

## Comité de ligne R

### Relevé des échanges de la réunion du 4 décembre 2023

---

#### ***La liste des présents figure en annexe***

*La séance est présidée par M. Brice RABASTE, vice-président d'Ile-de-France Mobilités représentant les conseils départementaux de la Grande Couronne, vice-président du conseil départemental de Seine-et-Marne, vice-président de la communauté d'Agglomération Paris-Vallée de la Marne et Maire de Chelles.*

\* \* \* \* \*

\* \*

#### **1. Introduction**

**M. RABASTE** est heureux d'accueillir, avec Ile-de-France Mobilités et la SNCF, les participants à ce comité de la ligne R, qui permettra de faire le point sur son actualité, ses enjeux et ses difficultés. Longue de 164 kilomètres, avec des dizaines de milliers de passagers par jour et de nombreuses problématiques, elle traverse 32 communes et comporte 24 points d'arrêt.

M. RABASTE remercie les équipes d'Ile-de-France Mobilités et de la SNCF, qui ont préparé cette réunion et présenteront un document sur différents sujets : l'état de la production, la désimbrication avec les TER de la région Bourgogne-Franche-Comté (BFC), les travaux, la substitution par bus, les perspectives de long terme et les projets de gares.

M. RABASTE souligne que la ligne R évolue dans un contexte extrêmement contraint. Elle est complexe à gérer, avec son imbrication avec les TER BFC et la ligne D. L'axe Paris-Villeneuve est très fréquenté et les enjeux de la région, d'Ile-de-France Mobilités et de tous ses partenaires, surtout la SNCF, sont liés au rattrapage des travaux, donnée non prise en compte pendant trop longtemps. Néanmoins, il ne faut pas sous-estimer les investissements réalisés, qui ne portent pas encore tous leurs fruits. Il conviendra d'ailleurs de revenir sur ce point, car les investissements des régions BFC et Ile-de-France sont assez conséquents, notamment sur les gares et Villeneuve Demain, permettant ainsi une amélioration sur le long terme. Cependant, le ferroviaire se place sur des temps longs et pour les usagers, dont la patience commence à être sérieusement éprouvée, les résultats ne sont pas toujours au rendez-vous. Ce sujet doit donc être aussi abordé aujourd'hui.

Le but de cette réunion est de répondre à une demande très claire d'obtenir davantage de perspectives et d'informations sur la planification des travaux à l'horizon 2030, pour identifier concrètement les améliorations qu'ils peuvent générer sur le réseau et l'impact qu'ils provoquent en termes d'organisation des substitutions. Cela permettra d'y voir un peu plus clair sur le quotidien, mais aussi sur un plus long terme.

M. RABASTE remercie les participants de leur présence, car en tant qu'élus et parfois administratifs, ils sont aussi confrontés à des questions parfois loin d'être mineures. De la plus petite gare de Seine-et-Marne jusqu'à sa plus grande gare, Melun, ce sujet concerne des passagers et il s'agit d'un service public. Aussi, il est nécessaire d'apporter des réponses à ces questions, y compris quand elles ne sont pas favorables. L'idée est de donner une perspective, ce qui est cardinal pour les élus et pour tous, en tant qu'acteurs du monde public.

À cet égard, M. RABASTE propose que SNCF Transilien, qu'il remercie une nouvelle fois de sa présence et du travail mené avec Ile-de-France Mobilités, fasse une présentation et réponde aux questions des participants après chaque grande partie. Il souligne que toutes sont bonnes à poser. La SNCF est présente pour y répondre, en complémentarité avec Ile-de-France Mobilités si nécessaire.

## **2. Point sur la production**

- **Résultats 2023 de la ligne R**
- **La production sur TER BFC**
- **Information affluence à bord**

**M. RABASTE** propose de transmettre le document de présentation à tous les participants.

**M. JONNET**, conseiller municipal délégué en charge des transports, des mobilités et de la sécurité routière de Dammarie-les-Lys, souligne que les clients ont beaucoup apprécié de pouvoir connaître l'affluence par voiture en temps réel. En revanche, les voyageurs, notamment occasionnels, qui prennent le train par exemple à Melun, signalent qu'ils n'arrivent pas à se situer sur le quai par rapport aux voitures. Aussi, M. JONNET demande s'il est prévu un dispositif tel que celui utilisé pour le TGV.

**M. DOISNEAU**, directeur des lignes D et R, SNCF Transilien, ne sait répondre à cette question sur les moyens de repérer les voitures, mais en prend note.

