Champ de mars <> Austerlitz banlieue		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+
Régénération haute performance du réseau	Voie	Invalides, Champ de Mars	Invalides, Champ de mars	Entre Invalides et Austerlitz	Musée d’Orsay	Programme en cours d’élaboration			
	Aiguillage	Champ de Mars			Champ de Mars				
	Ouvrages d’art	Amélioration de la sécurité incendie Protection contre les inondations							
	Caténaire	Austerlitz <> St Michel Notre Dame Régénération caténaire rigide							
	Signalisation								
Nouveau matériel RER C	Sites de garage	Adaptation du tiroir de Champ de Mars							
	Ouvrages d’art	Renforcement du tunnel (charge à l’essieu) : tranchée de l’Alma, gares d’Invalides, Pont de l’Alma					Mise au gabarit du tunnel ?		
	Gare et quais	Musée d’Orsay, St Michel ND, Austerlitz banlieue, Champ de Mars, Pont de l’Alma							
Schéma directeur RER C		Adaptation des quais d’Invalides							



4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

Champ de mars <> Ermont/Pontoise		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+
Régénération haute performance du réseau	Voie	St Ouen	St Gratien à Epinay sur Seine					St Ouen à Ermont	
	Aiguillage		St Ouen, Av. Henri Martin	Ermont		Gennevilliers	Boulainvilliers		Pereire
	Poste d'aiguillage	Ermont							
	Ouvrages d'art	Amélioration de la sécurité incendie entre Champ de Mars et St Ouen				Remplacement du viaduc sur la Seine à St Ouen			
Interconnexion métro L15 Grand Paris Express		Les Grésillons							
Schéma directeur RER C (dont Ligne Y)		Création d'une communication à Av. Henri Martin Création du site de maintenance de Gennevilliers							
Nouveau matériel RER C	Sites de garage							Adaptation des sites de Pontoise, Montigny, Ermont, Pereire et Boulainvilliers	
	Gare et quais							Pereire, Boulainvilliers, Gennevilliers, Grésillons, Neuilly, Av. Foch, Av. Président Kennedy	
	Intergares							Mise au gabarit (dégagement d'obstacles)	
	Alimentation électrique							Renforcement alimentation électrique entre St Ouen et Pereire	



4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

Champ de mars <> Versailles Rive Gauche/St Quentin en Y.		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+		
Régénération haute performance du réseau	Voie				Viroflay à Versailles Château, Porchefontaine	Porchefontaine à St Quentin en Y.			Versailles à St Cyr	Issy, Meudon Val Fleury	
	Aiguillage				St Cyr	Versailles Ch. Porchefontaine			Chaville Vélizy		
	Ouvrages d’art	• Viaduc des 7 ponts : remplacement des tabliers.	• Viaduc des 7 ponts : remplacement des tabliers. • Tunnel de Meudon : confortement de la voute et réfection du drain.	• Tunnel de Meudon : réfection du drain.	• Tunnel de Meudon : réfection du drain et du chemin de cables. • Tranchée de Bretagne.	• Tunnel de Meudon : réfection du chemin de cables. • Tranchée de Bretagne					
	Alimentation électrique	Sous-station Meudon	Renforcement de la sous-station de Porchefontaine								
	Signalisation	Création de la sous-station de Versailles Matelots					Champ de mars à Porchefontaine (régénération de l’alimentation électrique de la signalisation - 3,2kV)				
Interconnexion métro L18 Grand Paris Express		Versailles Chantiers									
Accessibilité en gare		St Cyr									
Nouveau matériel RER C	Sites de garage								Adaptation garage Pont du Garigliano		
	Ouvrages d’art						Renforcement du radier au niveau de Javel (charge à l’essieu)				
	Gare et quais						Javel		Javel, Pont du Garigliano	Pont du Garigliano	



4 - Zoom sur les principaux investissements sur le réseau - 2027 à 2034

Version du
30/06/26

Choisy <> Massy <> Versailles Chantiers		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034+
Régénération haute performance du réseau	Voie					Massy à Versailles		Les Saules à Athis, Massy à Versailles	
	Aiguillage					Orly		Massy et Pont de Rungis	
	Alimentation électrique					Caténaire Orly à Athis			
Nouveau matériel Ligne V	Gare et quais	Adaptation du gabarit des quais et modification de la signalisation							
Projets externes avec un impact sur le réseau		Création d’une passerelle à Thiais							
Interconnexion ligne 18		Versailles Chantiers							
Massy-Valenton ouest		Création d’une voie pour désimbriquer les flux TGV/RER C au niveau de Massy							
Gares		Dépose de la passerelle historique de Massy				Création de la gare TGV Pont de Rungis			
		Création de la halte du Pileu							
Nouveau matériel RER C	Gare et quais							Massy, Chemin d’Antony, Orly, Les Saules	
	Alimentation électrique							Renforcement d’alimentation caténaire à Orly	
	Sites de garage							Adaptation des garages de Massy et d’Orly	



Annexes

Investissements et projets majeurs

3. Principaux travaux gares 2025/2026

Connexion de la gare de Massy Palaiseau avec la nouvelle ligne 18

Travaux en cours

Fin des travaux nov 2026

Programme du projet

- Nouvelle estacade accès RER C, ligne V, T12 (avec 2 escaliers fixes et 2 escaliers mécaniques)
- Nouvel accès quai RER C / place Pierre Semard
- Ouverture passerelle Le Lien pour accès L18, avec dépose du trottoir-roulant existant et reconstitution de 2 nouveaux trottoirs.
- Ajout d'un escalier mécanique côté accès Vilmoren

Travaux en cours

- Travaux lancés en nov 2023
- Grutage de l'estacade de 210t le WE du 15/16 mai (grue de 750t), coulage de la dalle béton durant le WE du 30/31 mai
- Travaux de clos et couvert, puis d'aménagements intérieurs de l'estacade jusqu'en novembre 2026



