

**Compte rendu de la réunion du
Comité de ligne "Sud de l'Aisne"
du 14 décembre 2006 à Brasles**

PARTICIPAIENT À LA REUNION :

- REPRESENTANTS DU CONSEIL REGIONAL DE PICARDIE

Madame Michèle FUSELIER	Vice Présidente Aménagement du Territoire
Monsieur Daniel BEURDELEY	1 ^{er} Vice Président Chargé des Transports
Monsieur Franck BRIFFAUT	Conseiller Régional
Monsieur Frédéric LEONARDI	Directeur des Transports
Monsieur Philippe PINOLI	Chargé de Mission Transports Infrastructures
Madame Coralie DESHAIES	Conseillère technique

- REPRESENTANTS DE L'ETAT

Monsieur Jean-François COLOMBET	Sous-préfet de Château-Thierry
---------------------------------	--------------------------------

- REPRESENTANTS DES AUTORITES ORGANISATRICES PARTENAIRES

Monsieur Jean-Paul ANGER	Conseiller régional de Champagne-Ardenne
Monsieur Pierre-Yves CAMPAGNE	Direction Infrastructures et Transports Région Champagne Ardenne

- REPRESENTANTS DE LA SNCF

Monsieur Maurice TESTU	Directeur Transilien à Paris Est
Monsieur Dominique VASTEL	Directeur Région SNCF d'Amiens
Monsieur Jean-Louis TIERCELIN	Directeur délégué TER Picardie
Monsieur Nicolas GINDT	Directeur délégué TER Champagne-Ardenne
Madame Geneviève CHANZY	Directrice de ligne TER Vallée de la Marne Direction Régionale SNCF de Reims

- REPRESENTANTS DES COLLECTIVITES LOCALES

Monsieur Thierry TRIQUET	Maire de Bonnesvalyn
--------------------------	----------------------

Monsieur Marcel ROUSSEAU	Vice-Président du SITUACT et Maire-Adjoint de Château-Thierry
Monsieur Georges FOURRE	Conseiller général de Charly sur Marne
Monsieur Igor RONDEL	Chargé d'études Direction des Transports du Conseil Général de Seine et Marne
Madame Pascale ROUSSELET	Pays du Sud de l'Aisne (UCCSA)
Madame Viviane REBRUAINE	Conseillère municipale de Chézy sur Marne, représentant le Maire
Monsieur Bernard MENGIN	Adjoint au Maire de Nesles la Montagne, agent SNCF et représentant syndical CFTC Région de Paris Nord

- USAGERS ET REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS D'USAGERS

Monsieur Victor ETIENNE	Président Association de l'Ourcq des Usagers du Train (AOUT)
Madame Claudine OBLET	Usager
Monsieur Jean TRONSON	Usager de Château-Thierry
Monsieur METIVIER	Usager de Château-Thierry
Monsieur FOUQUET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Jérôme HAQUET	Usager de Château-Thierry et association Vie et Paysages
Monsieur LAPOINTE	Agent SNCF
Monsieur AILLAUD	Usager
Monsieur Lionel PATIN	Ancien usager
Monsieur Bernard FREROT	Usager de Château-Thierry
Monsieur Denis MULLER	Usager
Monsieur Xavier LANFRANCHI	Usager
Monsieur VANDERSWALMEN	Usager
Monsieur Christian MALLET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Michel REMIOT	Agent SNCF
Madame Laurence VALLEE	Usager
Monsieur Philippe GROSSEL	Usager de Château-Thierry et association Vie et Paysages

- **ETAIENT EXCUSES**

Yves JOUANIQUE
Jean Paul BACHY
M. Eblé
M. SIDO
M. de Robien
Annick VENET
M. MASSERET
Mme Claude du GRANRUT
M. Jacques PELTIER
Bruno BOURG-BROC
Christian BRUYEN
Pierre MATHIEU
Hervé MUZART
Isabelle VASSEUR
Alain JAEG
Bernard DELAMOTTE
Claude BERAUX
Monsieur Philippe FENEUIL, Député
Monsieur Franck LEROY, Maire d'Epernay, représenté
Monsieur VACHER
Monsieur ZINDY



Monsieur BEURDELEY souhaite la bienvenue aux participants, remercie le Sous-préfet de Château-Thierry de sa présence ainsi que le Maire de Brasles d'accueillir une nouvelle fois le Comité de Ligne Sud de l'Aisne et liste les invités excusés. Il indique que Madame FUSELIER et lui-même ont souhaité de nouveau réunir ce comité de ligne, comme tous les 6 mois depuis 2004, afin de poursuivre la conduite du projet Vallée de la Marne en toute transparence.

