

Comité de ligne RER C

Compte rendu de réunion

Présidé par Mme Marianne DURANTON, administratrice d'Île-de-France Mobilités

* * * * *

* *

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et Île-de-France Mobilités effectuent les présentations disponibles en téléchargement sur [le site d'Île-de-France Mobilités](#).

En introduction, **Mme DURANTON** souligne que la présente réunion du comité de ligne RER C clôture un cycle de co-construction et de partage d'informations, d'espairs et de regrets. Cette démarche de concertation était inédite sur le RER C. Mme DURANTON présente **M. LIGNER**, nouveau directeur de la ligne C suite au départ de M. Bertrand GOSSELIN.

M. LIGNER, directeur de la ligne C, indique avoir travaillé au sein de la SNCF depuis 27 ans, son poste précédent étant celui de directeur de la traction. Il s'efforcera de répondre rapidement et le mieux possible aux attentes des voyageurs de la ligne C.

Mme DURANTON rappelle le contexte, les enjeux et les objectifs de la concertation conduite pour le Service Annuel (SA) 2020. La ligne C est aujourd'hui fragilisée par les nombreux travaux impactant l'offre au quotidien. En l'espèce, depuis l'incendie du poste d'aiguillage des Ardoines en 2014, et malgré sa reconstruction en avril 2017, l'offre de la ligne C est réduite dans le sud. Cette réduction de desserte, que la SNCF justifie par l'ampleur des impacts des travaux sur la ligne touche particulièrement la Vallée de l'Orge où l'offre est réduite de moitié.

Dans ce contexte d'intensification des travaux de régénération et de modernisation des infrastructures, le manque de résilience de la ligne et la complexité de son exploitation ont conduit Île-de-France Mobilités à demander à la SNCF de réfléchir à une offre plus robuste face aux travaux et plus simple à exploiter. Île-de-France Mobilités a souhaité que cette nouvelle desserte fasse l'objet d'une co-construction avec les territoires traversés par la ligne C, mission qui lui a été confiée.

Un cycle de réunions de concertation s'est tenu tout au long des années 2017 et 2018. Le dernier groupe de travail qui s'est déroulé en novembre 2018 a permis à la SNCF de présenter la version finale de sa proposition de desserte. Cette dernière a reçu un accueil mitigé : si au nord et sur le Val de Bièvre les propositions de la SNCF répondent en partie aux attentes des territoires (augmentation de la desserte), la proposition de desserte dans le sud n'a pas obtenu le satisfecit de l'assemblée. Ont notamment été remis en cause les allongements de temps de parcours pour les missions les plus lointaines comme les conditions de réception des missions Dourdan en gare de surface à Paris Austerlitz alors en travaux de modernisation.

Au terme de cette concertation, la question de la desserte de la Vallée de l'Orge est cependant restée sans réponse satisfaisante. C'est pourquoi Île-de-France Mobilités demande à la SNCF de poursuivre ses études

pour un renfort d'offre dans le sud de la ligne en travaillant au rétablissement de trains de pointe desservant la Vallée de l'Orge.

Même si la concertation du RER C a permis de ne répondre que partiellement aux attentes des territoires, Mme DURANTON souligne les avancées qu'elle a procurées, s'agissant notamment de l'émergence de réflexions communes qui prennent en compte les besoins de tous les territoires. Elle a par ailleurs contribué à rétablir du dialogue entre les territoires entre eux d'une part, et entre les territoires et la SNCF d'autre part, au bénéfice de l'ensemble des voyageurs qui empruntent quotidiennement la ligne C.

A l'issue de ce propos introductif, Mme DURANTON propose de structurer la réunion selon trois volets :

- retour sur les performances de la ligne au SA 2018 ;
- retour sur le SA 2020 ;
- perspectives de la ligne C, en matière d'offre de transport comme d'investissements.

Performances de la ligne C et SA 2020

M. PAVAMANI, association La Vignette du Respect, s'étonne qu'à l'occasion de la crue de la Seine il ait été découvert de l'amiante en gare de Saint-Michel-Notre-Dame, et ce malgré des années de travaux Castor. Il demande si des tests dans ce domaine ont été menés dans d'autres gares. Par ailleurs, il interroge Île-de-France Mobilités et SNCF sur l'évolution du nombre de voyageurs de la ligne C qui, à sa connaissance, s'établissait à 540 000 voyageurs.