3. Principaux travaux gares 2026/2027

Travaux d'accessibilité de la gare d'Orly Ville

Travaux en cours
Fin des travaux T1 2027

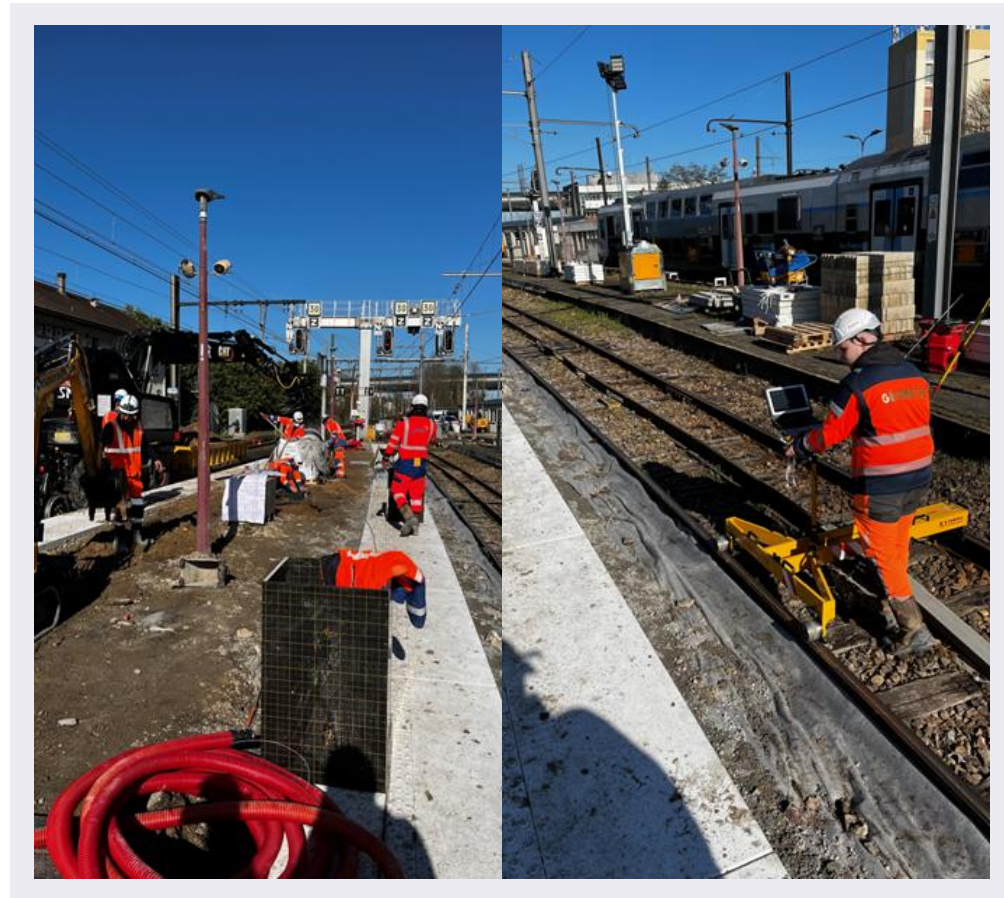
Budget : 20M€ courants
Financement 50% IDFM, 25% Région IDF et
25% SNCF

Programme du projet

- Installation de 2 ascenseurs
- Reprise et mise aux normes des escaliers
- Réhausse des 2 quais, dalles d'éveil à la vigilance, reprise de l'éclairage, ...
- Mise en accessibilité du bâtiment voyageurs

Travaux en cours

- Travaux lancés début 2026
- 9 WE de travaux avec fermeture de la gare, dont 6 déjà réalisés et les 3 derniers programmés en septembre 2026
- Effacement du quai vers Paris en juillet et août 2026



3. Principaux travaux gares 2026/2027

Mise en accessibilité de la gare de Massy Verrières

Travaux en cours
Fin des travaux T1 2027

Budget : 6,3M€ courants
Financement 50% IDFM, 25% Région IDF et
25% SNCF

Programme du projet

- Installation d'un ascenseur sur le quai SNCF (le quai mixte SNCF / RATP est déjà équipé)
- Reprise et mise aux normes des escaliers
- Nivellement du quai SNCF, bandes d'éveil à la vigilance, reprise de l'éclairage, ...
- Reprise du parvis de la gare
- Remplacement d'un abri filant par deux nouveaux abris et rénovation de la salle d'attente

Travaux en cours

- Travaux lancés en avril 2026
- Travaux de désamiantage et ascenseur en cours
- 4 WE de travaux avec fermeture de la gare en septembre / octobre 2026



3. Principaux travaux gares 2026/2027

Modernisation de la gare de Versailles Château Rive Gauche

- Rendre la **gare accessible aux personnes à mobilité réduite**.
- **Améliorer la circulation des voyageurs** : augmentation et réagencement de la ligne de contrôle, reconfiguration des espaces de ventes ...
- **Retrouver l'aspect architectural historique** de la gare :
 - Restitution de la transparence sur les deux accès en façade de gare.
 - Création de deux portes monumentales.

Durée des travaux : de mai 2026 à décembre 2027.



Projets et évolutions sur la ligne C

Paris Austerlitz – Création d'un accès souterrain / surface

Des études de faisabilité financées par la Région IDF et réalisées par SNCF G&Co et SNCF Réseau ont démarré courant 2024.

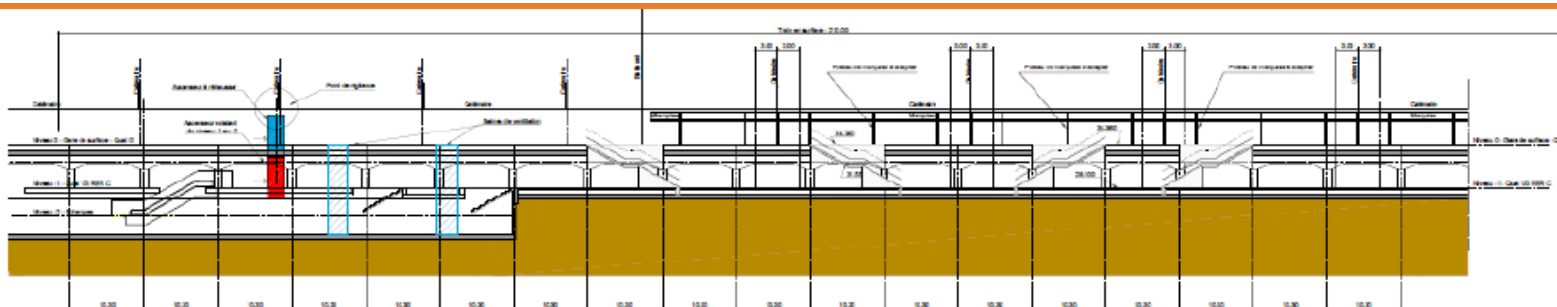
L'augmentation du nombre de missions terminus/origine Austerlitz surface entraine l'augmentation des voyageurs en transit entre la gare de surface et la gare souterraine, en particulier à l'horizon du SD.

Cette correspondance concernera les voyageurs du tronçon central souhaitant monter dans un RER C semi-direct en surface de Paris Austerlitz vers le sud.

Une étude de faisabilité financée dans le cadre du Schéma Directeur a été réalisée par SNCF Gares et Connexions en 2024 pour créer de nouveaux escaliers et prolonger l'ascenseur entre le quai impair de la gare souterraine et le quai G de la gare de surface. La faisabilité a été démontrée, une première estimation du coût du projet a été évaluée.