**M. RABASTE** convient que les seules indications concernent l'avant et l'arrière du train pour le moment. Il n'est pas certain que cette solution soit facile à mettre en place techniquement, mais propose qu'Ile-de-France Mobilités et la SNCF prennent note de cette question.

**M. DOISNEAU** précise que les trains ne sont pas positionnés exactement au même endroit, suivant leur composition. Cela suppose sans doute de prévoir des marques en peinture, qui seraient simples à mettre en œuvre. S'il faut développer d'autres dispositifs sur le système d'information voyageurs, ce sera nécessairement beaucoup plus long.

**Mme RUBAN**, chargée de mission desserte ferroviaire pour le conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, réagit à l'interpellation de M. DOISNEAU sur la ponctualité des TER de la région BFC et assure que ce sujet est en cours de traitement avec l'exploitant. Une réunion est prévue à cet égard en fin d'année. En effet, des défauts au niveau du matériel roulant et un problème de maintenance ont été clairement constatés.

**M. DOISNEAU** précise que les informations présentées sont celle recueillies par Transilien. Il invite Mme RUBAN à lui transmettre celles qu'elle souhaiterait voir communiquées, qu'il intégrera dans le diaporama.

**Mme RUBAN** indique qu'elle n'a pas pu partager en amont les slides concernant les TER et souhaite en effet valider les éléments à communiquer.

**M. DOISNEAU** propose de diffuser les documents que Mme RUBAN fournira.

*Ajout post-comité : le support de présentation a été mis à jour avec les éléments corrigés et renvoyé aux participants.*

**M. BIZIERE**, chef du service Etudes et Projets à la direction des transports du conseil départemental de Seine-et-Marne, observe que le déraillement d'un train, survenu en octobre, a coûté 1 point de ponctualité à l'année. Il souhaite savoir si les indicateurs sur un tel incident majeur ont été neutralisés pour éviter cet effet un peu dévastateur sur la ponctualité annuelle.

**M. DOISNEAU** assure que ce n'est pas le cas. Le travail sur ce qui doit être neutralisé ou non est mené entre les services d'Ile-de-France Mobilités et de SNCF Voyageurs. Cette discussion est en cours entre les deux parties. Pour autant, il n'a pas isolé cet élément dans les résultats présentés, sachant qu'une voie a été inutilisable pendant une semaine. S'il l'avait fait, la régularité pourrait probablement atteindre 90 % en fin d'année. Cependant, une telle décision ne lui appartient pas. Il précise qu'en isolant cet incident, l'indicateur serait un peu inférieur à celui obtenu en 2022, la meilleure année de l'histoire de la ligne R.

**M. BORDERIEUX**, président de l'association Livry Environnement, signale que la semaine dernière, un train de Bourgogne a été rendu direct, en heures creuses, de Saint-Mammès à Paris. Ainsi, les grandes gares du Sud Seine-et-Marne, telles que Moret, Fontainebleau, Bois-le-Roi et Melun n'ont pas été desservies et la fréquence, normalement de 30 minutes, est passée à une heure. Les conséquences sont très importantes pour les utilisateurs. La raison invoquée sur les applications tenait à une composition insuffisante du train. Aussi, M. BORDERIEUX demande si les usagers peuvent espérer que ce genre de problème ne se reproduise pas fréquemment.

**M. DOISNEAU** n'est malheureusement pas en mesure de répondre à cette question, car ce sujet concerne le TER. Il propose de transmettre les coordonnées du correspondant TER désigné, pour que M. BORDERIEUX puisse entrer directement en contact avec lui si nécessaire.

### **3. Désimbrication TER BFC / Ligne R**

- ***Reprise partielle de la desserte des TER Bourgogne-Franche-Comté***
- ***Renforts de composition au SA 2024***
- ***Reprise totale en cible – SA 2026***
- ***Offre TER au SA 2026 – Arrêts Fontaine-le-Port***

**Mme MOTHRE**, Maire de Fontaine-le-Port, constate que les arrêts dans sa commune prendront encore un an de retard. Il avait été indiqué, lors d'une réunion tenue à Montereau l'an dernier, que les travaux seraient réalisés au cours de l'année 2024, en vue d'une ouverture en décembre 2025.

**M. MEYER**, chargé de projet offre ferroviaire pour les lignes C, D et R, Ile-de-France Mobilités, précise que le SA 2026 correspond à décembre 2025.

