

**Compte rendu de la réunion du  
Comité de ligne "Sud de l'Aisne"  
du 13 avril 2006 à Chierry**

**PARTICIPAIENT À LA REUNION :**

**- REPRESENTANTS DU CONSEIL REGIONAL DE PICARDIE**

Madame Michèle FUSELIER - BAULLARD	Vice Présidente Aménagement du Territoire
Monsieur Daniel BEURDELEY	Vice Président Transports
Monsieur Franck BRIFFAUT	Conseiller Régional
Monsieur Frédéric LEONARDI	Directeur des Transports
Monsieur Philippe PINOLI	Chargé de Mission Transports Infrastructures
Madame Marie-Gaëlle DECOURTY	Chargée de Mission Transports Infrastructures
Madame Coralie DESHAIES-MATHIEU	Chargée de Mission au Pôle Aménagement

**- REPRESENTANT DE L'ETAT**

Monsieur Patrice BOYER	Chef d'Arrondissement Sud à la DDE de l'Aisne
Madame DUCLOUX	Sous-Préfecture de Château-Thierry

**- REPRESENTANTS DES AUTORITES ORGANISATRICES**

Monsieur Yann DUFOUR	Conseil Régional de Champagne-Ardenne
Madame Claudie HANNOT	Conseil Général de la Marne

**- REPRESENTANTS DE LA SNCF**

Monsieur Maurice TESTU	Directeur Transilien à Paris Est
Madame Dominique DELOUETTE	TER Champagne-Ardenne
Madame Karine LACOMME	TER Champagne-Ardenne
Monsieur Claude DELANSAY	TER Picardie

## **- REPRESENTANTS DES COLLECTIVITES LOCALES**

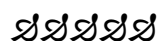
Madame Roberte LAJEUNESSE	Maire de Chierry
Monsieur Thierry TRIQUET	Maire de Bonnesvalyn
Monsieur Jacques KRABAL	Mairie de Brasles Vice Président du Conseil Général de l'Aisne
Monsieur Marcel ROUSSEAU	Vice-Président du SITUACT et Maire-Adjoint de Château-Thierry
Monsieur Jean-Claude PARMENTIER	Maire de Fère en Tardenois
Madame Lydie CHRETIEN	Maire de Breny
Monsieur Eric VALET	Adjoint au Maire de Breny

## **- USAGERS ET REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS D'USAGERS**

Monsieur Victor ETIENNE	Président Association AOUT
Monsieur Jean-François GERAK	Président Association Vie et Paysages
Monsieur Emmanuel PIRES	Association Vie et Paysages
Monsieur Jean TRONSON	Usagers de Château-Thierry
Monsieur Stéphane POING	Usager de Château-Thierry
Monsieur Jérôme HAQUET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Denis MULLER	Usager de Bonnesvalyn
Monsieur Daniel QUESNOT	Usager de Chierry
Monsieur Christian MALLET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Yaël EL ABASSI	Usager de la ligne La Ferté Milon/Paris
Madame Christine BARLASSINA	Usager de Château-Thierry
Monsieur Michel REMIOT	Usager
Madame Laurence VALLEE	Usager
Monsieur Philippe GROSSEL	Usager de Château-Thierry