Il est proposé de valider les études courant 2025 et de passer le financement d'études préliminaires approfondies et d'études d'avant-projet lors d'un CA IDFM de 2025.

 **Cible d'une mise en service**
2030



Principaux travaux gares 2025/2026

Salle d'attentes ouvertes du premier au dernier train (automatique ou non)



Objectif

De plus en plus de voyageurs souhaitent pouvoir bénéficier de conditions d'attente confortables avant de prendre leur train. Ce programme vise à automatiser l'ouverture des Salles des Pas Perdus (SPP) des bâtiments voyageurs en l'absence de personnel du premier au dernier train afin d'améliorer le confort d'attente en s'appuyant sur le service de « téléopération ».

03 - Principaux travaux du réseau

Bilan des investissements



Voie + Aiguillages

- 25 aiguillages
- 1,7 km de voie

Les Saules
8 aiguillages

Ermont
5 aiguillages

Austerlitz surface
2 aiguillages

Etampes
400 mètres de voie
4 aiguillages

Les Ardoines
250m de voie
6 aiguillages

Amélioration de la fiabilité du réseau et de la robustesse d'exploitation.

2025 : env. 35 M€
2026 : env. 60 M€

Signalisation



Dourdan
65 M€

Etampes
135 M€

Modernisation des postes d'aiguillage en vue de la création d'un **centre de pilotage unifié du trafic RER C**.



Passage à niveau

Bièvres

Garantir la sécurité et la fiabilité de l'exploitation



Tout le réseau

Maîtrise de la végétation

12 M€/an
Lignes C,V,N,U

oct. 25 – avril 26



Ouvrages d'art

Régénération du viaduc des Souverains entre Porte de Clichy et Pereire Levallois

34 M€

Massy - Valenton ouest
Création d'une nouvelle voie pour désimbriquer les flux RER C / TGV

Amélioration de la robustesse d'exploitation.

Gares



15 Issy
Les Ardoines
Les Grésillons

18 Massy Palaiseau
Versailles Chantiers

Orly
Massy Verrière

Mise en accessibilité

Création de 5 interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express pour **améliorer l'offre de transport**.

Caténaires

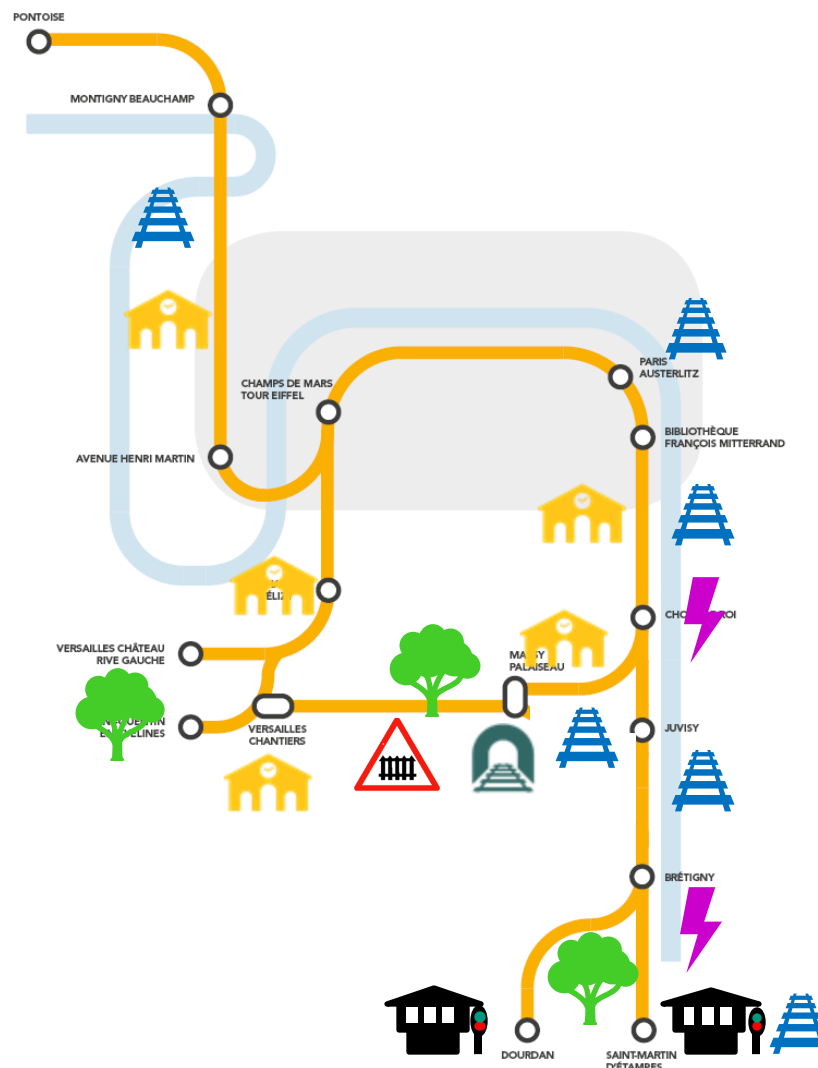


2025 et 2026
70M€/an

Brétigny
Etampes

BFM
Athis Mons

Amélioration de la robustesse d'exploitation avec la pose de caténaires résistantes au réchauffement climatique (pas de limitation de vitesse en cas de forte chaleur).