**M. GRENET**, conseiller municipal délégué de Montigny-sur-Loing, s'enquiert d'éventuelles prévisions d'arrêts supplémentaires le matin et le soir sur la zone Moret-Nemours-Montargis. En effet, Montigny-sur-Loing est actuellement desservie toutes les heures dans les deux sens, à partir de 6 heures du matin. Des arrêts toutes les demi-heures seraient les bienvenus, à la demande de tous les usagers.

Les voyageurs se rendant à Paris le matin souhaitent plus de souplesse dans les tranches horaires et M. GRENET s'enquiert d'une telle possibilité, les trains circulant mais ne s'arrêtant ni à Bourron-Marlotte ni à Montigny, provoquant des remarques désobligeantes. C'est très regrettable, car des usagers utilisent maintenant la voie express du bus 34 pour se rendre à Melun, ce qui représente un non-sens par rapport aux infrastructures SNCF en place. De plus, les quais ont été rallongés récemment, d'où une incompréhension.

**M. MEYER** remarque que ce sujet a été évoqué lors d'autres rencontres. Différentes raisons peuvent expliquer la mise en place de deux types de missions sur la branche Montargis. Elles permettent des temps de parcours un peu différenciés. Par ailleurs, une notion de répartition de la charge voyageurs semble aussi en jeu.

**M. TIXIER**, chef du département de l'offre ferroviaire, Ile-de-France Mobilités, confirme que plusieurs raisons expliquent cette desserte différenciée, en premier lieu l'équilibre de la charge des trains au départ de Melun, qui est crucial. En effet, elle est la plus importante le matin en direction de Paris. Sans cette desserte semi-directe, les trains ne sont pas strictement cadencés, avec un intervalle égal, sur la branche de Montargis et cela contribue à l'équilibre de la charge, tout en permettant de proposer des temps de parcours plus attractifs pour les gares les plus fréquentées.

Cependant, il convient d'apprécier, sur la base des données de comptage à bord des Regio2N, une éventuelle augmentation sensible de la fréquentation des plus petites gares. Il s'agit aussi de tenir compte des contraintes de tracé des sillons sur l'axe, où circulent non seulement les trains de la ligne R, mais également d'autres de plus longs parcours. Ce faisceau de contraintes, ou plutôt de répartition homogène de la charge, a conduit à cette desserte.

Néanmoins, M. TIXIER assure que si M. GRENET témoigne d'une hausse de fréquentation importante dans la gare qui le concerne, Ile-de-France Mobilités peut considérer la question avec ce prisme.

**M. GRENET** précise que 400 usagers environ utilisent la ligne R, ce qui est à la fois peu et beaucoup. Et surtout, ceux-ci ne comprennent pas la disproportion qu'ils observent, avec la possibilité de se rendre le soir à 23 h 45 à Paris, alors que c'est quasiment inutile.

**M. TIXIER** signale que ces dessertes semi-directes, comme ailleurs en Ile-de-France, sont mises en place en heures de pointe. Pendant les heures creuses, et *a fortiori* dans une tranche de moindre circulation le soir, les trains sont omnibus, car n'étant plus pilotés avec la charge.

**M. GRENET** comprend cette remarque. Cependant, il est convaincu qu'il est possible d'affiner et améliorer ces tranches horaires du matin et du soir, entre 16 h 30 et 17 h 30.

**M. TIXIER** propose d'étudier cette question, qui touche aussi à l'équilibre des temps de parcours pour tous les voyageurs de l'axe. En tout cas, il entend la remarque et pense qu'il vaut la peine de vérifier la pertinence ou non de ces dessertes différenciées, et de tenir compte des évolutions.

**Mme LACROUTE**, présidente de la communauté de communes du Pays de Nemours, et Maire de Nemours, souligne que cette demande d'arrêts supplémentaires à Montigny-sur-Loing et Bourron-Marlotte est revenue à plusieurs reprises dans le débat. Pour bien connaître la ligne et son historique, elle peut confirmer que le choix a été fait d'une desserte par quelques trains, mais pas tous, car en amont, un arrêt très important à Nemours concerne énormément de voyageurs. Or, qui dit arrêt supplémentaire, dit temps de transport supplémentaire de deux,

trois, voire quatre minutes, multiplié par deux communes, ce qui est énorme. De plus, à l'époque, cette ligne a intégré Thomery et Bois-le-Roi. Ainsi, tout le Sud Seine-et-Marne, notamment les voyageurs montant à Nemours, avait ainsi vu les temps de transport allongés de plusieurs minutes.