Sur le plan de l'information voyageurs, il remonte un problème de coordination sur l'application Transilien qui ne fait pas état de l'annulation de nombreux trains.

Enfin, concernant le confort en gare, il se félicite de la rénovation de la gare de Juvisy et demande s'il est possible, durant la période de travaux, de prévoir des espaces chauffés.

Sur la question de la fréquentation, **Mme DURANTON** précise que le dernier comptage de la ligne date de 2017, ses résultats ont été présentés aux territoires au cours de la concertation portant sur le SA 2020. Les comptages montrent d'une stabilité de la fréquentation globale de la ligne, comptabilisant un peu moins de 600 000 voyageurs quotidiens, mais avec de fortes disparités d'un secteur à un autre (forte hausse de trafic à Juvisy par exemple). L'impact sur le RER C à Juvisy de la nouvelle desserte du RER D au SA 2019 (report de voyageurs) sera évalué dans le cadre de futurs comptages de la ligne D.

Concernant l'immobilisation de la gare de Saint-Michel Notre-Dame, **Isabelle ROUX**, SNCF Réseau, explique que les infiltrations dues aux intempéries ont causé le décollement du revêtement coupe-feu de la voûte de la gare qui avait été fabriqué avec de l'amiante, présentant un danger pour les voyageurs. Un chantier organisé en urgence a permis de purger les risques de chutes, en vue de l'ouverture de la gare au mois d'avril. Après le nettoyage de la voûte, il est prévu de traiter les poutres pendant l'été. Il convient de signaler que des tests ne sont pas effectués systématiquement dans toutes les zones SNCF, mais uniquement dans celles où des travaux doivent être réalisés.

M. DURAND, SNCF Direction des gares d'Île-de-France, réagit à la question du chauffage des gares. Il met en avant la difficulté de mettre à disposition des systèmes de chauffage des gares pendant les travaux. En outre, une expérience sur la mise en place de braseros en situation normale a révélé un coût important, pour un confort très localisé aux personnes à proximité de ces équipements. En revanche, une réflexion est menée pour l'accueil en gare, dans les bâtiments voyageurs en créant des espaces chauffables, en particulier les espaces de coworking. S'agissant de Juvisy, des commerces et des services seront à nouveau implantés dans la salle d'échanges qui devrait retrouver ainsi son attractivité.

M. DONN, collaborateur de Mme ROMERO-DIAS, députée de l'Essonne, souhaite savoir par quels moyens la SNCF développera son programme « Information First », décliné en trois nouveaux standards de performance pour l'information voyageurs.

M. PREUD'HOMME, adjoint au maire de Marolles-en-Hurepoix, met en avant la nécessité de prendre des précautions quant à la présentation des causes de non-punctualité, concernant notamment les causes externes. Rapportées à une base 100, il peut y avoir des biais selon l'évolution respective de l'ensemble des causes de non-punctualité.

Par ailleurs, M. PREUD'HOMME déplore que les écrans d'affichage en quai soient régulièrement en panne ou présentent des informations erronées. En outre, nombre de trains circulent sans afficher la girouette alors même qu'elle permet aux voyageurs de bien viser le quai desservi par le train. Malgré ses signalements sur l'état des matériels roulants, M. PREUD'HOMME indique n'avoir reçu quasiment aucune réponse de la part de la SNCF.

Il a également noté des incohérences dans les informations délivrées par les différentes applications de la SNCF, en particulier « Ma ligne C » et « SNCF Transilien ». À ce titre, le déploiement d'une application unique semble préférable à toute démultiplication des applications pour in fine disposer d'informations en temps réel et des alertes territorialisées. En parallèle de quoi il souhaite que la SNCF informe à bord des trains de la survenance d'un problème d'interconnexion pour que les voyageurs puissent adapter leur trajet. En synthèse, M. PREUD'HOMME appelle à ce que la SNCF engage un maximum d'effort pour améliorer l'information voyageurs car une information de mauvaise qualité aggrave les mauvaises conditions de transport.

