

**Compte rendu de la réunion du  
Comité de ligne "Sud de l'Aisne"  
du 6 décembre 2005 à Chierry**

**PARTICIPAIENT À LA REUNION :**

**- REPRESENTANTS DU CONSEIL REGIONAL DE PICARDIE**

Madame Michèle BAULLARD	Vice Président Aménagement du Territoire
Monsieur Daniel BEURDELEY	Vice Président Transports
Monsieur Franck BRIFFAUT	Conseiller Régional
Madame Marie-Jeanne POTIN	Conseillère Régionale
Monsieur Frédéric LEONARDI	Directeur Adjoint de l'Aménagement
Monsieur Philippe PINOLI	Chargé de Mission Transports Infrastructures

**- REPRESENTANT DE L'ETAT**

Monsieur DE LAFOREST-DIVONNE	Sous-Préfet de Château-Thierry
------------------------------	--------------------------------

**- REPRESENTANTS DES AUTORITES ORGANISATRICES**

Monsieur Pierre-Yves CAMPAGNE	Conseil Régional de Champagne-Ardenne
Monsieur Igor RONDEL	Conseil Général de Seine et Marne
Madame Johanne BOILLOT	Conseil Général de Seine et Marne

**- REPRESENTANTS DE LA SNCF**

Monsieur Jean-Louis TIERCELIN	Directeur Délégué TER Picardie
Monsieur LONGEQUEUE	Directeur Régional Champagne-Ardenne
Monsieur Nicolas GINDT	Directeur Délégué TER Champagne-Ardenne
Monsieur Philippe PICARD	TER Champagne-Ardenne
Madame Dominique DELOUETTE	TER Champagne-Ardenne
Monsieur Jean-Philippe de CALBIAC	Direction du Développement Région Paris Est
Monsieur Serge VOLLMAR	Direction du Développement Région Paris Est

## **- REPRESENTANTS DES COLLECTIVITES LOCALES**

Monsieur Claude LETOFFE	Maire Adjoint de La Ferté Milon
Monsieur LAJEUNESSE	Maire de Chierry
Monsieur Christian BRUYEN	Maire de Dormans Vice Président du Conseil Général de la Marne
Monsieur Thierry TRIQUET	Maire de Bonnesvalyn
Monsieur Jacques KRABAL	Mairie de Brasles Vice Président du Conseil Général de l'Aisne
Monsieur Bernard LACROIX	Président de la Commission Transports-Voirie de la Communauté du Pays de Meaux
Monsieur FROIDEFOND	Représentant du Président du SITUACT
Monsieur Hervé GIRONNAY	Maire de Bazoches sur Vesle
Monsieur Jean-Claude PARMENTIER	Maire de Fère en Tardenois
Madame Lydie CHRETIEN	Maire de Breny

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

Monsieur Michel ZINDY	Secrétaire Association AOUT
Monsieur Eric VACHER	Vice Président Association AOUT
Monsieur Victor ETIENNE	Président Association AOUT
Monsieur Jean-Luc RENAUD	Association Sauvegarde de l'Environnement du Pays Fertois (ASEPF)
Madame Joëlle CHARLIER	Association Sauvegarde de l'Environnement du Pays Fertois (ASEPF)
Monsieur Jean-François GERAK	Association Vie et Paysages
Monsieur Emmanuel PIRES	Association Vie et Paysages
Monsieur Jacques FRANCKET	Association Vie et Paysages
Monsieur Christian THEVENIN	Association Vie et Paysages
Monsieur Jean TRONSON	Usagers de Château-Thierry

Monsieur Alain JAEG	Membre du Conseil d'Administration de Association du Tourisme Ferroviaire de la Brie Champenoise et de l'Omois (TFBCO)
Monsieur COLLIGNON	Usager
Monsieur Gérard MEILLIER	Usager de Château-Thierry
Monsieur Yves ARMAND	Usager de Monthurel
Monsieur Eric VALET	Usager de Breny
Madame Chantal DESCHAMPS	Usager de Breny
Monsieur Stéphane POING	Usager de Château-Thierry
Monsieur Stéphane HAQUET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Denis MULLER	Usager de Bonnesvalyn
Monsieur Daniel QUESNOT	Usager de Chierry
Monsieur Christian MALLET	Usager de Château-Thierry

