

## [ÉDITO] Des évolutions positives pour la ligne R ?

Le Transilien ligne R part de Paris gare de Lyon vers le sud. A partir de Melun, la desserte s'organise en trois branches. Celle de Melun à Montereau par Héricy, dite de la rive droite, la branche de Montereau par la rive gauche et la branche de Montargis. Ces deux branches desservent en tronçon commun Bois-Le-Roi, Fontainebleau, Moret-Veneux les Sablons. Au service 2008, le cadencement a été mis en œuvre sur cette ligne avec suppression des trains à destination de Paris depuis la rive droite, entraînant immédiatement une baisse importante de la fréquentation de cette ligne malgré l'augmentation de la desserte. Les sillons détenus par cette ligne du quotidien sont alors attribués à la région Bourgogne, notamment sur le parcours Melun - Paris. En 2017, les premiers Régio 2N neufs entrent en service sur cette ligne. Ils seront vite appréciés par les voyageurs pour leur confort, malgré l'absence de toilettes à bord.

Les dessertes sont assurées en alternance par des TER Bourgogne et des Transiliens avec une certaine complexité pour l'information. Ainsi le voyageur doit savoir si le train qu'il envisage de prendre appartient à l'Ile-de-France où s'il s'agit d'une mission TER, pour voir sur les applications SNCF la voie de départ de son train. Plus compliqué, le terminus ne permet pas à lui seul de connaître à qui appartient le train, en raison du mélange des missions TER effectuées par des Transiliens et des missions Ile-de-France effectuées par des TER Bourgogne Franche Comté (BFC).

Pour les usagers de la rive droite « débranchés », la correspondance vers Paris s'effectue souvent à Melun, en heure de pointe, avec un TER Bourgogne. Or, les appli-



Transilien ligne R - Bernard Baur

cations internet sensées fournir le bon itinéraire oublient souvent d'indiquer la correspondance avec le TER, au profit de celle plus tardive avec un Transilien.

En conséquence, la région BFC voudrait progressivement cesser de desservir l'Ile-de-France à partir de 2024, tout en conservant les liaisons les plus rapides avec Paris. Or, la desserte de la ligne R implique un matériel très capacitair. En conséquence, la région BFC ne souhaite plus desservir l'Ile de France, progressivement à partir de 2024. Elle souhaite cependant conserver les liaisons les plus rapides avec Paris. Certains trains BFC auront donc pour terminus Montereau. Une correspondance sera possible avec un Transilien ligne R omnibus pour Paris.

Les usagers de la ligne R peuvent espérer une meilleure régularité et plus de confort. En effet, il y a

un nombre important de pannes sur les vieux matériels remorqués de la région Bourgogne. Par ailleurs, si les rames Corail TER ont longtemps été le matériel le plus confortable de la ligne, elles présentent aujourd'hui des signes de vieillissement ainsi qu'une couche de crasse extérieure qui fait des trains ni agréables, ni accueillants. De plus, leur capacité limitée peut entraîner des déplacements debout pendant un temps important. Les informations de desserte devraient devenir plus simples car elles ne concerneront plus qu'une seule ligne.

Il n'est pas certain que ces évolutions soient bien vécues par les voyageurs bourguignons concernés. Espérons en tout cas des effets positifs pour les usagers seine-et-marnais car la ligne R reste fragile avec une ponctualité moyenne souvent inférieure à 90%.

**Jean-Pierre Borderieux**



## LIGNES N ET U : POUR UN SCHÉMA DIRECTEUR AMBITIEUX !

Nous avons eu la surprise de voir à l'ordre du jour du conseil d'IDFM d'avril un schéma directeur des lignes N et U (document qui définit pour la décennie à venir les investissements et les améliorations de service à réaliser). Or celui-ci n'a pas fait l'objet de concertation avec les élus et les associations d'usagers, comme c'est le cas actuellement pour les lignes C et D, par exemple. De plus, sur le fond, à la lecture du document, il est apparu particulièrement léger, considérant que ces deux lignes fonctionnent bien, alors que le service de 2019 n'est toujours pas revenu et n'est évoqué, sans certitude, que pour 2024 ! Quant aux améliorations (par exemple des trains semi-directs plus rapides), ce document n'en fait pas men-

tion. C'est pourquoi Plus de Trains et l'AUT ont adressé un courrier de protestation à la Présidente. Finalement, un amendement a été adopté pour qu'une concertation ait lieu et que le schéma directeur puisse être complété.

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2023

Lors de l'assemblée générale qui s'est tenue le 15 avril, outre l'examen traditionnel du rapport d'activités et du rapport financier, nous avons renouvelé une partie du CA avec l'entrée de deux nouveaux administrateurs. Après avoir fait un point sur l'avancement des grands projets d'infrastructure, nous avons échangé avec le COURB, association adhérente, qui agit depuis 30 ans sur le RER B sud et aux alentours.

## Info mobilité



### LE COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ (CPM) RENOUELÉ

Le CPM est l'instance qui a remplacé début 2023 le comité des partenaires du transport public auprès d'IDFM. Il donne un avis consultatif avant chaque conseil d'administration. Il est composé de 4 collèges (patronat, syndicats, associations et élus locaux). Côté associations, c'est Marie-Catherine Poirier qui nous représente, aux côtés de délégués de l'UFC Que Choisir, de l'UNAF, du CNCPPH (handicapés), du CORERPA (retraités) et du collectif vélo IDF. A noter également la présence de deux usagers volontaires, comme prévu par la loi d'orientation des mobilités.

## Ça roule



### DES MÉTROS PLUS MODERNES SUR LA LIGNE 6

C'était prévu de longue date : la ligne 6 commence à recevoir des métros plus modernes qui permettent de remiser les vieilles rames MP73. Depuis janvier 2023, une rame MP89 par mois est mise en service. Ces rames ne sont pas des inconnues puisqu'elles viennent de la ligne 4, qui elle-même reçoit pour son automatisation principalement des navettes venant de la ligne 14. Les MP89 pour la ligne 6 font l'objet de modifications dans les ateliers ACC de Clermont-Ferrand : retrait d'une voiture, changement des sièges et adaptation au nouveau système de signalisation notamment. Cette opération devrait être terminée en 2026, sachant qu'un complément de rénovation aura lieu par la suite.

## Ça cale



### PARIS : PLUS DE PLACES POUR LES VÉLOS ET MOINS POUR LES BUS ?

La ville de Paris envisage de mettre la rue Belgrand (Gambetta-Porte de Bagnolet) en sens unique. L'objectif est de remplacer deux pistes cyclables unidirectionnelles par une large piste cyclable bidirectionnelle. Ce projet est très défavorable aux bus. Le 102, l'un des rares bus de banlieue qui rentre dans Paris, verrait son tracé raccourci et n'atteindrait plus la place Gambetta (nombreuses correspondances bus, commerces...) en desservant l'hôpital Tenon par la rue de la Chine. De plus, quatre lignes de bus Nocilien seraient largement déviées. Oui au vélo, mais pas au détriment du bus !

FNAUT infos Ile-de-France  
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France  
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris  
tél : 01 43 35 22 23 - aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org  
Directeur de publication : Marc Pélissier  
Abonnement pour 6 numéros par an :  
Administrations, sociétés, organismes : 40 €  
Individuels, associatifs : 15 € - Prix du numéro : 2,50 €  
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex