

2023-10-01 (RD)

Un dimanche après-midi à Bois-le-Roi

... et en sous-titre : Dans le match Ile-de-France – Bourgogne-Franche-Comté, c'est la clientèle qui perd

Ce sous-titre un peu critique ☹️ est la conclusion d'un passage par Bois-le-Roi ce dimanche après-midi, lui-même motivé par un week-end de gros travaux sur les RER C et D : le samedi comme le dimanche, RER-D « autocarisé » entre Corbeil et Malesherbes, et RER-C fermé entre Invalides et Juvisy. Les trains GL du Sud-Ouest passaient par les voies GC à Juvisy, ils devaient donc pouvoir rouler normalement entre Paris Austerlitz et Choisy-le-Roi et continuer par les voies EV... Et pour ma pomme le samedi, ça a été voiture jusqu'à Etréchy (RER-C, juste au nord d'Etampes), puis RER-C jusqu'à Juvisy et D ensuite. L'autocar au départ de Boigneville n'était une option que pour la clientèle sans voiture et/ou masochiste : les 36 mn habituelles entre Boigneville et Corbeil passent à 1h56 en autocar (!!!).

Donc, devant à nouveau aller à Paris aujourd'hui dimanche, j'ai soudain eu une illumination : Bois-le-Roi, c'est 10 mn plus loin qu'Etréchy en voiture, mais la suite est bien plus performante : en l'espèce, Bois-le-Roi 12h09 > Paris Gare de Lyon 12h43, c'est quand même bien mieux qu'Etréchy 12h06 > Paris Gare de Lyon 13h18...

Et donc, au retour, j'ai passé un moment au soleil sur le quai pair de Bois-le-Roi, à observer ce qui se passait... après une brève réflexion sur la misère humaine en ayant vu le matin côté Seine quelques cahutes dont le prix de vente devait plutôt être à 7 chiffres qu'à 6 – on n'est pas vraiment chez le bas peuple, ici...

Tout d'abord, un petit constat « infrastructure »... Il devait faire 27 ou 28 °C (+11°C par rapport à la normale de saison, selon Météo France un peu plus tard...), et ce contrepoint avait l'air d'être à la limite de son efficacité :



... mais en fait, je l'ai un peu poussé pour voir, et il bougeait ! On ne devait quand même pas être loin de la limite, à moins qu'il y ait une ruse que je n'ai pas comprise dans son fonctionnement...

Autre constat infra, je suis tombé en admiration devant cette belle soudure V1 (également visible plus loin sur la photo du Regiolis BFC), et ai surtout été étonné par la longueur du coupon de rail remplacé, à peu près 20 m... :



Passons maintenant à ce qui roule et à mon constat initial un peu acide... Pour mémoire, la desserte de/vers Paris est à la demi-heure toute la journée, avec des missions Montereau (ou plus loin... ce qui va justement être le cœur du sujet) et Montargis en alternance.

Le problème (si l'on ose dire...) pour le transporteur et les deux Autorités Organisatrices (Ile-de-France et Bourgogne-Franche-Comté), c'est que le dimanche après-midi à Bois-le-Roi, quand il fait beau et chaud tout le week-end, il y a beaucoup de clients... et des clients encombrants : beaucoup de vélos, pas étonnant, mais des « encombrants » d'un genre que je ne connaissais pas : porteurs d'un gros matelas en mousse plié en deux, pas loin d'1m2 replié sur donc 20 à 25 cm d'épaisseur, donc pour monter avec ça dans un train bondé, ça peut vite être compliqué...

Ca ressemblait plus à un matelas pour la sieste en forêt que pour carrément passer la nuit sur place, vu que les porteurs de ces parallélépipèdes n'avaient pas l'air trop chargés par ailleurs, mais je n'ai pas élucidé la question. En revanche, quand j'ai vu une vingtaine de ces objets sur le quai et non pas une Regio 2N Ile-de-France mais un AGC Bourgogne B 81500 en UM2, je me suis vite dit que tout n'allait pas rentrer... Pronostic pas difficile !

Ce train-là (cf la sortie HOUAT en PJ n° 2, avec la mention du matériel utilisé, que j'ai rajoutée tout à droite) était le TER 891020 de 16h39. Au début, j'ai cru à un problème de rame, mais pas du tout : la desserte est faite comme ça, avec du Regio2N Transilien pour les missions Montargis, mais les missions Montereau paires (en tout cas le dimanche en fin d'après-midi) viennent en fait de Laroche-Migennes, et sont systématiquement assurées avec du matériel BFC... totalement inadapté au besoin à ce jour et à cette heure (car il y a aussi Melun à la suite...).

Pas de photo de cet AGC bimode, et je reviens plus loin sur le matériel « normal » de cette branche. En revanche, le train suivant (17h09), venant de Montargis, était assuré par ceci, qui plus est en UM3 (celui de la photo est la mission Montargis de 16h48, en UM2), donc pas de soucis de capacité :



Et donc, à nouveau, grosse surcharge pour le train suivant, celui de 17h39, assuré par ceci (la photo, pour cause d'éclairage et de facilité à photographier sans avoir quelques dizaines de personnes indésirables dans le champ, montre la mission vers Laroche-Migennes de 17h19 – la composition est strictement la même) :



... et comme pour l'AGC une heure plus tôt, tout le monde (en tout cas pas tous les vélos et/ou gros matelas en mousse...) ne réussira pas à monter à bord...

Ce à quoi il faut évidemment ajouter la durée de stationnement : autour de 3 à 4 mn à chaque fois, pas vraiment ce que prévoit l'horaire. Heureusement qu'il y a de la marge entre Melun et Paris... d'autant plus qu'à Melun, ça doit être un peu l'émeute à chaque fois, vu qu'il ne reste plus un mm2 disponible pour de nouveaux voyageurs.

En pratique, il faudrait simplement expliquer aux randonneurs, par un message sonore dans les trains impairs du matin, que pour leur retour ils ont tout intérêt à éviter les trains de la minute 39 au profit de ceux de la minute 09... Est-ce vraiment insurmontable ?

Et le fret ? Mine de rien, il y en a : 6 au graphique entre 15h et 18h. J'en ai effectivement vu passer deux durant mon « un peu plus d'une heure » sur place :

- Une E4000 Europorte + train entier à wagons bleus VTG qui avait l'air d'être le 70078 Dijon Perrigny > Sotteville (export de céréales, *a priori*) ;
- Le ME 120 50295 Dourges > Perpignan, avec une 26000 « voyageurs » sauf erreur (ou mutation !) et une quarantaine de wagons, quasi-exclusivement du conteneur maritime : photo p. suivante. Un train très bien rempli : le demi-emplacemnt vide visible en 3^{ème} position en tête était quasiment le seul, de mémoire.

Je soupçonne ce nombre substantiel de circulations fret pour un dimanche (enfin, pour le réseau français...) de profiter de l'absence de travaux ce jour-là, ce qui doit bien faciliter la construction de sillons un tant soit peu performants...



PS a posteriori :

- les matelas en mousse se nomment « crash pads » et servent en cas de chute pendant l'escalade d'un rocher de la forêt de Fontainebleau...
- les Regiolis Z 54500 auraient un bridage de puissance en UM3... mais le temps perdu serait sans doute plus que regagné sur la durée des arrêts !
- il semble bien que l'on s'oriente à court terme vers une séparation totale des dessertes entre IdF et BFC, mes missions BFC ne s'arrêtant plus en Ile-de-France. Problème réglé à Bois-le-Roi donc, au détriment des meilleurs temps de parcours entre Paris et Montereau.