M. DAMERVAL, conseiller régional d'Île-de-France, note qu'en soirée les travaux sont parfois menés simultanément sur le RER D et le RER C en gare de Juvisy, qui se retrouve alors sans desserte ferroviaire. Au sujet des travaux, M. DAMERVAL estime que les informations diffusées sur le blog du RER C sont totalement incompréhensibles et rapidement dépassées. En outre, il serait judicieux de prévoir une communication permettant aux voyageurs d'une branche donnée de disposer d'éléments ciblés sur cette dernière, et non sur l'intégralité de la ligne.

Enfin, à l'occasion du SA 2019 sur le RER D, il semblerait qu'environ 10 000 voyageurs se soient reportés du RER D vers le RER C en gare de Juvisy, le RER C ayant un temps de trajet plus compétitif de l'ordre de 15 minutes à celui du RER D. Il conviendrait donc d'aborder la question du RER D dans le cadre des réflexions portant sur la desserte de la ligne C.

M. BÉTIN, adjoint au maire de Longjumeau chargé des transports, demande à la SNCF de travailler davantage en interaction avec les services de la ville s'agissant notamment de la gestion des passages à niveau. En effet, les dysfonctionnements des installations peuvent avoir des impacts sur le fonctionnement d'une ville et susciter l'inquiétude de ses habitants. Ainsi, pour l'exemple, Longjumeau n'a obtenu des éléments concernant un incident que deux mois après sa survenance.

Par ailleurs, M. BÉTIN signale que le système permettant d'ouvrir et de fermer l'espace sécurisé du local Véligo en gare de Gragny-Balizy avec le pass Navigo ne fonctionne plus depuis longtemps.

M. LIGNER, SNCF Directeur de ligne C, fait part de son étonnement de constater des incohérences d'informations entre les différents canaux de diffusion. Un travail de remise à plat des systèmes fournissant de l'information aux clients est mené pour l'ensemble des lignes de Transilien. Il s'engage à ce que d'ici la fin de l'année ces différents systèmes (en gare, en ligne et à bord des trains) délivrent une information d'une totale cohérence.

En réaction aux observations concernant l'information voyageurs sur les applications et plus spécifiquement sur « Ma Ligne C », **Mme PAOLACCI**, Directrice ferroviaire d'Île-de-France Mobilités, confirme que la démultiplication des applications peut nuire à une bonne information. C'est la raison pour laquelle Île-de-France Mobilités a demandé une intégration de leurs fonctionnalités dans une seule application, éventuellement le Navigo.

Concernant la coordination des travaux entre les lignes C et D du Transilien, **Mme ROUX**, SNCF Réseau, fait valoir que par principe SNCF Réseau veille à maintenir une ligne ouverte lorsque l'autre est interceptée par un chantier. Lorsque ce n'est pas possible, la SNCF peut encourager les voyageurs à se reporter sur des lignes routières régulières souvent plus performantes que les lignes de bus de substitution.

M. LIGNER réagit à la problématique soulevée par M. BÉTIN. Il ne se satisfait pas du niveau d'échange d'informations et de réactivité en cas de panne et prévoit de travailler davantage avec SNCF Réseau et les services pour le rétablissement des installations en cas d'incident. Ce travail a été engagé avec M. Seznec sur le territoire d'Épinay sur Orge.

M. MEARY, maire de Brétigny-sur-Orge et vice-président du département de l'Essonne, revient sur le déroulement de la concertation et sur les conclusions du SA 2020. Bien que la co-construction sur la ligne C ait été conduite de manière exemplaire, les territoires sont globalement déçus du résultat pour les raisons que Mme DURANTON a rappelées. Devant les difficultés de réforme du RER C, M. MEARY souligne que désormais il est essentiel de bâtir de nouvelles perspectives pour la ligne et appelle à ce qu'Île-de-France Mobilités engage au plus tôt un travail de coordination et d'articulation avec la Région Centre Val de Loire pour dégager de meilleurs sillons pour le RER C.

M. BERTRAND, association Plus de trains, remercie Mme DURANTON pour le travail de concertation accompli pour le SA 2020 du RER C. Il relève de réelles avancées, dans le nord de la ligne en particulier, qui permettront de faire face à la croissance de la fréquentation. Il exprime sa satisfaction de voir les amplitudes de période de pointe de matinée et de soirée entre Juvisy et Versailles être élargies. En outre, il se dit très attaché à la poursuite de la simplification de cette grille horaire à l'occasion notamment de la mise en service du tramway T12.