Viaduc des Souverains

Entre Pereire et Porte de Clichy

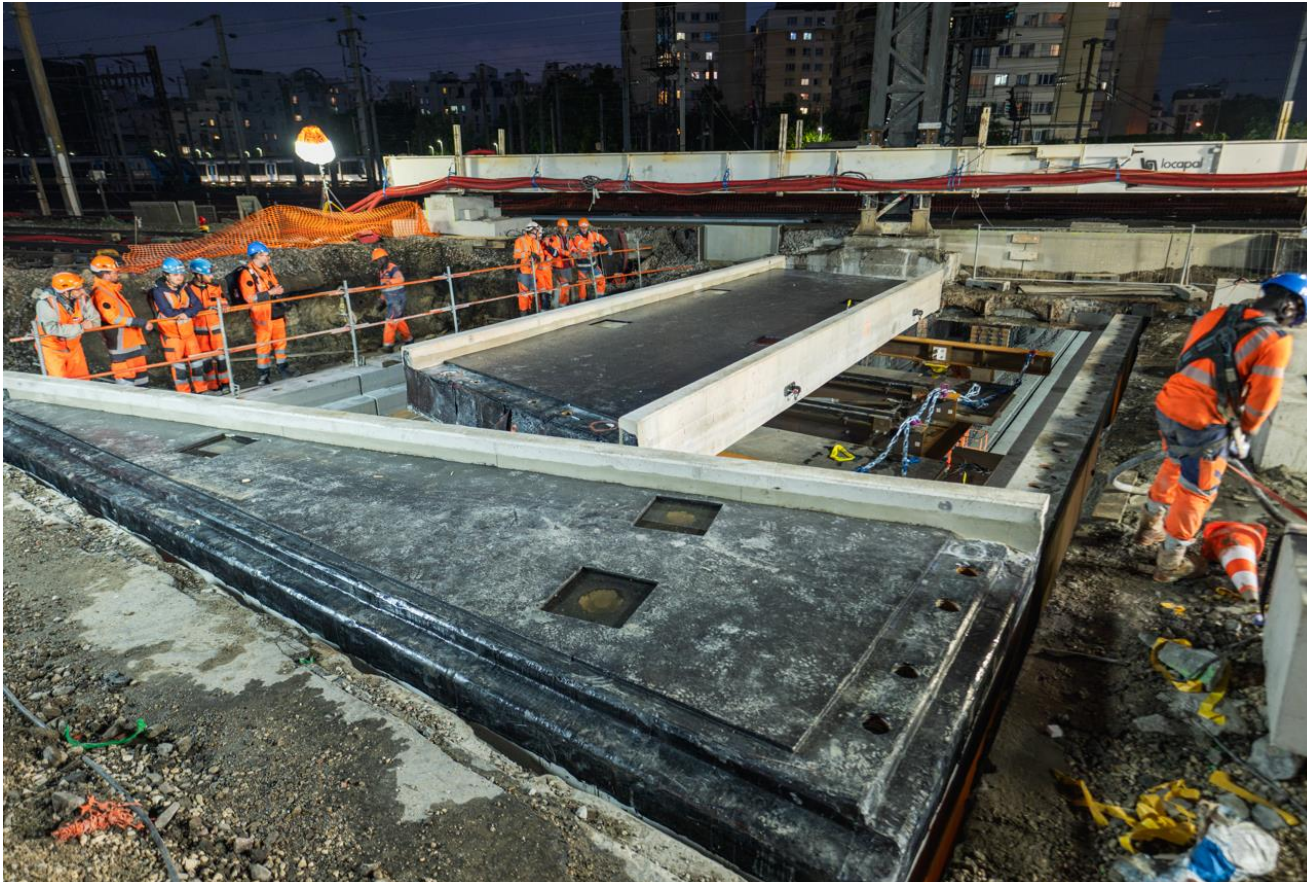


ANNEXE
Mission accomplie !
Fin des travaux en déc. 25

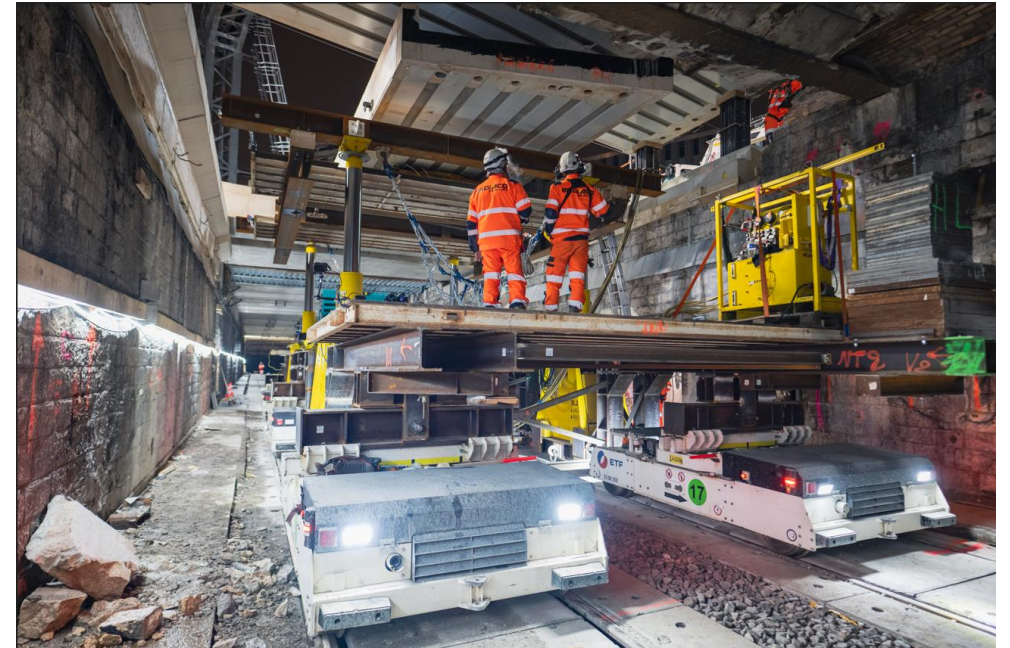
- 80 mètres de longueur
- 25 tabliers (30 à 65 tonnes)
- Vieux de 150 ans
- Permet le passage du RER C sous les 13 voies d'entrée/sortie de la gare Saint-Lazare.



Pose des sommiers à l'aide d'une grue routière depuis le RER C



Phase de rotation des tabliers en cours de pose



Outil de manutention au niveau de la charpente de l'ouvrage précédent en cours de démolition



Pourquoi des travaux cet été ?

Les travaux de régénération du réseau sont indispensables pour :

- Faire circuler les trains en toute sécurité.
- Garantir la robustesse de l'exploitation ferroviaire : respect des horaires.

Des opérations majeures

Nécessitant une coupure longue sur un périmètre élargi.

- **Issy** : fin des travaux de reconstruction de la gare et finalisation du passage d'interconnexion avec la future Ligne 15.
- **Les Grésillons** : ripage du passage souterrain de l'interconnexion avec la future Ligne 15 sous les voies du RER C.
- **4 km de voie*** au cœur du réseau.
- Remplacement de la structure de support de la **caténaire dans le tunnel** entre Austerlitz banlieue et St Michel Notre Dame.

De très nombreuses opérations (+100) de régénération dans le tunnel en intramuros

- 4 km de voie
- Travaux d'entretien de la caténaire.
- Traitement des infiltrations d'eau : curage du drain entre les voies + dévoiement + colmatage.
- Investigations géotechniques pour les travaux d'arrivée du futur matériel roulant.
- Remplacement des composants électriques d'aiguillages.
- + 100 opérations

(*) Un tunnel vieux de 126 ans au gabarit exigu qui exige un entretien complexe et renforcé de la voie.

Travaux de remplacement de la voie plus longs, plus complexes et plus fréquents (usure accélérée due à la configuration du tunnel) pour permettre la circulation des rames Z2N.