#### **- REPRESENTANT DES PARTENAIRES SOCIAUX**

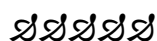
Monsieur Bernard MENGIN	Représentant du Syndicat Régional CFTC des cheminots de Paris Nord et Adjoint au Maire de Nesles-la-Montagne
-------------------------	--

#### **- AUTRES PARTICIPANTS**

Monsieur Daniel LAMBERT	Journal « Autant en emporte la Marne »
-------------------------	--

#### **- ETAIENT EXCUSES**

Monsieur Pierre MATHIEU	Vice Président Infrastructures et Transports du Conseil Régional Champagne-Ardenne
Monsieur Franck LEROY	Maire d'Epernay, représenté.
Monsieur Jean-Pierre MASSERET	Président du Conseil Régional de Lorraine
Monsieur Patrick HATZIG	Vice Président Transports du Conseil Régional Lorraine
Monsieur Jean-Paul BACHY	Président du Conseil Régional Champagne Ardenne
Monsieur Jean-Pierre GUILLOT	Direction Régional de l'Equipement de Picardie
Monsieur Jean-Louis LEFEVRE	Service des Transports du Conseil Général de l'Aisne



**Présidence par Madame Michèle BAULLARD et Monsieur Daniel BEURDELEY**

**Ordre du jour:**

◆ **Les suites du Comité de Ligne Vallée de la Marne précédent (30 juin 2005)**

◆ **La ligne Paris-La Ferté Milon-Fismes-Reims**

◆ **Les sujets divers :**

- **La problématique fumeurs / non-fumeurs**
- **Le Comité Régional des Partenaires du Transport**
- **L'enquête de satisfaction gamme Picardie Pass Mobilité en 2006**
- **Le nouveau guide Horaire**

**Madame BAULLARD** souhaite la bienvenue à la nombreuse assistance et présente les étapes précédentes qui ont permis d'avancer dans la construction d'un projet de grille de desserte satisfaisant tous les acteurs (un historique du dossier ainsi que le projet de grille sont remis en séance à tous les participants).

**Monsieur BEURDELEY** confirme le travail efficace mené avec ses homologues Vice Présidents Transport des Régions Lorraine et Champagne dont il excuse l'absence de ce soir. Il présente ensuite 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), anime 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, partenaires sociaux, 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.

Néanmoins, avant d'engager la réunion, il lui semble indispensable de rappeler 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. Monsieur BEURDELEY 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, la Région se tournera systématiquement vers la SNCF lorsque les questions posées concerneront la qualité de service au sens large.

Le Président souhaitait bien poser ces règles dès le départ afin de faciliter le bon déroulement des échanges, qu'il souhaite les plus constructifs possibles.

Monsieur BEURDELEY précise ensuite les particularités de ce comité de ligne Sud de l'Aisne.

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, le Président confirme que la desserte TIR actuelle (ex-GL) 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, dont il sera question durant cette réunion. La Région Picardie a toutefois souhaité mettre en place un Comité de Ligne nécessairement Interrégional lui aussi, et ce dès 2003, afin de constituer un lieu d'échange sur cet axe. En l'absence de projets majeurs sur cette ligne, la Picardie n'avait plus initié de réunion de ce Comité de Ligne depuis cette date. La Région était toutefois restée très vigilante en maintenant le contact avec les usagers et l'association AOUT. De plus, Madame Baullard s'était engagée 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 est désormais temps de traiter la desserte de cette ligne complémentaire.

Le comité de ligne de ce soir regroupe donc 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.

Monsieur BEURDELEY propose ensuite un ordre du jour de la réunion en trois temps:

### **1 ► Les suites du précédent comité de ligne Vallée de la Marne (30 juin 2005)**

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

### **2 ► La ligne Paris-La Ferté Milon-Fismes-Reims**

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

### **3 ► Les sujets divers :**

- La problématique fumeurs / non-fumeurs
- Le Comité Régional des Partenaires du Transport
- L'enquête de satisfaction gamme Picardie Pass Mobilité en 2006
- Le nouveau guide Horaire

Ce point consiste en la communication de l'état d'avancement du projet.