Il en rappelle brièvement les dernières étapes principales :

Janvier 2005 : la SNCF propose à la Picardie un 1^{er} devis de la desserte Vallée de la Marne, le coût de l'aller-retour d'extrême journée (arrivée Paris 6h – départ 23h30) est identifié à 1 millions d'€.

Avril 2005 : les négociations d'éligibilité de la desserte commencent avec l'Etat

Février 2006 : l'Etat confirme les segments éligibles

Juin 2006 : les Régions présentent le devis SNCF à l'Etat

Août 2006 : les Régions demandent un rendez-vous au Ministre afin de conclure la négociation concernant la compensation d'exploitation et obtenir la compensation pour le renouvellement du matériel roulant.

29 Novembre 2006 : les Régions rencontrent les services du Ministère

Il propose ensuite l'ordre du jour suivant :

1 ► Les suites du précédent comité de ligne du Sud de l'Aisne (13 avril 2006)

- la négociation avec l'Etat

- l'évolution des projets de grille (TER Vallée de la Marne et STIF)

2 ► L'actualité du service public de transport régional :

- la future Convention Région / SNCF
- les travaux du Comité Régional des Partenaires du Transport
- les informations issues des autres Comités de Ligne (ligne Champagne-Ardenne Laon-Reims puis TGV Est)
- les TER non-fumeurs

Madame FUSELIER évoque sa présence au Comité Local d'Animation et de Développement du transport régional en Champagne-Ardenne (les comités de lignes locaux) de Reims, la veille. Elle rapporte l'inquiétude du Président et du Vice-président transports de la Région voisine sur l'évolution du dossier. Madame FUSELIER avoue ne pas savoir encore comment se positionneront nos partenaires si la compensation finale n'est pas satisfaisante. En effet, si la Picardie obtiendra sans doute 100% de compensation du déficit d'exploitation à sa charge, le dossier être nécessairement appréhendé sous l'angle interrégional. La présidente s'engage à informer au plus tôt les usagers des résultats de la négociation avec l'Etat. Si plus de trains circuleront en 2007 entre Paris et Château-Thierry, elle sait combien les changements d'horaires modifieront la vie des usagers.

Monsieur BEURDELEY confirme que la solidarité financière jouera entre les Régions partenaires.

Monsieur PINOLI présente l'état d'avancement de la négociation avec l'Etat. Il précise que la desserte Vallée de la Marne représentera une augmentation de la taille du service public de transport proposé par la Région Picardie d'environ 8 %.

En effet, telle que nous l'avons construite ensemble à 11 aller-retour quotidiens, elle coûtera 30 millions d'€ à produire : 18 pour la Picardie et 11 pour la Champagne-Ardenne. Le déficit d'exploitation sera réparti à 11 millions pour la Picardie et 8 millions pour la Champagne-Ardenne. C'est ce déficit qui doit être compensé par l'Article 127 de la Loi SRU.

Toutefois, l'interprétation de cet article par l'Etat aboutit aujourd'hui à un déficit non-compensé de 1.6 millions d'€. Le mode de conventionnement choisi attribue toutefois ce déficit à la seule Champagne-Ardenne. Celle-ci doit cependant supporter également 5 millions d'€ de non-compensation sur ses autres axes.

De plus, le matériel roulant nécessaire à cette desserte (8 locomotives et 51 voitures) peut certes être transféré aux comptes TER mais aucune participation de l'Etat n'est prévue dans l'article 127 de la Loi SRU (ou son décret d'application). Les charges de renouvellement se montent à 1.34 millions d'€ par an pour la Picardie.

Les Régions ne pouvant boucler ce dossier en l'état, elles ont adressé un courrier au Ministre début août 2006 suite auquel elles ont été invitées séparément au Ministère, le 29 novembre dernier pour la Picardie. Un arbitrage Ministériel devrait être rendu avant la fin de l'année.

