

**Compte rendu de la réunion du  
Comité de ligne "Sud de l'Aisne"  
du 22 Novembre 2007 à Brasles**

**PARTICIPAIENT À LA REUNION :**

**- REPRESENTANTS DU CONSEIL REGIONAL DE PICARDIE**

Madame Michèle FUSELIER	Vice Présidente Aménagement du Territoire
Monsieur Daniel BEURDELEY	1 <sup>er</sup> 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 Gérôme CHARRIER	Responsable de l'UT de Château-Thierry
--------------------------	--

**- REPRESENTANTS DES PARLEMENTAIRES**

Madame Isabelle VASSEUR	Député de l'Aisne
-------------------------	-------------------

**- REPRESENTANTS DES AUTORITES ORGANISATRICES PARTENAIRES**

Monsieur Thomas SCHERR	Direction Infrastructures et Transports Région Champagne Ardenne
------------------------	---

**- REPRESENTANTS DE LA SNCF**

Monsieur Rémi LAGAY	Directeur d'EEX Est Ile-de-France
Monsieur Dominique VASTEL	Directeur Région SNCF d'Amiens
Monsieur Jean-Stéphane MONNET	Directeur délégué TER Picardie
Madame Geneviève CHANZY	Directrice de ligne TER Vallée de la Marne Direction Régionale SNCF de Reims
Monsieur Pierre BERTHELIN	Adjoint de Madame CHANZY

**- 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
Monsieur Hervé GIRONNAY	Maire de Bazoches sur Vesle
Monsieur Claude JACQUIN	Maire-adjoint de Mézy Moulins, membre de l'association CDIU

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

Madame Jocelyne CATTIN	Usager
Monsieur Jérôme HAQUET	Usager de Château-Thierry et association Vie et Paysages
Monsieur Alain JAEG	Membre du Conseil d'Administration de l'Association du Tourisme Ferroviaire de la Brie Champenoise et de l'Omois (TFBCO)
Monsieur Florent MERMILLOD	Usager
Monsieur Christian MALLET	Usager de Château-Thierry
Monsieur Michel REMIOT	Agent SNCF
Madame Laurence VALLEE	Usager
Madame Gypsie SOYER	Vice-Présidente CDIU
Monsieur Bruno DERVILLEZ	Président CDIU
Monsieur Frédéric BARDOUX	Vice-Président CDIU
Monsieur Philippe GRAS	Association LDH Sourire Ensemble

**- ETAIENT EXCUSES**

- Monsieur Christian BRUYEN, Maire de Dormans
- Monsieur Bernard DELAMOTTE, Maire de Nogent l'Artaud
- Monsieur Francis ELU, Maire de Congis
- Monsieur Franck LEROY, Maire d'Épernay, représentée par Madame Michèle FUSELIER, (en tant que) Directrice de l'ORU
- Monsieur Jean-Louis SCHNEITER, Maire de Reims
- Monsieur Bruno SIDO, Président du Conseil Général de Haute-Marne
- Madame Annick VENET, Maire de Vailly-sur-Aisne, Présidente de la Communauté de communes du Val de l'Aisne et Conseillère générale de l'Aisne
- Monsieur CAMPAGNE, Conseil Régional Champagne-Ardenne
- Monsieur BOURQUENCIER, de l'APF
- Monsieur DELAMOTTE, Maire de Nogent l'Artaud
- Monsieur FRATACCI, Préfet de l'Aisne, représenté
- Monsieur FOUCHAULT, Maire de Crouy sur Ourcq

- Monsieur BOURG-BROC, Maire de Châlons en Champagne



**Monsieur KRABAL** ouvre la réunion en saluant la Région, qui organise fidèlement, tous les 6 mois, un Comité de Ligne Vallée de la Marne, une instance pourtant facultative. Il remercie aussi son Vice-Président Transport, Daniel BEURDELEY, qui prend des engagements et les tient. Il relaie également les questions de l'association CDIU.

**Monsieur BEURDELEY** présente l'ordre du jour :

### **I ) L'actualité de la ligne Vallée de la Marne**

- Présentation de la convention de gestion signée par les 3 Régions et la SNCF
- Présentation de la convention financière entre Picardie et Champagne-Ardenne
- Bilan du lancement de la desserte
- La soudure tarifaire dérogatoire de l'axe Paris / Château-Thierry

### **II ) Questions diverses**

Il rappelle qu'il revient, conformément à son engagement, faire le point 6 mois après le lancement de la nouvelle desserte Vallée de la Marne.