◆ La négociation avec l'Etat

**Monsieur PINOLI** expose que suite aux rencontres des 15 avril et 17 mai 2005 entre l'Etat et les Régions, ces dernières ont respecté le calendrier prévu en présentant à la Direction des Transports Terrestre leur projet de grille. A la date d'aujourd'hui, la DTT n'a toujours pas validé quels segments des dessertes projetées seront compensables. Après réception de cette pré-validation, les Régions pourront commander un devis à la SNCF. Celui-ci, complété des recettes attendues, devra faire l'objet d'un accord avec l'Etat. Cet accord fixera le montant final et définitif de la compensation. Il restera à la SNCF à construire le service et commander les sillons nécessaires à RFF. Le calendrier prévisionnel est rappelé sur l'historique du dossier.

◆ Le projet de grille

**Monsieur PINOLI** signale ensuite qu'un élément est venu modifier le projet de grille validé en séance lors du dernier Comité de Ligne. La Direction SNCF Ile-de-France, la DIF, qui conventionne les dessertes Transilien avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le STIF, lui a présenté la mise en place d'une offre correspondant quasiment aux deux TER purement picards que la Région Picardie souhaitait faire circuler afin d'offrir une arrivée avant 6 heures à Paris et un retour tardif correspondant au TIR Paris Strasbourg actuel, au départ de Paris à 23h14. Le projet Vallée de la Marne a donc été amendé en ce sens.

Les horaires projetés ont été retirés dans le projet de desserte et les horaires Transiliens proposés sont les suivants :

Château-Thierry 4h59 – omnibus jusque Meaux puis direct jusque Paris Est 6h08

Paris Est 22h20 – direct jusque Meaux puis omnibus jusque Château-Thierry 23h27 dès décembre 2005

◆ Le matériel roulant

**Monsieur LEONARDI** informe que les rames qui constitueront le parc dédié à la Vallée de la Marne seront composées des voitures et locomotives circulant actuellement sur l'axe. Les Régions travaillent toutefois à la rénovation de ce parc. Une modernisation de l'aménagement intérieur ainsi que la mise en place d'une voiture multi-services présentant tous les équipements d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, ainsi qu'une révision générale permettant de prolonger la durée de vie seront, à priori, choisies. Ces opérations, pour un montant de près de 11 millions d'€, démarreront normalement en 2006 pour une durée de 2 à 4 ans. En tout état de cause, au 12 Juin 2007, ce sont les mêmes matériels roulants qu'aujourd'hui qui assureront la nouvelle desserte TER Vallée de la Marne.

**Monsieur LACROIX** demande si des TER Vallée de la Marne effectueront des arrêts à Meaux.

**Monsieur LEONARDI** rappelle que l'Autorité Organisatrice qui opère actuellement les trains s'arrêtant à Meaux demeure le STIF, avec ses Transiliens terminus Château-Thierry ou La Ferté Milon. Il convient de les interroger directement, sachant que la Région Ile-de-France doit en prendre prochainement la présidence.

**Madame BAULLARD** confirme que la démarche de la Région Picardie, et ce depuis 2002, a été et demeurera basée sur une prise en compte de l'Interrégionalité.

**Monsieur TRONSON** déplore que le TER projeté au départ de Paris à 00h35 soit jugé comme remplacé par un Transilien au départ à 22h20.

**Monsieur LEONARDI** expose que sur les axes Paris-Amiens et Paris-St Quentin, les derniers départs de Paris sont à 22h et qu'ils sont très peu chargés. Les trains d'extrême matinée et d'extrême soirée posent à la fois un problème technique de roulement de matériel mais surtout un problème de rentabilité. La proposition de la DIF répond donc à ces préoccupations.