## **- ETAIENT EXCUSES**

- Monsieur Philippe FENEUIL, Député de la Marne
- Monsieur Jean-Pierre MASSERET, Président du Conseil Régional de Lorraine
- Monsieur Patrick HATZIG, Vice Président Transports du Conseil Régional de Lorraine
- Monsieur Jean-Paul BACHY, Président du Conseil Régional Champagne-Ardenne
- Monsieur Pierre MATHIEU, Vice Président Infrastructures et Transports du Conseil Régional Champagne-Ardenne
- Monsieur Jean-Pierre PINON, Président de la Commission Transports du Conseil Régional Champagne-Ardenne
- Monsieur Christian BRUYEN, Vice Président du Conseil Général de la Marne et Maire de Dormans
- Monsieur Denis ROBERT, Maire de Charly sur Marne
- Madame Claude DU GRANRUT, Conseillère Régionale
- Monsieur Hervé MUZART, Maire de Vierzy et Conseiller général
- Monsieur Franck LEROY, Maire d'Epernay, représenté
- Monsieur Christian NAMY, Président du Conseil Général de la Meuse
- Monsieur Alain JAEG, Association du Tourisme Ferroviaire de la Brie Champenoise et de l'Omois (TFBCO)
- Monsieur Dominique BOURQUENCIER, Délégué Départemental de l'APF
- Monsieur Vincent EBLE, Président du Conseil Général de Seine-et-Marne
- Monsieur Jacques PELLETIER
- Monsieur Jacques DESALLANGRE, Député-Maire de Tergnier
- Monsieur Jean-Louis SCHNEITER, Maire de Reims
- Monsieur Bruno BOURG-BROC, Député-Maire de Châlons-en-Champagne
- Monsieur François WALLACH, SNCF représenté ce soir par son successeur
- Monsieur Jean-François COPE, Maire de Meaux
- Monsieur ELU, Maire de Congis sur Théroutanne
- Madame Evelyne RATTE, Préfet de l'Aisne, représentée



**Monsieur BEURDELEY** souhaite la bienvenue aux participants, remercie Madame le Maire de Chierry d'accueillir une nouvelle fois le Comité de Ligne Sud de l'Aisne et liste les invités excusés. Il invite les personnes à la tribune à se présenter.

**Monsieur TESTU** informe l'assistance qu'il est, depuis le 3 avril 2006, le successeur de Monsieur WALLACH comme directeur SNCF de l'activité Transilien de Paris Est.

**Monsieur BEURDELEY** rappelle les objectifs et le fonctionnement des comités de ligne. Le Conseil Régional de Picardie, en tant qu'autorité organisatrice du Transport Express Régional de voyageurs (TER), poursuit l'animation des comités de ligne sur les axes qui irriguent son territoire. Ces instances de concertation réunissent les acteurs du transport (usagers, élus régionaux et locaux, représentants de la SNCF, d'autorités organisatrices de transports...), et permettent d'échanger à la fois sur les problèmes rencontrés et sur les projets en cours. Le but des comités de ligne consiste ainsi à offrir un lieu de concertation et d'échanges d'idées pour obtenir une amélioration du service de transport de voyageurs. Il s'agit donc de travailler ensemble pour trouver des solutions aux problèmes qui se posent.

Il informe l'assistance que les comptes-rendus des Comités de Lignes (envoyés aux invités et participants) ainsi que de nombreuses informations relatives au TER, sont désormais disponibles sur le site Internet de la Région, rubrique « Vivre et se Déplacer ».

Néanmoins, avant d'engager la réunion, il rappelle quelques aspects essentiels concernant les responsabilités en matière de service TER. La Loi SRU de 2000 a clairement précisé les nouvelles compétences attribuées aux Régions en matière de transports régionaux.

Le Conseil Régional est l'Autorité Organisatrice, c'est-à-dire qu'elle définit la qualité et la quantité du service qu'elle est prête à assumer financièrement. Pour ce faire, elle contribue très largement à la remise à niveau de l'outil de travail du transporteur (infrastructures, matériel) et intervient sur les tarifications régionales. Le Président sera donc en mesure de répondre aux questions relevant de ces thèmes et donc des compétences régionales.

En ce qui concerne l'exécution du service commandé par la Région, c'est bien la SNCF, en tant qu'opérateur unique, qui en a la responsabilité pleine et entière. C'est la raison pour laquelle, au cours des débats, Monsieur BEURDELEY se tournera systématiquement vers la SNCF lorsque les questions posées concerneront la qualité de service au sens large.