Il répond ensuite aux trois questions posées par l'Association CDIU :

**1-Besoin de 3 trains supplémentaires**, avant 5h30 vers Paris, après 22h50 vers Château-Thierry et entre 7h et 8h vers Paris

Le Président va demander une étude technique et financière à la SNCF

### **2-Accessibilité de la gare de Château-Thierry**

Daniel BEURDELEY précise qu'un groupe de travail a été créé, au sein du Comité Régional des Partenaires du Transport Collectif, le 16 juin 2006, avec pour mission de définir de manière multi partenariale le schéma régional d'accessibilité pour faire suite aux travaux d'audit du réseau menés depuis 2003 avec les associations et en conformité avec la Loi Egalité des Chances de 2005.

La méthode de travail pour définir le schéma d'accessibilité :

- Une analyse axe par axe, afin de déterminer les gares relais accessibles en toute autonomie, avec assistance ou non accessibles (cas dérogatoire limité en nombre)
- Un chiffrage des travaux tant sur le périmètre SNCF (accueil, information, cheminement et vente de billets) que sur le périmètre RFF (traversée des voies, cheminement sur les quais et accès aux trains)

Les travaux étant évalués à 102 M€, l'objectif du groupe de travail est maintenant de déterminer les priorités de réalisation entre 2008 et 2015, puis entre 2016 et 2020, et d'élaborer un calendrier de réalisation

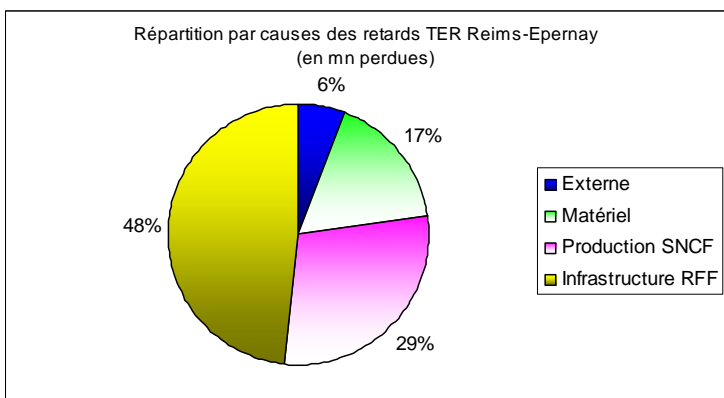
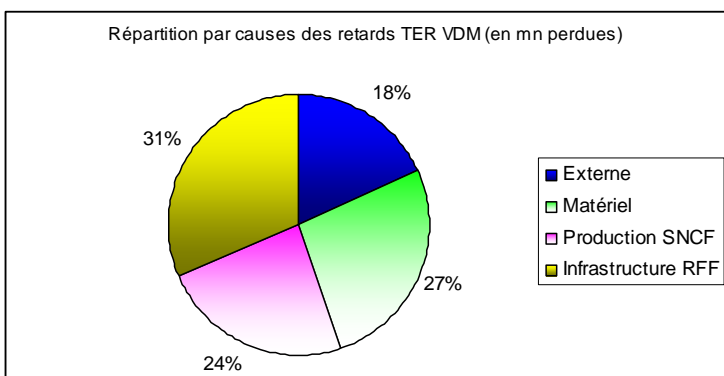
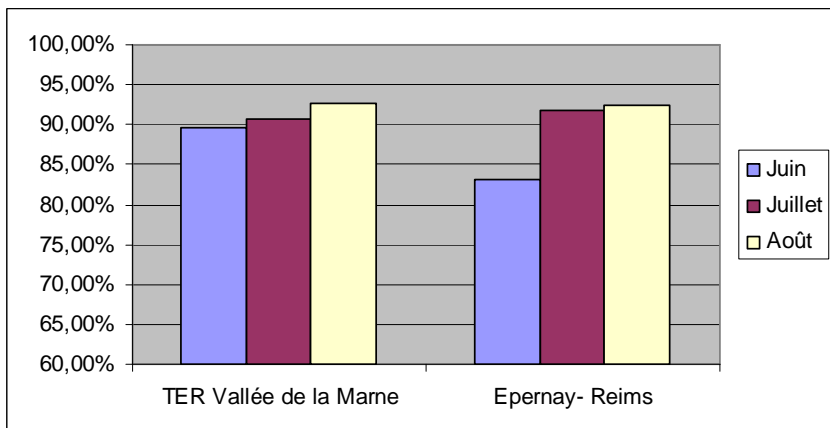
La gare de Château-Thierry sera, bien entendu, retenue comme gare-relai dans le Sud de l'Aisne (accessible avec assistance + ascenseur et passerelle avant 2015)