**Madame BAULLARD** précise que l'Etat a retenu comme périmètre de compensation le service 2004. La création d'un train matinal aurait donc reposé sur un financement à 100% picard, les autres Régions n'étant pas intéressées, nécessairement expérimental avant examen des taux de remplissage, au vu des enjeux financiers. De plus, le STIF créant ces trains quoi qu'il arrive, il devient inutile de créer des doublons. La Présidente rappelle toutefois qu'en 2007 les relations entre Château-Thierry et Reims seront, quant à elles, rétablies et que l'offre globale directe entre Château-Thierry et Paris passera de 16 à 22 trains quotidiens. Les travaux avec la Région Champagne-Ardenne portent aussi sur les liaisons Laon / Reims et La Ferté Milon / Fismes / Reims, tout en tenant compte des correspondances avec l'offre TGV au départ de la gare TGV Champagne (Bezannes).

**Monsieur TRONSON** s'inquiète des reports de clientèle des trains de pointe actuels ; 6h58 et 7h24, sur le futur TER de 7h03 au départ de Château-Thierry.

**Monsieur LONGQUEUE** expose que les rames prévues pour circuler sur la desserte seront composées de 8 voitures, et ce afin de correspondre aux comptages et estimations réalisées ainsi qu'aux méthodes d'entretien des ateliers de l'Ourcq.

**Un usager** s'inquiète de futures surcharges alors que les usagers voyagent déjà souvent debout aujourd'hui dans des compositions plus importantes. Il demande si des voitures à 2 niveaux ne seraient pas plus adaptées.

**Monsieur LEONARDI** confirme qu'un examen plus approfondi de l'adéquation entre les compositions et les estimations du nombre de voyageurs sera demandé à la SNCF. Il signale toutefois que le confort des voitures CORAIL actuelles et futures de la ligne est déjà et sera bien meilleur que dans les voitures à 2 niveaux (V2N), non climatisées.

**Monsieur BEURDELEY** demande lui aussi à la SNCF de garantir aux usagers qu'ils pourront voyager assis, surtout au vu des sommes investies par les Régions dans l'achat et la rénovation de matériel, réalisés, comme les compositions, sur les préconisations techniques de la SNCF. La Région Picardie ne validera pas un projet où un doute subsiste sur ce point. Nous en reparlerons lors du prochain Comité de Ligne.

**Monsieur RENAUD** se félicite du travail réalisé par les Régions mais déplore le peu de cas fait des usagers de La Ferté sous Jouarre. D'après lui, 1/3 des 2.500 usagers quotidiens viennent de l'Aisne. Il souhaiterait des arrêts de cette desserte dans sa ville (située en zone 7 de la carte orange) car il sait que des TER s'arrêtent à Dammartin (zone 4 de la carte orange) et qu'il n'y aura jamais de prolongation du RER jusque La Ferté sous Jouarre. Il demande que les Régions voisines soutiennent sa demande et que le STIF paie des arrêts de la desserte TER Vallée de la Marne. Il ne veut pas que sa ville soit uniquement un parking-relais pour les voyageurs qui viennent utiliser l'offre Transilien et la carte orange.

**Un usager** s'étonne que le STIF ne rajoute pas plus de trains sur cet axe demandeur alors qu'il le fait sur Paris-Provins.

**Madame BAULLARD** sait que de nombreuses questions sont aujourd'hui sans réponse en Ile-de-France du fait de la situation au STIF. Elle confirme travailler depuis longtemps avec Madame Richard, Maire de La Ferté sous Jouarre, sur de nombreux dossiers interrégionaux (emploi, formation...). Dès que la Région Ile-de-France en aura pris la présidence, la Picardie reprendra le dossier avec le STIF, absent ce soir malgré les invitations lancées par la Région. Les débats sur l'inégalité du bénéfice de la carte orange sont également menés depuis plusieurs années avec tous les acteurs, mais, faute d'avoir pu aboutir, la Picardie a mis en place, dans la limite de ses compétences, et depuis 2003, sa propre tarification ; Picardie Pass' Actifs Paris, afin d'offrir une alternative aux effets de frontière subis par les picards et toutes les franges franciliennes.