Monsieur ANGER confirme que la Région Champagne-Ardenne a recomposé une offre inférieure de 35% à ce que la SNCF fait aujourd'hui circuler en trains Corail. Il y a eu volonté

de faire correspondre l'offre à la demande et aucune surenchère n'a été pratiquée. Il prend également l'exemple du segment Epernay-Reims, où actuellement 1 train sur 2 est un TER et où finalement seuls 40% des futurs TER seront compensés. Il conclut en rappelant que l'offre Vallée de la Marne a été conçue de manière à offrir un train toutes les heures en pointe et un train toutes les deux heures en heure creuse. En revanche, si l'Etat ne compense pas totalement la nouvelle offre, le Conseil Régional sera amené à faire des choix ; créant ainsi des trous d'offres.

Monsieur ROUSSEAU demande si les tarifs seraient augmentés afin de se substituer au déficit de participation de l'Etat.

Monsieur BEURDELEY confirme que les niveaux tarifaires nationaux sont décidés par la SNCF et l'Etat. Plus clairement, la question à se poser est si les Régions choisiront d'augmenter les impôts pour financer les trains rajoutés non compensés.

Monsieur LEONARDI précise que la grille projetée est inchangée depuis le dernier comité de ligne en attente de l'issue de la négociation avec l'Etat. En ce qui concerne l'offre d'extrême journée, il expose que la Région a interrogé le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et qu'il n'y a encore eu aucune réponse à ce jour.

Monsieur TESTU explique que le STIF envisage de mettre en place une offre Paris-Meaux-Château-Thierry cadencée à la demi-heure. En revanche, le premier train de Château-Thierry ne serait qu'à 5h30 et le dernier au départ de Paris à 22h20. Il explique que le STIF y va progressivement et souhaite combler tous les trous d'offre. A priori, en 2007

Château-Thierry -> Paris : 12 trains Transilien soit 1 de plus qu'aujourd'hui. Cadencement à la demi-heure le matin, à l'heure le soir. Premier train à 5h30, rajout d'un train à 6h, dernier train à 20h.

Paris -> Château-Thierry : 13 trains Transilien soit 1 de plus qu'aujourd'hui. Cadencement à l'heure le matin, à la demi-heure le soir. Premier train à 6h20, rajout d'un train à 18h50 et 19h50 à la place d'un train à 17h20, dernier train à 22h20.

La Ferté Milon -> Paris : 8 relations dont 1 directe le matin (6h13-7h22). Pas de résolution du trou d'offre de l'après-midi.

Paris -> La Ferté Milon : 8 relations dont 1 directe le soir (18h03-19h10). Comblement partiel du trou d'offre de l'après-midi.

Monsieur ETIENNE constate une fois de plus l'absence de représentant du STIF ou de la Région Ile-de-France. Il déplore un manque d'intérêt pour la ligne Paris-La Ferté Milon alors que les contribuables du secteur paient leurs impôts et leur carte orange.

Monsieur TESTU annonce des améliorations pour 2010 avec l'arrivée des nouveaux matériels nouvellement commandés (AGC) par le STIF.

Monsieur BEURDELEY expose que les problèmes de l'Ile-de-France sont tels que les problèmes interrégionaux intéressant la Picardie sont relégués loin. Il annonce que les élus picards saisiront les élus franciliens pour ne pas avoir à attendre 2010 pour voir bouger les choses.

Monsieur TESTU parle également du projet annoncé dans la presse de fusionner les zones de carte orange 6 à 8.

Un usager s'inquiète des conséquences de cette mesure pour les picards.

Monsieur BRIFFAUT et Monsieur PINOLI exposent qu'en effet le remboursement dû par l'employeur francilien à son salarié doit comprendre à la fois la moitié de la carte orange effectivement achetée (par exemple zone 1-2), mais aussi la moitié du prix de la carte

orange existant sur la zone la plus importante située sur l'axe ferroviaire emprunté par le salarié provenant de l'extérieur de l'Ile-de-France (zone 1-7 pour les usagers de Château-Thierry)(Décret 82-835 du 30 09 1982 Publication au JORF du 1 OCTOBRE 1982). Si les employeurs, la Région Ile-de-France ou l'Etat ne précisent ou n'adaptent pas leurs dispositifs, un non-francilien perdra donc, tous les mois, la moitié de la différence entre le prix de la carte orange zone 1-7 et celui de la nouvelle zone 1-6/8 soit 6.6€ par mois.

Monsieur BEURDELEY rappelle que la Picardie a déjà travaillé à réduire les inégalités en mettant en place Picardie Actifs Paris.