Il précise ensuite les particularités de ce comité de ligne Sud de l'Aisne. En effet, le Comité de Ligne Interrégional Vallée de la Marne est désormais bien installé, il continuera d'être réuni deux fois par an et constituera l'instance privilégiée de débat pour les évolutions futures de la desserte Vallée de la Marne. Toutefois, d'ici la mise en place de cette desserte le Lundi 12 juin 2007, il confirme une fois de plus que la desserte Corail Intercités actuelle (ex-Grandes Lignes) ne pourra être modifiée.

Par ailleurs, le Sud de l'Aisne est également irrigué par la ligne ferroviaire Paris – La Ferté Milon – Fismes – Reims. Cette ligne subit le désagrément d'un triple conventionnement.

Avec Madame Michèle FUSELIER - BAULLARD, Vice Présidente du Conseil Régional en charge de l'aménagement du territoire, le Président s'est engagé à traiter l'avenir de cet axe conjointement à celui de la Vallée de la Marne. Le projet de desserte Vallée de la Marne, qui constitue le tronc commun de la desserte du Sud de l'Aisne, étant quasiment bouclé en ce qui concerne ses horaires, il était désormais temps de traiter la desserte de cette ligne complémentaire.

Le comité de ligne de ce soir regroupe donc, pour la seconde fois après décembre 2005, les membres du Comité de Ligne Vallée de la Marne et ceux du Comité de Ligne Paris – La Ferté Milon – Fismes – Reims en un grand Comité de Ligne du Sud de l'Aisne.

#### L'ordre du jour proposé est le suivant

1 ► Les suites du précédent comité de ligne du Sud de l'Aisne (6 décembre 2005) sur la Vallée de la Marne

- la négociation avec l'Etat
- l'évolution du projet de grille
- le matériel roulant

Questions/réponses (et notamment les réponses de la Région au courrier du 3 avril 2006 de l'Association Vie et Paysages)

2 ► Les suites du précédent comité de ligne du Sud de l'Aisne (6 décembre 2005) sur la ligne Paris-La Ferté Milon-Fismes-Reims

- l'étude d'amélioration
- le projet de desserte 2007

## Questions/réponses

Monsieur BEURDELEY évoque également le questionnaire très simple, qui accompagnait l'invitation à ce comité de ligne, concernant la problématique fumeurs / non-fumeurs. Il invite les participants ne l'ayant encore fait à remettre leur avis au cours de la réunion ou encore à remplir un des formulaires présents dans la salle. Cette consultation, également menée dans AGIR, la revue mensuelle du Conseil Régional de Picardie, adressée à chaque foyer picard, et sur le site Internet de la Région, va aider les élus à choisir entre conserver les espaces fumeurs ou les supprimer désormais dans tous les TER picards. Sur la Vallée de la Marne, dont les trains VFE sont déjà non-fumeurs, rien ne changera, mais la consultation porte bien sur tous les autres TER de Picardie.

**Madame FUSELIER BAULLARD** tient à remercier les participants de leur investissement dans les débats et les travaux précédents. Elle souhaite que la démarche de concertation résolument participative dans laquelle les Régions se sont engagées sur ce projet continue de satisfaire les usagers.

**Monsieur BEURDELEY** passe alors la parole à Monsieur PINOLI pour la communication sur l'avancée du projet.

**Monsieur PINOLI** précise qu'après les premiers échanges avec l'Etat, les Régions ont commandé un devis à la SNCF. Celui-ci, complété des recettes attendues, devra faire l'objet d'une validation de l'Etat. Cet accord fixera le montant final et définitif de la compensation. Il restera à la SNCF à construire le service. Pour la desserte Vallée de la Marne, 99 % des kilomètres du service sont éligibles à la compensation. Suite aux inquiétudes formulées lors du dernier comité de ligne, le Président BEURDELEY avait demandé à la SNCF de nous communiquer des éléments d'analyse complémentaires sur la composition du futur TER Château-Thierry 7h03 – Paris 7h53 (8 voitures) au vu des comptages observés dans les Trains Corail Intercités actuels de 6h58 et 7h24. La Région Picardie a également commandé sa propre étude, complétée d'un comptage dont elle communiquera les premiers résultats au cours de la réunion. Cette question constituant également un des points soulevés par le courrier que l'association Vie&Paysages a adressé à la Région Picardie, tous les points soulevés seront traités en commençant par donner la parole à la SNCF sur ce sujet.