**Monsieur LEONARDI** confirme les difficultés à travailler avec le STIF, organisme particulier à l'Ile-de-France, issu d'un décret de 1949, alors les Autorités Organisatrices Régionales sont créées depuis 2002 avec des problématiques et des volumes très différents. La Picardie est cependant irriguée par de nombreuses dessertes mixtes Transiliens / TER (Paris-Creil, Paris-Crépy en Valois...) et le STIF ne les considère guère que comme des terminus techniques. En ce qui concerne les arrêts de TER à Dammartin ou Orry la Ville, il faut savoir qu'après ces arrêts, les TER ne s'arrêtent plus en Ile-de-France, et ce pour des questions de capacité.

**Madame BAULLARD** annonce que la Picardie et les autres régions limitrophes de l'Ile-de-France sont associées aux réflexions du nouveau Schéma de Développement Régional Ile de France (SDRIF). Le transport en est un dossier majeur, parmi les nombreuses problématiques d'aménagement du territoire.

**Monsieur TIERCELIN** rappelle que les trains TIR Paris - Amiens ne s'arrêtent pas non plus à Creil, pour les mêmes questions de capacité que les TIR Paris – Château-Thierry, leur composition ne permet pas non plus d'assumer des missions banlieue direct en plus des longues distances. Ce sont deux missions différentes, supportées par deux offres. On ne peut arrêter des rames de 8 voitures dans des zones banlieue denses.

**Monsieur THEVENIN** se souvient qu'avant la refonte GL de 2002, le train matinal circulait avec 50/60 voyageurs. Ces personnes prennent nécessairement leur véhicule personnel aujourd'hui, avec les risques de sécurité routière inhérents. Il demande aussi pourquoi les trains actuels assurent des horaires moins rapides qu'autrefois (53 minutes au lieu de 45 minutes pour les directs Paris-Château-Thierry il y a 25 ans).

**Monsieur TIERCELIN** répond que les grilles horaires offrant quelques temps de trajet optimum dans la journée sont aujourd'hui plutôt remplacées par des grilles horaires cadencées, plus fiables et plus lisibles pour la clientèle, comme dans le projet 2007 où tous les trains partent et arrivent à la même heure.

**Monsieur VACHER** demande comment seront assurées les relations entre Château-Thierry et Reims en 2007.

**Monsieur PINOLI** annonce que tous les trains de la Vallée de la Marne seront en correspondance à Epernay avec des TER Champagne-Ardenne Epernay-Reims, y compris pour arriver à Reims avant 8h, ce qui est infaisable aujourd'hui.

## **II / Le projet 2007 pour Paris-La Ferté Milon-Fismes-Reims**

**Monsieur BEURDELEY** présente tout d'abord le contexte.

Cette ligne relie Paris Est à Reims mais présente en fait 3 parties, et même trois missions, distinctes qui font l'objet de trois conventionnements successifs :

- Paris Est – La Ferté Milon : conventionné entre la DIF et le STIF
- La Ferté Milon – Fismes : conventionné entre la Picardie et la Direction SNCF d'Amiens
- Fismes – Reims : conventionné entre la Champagne-Ardenne et la Direction SNCF de Reims

Le matériel roulant qui circule sur cette ligne est :

- 1) ancien, donc peu fiable, que ce soit les rames Transilien, qui montent jusque La Ferté Milon, ou les autorails « caravelle » (X4300 champardennais ou X4630 picards) qui assurent les liaisons La Ferté Milon – Reims.
- 2) diesel, la ligne n'étant pas électrifiée, ce qui cause des problèmes environnementaux pour son entrée dans Paris.

**Monsieur PINOLI** annonce que devant ces problèmes, 2 mesures importantes ont été prises :

- a) Le Conseil Général du Val de Marne (77) et la Région Ile-de-France ont décidé de financer une étude pour identifier toutes les possibilités d'amélioration de cet axe. Les Régions Picardie et Champagne Ardenne y sont, bien entendues, associées. Ce Comité de Ligne et les suivants tiendront donc au courant ses membres de l'avancée de cette étude. Il précise toutefois que:

- Les Régions, le Département, RFF et la SNCF se sont réunis plusieurs fois pour rédiger le cahier des charges.

- Une première réunion a été tenue avec le Bureau d'Etude (EGIS Rail / ISIS) le 9 septembre 2005 (lancement officiel de l'étude), une seconde a été tenue le 20 décembre 2005.