Cœur de ligne RER C
→ un nœud ferroviaire dense

88 km de voies – 124 aiguillages



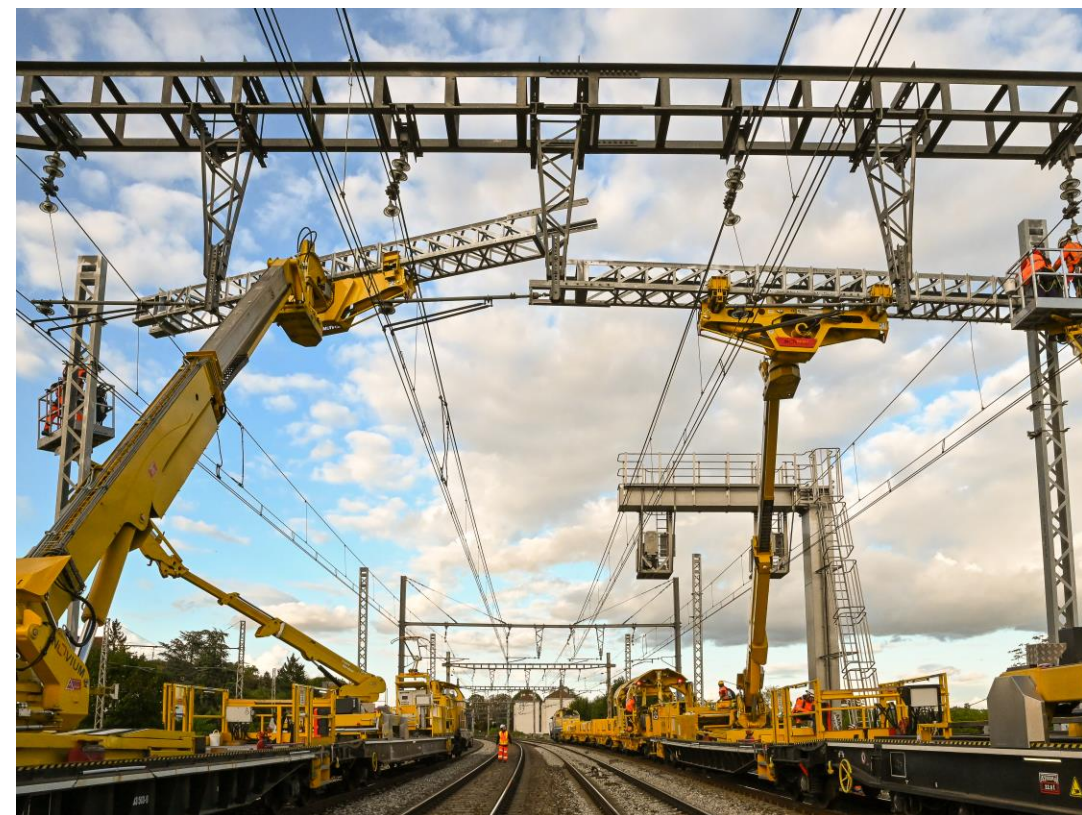
Linéaire de voie / Nombre d'aiguillages
(hors faisceaux de garage)

- 16 km – 40 aiguillages
- 34 km – 40 aiguillages
- 38 km – 44 aiguillages



Régénération caténaire BFM-Athis Mons

- Caténaire centenaire.
 - Un investissement de grande ampleur.
 - Régénération complète sur les 4 voies de la plateforme.
- 😊 Une caténaire **résiliente au réchauffement climatique** : fin des limitations de vitesse en cas de fortes chaleurs.
- 😊 Une **méthode innovante adaptée aux contraintes de la zone dense qui permet de limiter l'impact des travaux sur la circulation des trains** :
- Une technique de pose des fondations sans impact sur la stabilité de la plateforme ferroviaire, ce qui permet de **circuler à vitesse normale**.
 - Certains travaux avec **possibilité de circulation sur la voie contigüe à celle où on travaille**.
- 😊 **Fin mars 2026 : 20 km terminés (poteaux + caténaire).**
- **D'ici fin 2026 : 7 km supplémentaires** seront terminés.
 - Au-delà de 2026 :
 - Il restera 36 km déjà en travaux à finaliser + la gare de Choisy.
 - Fin estimée des travaux : début des années 2030



Projets et évolutions sur la ligne C

Modernisation ferroviaire du Val d'Orge + Création d'un nouveau site RER C de maintenance et de garage en ligne (SMGL)

Réseau



- Rendre possible l'augmentation de la fréquence des RER C dans le Val d'Orge.
- Optimiser la gestion des circulations ferroviaires à Brétigny.
- Permettre l'arrivée des nouveaux matériels Z2N NG

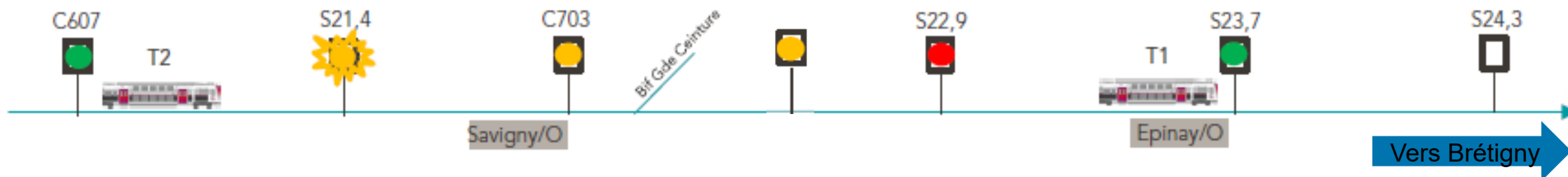
Nécessaire à la création d'une 3^{ème} mission omnibus dans le Val d'Orge



Projets et évolutions sur la ligne C

Redécoupage du bloc V1 Bis – JUVISY → EPINAY S/ORGE

Réseau



La configuration actuelle de la voie 1bis permet le passage de 2 trains omnibus par quart d'heure dans le sens Juvisy → Brétigny

Pour permettre la desserte du SD RER C : 3 trains omnibus entre Brétigny et Juvisy par quart d'heure et par sens.