Un usager s'interroge sur la qualité de service actuelle au départ de Paris Est.

Monsieur TESTU donne les chiffres de la régularité 2006 sur l'axe Paris – Château-Thierry. 95% de régularité au lieu de 91.8 % en 2005 vers Paris mais, en effet, 89 % au lieu de 92 % vers Château-Thierry. Il expose que les problèmes s'accumulent logiquement en fin de journée et que jusqu'au 15 décembre 2006, une restriction de capacité des voies à Chelles faisait passer tous les services (RER E, Corail, Transilien, Théoz et FRET) sur une seule voie. Le moindre retard a donc entraîné des effets cascades. Depuis le 15 décembre, un retour à la normale a dû s'effectuer. En 2007, des travaux seront menés à Lagny et il y aura également des problèmes sur des courtes périodes jusqu'à l'été. Le Directeur Transilien ne cache pas également que le centre de l'Ourcq reçoit actuellement toutes les rames TGV dans son technicentre est-européen. Une diminution de la capacité de l'avant-gare de Paris Est existera également jusqu'en avril 2007.

Monsieur TRONSON s'inquiète du service public si l'Etat ne compense pas la desserte pourtant calée depuis avril dernier alors que la base de comparaison a déjà été fixée sur le service 2004 au lieu de 2002, année où des trains ont été supprimés.

Monsieur BEURDELEY signale qu'il s'agit hélas du cas dans toutes les décentralisations en général. Il cite le cas du matériel roulant transféré en 2002 avec 13 M€ de compensation annuelle alors que plus de 40 M€ sont nécessaires pour maintenir et renouveler le parc picard. Si la Vallée de la Marne vient encore creuser ce besoin de financement régional, il faudra faire des choix car il n'y a pas que le transport dans les compétences régionales.

Madame FUSELIER déplore également d'être prise en otage au dernier moment alors que le dossier a été mené sérieusement, en concertation, sans surenchère et que la demande d'offre est légitime. La Région fera toutefois son devoir et prendra les décisions qui s'imposent en cas de refus de l'Etat. Elle informe aussi le comité que la Région Champagne-Ardenne a appelé à la mobilisation de tous les élus.

Monsieur LEONARDI rappelle que le matériel roulant qui assurera les dessertes de la Vallée de la Marne sera le même qu'aujourd'hui, puisqu'il sera transféré aux Régions. Les 21 voitures et 4 locomotives qui concernent la Picardie augmenteront son parc de 6 % alors que la Champagne-Ardenne devra, quant à elle, augmenter le sien de 25%. Il semble évident qu'une dotation d'Etat est nécessaire. En ce qui concerne les inquiétudes des usagers sur la capacité des rames de 8 voitures, le directeur des transports rappelle que c'est sur études et propositions de la SNCF que les Régions ont validé le principe de ces compositions. En cas de surcharge, les Régions modifieront le service mais se retourneront vers la SNCF qui devra justifier ses choix.

Monsieur BRIFFAUT s'étonne que des AGC aient été commandés par le STIF sans projet horaire sur la Ferté Milon ou Provins d'ici 2010.

Monsieur TESTU confirme qu'il n'y a pas projet de rajouter d'allers-retours directs mais d'augmenter le nombre de Paris-Meaux, où se pose toutefois un problème de capacité.

Monsieur TRIQUET demande si les locomotives pourront être entretenues à Epernay plutôt qu'à Achères.

Monsieur TESTU confirme que des pourparlers sont en cours avec la SNCF de Reims suite à la pression amicale de la Région.

Monsieur GINDT confirme que l'entretien léger quotidien sera fait à Epernay, seul le « lourd » est prévu à Achères mais des adaptations seront réalisées à Epernay dans ce but.

Un usager déplore qu'un nettoyage des rames ne soit plus effectué le soir à Château-Thierry.

Monsieur TESTU va se renseigner car il accorde beaucoup d'importance à cet axe.

Monsieur BEURDELEY rappelle que la Picardie a basculé ses TER en non-fumeurs depuis le 10 décembre.

Monsieur TESTU rappelle que les trains de banlieue sont, eux, non-fumeurs depuis longtemps et expose la politique qu'il a mise en place afin de faire respecter cette interdiction (prévention/information puis répression avec agents en civil).