- le spectre des scénarios étudiés va de l'électrification de la ligne à la mise sur route totale (cars) de la desserte en passant par des modifications de la desserte actuelle avec ou sans remplacement du matériel roulant.

Mais, sans attendre la réalisation de cette étude et la mise en place des solutions préconisées, une modification de la desserte est projetée pour le prochain changement de service.

- b) La Région Champagne-Ardenne propose en effet au STIF et à la Région Picardie un projet de desserte pour 2007.

Rappelons que la desserte de juin 2007 doit être préparée dès aujourd'hui afin de pouvoir effectuer les réservations de sillons avant avril 2006.

Le projet de desserte, remis en séance, repose sur les principes suivants :

- mise en correspondance systématique à La Ferté Milon des trains Reims – La Ferté Milon et de la desserte Transilien Ile-de-France
- mise en correspondance à Reims des trains La Ferté Milon – Reims et d'un nombre important de TGV (via navette entre la gare de Reims et la gare TGV Champagne)
- maintien du service quotidien d'allers-retours des actifs vers Paris

Par ailleurs, la Région Champagne-Ardenne conduit également un très important programme d'investissement de matériel. Dès 2008, des AGC tricaisses et des X73500 monocaisses devraient remplacer les autorails assurant la desserte.

Ce projet de desserte 2007 propose aussi l'arrêt d'un des deux prolongements de train que la Picardie avait décidé de financer à partir de décembre 2003 et qui n'a pas généré d'augmentation de trafic :

Le TER n° 839209 La Ferté Milon 6h23-Fismes 7h12-Reims 7h40

Mis en place pour contrebalancer le rallongement du 839226 Reims 18h05-Fismes 18h34-La Ferté Milon 19h20, et qui, lui, a rencontré sa pertinence, ce train a uniquement étalé la peu nombreuse clientèle du train précédent, le 839205 La Ferté Milon 5h48-Fismes 6h40-Reims 7h10 sur deux trains.

L'Autorité Organisatrice régionale, qui n'a pas hésité à expérimenter une création de train pense qu'il est peut-être temps de revenir en arrière alors que ce service public ne rencontre pas de besoin.

**Il appartient maintenant aux usagers de faire part à la Région de leurs remarques sur ce projet, avant fin décembre, et par mail de préférence.**

La Région présentera les résultats des questions relayées à la SNCF lors du prochain Comité de Ligne Sud de l'Aisne, qui se tiendra en mars 2006.

Une validation publique des projets de grille Vallée de la Marne et Paris-La Ferté Milon-Fismes-Reims sera alors réalisée afin que les Régions puissent en commander la réalisation à la SNCF et RFF,

Ces dessertes seront ensuite intégrées dans le service que les régions demandent à la SNCF de fournir.

**Monsieur VACHER** signale un trou d'offre important en direction de Meaux entre le départ de 13h56 et celui de 16h55.

**Monsieur PINOLI** relaiera cette demande au STIF.

**Un usager de Fère en TARDENOIS** souhaite que cette ligne, la seule qui traverse le bassin, soit préservée car elle permet de trouver du travail à Reims.

**Madame BAULLARD** rejoint cet usager en exposant que l'arrivée du TGV Est à Reims aura forcément un impact sur la demande d'habitat dans ce bassin où le foncier est bon marché.

**Monsieur BRIFFAUT** salue l'étude en cours en souhaitant qu'elle intègre l'impact du TGV. Le segment Fismes-Reims, périurbain dense, a trouvé sa clientèle. Il pense cependant qu'une amélioration à la marge sur le segment picard, comme celle de 2003, d'ailleurs

remise en cause aujourd'hui, ne pouvait avoir d'effet. Il faut repenser cette desserte via cette étude puis la faire connaître aux usagers potentiels.

**Monsieur GINDT** confirme le succès du segment Fismes-Reims. La SNCF a d'ailleurs conseillé à la Région Champagne Ardenne un investissement d'infrastructure (signalisation et cantonnement) qui améliorera dès 2008 la fluidité du trafic sur cet axe. Il confirme aussi que le TER La Ferté Milon – Reims du matin sera assuré dans un autorail neuf AGC dès 2008.

**Monsieur GIRONNAY** confirme lui aussi la poussée immobilière dans sa commune de Bazoches sur Vesle. Tournée vers Reims, la ligne est amenée à devoir transporter de nombreux futurs habitants.

**Un usager** rappelle aussi que le maintien de cette ligne permettra de conserver un itinéraire de secours pour les TER Vallée de la Marne.

**Monsieur GERAK** annonce qu'une étude est menée en partenariat avec l'Université de Reims sur les impacts du TGV Est et l'intermodalité en gare TGV Champagne. Il souhaiterait que cette étude d'impact englobe les franges picardes.

**Monsieur CAMPAGNE** répond que cette étude est financée par la Région Champagne-Ardenne depuis 2003 et que ses résultats seront présentés dans les zones impactées. Il informe aussi qu'un Observatoire (économique, urbanisation, transports) sera monté et que la demande picarde sera répercutée par ses soins.

**Monsieur VACHER** déplore que l'absence d'offre ait poussé de nombreux usagers potentiels sur la route. Il cite les parkings saturés des villes de Changy, Meaux, Trilport.

**Monsieur ETIENNE** regrette l'absence du STIF, demande des nouvelles des travaux à Mareuil sur Ourcq, salue le démarrage de l'étude que son association (AOUT) a réclamé depuis 2000, obtenu en 2002 et qui ne démarre qu'en 2005. Il remercie les Régions Picardie et Champagne-Ardenne pour leur soutien mais se désole que le STIF ne fasse rien pour les franges franciliennes. Il signale qu'il est presque impossible de trouver un emploi à Paris dans ces conditions. Il souhaite que la Picardie relaye les demandes des usagers au STIF.

**Monsieur LEONARDI** signale que la Région a voté le financement des travaux (rallongement et rehaussement à 550MM des quais et rénovation du bâtiment voyageurs) en 2004 mais que RFF a pris du retard pour les démarrer en 2005 alors qu'ils ne participent même pas au financement.

**Monsieur BEURDELEY** les a rappelé à l'ordre et ces opérations commenceront en 2006 pour être terminés en 2007.

**Monsieur VACHER** confirme que de nombreux employeurs refusent d'embaucher des salariés qui viendraient en train d'au-delà de Meaux. Il expose aussi que le dernier train Transilien pour rentrer de Paris sur Château-Thierry est à 20h24 alors que le dernier train pour La Ferté Milon est à 19h25, c'est encore un obstacle au choix modal du fer ou à la recherche d'emploi décalé. La ligne semble oubliée de la SNCF et du STIF, il faut la redynamiser, peut-être par une électrification.

**Monsieur BEURDELEY** confirme qu'il saisira le STIF sur toutes ces questions. Il souhaite rappeler les investissements considérables consacrés aux transports collectifs et décidés par la Région dans son Budget 2006. Les transports/infrastructures représentent le premier poste du Budget régional (28%), 12 millions d'€ annuels supplémentaires pour le

fonctionnement du TER, aujourd'hui de 105 millions d'€, 30 millions d'€ annuels pour acheter du matériel neuf, 6 millions d'€ annuels pour des tarifications incitatives...

**Madame BAULLARD** ne regrette pas ce budget mais rappelle que d'autres thématiques sont également vitales pour la Picardie (emploi, environnement, formation...) et que la responsabilité des acteurs du transport est donc grande, vu les sommes en jeu. Il y a une insatisfaction de la qualité du transport ferroviaire, il faut des réponses et des améliorations dans la qualité.

### **III / Les sujets divers**

#### **3.1 - La problématique fumeurs / non-fumeurs**

**Monsieur LEONARDI** expose que la SNCF a annoncé à la fin de l'été dernier la généralisation des trains non-fumeurs sur l'ensemble du réseau GL et TER, sans consultation préalable des Régions, pourtant décideuses sur leur périmètre d'autorités organisatrices. La Picardie a jusqu'à présent maintenu, pour des raisons techniques, la présence de compartiment fumeurs sur l'ensemble des trains, excepté sur les voitures monocaisnes (X 73500).

