



Le 3 octobre 2022, la gare de Provins accueillait ses premières rames Francilien. La fin d'un combat de 30 ans visant à électrifier l'entièreté de la branche Paris-Provins de la Ligne P pour lui permettre d'accueillir des trains modernes et plus spacieux IDFM

LIGNE P. Un an après l'arrivée des nouveaux trains, quelle amélioration pour les usagers ?

PROVINS

Le 3 octobre 2022, les nouvelles rames Francilien entraînent en service sur l'axe Paris-Provins de la Ligne P. Une modernisation attendue depuis près de 30 ans, censée améliorer les conditions de transport des voyageurs. Un an après, on a fait parler les chiffres et les usagers.

Il regarde ça avec soutien et empathie, mais ne cache pas son soulagement d'avoir enfin basculé du bon côté de la barrière : « Quand je vois les collectifs du nord de la ligne se battre à leur tour pour obtenir l'électrification totale de la branche Meaux-La

Ferté-Milon, ça me rappelle ce qu'on a vécu pendant des décennies », confie Clément Balard, représentant du collectif des usagers de la Ligne P Paris-Provins.

Pendant 30 ans, ses prédécesseurs ont ardemment combattu au côté des élus locaux pour obtenir l'électrification de la ligne, entre Gretz-Armainvilliers et Provins, entrée en service l'an dernier. Le 3 octobre 2022, les rames Francilien de dernière génération entraînent enfin en gare de Provins. Vingt-deux trains modernes, 100 % électriques, qui circulent aujourd'hui entre les gares de Paris Est, Gretz-Armainvilliers, Verneuil-l'Étang, Mormant, Nangis, Longueville, et celle de la cité médiévale.

Leur atout : proposer 29 % de sièges en plus (944 contre 732)

et la possibilité de se déplacer de voiture en voiture, avec l'objectif « d'absorber la hausse régulière du nombre de passagers (+13 % de voyageurs entre 2015 et 2019, ndr) » empruntant quotidiennement l'axe Paris-Provins, soit 5 000 par jour aujourd'hui. Prometteur !

Une ponctualité en forte hausse

Mais qu'en est-il un an plus tard ? « Au niveau de la ponctualité, c'est nettement mieux, note Marie-Laure, qui emprunte la ligne entre Longueville et Paris. La fiabilité est également meilleure grâce à l'arrêt du passage diesel-électrique. Ce sont des problèmes de maintenance en moins et un meilleur roulement grâce à plus de rames. »

Du côté du collectif des usagers de la ligne, les voyants sont également au vert. Chiffres à l'appui : « Entre juin 2022 et juin 2023, la ponctualité a par exemple bondi de 83 % à 92 %, illustre Clément Balard. Elle passe de 84,1 % à 91,5 % sur la même période au mois d'août, quand elle grimpe carrément de 82 % à 92 % en septembre. L'amélioration est clairement notable, grâce à des rames réputées fiables, avec moins de 20 pannes annoncées par million de kilo-

mètres. »

Souvent opposés, usagers et SNCF sont donc enfin du même avis. Plus facile quand il s'agit d'annoncer de bonnes nouvelles : « Le bilan est extrêmement positif, avec des améliorations significatives dans l'expérience des voyageurs tant en termes de confort que de régularité des trains, se réjouit la société de transport. L'un des indicateurs les plus notables de cette réussite est la ponctualité voyageurs. En comparant la période de septembre 2021 à septembre 2022 à celle de septembre 2022 à septembre 2023, on constate une augmentation de +7 % de la ponctualité, passant de 82,6 % à 89,45 %. Au cours des six derniers mois, la ponctualité moyenne a franchi un nouveau cap, atteignant les 92,8 %. »

« L'absence de toilettes reste un sujet »

Restent néanmoins les éternels insatisfaits, et ceux qui envisagent d'autres pistes d'amélioration. Certains jouent la carte de l'humour : « Le problème du tout électrique, c'est qu'en cas de rupture de caténaire, on ne roulera plus (rires) », plaisante Marie-Laure, qui souhaiterait néanmoins « davantage de présence de la police

ferroviaire à Longueville et le nettoyage des trains le matin ».

Clément Balard, lui, se fait l'écho des remontées régulières des voyageurs : « L'absence de toilettes reste un sujet de crispation pour beaucoup d'usagers, mais la SCNF avait prévenu, elle devait faire un choix, rappelle-t-il. En contrepartie, elle équipe chaque gare de WC automatiques gratuits avec un titre de transport, comme à Nangis où des travaux sont en cours. »

Un sujet qui fait sourire Nathalie, ancienne usagère de la ligne, dont elle a représenté le collectif pendant près de 5 ans : « De temps en temps, je regarde encore les débats sur la page Facebook du collectif, confie celle qui a cessé d'emprunter la Ligne P à la suite d'un changement professionnel. Je comprends la problématique des toilettes, mais nous l'avions annoncé dès 2016. D'ailleurs, une partie des usagers qui feignent aujourd'hui de découvrir les choses, s'insurgeaient déjà à l'époque ! (rires). Il a fallu du temps pour obtenir l'électrification et les avancées obtenues sont énormes. On ne peut pas tout avoir. »

• Maxime BERTHELOT



Les rames Francilien proposent 944 sièges, contre 732 pour les anciens AGC qui circulaient depuis 2008 MB/RSM77