Monsieur BEURDELEY demande à ses interlocuteurs de la Région SNCF d'Amiens de s'en inspirer.

Monsieur HAQUET demande une solution pour l'absence de trains d'extrême journée et déplore la diminution d'offre annoncée.

Monsieur BEURDELEY confirme qu'il saisira de nouveau le STIF et la Région Ile-de-France.

Madame FUSELIER précise également que diminuer le nombre de kilomètres trains sur la desserte globale (Paris-Bar le Duc) permet tout de même de faire passer le nombre de directs entre Paris et Château-Thierry de 16 à 22 par jour. Elle confirme que l'engagement de la Picardie pour le service public, le développement durable et l'aménagement du territoire ne sont pas des vains mots. La Picardie sera solidaire de la Champagne-Ardenne, les Régions ont aussi travaillé à requalifier les relations entre Reims et Château-Thierry, notamment en créant au 11 juin 2007 un direct, que l'on sait non-compensé, le matin pour arriver avant 8 heures à Reims et éviter aux étudiants de devoir loger sur place. C'était une demande des parents d'élèves, les Régions y ont répondu, sur leurs deniers. La Ferté Milon-Reims n'est pas oubliée également afin d'offrir aux résidents de cet axe un accès au TGV sur une zone où la pression foncière est forte. La Picardie souhaite aussi un travail plus constructif avec l'Ile-de-France, qui vient cependant seulement de reprendre le STIF, avec de nombreux dossiers prioritaires restés en suspens depuis longtemps. Elle souhaite la même coopération fructueuse qu'avec la Champagne-Ardenne.

Monsieur ETIENNE remet en cause ce délai de grâce donné au STIF.

Monsieur LEONARDI confirme que le STIF a ses priorités mais qu'il observe des évolutions positives comme sur Paris-Gisors où un dialogue entamé par des comités de ligne a permis d'éviter 95% des suppressions d'arrêts envisagés en Picardie. Il rappelle qu'une réflexion sur le Grand Bassin Parisien a été lancée par les Présidents de Régions, les choses devraient bouger. La Picardie y pilote d'ailleurs le groupe de travail transport dans lequel l'accès aux gares parisiennes et les tarifications sont en bonne place.

Monsieur BEURDELEY présente les travaux du Comité Régional des Partenaires du Transport. Celui-ci, mis en place en 2006, a notamment déjà accouché de 2 groupes de travail spécifiquement centrés sur la qualité du TER et l'accessibilité du service aux Personnes à Mobilité Réduite.

En ce qui concerne la qualité, il annonce que la Région travaille, à la demande des usagers (dans les comités de ligne mais aussi dans ce groupe de travail), à la mise en place d'un

système permettant de compenser financièrement les usagers pénalisés par des retards. Nous aurons l'occasion d'en parler.

Monsieur TRIQUET s'inquiète de l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite de la gare de Château-Thierry.

Monsieur LEONARDI expose que la Loi de Février 2005 oblige à la rédaction d'un schéma d'accessibilité d'ici 2008 et à la mise en accessibilité du réseau d'ici 2015. La Picardie a déjà largement avancé sur ce sujet : dans l'achat de matériels qui seront tous accessibles et dans les aménagements de gare. En revanche, il y a 180 gares en Picardie et la Région se sent bien seule lorsqu'il s'agit de faire un tour de table financier. La Picardie décline toutefois sa politique, validée avec les associations, dans des travaux d'axe, des travaux d'urgences, et un principe de gares-relais tous les 20/25 KM. En ce qui concerne Château-Thierry, qui est une gare qui dépend de la Direction des Gares SNCF, et ne dépend donc pas des gares TER, ce sera évidemment une gare-relais. La Picardie, qui a reçu la palme 2006 de l'accessibilité de la revue Ville & Transports, va donc dans le bon sens.

Monsieur TRIQUET demande si les Départements vont aider la Région.

Monsieur LEONARDI précise qu'ils ont eux aussi à mettre leur réseau de transport (cars interurbains et points d'arrêts) en accessibilité. En revanche, c'est l'accessibilité de toute la chaîne de transport (parking+car+train) qui sera abordé avec ces partenaires au sein du Comité Régional des Partenaires du Transport.

Monsieur BRIFFAUT demande à Monsieur TIERCELIN à ce que la gare de Château-Thierry indique sur ses quais la destination des trains qui s'y arrêtent.

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

ssss