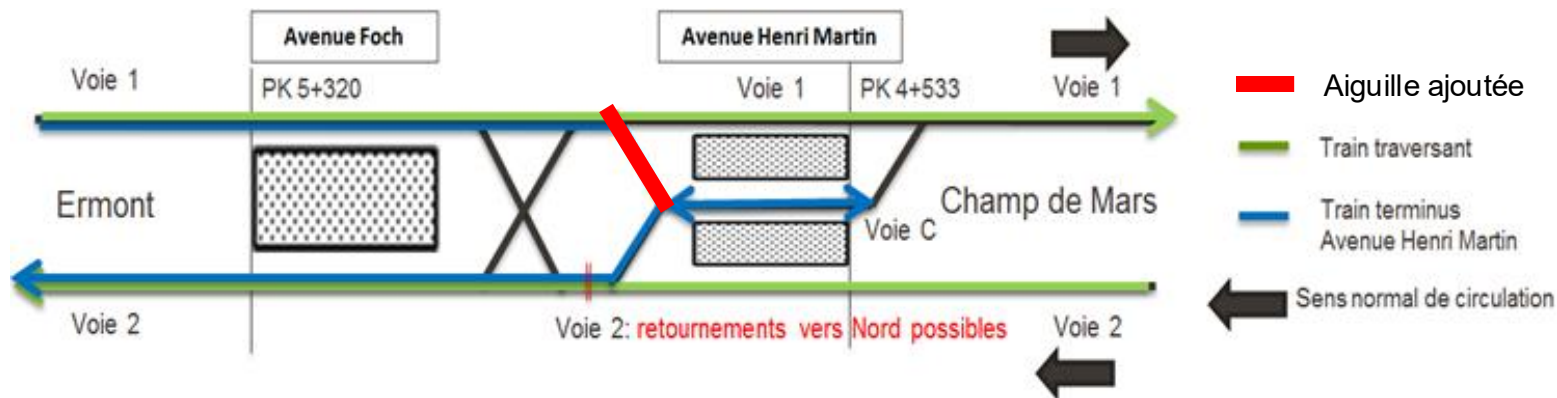
→ **Rajouter un canton pour augmenter le débit des trains sur la voie 1bis**

Nécessaire à la création d'une 3^{ème} mission omnibus dans le Val d'Orge (sens impair)

Projets et évolutions sur la ligne C

Amélioration des retournements à Avenue Henri Martin

Réseau



Infrastructure indispensable pour la mise en place de la ligne Y au SA 2032

La configuration actuelle permet le passage de 8 trains traversant par heure et par sens OU le retournement de 4 trains origine/terminus par heure.

Pour permettre la desserte du SD RER C :

- 4 trains terminus/origine Avenue Henri Martin par heure.
- 4 trains traversant en gare d'Avenue Henri Martin par heure et par sens.

→ **Ajout d'une aiguille de la voie 1 vers la voie centrale C**

Ce projet qui permet de limiter les trains sur la branche nord est indispensable à la réception des missions Etampes et Dourdan à Austerlitz surface (Ligne Y).

Nécessaire pour retourner un train toutes les 15 minutes vers le nord tout en laissant une mission traversante



Réseau

Île de France
mobilités

SNCF
RÉSEAU

C Transilien

Projets et évolutions sur la ligne C

Optimisation du plan de voie de Paris Austerlitz

Réseau

Des **travaux de reconstitution** ferroviaire sont prévus en gare d'Austerlitz surface dans le cadre du programme de couverture des voies Austerlitz-Tolbiac-Massena. Ils sont l'occasion d'optimiser le plan de voie pour **améliorer l'exploitation**.

Les améliorations sont les suivantes :

- La **repose des voies à quai** 11 et 12.
- Des **relèvements de vitesse de 30 à 60 km/h** pour optimiser les mouvements au départ et à l'arrivée.
- La **création d'une communication** de la voie 1 ter à la voie F à BFM permettant le départ de la gare de surface du RER C (avec arrêt à BFM) sans interférence avec les trains TER et Intercités circulant sur la voie 1 (prolongement et passage à 60km/h de la voie 1ter).



2030 – Financement : SNCF Réseau



Réseau



Projets et évolutions sur la ligne C

Renouvellement des postes de signalisation

Réseau

Il y a **15 postes de signalisation** sur l'axe dont 3 sont déjà informatisés : Invalides, Massy, Orly.

La modernisation et l'informatisation des postes permettent de fiabiliser l'exploitation.

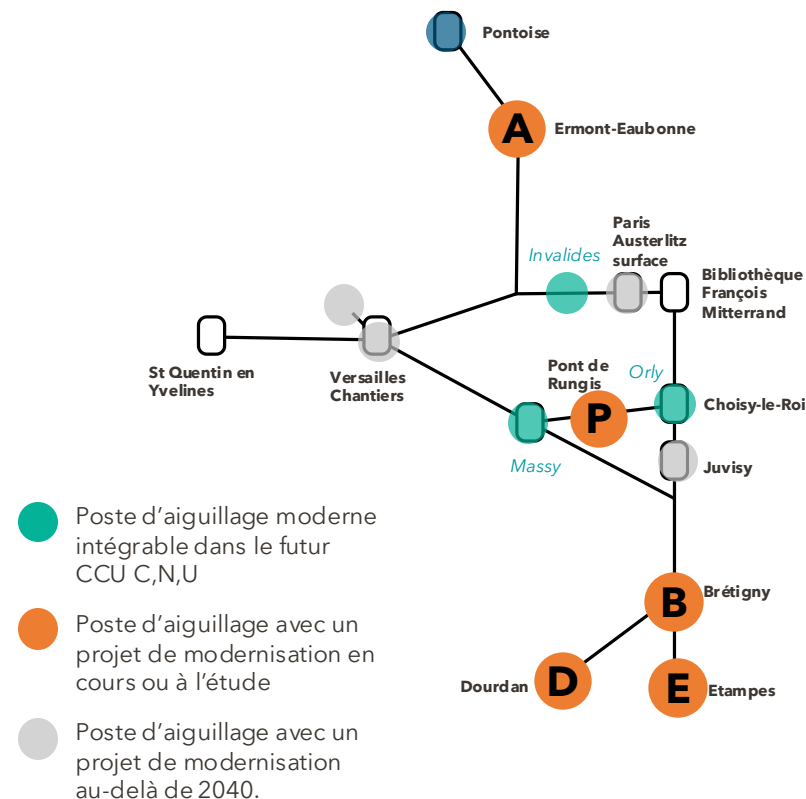
Une fois informatisés, les postes pourront intégrer le futur Centre de Commandement Unique (CCU) de Paris Sud Ouest (ex Paris Rive Gauche). Le CCU regroupera au même endroit tous les postes d'aiguillage, la régulation des circulations et les équipes de gestion du plan de transport des Entreprises Ferroviaires.