**Madame DELOUETTE** précise que la fréquentation des futurs TER Vallée de la Marne a été étudiée en 2004 par la SNCF en tenant compte des reports qui ne manqueront pas de se produire entre les trains actuels et les futurs TGV. Le point principal est constitué par les directs actuels au départ de Château-Thierry à 6h58 et 7h24, qui seront remplacés par des TER Vallée de la Marne directs à 6h03, 7h03 et 8h03. Il faut noter que les deux trains actuels sont amorcés, le premier à Reims, le second à St Dizier. En 2007, toutes les relations entre Rethel, Reims, Charleville et Paris seront assurées par des TGV et notamment un qui circulera à la même heure que la desserte actuelle. En amont, aucun des voyageurs de ces gares n'empruntera donc plus les TER Vallée de la Marne. C'est ce type de calcul qui a conduit à bâtir une desserte reposant sur des rames bloc indéformables de 8 voitures Corail proposant 600 places. Il n'y a pas de surcharge à prévoir.

**Monsieur PINOLI** complète en rapportant les résultats provisoires de l'enquête menée par la Région Picardie. Les comptages effectués en Mars 2006 sont conformes à ceux utilisés il y a deux ans par la SNCF et, à la question posée aux voyageurs des trains actuels « quel train de la future desserte utiliserez-vous ? », 60% répondent qu'ils emprunteront le train de 7h03 et 40% celui de 8h03. La totalité des voyageurs actuels des deux trains de pointe ne se concentreront donc pas sur un seul TER Vallée de la Marne mais profiteront du cadencement de la desserte.

**Monsieur TRONSON** s'interroge toutefois devant les voyageurs régulièrement debouts quand les compositions des trains actuels sont raccourcies.

**Monsieur BEURDELEY** lui précise qu'à la différence d'aujourd'hui, où les Régions n'ont aucune prise sur l'activité SNCF Corail Intercités, les Autorités Organisatrices seront vigilantes et décisionnaires sur les allègements de composition que la SNCF proposera pour les périodes d'été.

**Monsieur TRIQUET** déplore que les usagers de Reims n'aient, dans l'avenir, plus que le choix de prendre des TGV aux tarifs plus élevés pour effectuer le trajet Reims-Paris sauf à passer par Epernay pour emprunter, avec correspondance, la desserte Vallée de la Marne.

**Monsieur BRIFFAUT** tient à rassurer les usagers sur l'impression donnée quant au remplissage des trains. Il précise que les voyageurs occasionnels « occupent » souvent plusieurs places, alors que les abonnés réguliers ont tendance à se regrouper. L'impression visuelle de trains complets est souvent contredite par les comptages réalisés et les taux de fréquentation qui servent de base aux constructions de compositions. Par ailleurs, le passage très probable des TER picards en non fumeurs permet mécaniquement de libérer de la capacité ; les espaces fumeurs étant bien moins chargés que les espaces non fumeurs.

**Monsieur BEURDELEY** rappelle toutefois que les TER Vallée de la Marne seront non-fumeurs, étant par nature Interrégionaux. Les régions partenaires ; Champagne-Ardenne et Lorraine ont en effet déjà fait basculer tous leurs TER en non-fumeur. Il confirme que les résultats de la consultation à ce sujet en Picardie seront donnés avant l'été et le choix des élus effectué et communiqué à ce moment-là.

**Monsieur LEONARDI** apporte des précisions sur le matériel roulant proprement dit. Les Régions se sont mises d'accord sur un programme de rénovation des voitures qui assureront la desserte. Leur durée de vie résiduelle est encore suffisante (2017/2018) pour justifier cette important investissement de 8 à 9 millions d'€. Les Régions ont obtenu de la SNCF, après engagement de Jean-Louis Gallois et Guillaume Pépy, le transfert d'une partie du parc Corail Intercités parmi la moins ancienne. Les aménagements intérieurs des 51 voitures à couloir central seront refaits, l'ambiance colorielle sera améliorée et la livrée extérieure reflètera la prise en main par les Régions de la desserte Vallée de la Marne. Par ailleurs, et afin de respecter les préconisations de la nouvelle Loi sur l'Egalité des chances, une voiture par rame sera rendue complètement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces aménagements comptent pour 2.5 millions € dans la facture globale. Une maquette des nouvelles voitures sera certainement présentée à l'occasion du prochain comité de ligne. Les rames comporteront 3 voitures de 2<sup>nde</sup> classe en tête, puis 2 voitures de 1<sup>ère</sup> classe dont la voiture accessible dite « Multiservices » puis, de nouveau, 3 voitures de 2<sup>nde</sup> classe en queue. Quand ces matériels approcheront de leur fin de vie, il sera temps de réfléchir à la commande de matériels neufs dont les marchés n'existent pas encore. Les Régions disposent toutefois de suffisamment de temps pour traiter de ce sujet.

**Monsieur BEURDELEY** reprend ensuite l'ordre des questions posées par courrier par Vie&Paysages. L'association demande la communication d'une étude réalisée en interne en 2002 par la SNCF sur la faisabilité d'une prolongation jusqu'à Château-Thierry d'un train Transilien au départ de Paris Est à 23h59 et aujourd'hui terminus à Meaux.

**Madame FUSELIER BAULLARD** rappelle que jusqu'en 2004 existait un train qui partait de Paris après minuit et ralliait Château-Thierry. La SNCF l'aurait supprimé pour des questions de sécurité.

**Monsieur TESTU** confirme que des arrêts intermédiaires de trains de nuit de longue distance de ce genre ont, en effet, été décidés par la SNCF.

**Monsieur TRONSON** dénonce l'organisation, par la SNCF, d'un transfert progressif des usagers de ce train (en retour de spectacles, voire d'emplois décalés) vers la route.

**Monsieur BEURDELEY** déplore l'impuissance actuelle des élus devant ces décisions et précise que la restauration éventuelle de ces trains a été écartée par l'Etat des négociations de compensation liées à l'article 127 de la Loi SRU. C'est le service 2005 qui sert de référence et toute suppression précédente est exclue des débats. Le Président rappelle qu'il a demandé à la SNCF quel serait le coût pour mettre en place un TER Vallée de la Marne entre Paris et Château-Thierry. Le devis annoncé, de plus d'un million d'€ de déficit, à supporter seul par la Picardie, les Régions Champagne-Ardenne et Lorraine n'étant logiquement pas intéressées par un train dans ces horaires, n'incite guère à la mise en œuvre d'un tel train.

**Monsieur TRIQUET** reconnaît que la Picardie ne peut pas tout assumer seule mais invite à une mutualisation des moyens. Il propose que le STIF prolonge la circulation d'un train terminus Meaux et que les coûts en soient partagés avec la Picardie.

**Monsieur LEONARDI** retient le principe mais souligne les difficultés à travailler avec le STIF, toutes les décisions de ce dernier ayant été bloquées pendant de nombreux mois dans l'attente de son nouveau conseil d'administration.

**Madame FUSELIER BAULLARD** confirme la volonté des élus picards de travailler avec la Région Ile-de-France à une véritable Interrégionalité, basée notamment sur des enjeux d'aménagement du territoire.

**Monsieur BEURDELEY** confirme qu'il saisira le STIF à ce sujet en demandant l'étude de cette prolongation.

**Madame FUSELIER BAULLARD**, en réponse à une question de Vie&Paysages, précise que le cadencement proposé dans la desserte Vallée de la Marne a été imposé par RFF.