Mme LACROUTE sait que ce sujet est récurrent, mais au vu du nombre de voyageurs, il sera difficile de faire pencher la balance pour l'ajout de ces deux arrêts. En tout cas, en tant que maire de Nemours et habitante du Sud Seine-et-Marne, elle défendra le maintien de la situation actuelle sur cette ligne, qui a déjà perdu en temps de transport. Nemours compte aujourd'hui plus de 2 000 ou 2 500 voyageurs par jour. Ces arrêts supplémentaires provoqueraient un tollé général de tous les usagers du Sud Seine-et-Marne, de l'Yonne et du Loiret, qui prennent le train à Nemours. Les arrêts de Bourron-Marlotte ont déjà fait grincer des dents.

Aussi, Mme LACROUTE n'est pas certaine que ce soit la bonne solution pour garder le grand Sud très attractif. Elle avait réussi à obtenir le maintien et le renforcement des trains directs du matin et du soir, et espère qu'ils ne seront pas remis en cause.

Elle profite de cette occasion pour remercier, au travers de M. RABASTE, la présidente de Région, qui a accepté de financer trois arrêts le matin et le soir à Nemours Saint-Pierre, grâce à une convention avec la région Centre-Val de Loire. Ils sont indispensables, sachant qu'ils étaient bien plus nombreux il y a une quinzaine d'années, mais ont été supprimés quand le Transilien a été déployé. On ne peut dégrader davantage l'offre et le temps de transport sur le grand Sud, d'autant plus qu'il souffre de problèmes de régularité et de qualité, parfois de suppressions de trains. Ainsi, Mme LACROUTE se fait régulièrement agresser sur son compte Twitter, en défendant Ile-de-France Mobilités et la SNCF sur ce sujet.

**M. ROBERT**, conseiller délégué, pôle d'échange multimodal, mobilité active et intermodalité de la communauté d'agglomération Melun-Val de Seine, indique que sa ville se pose la question, avec le maire de Livry-sur-Seine, d'un arrêt supplémentaire sur la ligne Laroche-Migennes – Paris. Actuellement, Champagne-sur-Seine est desservie par quatre allers-retours par jour et il existe une forte demande d'un arrêt supplémentaire à Livry, le train étant ensuite direct pour Paris. L'avantage, que tous reconnaissent, serait de libérer les surcharges en gare de Melun. En effet, les habitants de l'Est de l'agglomération, en provenance notamment de Vaux-le-Pénil, Livry, voire Maincy et d'autres communes plus rurales, pourraient prendre le train à Livry. L'agglomération aimerait travailler avec Ile-de-France Mobilités sur cette hypothèse.

**M. MEYER** sait qu'un certain nombre de communes sont très intéressées par un arrêt des TER BFC, très performants en termes de temps de parcours. Cela fait l'objet de discussions avec les services de TER, auprès desquels l'arrêt de Fontaine-le-Port a été obtenu dans le contexte un peu particulier de la désimbrication. Mais comme chacun s'en doute, TER n'est pas très demandeur d'ajouts d'arrêts, même si d'un point de vue économique, ils peuvent parfois représenter un intérêt. C'est une question d'équilibre, qui peut être considérée.

**M. ROBERT** serait reconnaissant du travail qui pourrait être mené sur le sujet.

**M. JOCHMANS**, adjoint au maire de Moret-Loing-et-Orvanne, rappelle que la fréquence des dessertes Moret-Paris, liées à cette imbrication, avait suscité quelques inquiétudes. Il comprend qu'elles ne seraient pas modifiées, ce qui est très intéressant. Par ailleurs, grâce à la mise en place de ces nouveaux trains, l'accessibilité sera sensiblement améliorée par

rapport aux dessertes proposées jusqu'à présent. Enfin, il ne rouvrira pas ce dossier douloureux, mais son seul regret concerne les toilettes, qui restaient une possibilité dans les vieux trains et seraient peut-être maintenues dans les Regiolis.

**Mme RUBAN** confirme qu'ils en sont équipés sur la ligne Paris-Dijon.

#### **4. Travaux à venir sur le réseau**

- **Chantiers 2024**
  - **Deux missions et quatre types d'intervention**
  - **La régénération**
  - **ITC<sup>1</sup> industrielles**
  - **Deux projets à fort impact pour l'exploitation sur la zone entre Gare de Lyon et Villeneuve**
  - **Travaux en lien avec la désimbrication TER BFC / Ligne R**
- **Chantiers à long terme**
  - **Régénération des postes de Montereau et Vernou**
  - **Modernisation de Bercy**

#### **5. Substitution bus lors des travaux**

- **Substitution bus pour travaux**
- **Information voyageurs travaux**

**M. BORDERIEUX** demande si le renouvellement prévu des voies M d'arrivée à Gare de Lyon permet d'espérer une augmentation de la vitesse des Transilien, qui freinent aujourd'hui à partir de Maisons-Alfort et bien souvent se traînent jusqu'à Paris. La Gare de Lyon est l'une de celles où l'arrivée des trains de banlieue est la plus lente.

