

Esbly - Crécy en tram-train

L'utilisation pertinente d'un surplus de matériel

A l'origine, un surplus de matériel roulant : seuls dix des quinze rames de tram-train Avanto acquises pour T4 sont nécessaires à l'exploitation de la ligne Bondy - Aulnay. L'idée d'utiliser les rames disponibles a alors été émise par le STIF et la SNCF qui ont alors décidé d'engager ce matériel en remplacement des rames inox RIB sur la courte ligne d'à peine 10 km reliant Esbly (en correspondance sur l'axe Paris - Meaux) à Crécy-la-Chapelle, ouverte le 11 juillet 1902.



4343 - Crécy-la-Chapelle - La Gare

L'antenne de Crécy a été d'abord desservie par des locomotives type 030T des Chemins de fer de l'Est, avec des voitures à portières latérales. On y trouva aussi quelques voitures Bidet à impériale jusqu'à la fin des années 1940.

Une ligne à l'histoire plutôt paisible

La ligne n'a jamais connu de liaisons directes avec Paris : les trains à vapeur ont été remplacés par des autorails en 1949, puis par des rames réversibles type Est, alors en fin de vie, à partir de 1974, associées à des BB66000.

A compter de mai 1980, la desserte est assurée par du matériel électrique, avec RIB et BB16500, mais en heures de pointe seulement. La journée et le week-end, le service est du ressort d'autocars. Chose aujourd'hui bien peu imaginable, la ligne avait un trafic fret non négligeable pour une ligne de 10 km en impasse.



Crécy-la-Chapelle - 9 mai 2008 - Les BB17000 ont pris la succession des BB16500 et les RIB ont été rénovées. Cependant, ces compositions étaient surdimensionnées pour les besoins du service. L'usage de trams-trains était donc pertinent. © transportparis

Fait particulier, une station avait été créée à Esbly pour desservir le collège des Champs Forts, construit dans les années 1970, mais elle fut abandonnée en 2008, à la demande du collège, en raison du comportement de certains élèves.



Crécy-la-Chapelle - 20 février 2023 - Le bâtiment a été conservé mais son usage est beaucoup plus limité compte tenu de la disparition de longue date de tout service de messagerie ou de marchandises et d'un flux voyageurs essentiellement composé d'abonnés. © transportparis

2011 : l'arrivée des trams-trains

Après quelques délais liés à l'homologation du matériel sur cette ligne classique en voie unique et alimentée par fil trolley en 25000 V, le 4 juillet 2011 a été marqué par l'engagement d'un Avanto disponible. Pendant l'été, l'ancien horaire a été appliqué, puis, le 3 septembre, un nouveau service a été appliqué avec un tram toutes les 30 min en pointe et toutes les heures en journée et le week-end. La desserte est assurée jusqu'à 22 heures, soit une heure de plus qu'auparavant. Le trafic journalier atteint environ 850 voyageurs en semaine.



Couilly-Pont-aux-Dames - 24 septembre 2011 - La rame TT14 assure le service : elle circule en direction d'Esbly, sur une infrastructure qui n'a connu aucune modification. © transportparis



Esbly - 5 mai 2019 - La correspondance est sur le même quai dans le sens Meaux - Paris. La Z50275/76 montre bien la différence importante de gabarit, sans oublier la configuration du quai tenant compte de la différence de hauteur d'accès entre le matériel ferroviaire classique et le tram-train. © T. Giesen

A l'été 2022, les Dualis utilisés sur T4 et T11 ont aussi été admis à circuler sur l'antenne de Crécy-la-Chapelle, puisque l'objectif est d'arrêter toute exploitation des Avanto qui, depuis, cherchent preneurs.



Couilly - Saint-Germain-sur-Morin - 20 février 2023 - Depuis 2022, les Dualis assurent aussi le service sur l'antenne de Crécy. L'occasion de comparer leurs comportements et plus largement l'aptitude de matériels atypiques sur des voies pas toujours parfaites... © transportparis

Sur voie médiocre, être léger ne fait pas de miracles !

L'exploitation en tram-train présente quelques avantages assez évidents, à commencer par l'adaptation à la fréquentation de la ligne. L'accessibilité a été améliorée au sens qu'il n'y a plus qu'une seule marche... fut-elle inversée : pour entrer dans la rame, on descend puisque, sauf à Esbly, les quais sont restés à 550 mm pour un plancher de la rame à 340 mm. Attention aussi à la lacune horizontale, puisque le matériel dispose d'un grand gabarit urbain, à 2,65 m, d'où le recours aussi aux comble-lacunes devant les portes.



Attention à la marche inversée lors des mouvements de voyageurs ! Sur ce cliché, la situation avec un Avanto. © transportparis

Sur le plan dynamique, les accélérations et freinage sont évidemment bien plus énergiques qu'avec le couple RIB - BB17000. En revanche, on peut mesurer d'abord la différence de comportement entre l'Avanto et le Dualis. Le premier dispose de bogies moteurs en extrémité avec 2 étages de suspension et un peu plus de débattement, se traduisant par le rehaussement des espaces voyageurs au-dessus de ceux-ci. Les Dualis ayant un plancher surbaissé sur toute leur longueur sont beaucoup plus sensibles aux irrégularités de la voie. Conséquence, ça vibre, ça tape parfois... Il ne faut pas oublier que cette ligne est considérée de desserte fine du territoire, et bénéficie d'un traitement minimal.

Le Dualis montre assurément qu'un matériel léger nécessite une infrastructure de qualité au moins égale - voire supérieure à celle requise par un matériel classique - pour procurer un confort satisfaisant et pour éviter d'exporter les contraintes sur le matériel (en sollicitant plus ses organes de roulement et sa structure)... et sur le voyageur.

Une desserte atypique

La liaison Esbly - Crécy reste marginale dans le réseau ferroviaire francilien, non seulement parce qu'elle est en antenne, plutôt en grande couronne, dans un secteur verdoyant relativement peu dense par rapport au reste de la Région, mais aussi du fait de son positionnement à l'écart d'un grand axe. Aujourd'hui, les perspectives portent avant tout sur la liaison entre Meaux et Marne-la-Vallée, d'où le projet de BHNS entre les gares d'Esbly et de Chessy : il améliorera donc l'accès à ces pôles structurants de l'est francilien, au RER A qui irrigue l'ex-ville nouvelle, mais aussi aux dessertes nationales à grande vitesse.