M. BERTRAND met également en exergue la nécessité de collaborer davantage avec la Région Centre-Val de Loire afin de lever les blocages actuels qui permettraient, à peu de coûts, de véritables progrès pour la ligne C.

Mme PELLETIER-LE BARBIER, maire de Bièvres, adresse les remerciements des maires de la Vallée de la Bièvre aux équipes de la SNCF, d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France pour cette réelle avancée que constitue le renfort d'offre entre Juvisy et Versailles au SA 2020. Elle souligne par ailleurs que la concertation du SA 2020 a été appréciable puisqu'elle a permis de disposer d'une vision globale des attentes des tous les territoires comme des contraintes qui pèsent sur la ligne.

Elle souhaiterait également insister sur la nécessité de prolonger le tramway T12 à Versailles en regard du nombre croissant d'habitants qui s'installent sur le plateau de Saclay.

M. TABART, département des Yvelines, souligne le caractère structurant de la ligne C pour la desserte de l'Ouest francilien, notamment pour la desserte de deux grands territoires stratégiques franciliens que sont le Grand Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines. A l'occasion de la mise en service du tramway T13, M. TABART avance une croissance de la fréquentation de la gare de Saint Quentin en Yvelines de l'ordre de 20% à 50%. Il exprime la demande que la croissance de la fréquentation de ces lieux soient davantage prise en compte dans les objectifs de refonte d'offre du RER C pour les années à venir, en particulier concernant l'offre en contrepointe (sens opposé au sens de la pointe, de Paris vers la banlieue le matin, de la banlieue vers Paris le soir). Il insiste par ailleurs sur la nécessité de s'accorder avec la Région Centre-Val de Loire pour permettre l'arrêt des TER en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Enfin, le département des Yvelines souhaite qu'une réflexion soit menée pour mettre en place un nouveau schéma de desserte avec pour objectifs d'une part de renforcer l'offre en contrepointe, d'autre part de limiter la propagation à l'ouest des incidents de la branche sud.

En réaction, **M. BERTRAND** indique avoir demandé à Île-de-France Mobilités davantage de trains en heures creuses pour Saint-Quentin-en-Yvelines sur la ligne U. En effet, la fréquence des trains en heures creuses à Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas adaptée au profil des voyageurs s'y rendant. Ce type de secteur à forte dominante tertiaire nécessite au moins une fréquence au quart d'heure sur toute la journée.

M. PÉLISSIER, AUT Île-de-France, reconnaît des aspects positifs au SA 2020 et note qu'une refonte à infrastructure constante rendait au départ l'exercice très compliqué. Néanmoins, il ne faut pas abandonner l'idée d'une refonte, mais l'accompagner en travaillant sur des évolutions d'horaires, de travaux, etc.

Il rappelle néanmoins que l'évolution de desserte pour la semaine 52 n'a pas été évoquée, la desserte actuelle ne correspondant pas aux nécessités de déplacements sur la ligne C sur cette période.

Sur le plan de la qualité de service, il rappelle le besoin d'avoir des rames préchauffées en sortie de dépôt. Enfin, il pointe la mauvaise qualité de l'information voyageurs à Bibliothèque François Mitterrand où l'information des changements de quai est délivrée en dernière minute.

Mme ROUX annonce que le préchauffage des rames est prévu à Brétigny pour l'hiver 2020-2021. Par ailleurs, le schéma retenu pour le terminus à Austerlitz prévoit la création d'un escalier de correspondance directe entre la salle d'échanges de la gare souterraine et l'entrée des quais du RER C, ainsi que ceux du TER.

M. BARON, association Circule, observe que la perspective d'un terminus à Paris Austerlitz pour l'une des missions du RER C risque de créer une forte concentration de voyageurs sur les quais de la gare de Bibliothèque François Mitterrand en période de pointe de soirée. Aussi, l'association Circule suggère d'élargir à Paris Austerlitz la réflexion de la correspondance afin de permettre aux voyageurs venant du centre de Paris de reporter leur correspondance à Paris Austerlitz.