**M. DIMNET**, pilote de la commande stratégique Paris Sud Est (PSE), SNCF Réseau, estime que le gain de capacité ne tient pas tant à la vitesse qu'à la possibilité d'effectuer des mouvements en simultané. Il ne croit pas qu'une augmentation de vitesse puisse avoir lieu pour les trains de la ligne R, car ceux-ci décélèrent aussi pour avoir des places en gare. Cependant, il se propose de se renseigner auprès de la personne en charge de ce sujet.

**M. DOISNEAU** ajoute que l'investissement vise des parallélisations de mouvements pour que les trains ne se gênent pas.

**M. DIMNET** croit savoir qu'en tout cas, cela ne permet pas une vitesse plus élevée. Il sait que le souhait consiste à l'uniformiser sur une zone où elle passe de 60 à 80 km/h, ce qui amène les conducteurs à rester tout le temps à 60 km/h. L'idée est donc de remonter de 60 à 70 km/h. Toutefois, cela ne modifiera pas foncièrement la grille et le temps de parcours sur cette zone. Pour cette raison, il serait tenté de dire que le ralentissement est effectué pour l'avant-gare de Lyon. Néanmoins, il creusera la question.

**M. MARLOT** ajoute que la modernisation de Bercy vise une augmentation de capacité afin d'améliorer la robustesse de l'exploitation sur l'axe Paris-Villeneuve, très proche de la saturation aujourd'hui. À cet égard, le terme « saturation » est à prendre avec précaution, car il ne s'agit pas uniquement d'une question de quantité de trains, mais aussi d'hétérogénéité de circulations. Celle-ci est très importante sur cette ligne, où circulent près de 550 RER D, 143

---

<sup>1</sup> Interruptions Temporaires de Circulation



trains de la ligne R, environ 150 autres trains classiques longue distance, des TGV et une cinquantaine de trains de fret, soit environ 1 000 trains par jour. Ce nombre est vraiment un maximum. La modernisation de Bercy, en décroisant les flux, permet d'augmenter légèrement les capacités et à tous ces trains de mieux s'insérer en avant-gare.

**M. DIMNET** précise que lorsqu'un train de la ligne R s'approche de cette zone, comme il est fort probable qu'un autre arrive et que la signalisation indique que le canton est occupé, il va décélérer sans doute jusqu'à 30 km/h. Et étant très proche de la gare, il se remet ensuite rarement en vitesse. Le problème est lié aux circulations variables sur ces voies.

**M. ARNULF**, 3<sup>e</sup> adjoint au maire délégué à l'urbanisme et à l'environnement de Livry-sur-Seine, relève que l'information sur les bus de substitution sera améliorée, même à Melun, où il est difficile de la trouver à l'heure actuelle, l'arrêt n'étant pas bien indiqué au départ vers la rive droite.

**M. DOISNEAU** note que normalement, ce devrait déjà être le cas, car un travail a été réalisé sur la signalétique et les QR codes installés à Melun. Il vérifiera ce point.

**M. JOCHMANS** relève que des améliorations sont apportées à la substitution par les bus, mais se demande combien de temps elle durera. En effet, le processus industriel actuel conduit à avoir recours à ce système toutes les semaines, avec des temps de transport jusqu'au Sud Seine-et-Marne qui dissuadent un certain nombre d'usagers d'utiliser le train, notamment pour des sorties le soir. Il s'impose à tous ceux qui n'ont pas d'autre choix pour rentrer chez eux après leur journée de travail.

M. JOCHMANS note que de toute façon, on ne peut pas faire mieux en termes de cadencement des bus et demande s'il est possible d'introduire un peu de souplesse dans cette gestion industrielle, pour que sur certaines périodes, des trains circulent après celui de 22 h 46.

**M. DOISNEAU** explique qu'un travail est mené avec SNCF Réseau pour étudier certaines périodes, en particulier juste avant les Jeux olympiques, où une suspension des travaux est prévue. L'objectif commun est de parvenir à des mesures répétitives. En effet, remettre un train de temps en temps n'est pas très efficace, car cela induit de nombreuses modifications, avec des risques pour les opérateurs de commettre des erreurs, sans pour autant introduire une réelle valeur pour le voyageur. Le sujet consiste à poursuivre le fonctionnement dans l'esprit des ITC industrielles inventées par SNCF Réseau. Mais il convient de considérer la possibilité, à certaines périodes où il y a moins de travaux, d'autres schémas de transport, qui durent suffisamment longtemps pour être lisibles par les usagers.