**Monsieur TESTU** rappelle que le cadencement optimise le réseau, évite les conflits de circulation et offre une meilleure lisibilité aux clients.

**Madame LACOMME** confirme que plusieurs Régions étudient pour ces raisons le cadencement de leur offre.

**Monsieur BEURDELEY** pose à la SNCF une des questions de Vie&Paysages en demandant pourquoi les temps de trajets moyens sont souvent plus longs aujourd'hui qu'il y a plusieurs années.

**Monsieur TESTU**, qui a dirigé la Gare du Nord, répond que l'augmentation de la demande de train et la fréquentation des voies produisent en effet cette évolution.

**Monsieur BEURDELEY** confirme les effets désastreux de cette saturation des infrastructures sur la régularité des TER à l'arrivée à la Gare du Nord.

**Monsieur BRIFFAUT** illustre le sujet en rappelant que les performances des matériels roulants progressent mais que les infrastructures datent encore, pour beaucoup, du XIXe siècle. Il déplore le désengagement de l'Etat dans les investissements d'infrastructures, pourtant nécessaires pour ne pas voir la régularité et l'attractivité du rail diminuer.

**Monsieur TRIQUET** demande à ce que la dérive des temps de trajets soit maîtrisée.

**Monsieur BEURDELEY** confirme sa vigilance sur ce point. Il rappelle que la Convention d'Exploitation Région / SNCF actuelle mais plus encore la prochaine, en cours de préparation, couvre cet aspect vital du TER. Il cite l'exemple de Laon-Hirson où RFF a finalement dû effectuer les remplacements de traverses qu'ils étaient réticents à réaliser et ce afin de maintenir les vitesses commerciales conventionnées.

**Madame DESLOUETTE** répond à une autre inquiétude de Vie&Paysages en précisant que les relations entre Château-Thierry et Reims seront considérablement améliorées en 2007.

**Monsieur PINOLI** rappelle que les engagements pris par les élus régionaux ont été tenus par la création d'un train matinal quotidien direct qui permettra enfin aux usagers de Château-Thierry (et notamment les étudiants, aujourd'hui contraints de rallier Reims le dimanche et d'y séjourner toute la semaine) d'arriver à Reims avant 8h. De plus, quasiment tous les TER Vallée de la Marne seront en correspondance, à Epernay, avec des TER Champagne-Ardenne reliant Epernay à Reims.

**Madame DELOUETTE** précise qu'aucun direct en retour de Reims sur Château-Thierry n'a été mis en place en semaine, l'amplitude des retours effectués par les usagers s'étalant entre 16 et 19h. La mise en correspondance systématique s'est donc avérée plus appropriée. En revanche, un direct Reims / Château-Thierry est prévu au départ le samedi vers 13h afin de permettre le retour des salariés, étudiants, lycéens et scolaires travaillant ou étudiant le samedi matin à Reims.

**Monsieur DUFOUR** tient à signaler que le parc de matériel roulant de la Région Champagne-Ardenne est en cours de rénovation et qu'un très important programme d'investissement en matériel neuf est engagé. En 2007, toutes les circulations entre Epernay et Reims seront notamment assurées dans du matériel neuf.

**Monsieur KRABAL** tient à remercier les Régions pour ces mises en place qui répondent, comme promis, aux attentes manifestées par les habitants du sud de l'Aisne, leurs élus, les mères de famille et les proviseurs des établissements.

**Monsieur PIRES** demande si les TER Vallée de la Marne seront accessibles aux vélos.

**Monsieur LEONARDI** répond que chaque voiture Vallée de la Marne proposera un espace vélo.

**Monsieur BRIFFAUT** demande comment seront assurées les relations entre la gare de Reims centre et la gare TGV Champagne.

**Madame LACOMME** précise qu'un système de navettes est en préparation afin de garantir la meilleure interconnection possible entre le réseau TER et le réseau TGV.