M. TOUZET, maire de Saint-Yon et vice-président du conseil départemental de l'Essonne, refuse la perspective d'un terminus à Paris Austerlitz de la mission Dourdan.

Trajectoire de la ligne C

Concernant la trajectoire d'investissements sur la ligne C, **Mme DURANTON** met en avant la participation de la Région Île-de-France à hauteur de 100M€ pour le financement des aménagements nécessaires à une meilleure interconnexion des lignes de Transilien au métro du Grand Paris Express (GPE). Dans le cas d'espèce, il est visé le projet de sextuplement des voies du RER C en gare des Ardoines. Cette contribution doit rappeler à chacun des acteurs, l'Etat comme la Société du Grand Paris, de prendre ses responsabilités en matière de financement des investissements nécessaires au développement des infrastructures ferroviaires franciliennes.

Mme PELLETIER-LE BARBIER, maire de Bièvres, demande à disposer de plus d'informations sur l'enveloppe financière envisagée pour chacun des trois aménagements majeurs envisagés sur la ligne C.

Mme PAOLACCI précise qu'en première approche le projet de refonte du nœud de Brétigny est estimé à environ 600 millions d'euros et la mise à 6 voies des Ardoines à 75 millions d'euros. Ces estimations doivent être affinées avec la réalisation des Avant-Projet (AVP), en particulier celui de la seconde phase de l'aménagement de Brétigny dont le financement doit être approuvé au prochain Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités. Pour rappel, la phase 1 porte essentiellement sur l'aménagement ferroviaire dénivelé (« saut-de-mouton ») en amont de la gare de Brétigny et la phase 2 porte sur le système de garage et maintenance des rames.

Aucune estimation n'a été effectuée pour l'heure sur le prolongement du T12 à Versailles.

M. SEZNEC, Conseiller à la mairie d'Épinay-sur-Orge, réagit au projet de refonte du nœud de Brétigny et se réjouit de l'aménagement en « saut-de-mouton » qui y est prévu à date.

M. MEARY se félicite que le projet de refonte du nœud ferroviaire de Brétigny avance sur le plan financier. Il signale néanmoins qu'en son état actuel, le projet de « saut-de-mouton » en amont de la gare de Brétigny doit encore faire l'objet de discussions locales. En l'état, l'aménagement pose des questions d'insertion dans la commune de Brétigny dont la résolution pourrait avoir un impact sur le calendrier. Aussi, M. MEARY recommande de ne pas débiter l'enquête publique tant que les discussions entre la commune et SNCF Réseau n'ont pas abouti.

Mme DURANTON souligne que le projet de refonte du nœud de Brétigny est susceptible d'évoluer durant cette phase d'avant-projet. A date la concertation préalable est prévue en 2019, l'enquête publique en 2020, et la déclaration d'utilité publique et le début des travaux en 2021.

M. PELISSIER rappelle que les études d'avant-projet du nœud de Brétigny avaient été lancées en 2011, le projet devant démarrer en 2013. Celui-ci en est encore aujourd'hui au stade d'études préliminaires. Même s'il entend les réserves du maire de Brétigny, il encourage à engager la concertation complémentaire promise pour 2017, pensant que le projet ne suscitera pas de véritables difficultés locales.

Concernant le tramway T12 entre Massy et Evry, **M. SEZNEC** craint que les travaux du poste d'aiguillage à Massy ne compromettent l'arrivée du T12 en 2022. Or, le PLU d'Épinay-sur-Orge ne doit plus être retardé, tout le monde attendant une ville avec trois gares.

Mme DURANTON affirme que, sauf imprévu, la mise en service du T12 est programmée en 2022, correspondant au SA 2023 pour le RER C.

Mme ROUX confirme que les travaux sont bien en phase avec le calendrier évoqué par M. SEZNEC. A l'issue des travaux, des essais seront nécessaires notamment dans le poste d'aiguillage avant la mise en service du tramway.

Concernant le prolongement à Versailles du tramway T12, **Mme ROUX** ajoute que le projet fait actuellement état d'un écart de 100 M€ entre la version initiale et la version à date du projet qui s'explique par la prise en considération de la modernisation des passages à niveau dans le projet.