Tel est le chemin d'équilibre, sachant que même si le transporteur SNCF Voyageurs est gêné par les travaux, tout comme les usagers, il faut se dire ensemble qu'ils sont nécessaires. Sans eux, l'état du réseau ne s'améliore pas et il continue à subir une accidentologie importante.

**M. DIMNET** assure que SNCF Réseau est consciente de l'impact de ses travaux. Cependant, en raison de l'état dégradé de ce que l'on appelle les actifs infrastructures, la tendance est plutôt à la hausse jusqu'en 2026 et à la stabilisation ensuite. Les ITC industrielles constituent la réponse identifiée par SNCF Réseau pour massifier un maximum de travaux. L'objectif n'est pas de les supprimer mais de trouver des solutions avec SNCF Transilien pour introduire des creux ou remettre des trains, quand cela est possible.

**M. JOCHMANS** en retient un maintien de ce mode de fonctionnement à horizon de deux ou trois ans, en explorant la possibilité, suivant la nature des travaux et l'endroit où ils sont effectués, de remettre un ou deux trains sur certaines périodes.

**M. DIMNET** affirme que des ITC industrielles auront toujours lieu. Le vieillissement du réseau sur la voie atteint 24 ans, là où les Suisses sont à 15 ans. En réalisant beaucoup plus de travaux qu'aujourd'hui, il sera possible de le rajeunir d'environ six mois par an. Cela signifie que 18 années seront nécessaires pour obtenir un réseau performant, au même niveau que celui des Suisses. Les chantiers vont donc perdurer, l'objectif visant à travailler intelligemment avec les contraintes réseau et transporteur, pour remettre un maximum de trains de temps en temps. Il faut aussi souligner que toujours les mêmes voyageurs voient leurs trains supprimés, à savoir ceux qui doivent rentrer tard le soir et prennent les bus, qui ne présentent pas le même confort que le train.

## **6. Perspectives long terme**

- *Évolution de la fréquentation*
- *Perspectives renfort axe Melun*

**M. JONNET** comprend que la disparition des missions PICA, qu'un certain nombre de clients empruntent le matin pour ne pas être serrés dans le train, entraînerait encore plus de reports sur la ligne R.

**M. MEYER** confirme qu'on peut tout à fait s'attendre à ce que les voyageurs recherchent une desserte rapide et se replient sur la ligne R.

**M. BORDERIEUX** ose espérer que les comptages effectués fin novembre et début décembre ne l'ont pas été durant les trois semaines de travaux, où aucun train ne circulait entre 10 heures et 16 heures.

**M. MEYER** ne peut l'assurer, n'étant pas en charge du dossier, mais il sait qu'en cas d'annulation de trains et de plans de transport adaptés, des séquences de rattrapage et de complément de comptage sont organisées, afin d'avoir une photographie aussi juste que possible.

## **7. Projets gares**

- *SDA<sup>2</sup> Moret – Veneux-les-Sablons*
- *Melun – Pôle gare*
- *Nemours – Abri confortable*
- *Programme toilettes PMR<sup>3</sup>*
- *Programme abris vélos*
- *Téléopération*

**M. JOCHMANS** souligne que la mise en accessibilité complète de la gare de Moret, depuis le mois de juin, est tout à fait appréciable. L'ascenseur installé du côté de l'arrivée de la gare routière rend bien service, assurant une parfaite continuité. Aussi, il remercie SNCF Réseau pour l'ensemble de ces travaux.

---

<sup>2</sup> Schéma Directeur d'Accessibilité

<sup>3</sup> Personnes à Mobilité Réduite



Ayant pris le train la semaine précédente, **Mme LACROUTE** signale que l'abri de Nemours n'est pas encore ouvert. Or il fait froid maintenant. Une ouverture au printemps sera beaucoup moins utile.

**Mme OFFREDO**, secrétaire générale des lignes D et R, SNCF Transilien, précise que l'ouverture a eu lieu cette semaine.

**M. ROBERT** souhaite savoir dans quels délais sera achevé l'équipement des gares en abris vélos, la loi imposant une obligation en la matière.

**M. MEYER** n'est pas en mesure de répondre à cette question en séance, mais pourra apporter des éléments lors de l'envoi du document de présentation.