**Monsieur ROUSSEAU** s'inquiète des correspondances entre les TER Vallée de la Marne et les services de bus urbains de Château-Thierry.

**Monsieur PINOLI** précise que la Région Picardie a apporté toute l'information nécessaire lors des consultations menées dans le cadre du Projet de Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération de Château-Thierry. Monsieur PINOLI a reçu également encore tout récemment à ce sujet le bureau d'étude chargé par le SITUACT de réussir cette mise en place.

**Monsieur BEURDELEY** propose de passer au second point de l'ordre du jour, la ligne Paris / La Ferté Milon / Fismes / Reims. Il rappelle que cette ligne relie Paris Est à Reims, mais présente en fait trois parties, et même trois missions distinctes qui font l'objet de trois conventionnements successifs :

Paris Est – La Ferté Milon : conventionné entre la Direction Ile-de-France SNCF et le STIF

La Ferté Milon – Fismes : conventionné entre la Région Picardie et la Direction SNCF d'Amiens

Fismes – Reims : conventionné entre la Région Champagne-Ardenne et la Direction SNCF de Reims

Le matériel roulant qui circule sur cette ligne est :

- 1) ancien, donc peu fiable, que ce soient les rames Transilien, qui montent jusque La Ferté Milon, ou les autorails (X4300 champardennais ou X4630 picards) qui assurent les liaisons La Ferté Milon – Reims. 83.41 % de régularité au dernier trimestre 2005
- 2) diesel, la ligne n'étant pas électrifiée, ce qui cause des problèmes environnementaux pour son entrée dans Paris.

Les chiffres de fréquentation 2005 présentent les résultats suivants :

- Paris / La Ferté Milon = - 15% de voyageurs kilomètres par rapport à 2004
- La Ferté Milon / Fismes = - 2% de voyageurs kilomètres par rapport à 2004 alors que la Région Picardie a amélioré l'offre de 22% depuis 2002.

La SNCF est invitée à apporter des explications.

**Monsieur TRIQUET** témoigne qu'il y a des retards toutes les semaines et qu'à force de remplacer des trains par ces cars, les usagers quittent la ligne.

**Une usagère** déplore que ces autocars de substitution, pourtant annoncés, ne passent souvent finalement pas aux arrêts.

**Monsieur BEURDELEY** confirme qu'il va de nouveau alerter le STIF sur cette non-qualité sur son périmètre de conventionnement.

**Monsieur ETIENNE** et **Madame CHRETIEN** demandent ce que compte faire la SNCF.

**Monsieur TESTU** reconnaît que la situation est malheureusement classique avec le type de matériel assurant cette desserte. Les locomotives datent de 1975 et connaissent de nombreux problèmes de fiabilité (fermetures de portes...). Leur remplacement fait l'objet de réflexions au STIF et la SNCF a proposé des solutions de court terme pour améliorer, dès 2006, la situation. Monsieur TESTU s'engage à améliorer la maintenance, l'information en situation perturbée et la qualité de la substitution routière.

(Nota bene : le STIF a, depuis, confirmé le 25/04/2006 que l'achat de 24 AGC bi-modes pour 113 millions d'€, prévus pour circuler dès fin 2007 sur les lignes Paris/Provins et Paris/La Ferté Milon, sera proposé au vote de son Conseil d'Administration du 10 mai 2006).

**Madame LACOMME** rappelle que le projet de desserte 2007 mettra tous les TER en correspondance à La Ferté Milon avec des services Transilien et offrira le maximum de correspondances à Reims avec la gare TGV Champagne.

**Monsieur BEURDELEY** annonce qu'après consultation du comité de ligne et transmission du projet lors de la dernière réunion, le projet de desserte 2007 est adopté.