Mme PELLETIER-LE BARBIER note qu'étant donné l'écart de 100 M€ du coût du projet et l'état actuel des finances publiques, l'option sans changement des passages à niveau semble raisonnable. Elle insiste sur le fait de prendre rapidement une décision sur ce dossier afin d'éviter de le bloquer trop longtemps.

M. BERTRAND juge regrettable que la SNCF ne prévoit uniquement que de réfléchir à l'opportunité de l'aiguillage de la gare d'Avenue Henri Martin, alors même que ce besoin ne fait aucun doute pour tous les usagers concernés. Cet investissement paraît peu coûteux en regard du bénéfice attendu, il est déplorable de constater une telle perte de temps.

Aussi, il propose que les projets de refonte horaire fassent l'objet d'une enveloppe financière d'investissements de l'ordre de 50 millions d'euros, qui pourrait être dédiée à des aménagements identifiés en cours de projet.

M. PELISSIER estime aussi nécessaire de cesser les tergiversations au sujet de la communication de la gare d'Avenue Henri Martin.

Mme PAOLACCI précise qu'Île-de-France Mobilités a demandé à SNCF Réseau d'engager une étude pour valoriser le projet de la communication de la gare d'Avenue Henri Martin, en vue de son intégration dans le process classique de l'ensemble des infrastructures et de son inscription à un financement dans un prochain CPER.

Travaux

Mme DURANTON souligne les bénéfices pour l'ensemble des parties prenantes du partage régulier des informations travaux tout au long du processus de concertation du SA 2020. Aussi, elle suggère la tenue d'un comité travaux associations/élus en juin 2019 pour faire le point sur les travaux à venir en 2020. Ce comité sera l'occasion pour les territoires de disposer d'une prévision des travaux à venir, également de suivre les travaux passés et de pouvoir comprendre les éventuels écarts entre ce qui avait été prévu et les travaux qui ont réellement été réalisés.

Quant au comité de ligne, il sera programmé à la fin décembre-début janvier en prévision de la commande de sillons pour le SA 2021. La transparence que confère cette méthodologie, éprouvée dans le cadre de la concertation du SA 2020, est déterminante pour la suite du processus.

M. BERTRAND, exprime sa désapprobation de voir la ligne systématiquement fermée le week end entre Musée d'Orsay et Invalides depuis le mois de décembre, et ce malgré l'absence de travaux à cet endroit. La ligne C est une des lignes les plus fréquentées par les touristes, étrangers, provinciaux et parisiens en balade, pour se rendre sur des sites remarquables comme la Tour Eiffel, le Château de Versailles, etc. En l'espèce, cette recherche de simplicité nuit à 20 % des voyageurs le week end.

De surcroît, il exprime le souhait de voir les ressources de SNCF Réseau être augmentées pour garantir la réalisation des travaux sur la ligne.

M. PELISSIER reste réservé à propos du bien-fondé de l'interruption des circulations entre Musée d'Orsay et Invalides le week end et demande à connaître les délais pour décider de sa reconduite au SA 2020.

CONCLUSION

Mme DURANTON présente les conclusions de la réunion en déclinant les acquis du SA 2020 ainsi que les axes de travail à conduire dans la perspective des futurs services annuels :

- poursuivre l'amélioration de la desserte du RER C, notamment de la Vallée de l'Orge dès le SA 2021 ;
- étudier la faisabilité d'un renfort d'offre en flanc de pointe dans le sud (missions YETI), dans le Val de Bièvre, et en contrepointe dans l'ouest, ainsi que l'offre de la semaine 52 pour tout le RER C ;
- engager dès à présent les réflexions pour la refonte du RER C à horizon de mise en service du tramway T12, en articulation et coordination avec la Région Centre-Val de Loire ;
- inscrire dans les prochains CPER les financements nécessaires pour les investissements structurels de la ligne, à savoir la refonte du nœud de Brétigny, le sextuplement des voies aux Ardoines, le prolongement à Versailles du tramway T12, ainsi que, sous réserve des études de SNCF Réseau, la communication en gare d'Avenue Henri Martin.

A très court terme il convient également que la SNCF engage toutes les mesures utiles à l'amélioration de la qualité de service et de l'information à destination des voyageurs sur la ligne. La question de la gestion des travaux sur la ligne C, de leurs impacts et des mesures prises pour gagner en robustesse d'exploitation, devra continuer d'être instruite en recherchant à s'améliorer continuellement.

M. LIGNER retient de ces échanges divers horizons de temps de travail, s'agissant notamment du SA 2020 d'une part, des services annuels suivants d'autre part. La SNCF contribuera à la réalisation des travaux prévus et à la mise en œuvre des services associés. À très court terme, elle se concentrera sur la priorité absolue que constitue la qualité de service, en particulier l'information des élus et des voyageurs.

Mme DURANTON remercie toutes les équipes SNCF et d'Île-de-France Mobilités et souligne qu'il est essentiel que tous soient solidaires pour le redressement et le développement de la ligne C.

COMITE DE LIGNE du RER C du 05.02.2019

Liste des participants

Administrateurs d'Île-de-France Mobilités

	DURANTON Marianne
Île-de-France Mobilités	PERRIN Jean-Louis
	PAOLACCI Nunzia
	GAUTIER Pauline
	ALMOSNI Steve
	MONNET Jean-Christophe
	LAGEDAMOND Marie-Anne

Opérateurs

SNCF Réseau	NEDELEC Lise
	LE RICHE Yann
	VANLAECKE Lucette
	SIGURET Daniel
	ROUX Isabelle
SNCF Mobilités	DOS SANTOS Silva
	OHREL Ronan
	LIGNER Nicolas
	PENSOTTI Valérie
	SOULIER Marie-Hélène
	DURAND Jean-Claude
	CHARRIER Nathalie
PETRECO David	
KEOLIS Versailles	RICHNER Alain

Communes

Mairie de Bièvres	PELLETIER LE BARBIER Anne
Mairie de Breuillet	SPROTTI Bernard
Mairie de Draveil	TRON Georges, représenté par THOMAS Martine
Mairie de Guyancourt	LETARNEC Marie-Christine, représentée AMICH Lassaâd
Mairie de Longjumeau	GELOT-RATEAU Sandrine, représentée par BETIN Rémi
Mairie de Marolles en Hurepoix	JOUBERT Georges, représenté par PRUD'HOMME Francis
Mairie de Morsang sur Orge	RAUZE Marjolaine, représentée par BERTHOU Jean
Mairie de Saint Cyr l'Ecole	DEBAIN Bernard, représenté par HEMET guy
Mairie de Saint Vrain	COCHARD Pierre
Mairie de Saint Yon	TOUZET Alexandre
Mairie de Savigny sur Orge	MEHLHORN Eric, représenté par TEILLET Alexis
Mairie d'Epinay sur Orge	FRANCOIS Véronique représentée par SEZNEC Jean-François

Intercommunalités

Cœur Essonne Agglomération	CABOS Julie
----------------------------	-------------

Conseil départemental

des Yvelines	TABART Didier
de l'Essonne	LISOWSKI Barthélémy
	MEARY Nicolas
	BERNARD Lise
des Hauts-de-Seine	BIRON Christelle
du Val-de-Marne	INGERT Dorothée
	CORONAS Aurélie
du Val d'Oise	CROIXMARIE Lionel

Conseil régional d'Île-de-France

DAMERVAL François
 VON EUW Stéphanie, représentée par COUTY Sébastien
 ROY Mélanie

Assemblée nationale

Député de Paris
 Député des Hauts de Seine
 Députée de l'Essonne

GUERINI Stanislas, représenté par HOYMANS Amaury
 MAIRE Jacques, représenté par SOTTO Isabelle
 ROMEIRO-DIAS Laëtitia, représentée par GARNIER -COLLOT
 Faustine

Associations d'usagers

FNAUT	PELISSIER Marc
CIRCULE	BARON Eric
PLUS DE TRAINS	BERTRAND Arnaud
LA VIGNETTE DU RESPECT	PAVAMANI Antoine
ASSOCIATION HORIZON	BAUR Bernard
EMPLOYEUR DASSAULT SYSTEMES	
UNION PROFESSIONNELLE ARTISANALE ILE DE FRANCE	MAITRE Jean-Louis

Aéroports de Paris

LACOTE Régis