**M. BORDERIEUX** s'enquiert des délais moyens de création des abris vélos, en particulier ceux pour l'équipement promis à Livry-sur-Seine depuis plus de trois ans, et qui n'est toujours pas installé.

**M. MEYER** se propose de recueillir des éléments sur la manière dont sont instruits ces sujets.

*Ajout post – comité : Le délai théorique de déploiement d'un équipement vélo est de 1 an. Des retards ont pu survenir en raison de modifications des projets en cours de route ou de difficultés rencontrées par les sous-traitants lors de la fourniture ou de la pose des équipements.*

*L'emplacement prévu à Livry-sur-Seine, initialement validé par la commune, a reçu un financement d'Île-de-France Mobilités en décembre 2022. Cet équipement a fait l'objet de demandes de modification de la commune, le permis de construire n'a par conséquent pas encore été déposé. Un déploiement pour la fin de l'année 2024 sera possible si un accord est rapidement acté entre la commune, IDFM et l'exploitant.*

**M. VAREILLES**, adjoint au maire délégué à l'urbanisme, actions cœur de ville de Montargis, signale que sa commune reste sans nouvelles du projet de mise en accessibilité de la gare, dont les travaux devraient débuter en 2026. Il devait rencontrer l'équipe en charge du projet à la SNCF, mais le rendez-vous a été reporté, cette dernière n'étant pas prête. Aussi, il s'enquiert d'éventuelles informations à ce sujet.

**M. DOISNEAU** explique que Montargis étant situé dans le Loiret, ce dossier est piloté par la région Centre-Val de Loire, qu'il convient de contacter. Il pourra éventuellement transmettre les éléments qu'il aura pu récupérer.

**M. KERIGER**, maire adjoint délégué aux travaux et aux espaces verts de Champagne-sur-Seine, sait que des abris vélos devraient être déployés dans la gare de sa commune au printemps. Il profite de cette occasion pour faire part de problèmes réguliers, remontés par les administrés, sur les circulations des TER sur la rive droite, s'agissant notamment de trains qui ne sont pas adaptés, car trop courts, ou supprimés au retour de Paris ou au départ de Champagne-sur-Seine. Aussi, il voudrait savoir si le déploiement du nouveau matériel et le nouveau mode de fonctionnement permettront de résoudre ces difficultés.

**M. DOISNEAU** n'est pas en mesure de répondre à cette question, car ces trains ne sont pas Transilien.

**Mme RUBAN** prend note de cette remarque. Comme indiqué précédemment, la région Bourgogne-Franche-Comté fera un point avec l'exploitant en décembre, précisément sur la ponctualité, afin de trouver des solutions et améliorer la régularité des trains.

**M. KERIGER** pense que le problème est aussi dû à la réduction de la taille des voitures. La gare de Champagne-sur-Seine connaît une charge relativement élevée et l'affluence à bord des trains arrivant de Bourgogne est déjà importante. Si l'on enlève des voitures, alors qu'une composition normale atteint déjà la saturation, on peut imaginer les conditions de transport des voyageurs. Il invite donc à tenir compte de ces éléments.

**Mme RUBAN** prend bonne note de cette remarque, qu'elle fera remonter.

**M. RABASTE** propose que des réponses soient apportées ultérieurement par Ile-de-France Mobilités, et surtout la SNCF, aux questions qui nécessitent un examen plus approfondi.

**Mme LACROUTE** insiste auprès de la SNCF pour qu'elle mène une communication la plus précise possible, même si cela est compliqué, car les voyageurs utilisent largement les réseaux sociaux. En prenant un train le matin, il est utile de savoir si celui attendu va passer, s'il a du retard, si des problèmes surviennent sur la ligne. Il convient donc de donner l'information la plus fiable et la plus précise possible, et de se mettre à la place des usagers, qui font des trajets d'une heure et demie, voire deux heures matin et soir. Ils n'ont pas d'autres choix, car travaillant à Paris ou en banlieue parisienne, et il est primordial pour eux d'avoir la meilleure information possible.

**M. DOISNEAU** prend bonne note de cette incitation à améliorer la communication. La SNCF a déjà mené un travail considérable dans ce domaine, mais il n'est jamais terminé. Il rendra visite mercredi 6 décembre 2023 au centre opérationnel pour rencontrer les *community managers*, qui communiquent sur Twitter (désormais X), et leur transmettra ce souhait. Ils examineront ainsi ensemble la façon d'améliorer ce sujet, sachant combien l'information voyageurs en situation perturbée compte dans le ressenti du voyage.