La modernisation est lancée pour les postes du sud de la ligne :

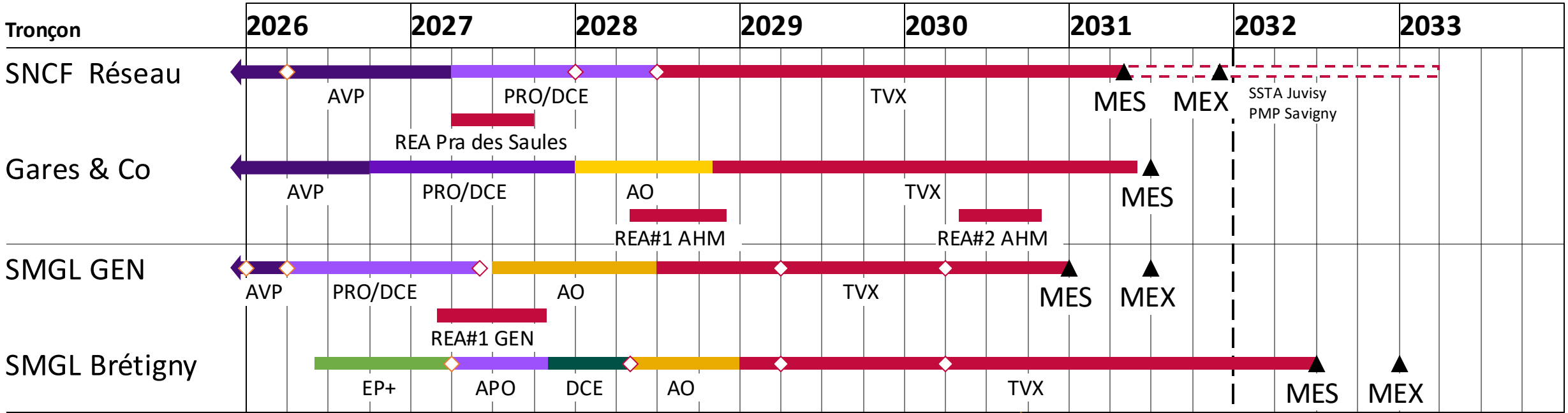
Dourdan mis en service en 2026, Etampes mis en service en 2027.

Elle se poursuivra avec les postes majeurs de Paris Austerlitz, Brétigny, Juvisy et Versailles Chantiers pour achever le déploiement du CCU.

2026 - 2030	2030+
D Dourdan	P Pont de Rungis
E Etampes	B Brétigny
A Ermont-Eaubonne	



2026-2032 : Focus : Travaux d'infrastructure de la ligne Y



Pra : pont-rail
SSTA : sous-station
AHM : Avenue Henri Martin
SMGL : site de maintenance et de garage en ligne
GEN : Gennevilliers
LAD : Les Ardoines



SA 2032
Ligne Y

Annexes

Passages à niveau

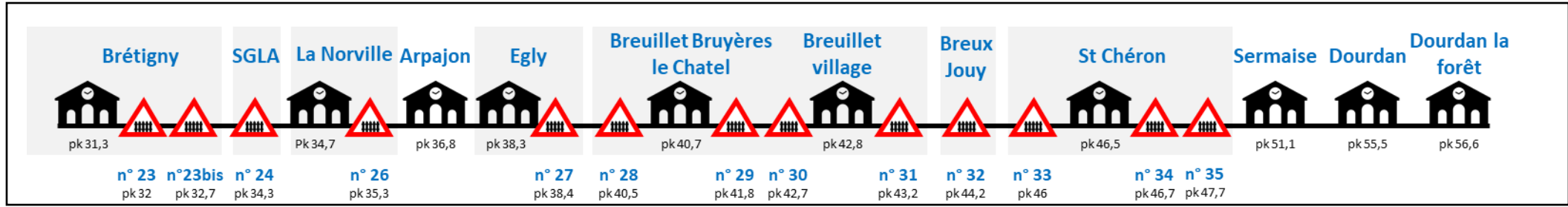
Ligne V

Brétigny <> Dourdan

Performance des lignes C&V - Passages à niveau

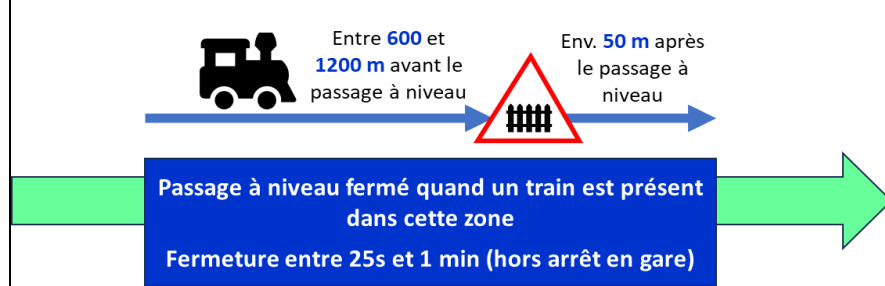
Brétigny>Dourdan

Une forte densité de passages à niveau



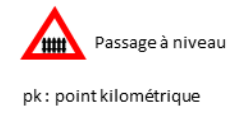
- 10 gares
- 13 passages à niveau
- 25 km
- Env. 100 trains/j
- > 36 000 trains/an

Fonctionnement d'un passage à niveau



En cas de **stationnement** d'un train sur la **zone de fermeture** d'un passage à niveau **supérieur à 10 minutes** (signal d'alarme, malaise voyageurs ...), le train doit reprendre sa circulation à **vitesse réduite** pour s'assurer que les barrières sont en bon état et n'ont pas été forcées/cassées par les automobilistes.
→ la présence de passages à niveau peut amplifier la **non-ponctualité en cas d'incident d'exploitation**.

Plan de fiabilisation de l'exploitation



De nombreux investissements sur le réseau

Remontées des dysfonctionnements en temps réel
alarme en cas de panne entraînant la fermeture d'un passage à niveau.

Nouvelle procédure de circulation des trains en cas de fermeture prolongée d'un passage à niveau

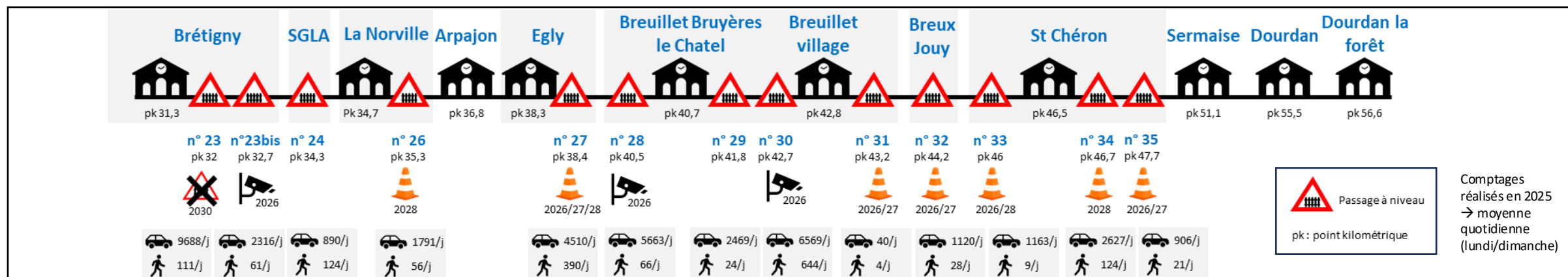
→ meilleure fluidité du trafic ferroviaire (test en cours)



Performance des lignes C&V - Passages à niveau

Brétigny<>Dourdan

De nombreux investissements sur le réseau



Améliorer la sécurité aux passages à niveau

Opérations possibles :

- Elargissement du passage à niveau (n° 28, 31, 33).
- Ajout de feux de signalisation.
- Pose de filets sous les barrières.
- Aménagement de passages piéton (n°31).
- Remplacement des téléphones d'alarme.
- Débroussaillage.
- ...