Lors de rénovation de certains matériels circulant sur l'axe « Paris- Laon » en 1992, par exemple, la suppression des compartiments fumeurs avait été expérimentée. Cette situation avait généré des conflits entre fumeurs et non fumeurs. Les fumeurs se réfugiaient souvent dans le compartiment d'extrémité créant des situations difficilement gérables. Suite à ce constat, il avait été décidé de réintroduire des compartiments fumeurs dans les rames RRR à l'occasion de leur rénovation.

Dans la mesure où des compartiments fumeurs sont maintenus, il est clair qu'il doit s'agir d'une véritable séparation n'apportant aucune gêne aux non fumeurs (cas de certains trains Corail). Par ailleurs, la décision ne peut qu'être que générale et uniforme pour l'ensemble du matériel roulant.

La Région est sollicitée officiellement depuis fin octobre par la SNCF sur cette question, elle veut donc, avant de prendre une décision, consulter les usagers via les comités de ligne ainsi que par une enquête qui sera menée courant 2006.

**Les usagers** relèvent principalement les difficultés dans les trains du STIF, théoriquement non fumeurs, proposent des compositions plus lisibles (voitures fumeurs en tête par exemple) et appellent au civisme.

**Monsieur BRIFFAUT** demande à ce que pour une desserte Interrégionale comme celle de la Vallée de la Marne, une solution uniforme soit trouvée.

#### **3.2 - Le Comité Régional des Partenaires du Transport**

**Monsieur LEONARDI** annonce que la Région entend, par ailleurs, s'affirmer comme chef de file de la problématique des déplacements en Picardie. Les travaux seront à mener avec les autres Autorités Organisatrices de Picardie (Communes, Départements, Groupements de Communes) mais aussi avec les citoyens. De la même manière que lors de l'établissement du SRTC (Schéma Régional des Transports Collectifs), la société civile y sera associée. La Région programme donc la constitution d'un « Comité Régional des Partenaires du Transport » en 2006, apte à traiter les sujets majeurs.

Une première réunion pourrait être programmée en mars-avril 2006, avec un rythme de réunions bi-annuelles. Le travail pourrait s'organiser, notamment sous formes d'ateliers thématiques autour des thèmes suivants : l'intermodalité, l'intégration tarifaire et son corollaire ; l'interopérabilité, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou encore, le bilan du « Schéma régional des transports collectifs » (SRTC) de 1999. La télébillétique figure à ce titre en bonne place dans les premiers dossiers devant être abordés avec les Autorités Organisatrices Urbaines et les opérateurs, ainsi que la création des syndicats mixtes de Transport avec les Départements.

Ce comité régional des partenaires permettra une circulation de l'information à double sens :

- de façon descendante, de la Région vers les usagers,
- de façon ascendante des usagers vers la Région, pour faire remonter les besoins et les propositions.

### **3.3 - L'enquête de satisfaction gamme Picardie Pass Mobilité en 2006**

**Monsieur PINOLI** rappelle que toutes les tarifications ferroviaires régionales ont été améliorées en 2005 (gratuité du Pass Emploi, extension à toute la Picardie du Pass Actifs Paris, gratuité du Pass Etudes pour les boursiers) et rassemblées en une même gamme : Picardie Pass Mobilité.

Il est temps aujourd'hui d'évaluer cette politique publique (ses résultats et la satisfaction des usagers), d'en présenter les résultats aux picards et d'être à l'écoute de leurs propositions d'évolutions de cette gamme.

Cette grande enquête sera menée début 2006, c'est l'occasion de faire connaître l'avis des voyageurs.

### **3.4 - Le nouveau guide Horaire**

**Monsieur PINOLI** présente ensuite le nouveau Guide Horaire régional, remis en séance. A la demande des picards, il est réédité et propose les horaires valables à partir du 11 décembre 2005. Il est également complété des coordonnées de toutes les associations d'usagers partenaires de la Région

**Monsieur BEURDELEY** conclue la réunion de ce comité de ligne en invitant les participants à faire part de leur avis sur les projets présentés et de leurs requêtes diverses à la Région d'ici la fin de l'année 2005, ceci afin de pouvoir étudier les questions avec la SNCF et y répondre lors de la prochaine réunion en Mars 2006.

ssss