M. DOISNEAU est complètement mobilisé sur le sujet, et Mme LACROUTE peut compter sur lui pour relayer ces préoccupations et essayer d'améliorer toujours ces services.

**M. BORDERIEUX** note que la plupart des gares sur la rive droite sont équipées de distributeurs ne permettant pas d'acheter des billets pour toutes les destinations d'Ile-de-France. Il existe des astuces mais le système ne connaît pas du tout les gares RATP. Le mois dernier, un adhérent de l'association Livry Environnement a dû acheter un billet pour Paris à 5 euros, faire la queue devant les distributeurs de la Gare de Lyon pendant plus de 20 minutes, pour enfin rejoindre Torcy sur le RER A. Le voyage lui a coûté 10 euros au lieu de 5 euros, qui devrait être le tarif pour tous les usagers d'Ile-de-France. Non seulement cette ligne est assez pénalisée, mais elle l'est encore davantage par le prix des billets.

**M. DOISNEAU** s'enquiert de détails sur ce cas précis, car normalement, les AMT<sup>4</sup> permettent de distribuer des billets quelle que soit la destination.

**M. BORDERIEUX** souligne que des équipes de la SNCF, venues en gare de Livry-sur-Seine en début d'année, ont été surprises de constater qu'on ne pouvait pas obtenir des billets. Le programme de ces distributeurs est très limité et l'on peut y acheter des titres uniquement pour les destinations pré-enregistrées. Ainsi, on ne peut même pas en acquérir un pour le

---

<sup>4</sup> Automates Mass Transit

trajet de Livry-sur-Seine à Héricy, trois gares plus loin. Le problème se pose pour tous les distributeurs de cette ligne.

**M. DOISNEAU** pense que ces distributeurs sont en fin de vie et les modifications sont extrêmement compliquées.

**M. BORDERIEUX** se demande si à l'arrivée du Grand Paris Express, il faudra prendre un billet pour chaque opérateur exploitant une ligne.

**M. RABASTE** remarque que cette question sur l'achat de billets n'est pas négligeable.

## **8. Conclusion**

**M. RABASTE** remercie les participants, de même que les représentants d'Île-de-France Mobilités et de la SNCF pour la précision des propos et les invite à communiquer les documents de présentation et les réponses aux questions des intervenants.

\* \*

**COMITÉ DE LIGNE R DU 04.12.2023**
*-Liste des participants-*
**Administrateurs d'Île-de-France Mobilités**

RABASTE Brice

**Île-de-France Mobilités**

 MONTMORY Corinne  
 DE GAVRE Guillaume  
 ARTIS Sandrine  
 TIXIER Ivan  
 BA Mame-Fatou  
 MICHALON Natan  
 MEYER Frank  
 JAHIER Patrick  
 BEAL Amélie  
 SAUVAGE Paco

**Opérateurs**

SNCF Réseau

 MARLOT Grégoire  
 FORNER Erwan  
 DIMNET Lucas

SNCF Transilien

 DOISNEAU Marc  
 RISTERUCCI Virginie  
 OFFREDO Claire

**Conseils départementaux**

Seine-et-Marne

 SOLIGNAC Pascale  
 BIZIÈRE Christophe

**Parlementaires**

BALANA Camille, collaborateur de Marianne MARGATÉ

**Intercommunalités**

 Pays de Nemours  
 Melun Val-de-Seine

 LACROUTE Valérie  
 ROBERT Michel  
 MASSON François  
 LIGOU-VINCART Antoine

Pays de Fontainebleau

**Communes**

 Mairie d'Amilly  
 Mairie d'Avon  
 Mairie de Bois-le-Roi

 PERROUD-CARON Christian  
 PARIS Denis  
 DINTHILHAC David  
 LHAVAC Olivier  
 KERIGER Didier  
 JONNET Sylvain  
 MOTHRÉ Béatrice  
 ARNULF Alain  
 JOCHMANS Hervé  
 CHARIAU Michel  
 VAREILLES Philippe  
 GRENET Michel

 Mairie de Champagne-sur-Seine  
 Mairie de Dammarie-les-Lys  
 Maire de Fontaine-le-Port  
 Mairie de Livry-sur-Seine  
 Mairie de Moret-Loing-et-Orvanne  
 Mairie de Samois-sur-Seine  
 Mairie de Montargis  
 Mairie de Montigny-sur-Loing

**Associations et collectifs d'usagers**

Association Livry Environnement

BORDERIEUX Jean-Pierre

**Comité des partenaires de la mobilité**

BRANDNER Carole

**Conseil régional de Région Bourgogne-Franche-Comté**

RUBAN Aurore