2026/27 : n°27, 31, 32, 35
2028 : n°33, 34



Garantir la fiabilité de l'infrastructure

- Opération majeure tous les 20 ans.
- Renouvellement de la voie.
- Remplacement des moteurs des barrières, des dispositifs de sécurité électriques sur les voies, téléphones ...

2026 : n° 32, 33
2028 : n° 26



Suppression du passage à niveau n°23 à Brétigny

Travaux prévus de 2027 à 2029.



Vidéosurveillance pour accélérer la résolution des incidents

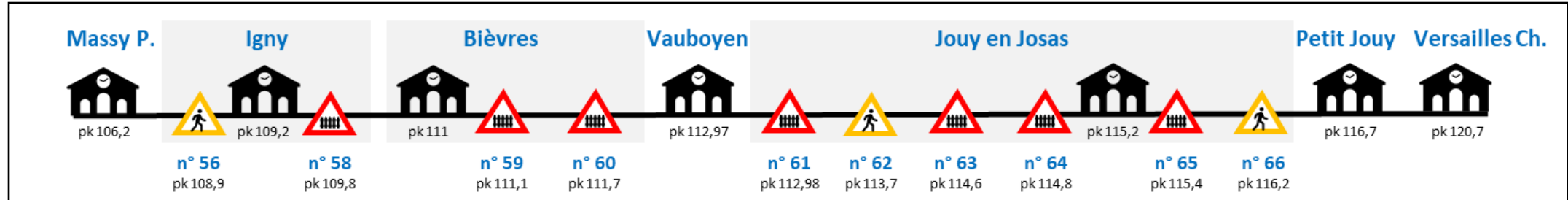
- Meilleure réactivité pour le diagnostic des incidents.
- 250 k€ par passage à niveau (caméra, mats, cablage, baies informatiques ...).

2026 : n°23 bis, 28, 30

Performance des lignes C&V - Passages à niveau

Ligne V

De nombreux investissements sur le réseau



- 7 gares

- 7 passages à niveau

- 3 passages piéton

- 14,5 km

- Env. 100 trains/j

- > 36 000 trains/an

Fonctionnement d'un passage à niveau



En cas de **stationnement** d'un train sur la **zone de fermeture** d'un passage à niveau **supérieur à 10 minutes** (signal d'alarme, malaise voyageurs ...), le train doit reprendre sa circulation à **vitesse réduite** pour s'assurer que les barrières sont en bon état et n'ont pas été forcées/cassées par les automobilistes.
→ la présence de passages à niveau peut amplifier la **non-ponctualité en cas d'incident d'exploitation**.

Plan de fiabilisation de l'exploitation

De nombreux investissements sur le réseau

Remontées des dysfonctionnements en temps réel
alarme en cas de panne entraînant la fermeture d'un passage à niveau.

Nouvelle procédure de circulation des trains en cas de fermeture prolongée d'un passage à niveau

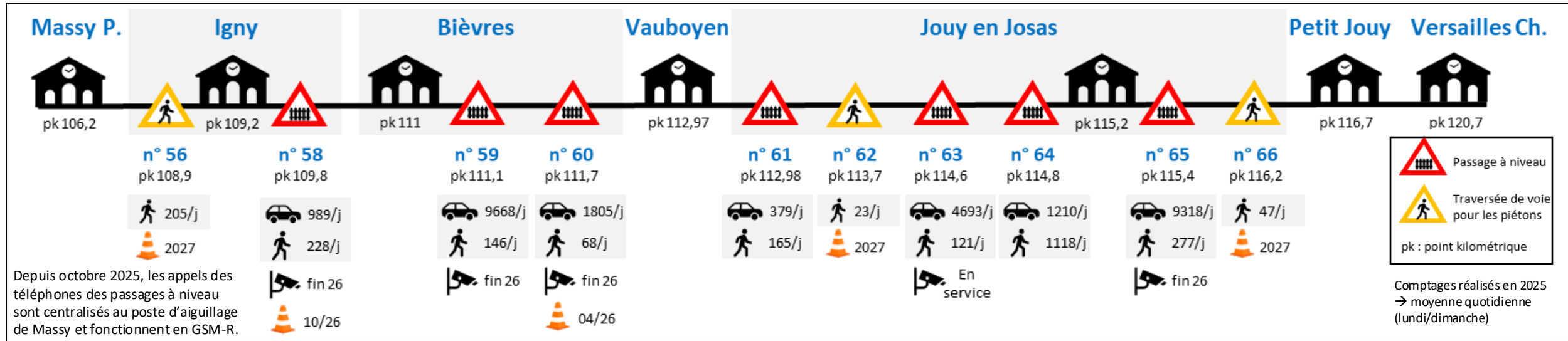
→ meilleure fluidité du trafic ferroviaire (test en cours)



Performance des lignes C&V - Passages à niveau

Ligne V

De nombreux investissements sur le réseau



Améliorer la sécurité des traversées piétons

- Pictogrammes lumineux.
- Platelages de traversée éclairés de LED
- Clôtures plus voyantes (jaune) pour mieux délimiter l'entrée dans le périmètre ferroviaire.

Le n°56 a déjà été équipé en 2025 des nouveaux platelages à LED et des clôtures plus voyantes.

2027 : n°56 (picto),62,66



Garantir la fiabilité de l'infrastructure

- Opération majeure tous les 20 ans.
- Renouvellement de la voie.
- Remplacement des moteurs des barrières, des dispositifs de sécurité électriques sur les voies, téléphones ...

2026 : n°58 et 60



Vidéosurveillance pour accélérer la résolution des incidents

- Meilleure réactivité pour le diagnostic des incidents.
- 250 k€ par passage à niveau (caméra, mats, câblage, baies informatiques ...).

2026 : n°58,59,60,65