**Monsieur BRIFFAUT** effectue un rappel historique sur la ligne. Cette « ligne des peupliers » ne dispose, à son avis, que d'une desserte symbolique, composée de trop peu de trains. L'amélioration votée par les élus picards en décembre 2003 n'a pas été assez conséquente. Il juge que l'offre crée la demande mais qu'il faut atteindre un certain seuil pour observer un décollage de fréquentation. Il évoque l'hypothèse de mise en circulation de matériels X73500, plus confortables, fiables et aptes à contribuer à faire revenir la clientèle. Il soupçonne également un fort potentiel de clientèle intéressé par l'offre TGV qui sera offerte à Reims. Il reconnaît cependant que le segment de conventionnement picard est le plus « pauvre » en terme de densité de population, comparé à Paris / La Ferté Milon ou Fismes / Reims. Il ne s'étonne pas que ce soit le seul axe ferroviaire picard qui connaisse une baisse de fréquentation, il pense que c'est une preuve de plus que l'offre est trop faible. Cette ligne est une des dernières lignes diesel d'Ile-de-France alors que Dreux ou Gisors ont été électrifiées. Fermée pendant 10 ans, elle a été rouverte en 1982 mais, conventionnée par 3 Autorités Organisatrices, c'est une caricature des effets pervers de la régionalisation. Pour conclure, il estime que modifier l'offre à la marge, c'est une perte d'argent.

**Monsieur ETIENNE** confirme l'exaspération des usagers, « menés en bateau » par 4 directeurs SNCF successifs qui « mènent des réflexions » depuis 10 ans. La qualité continue de baisser et son association AOUT se désole que seule la Région Picardie se soit engagée pour faire bouger les choses (ajout de desserte, écoute des usagers, prêt de matériel, participation active aux études en cours, organisation des comités de ligne...). Il refuse catégoriquement la mise sur route et demande plutôt l'électrification de la ligne. Il n'accepte pas les excuses relatives aux coûts ; l'argent public provient des contribuables mais les investissements sont mal répartis en Ile-de-France. De plus la SNCF communique mal en situation perturbée et s'articule difficilement avec ses substituts routiers de chez Marne&Morin.

**Monsieur BEURDELEY** confirme que la Picardie continuera d'œuvrer dans le sens des usagers, soutiendra l'AOUT et continuera de s'investir dans les études en cours, il se rendra d'ailleurs lui-même au comité de pilotage du 10 mai prochain, à Melun.

**Monsieur TRIQUET** déplore que les élus locaux aient laissé passer l'occasion d'utiliser la base technique d'Ocquerre, mise en place pour soutenir les travaux du TGV Est, afin de faire avancer les réflexions relatives à l'électrification.

**Madame VALLEE** soulève le problème d'un train Paris / Château-Thierry / Epernay suspendu prochainement durant plusieurs semaines sans solution de substitution pour se rendre à Epernay.

**Madame DELOUETTE** confirme que durant cette période de travaux les trains Paris / Reims et Paris / Charleville sont détournés par La Ferté Milon. Un train Transilien circule dans le même créneau horaire vers Paris et la Région Champagne-Ardenne a mis en place un car Epernay-Reims.

**Madame VALLEE** rappelle qu'elle a payé son abonnement et demande un bus de remplacement.

**Monsieur BEURDELEY** demande à la SNCF d'Amiens d'assumer ses responsabilités et de trouver une solution.

(Nota Bene : La SNCF a confirmé à la Région le 14 avril qu'une information serait effectuée en gare et qu'un service de Taxi TER à la demande serait mis en place pendant toute la durée des travaux)

**Madame FUSELIER BAULLARD** propose que la Région Picardie conserve son rôle de chef de file en invitant le STIF à une prochaine réunion à La Ferté Milon.

**Monsieur ETIENNE** confirme que son association reste vigilante sur l'avancée de l'étude mais n'exclut pas de nouvelles actions si la qualité ne montre pas d'amélioration.

**Monsieur BEURDELEY** remercie les participants pour la richesse des débats et conclut la réunion.

~~~~~