### **3-Tarifications**

Monsieur BEURDELEY rappelle que la carte orange est un dispositif disponible uniquement sur le territoire francilien, largement financé par les entreprises du fait de la Loi (par l'impôt dit « Versement Transport » et par l'obligation faite aux employeurs d'en rembourser 50% du prix à leurs salariés). Consciente en revanche du mur tarifaire généré par la limite de validité de l'abonnement de travail national (75 Km), la Picardie a mis en place la tarification Picardie Pass' Actifs, dont la réduction est entièrement financée par la Région. Toute comparaison entre les deux dispositifs est donc difficile.

Le Président présente ensuite les chiffres disponibles de la régularité depuis le 10 juin 2007 :

**Ponctualité depuis le 10 juin 2007**



**Vallée de la Marne (au 27/09/07) :**

17 suppressions hors mouvements sociaux (2 pannes de motrice, 1 agression de contrôleur, 4 accidents de personnes).

## TER n°839101 Château-Thierry 06h55 – Reims 07h49 :

- Fréquentation : on compte entre 17 (JOB) et 20 (LU) montées à Château-Thierry, pour 86 (LU) à 101 (JOB) descentes à Reims.
- Régularité :

Mois	Juin 07	Juillet 07	Août 07	Sept. 07	Octobre 07.
Régularité à 5'	77,8%	100%	92,3%	96%	86,9%

Daniel BEURDELEY présente ensuite les conventions suivantes :

### **1/ La convention de gestion de la ligne Vallée de la Marne entre les 3 Régions et la SNCF**

Afin de promouvoir et de faciliter l'usage des transports collectifs par les habitants des Régions Picardie, Champagne-Ardenne et Lorraine sur l'axe de la Vallée de la Marne qui leur est commun, les Régions et la SNCF ont décidé de mettre en application un ensemble de règles de concertation concernant la gestion des dessertes TER interrégionales mises en place depuis le 10 juin 2007 entre Paris, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Châlons-en-Champagne, Vitry-le François, Bar le Duc et Saint-Dizier.

Cette convention définit :

- le périmètre de conventionnement de chacune des 3 régions
- la répartition des charges, recettes et contributions régionales
- le rôle de l'opérateur ferroviaire
- les règles de tarification, notamment la concertation pour la mise en place d'une tarification interrégionale
- les dispositions relatives au matériel roulant (répartition du parc et futur renouvellement)
- l'organisation de la concertation pour la consistance, l'évolution et l'adaptation éventuelle des dessertes

Cette convention a été signée pour une durée de 3,5 ans, qui correspond à la fin du service annuel 2010.

Le Comité de Ligne de ce soir fait ainsi suite à un Comité de Ligne tenu récemment à Epernay pour la partie Champardennaise de la desserte et c'est le cumul des demandes des usagers qui amènera les élus des 3 Régions à valider les modifications d'offre.

### **2/ La convention financière entre la Picardie et la Champagne Ardenne**

Le mode de conventionnement retenu entre les trois régions concernées réserve à la Picardie la charge des dessertes situées entre Château-Thierry et Paris-Est (soit environ 660 000 km.trains supplémentaires à ajouter aux 8 000 000 km.trains du service TER 2006).

Les relations entre Paris, le Sud du Département de l'Aisne et la Vallée de la Marne, ainsi qu'entre la zone de Château-Thierry, celle d'Epernay, et celle de Reims, sont désormais assurées sous la responsabilité des Régions concernées.

Ainsi depuis le 10 juin 2007, un accord a été passé entre la Champagne-Ardenne et la Picardie pour répartir le financement des dessertes (non intégralement couvertes par la contribution de l'Etat prévue par l'article 127 de la loi SRU) mises en place du fait du mode de conventionnement choisi. Cet accord global comprend également la mise en place d'un train matinal quotidien Château-Thierry / Reims qui permet notamment aux étudiants ou

salariés picards d'arriver avant 8 heures dans la préfecture de la Marne. Cette relation n'existait pas avant la prise de compétence des Régions et génère, de fait, de nombreux déplacements routiers et locations de logements étudiants.

Cette convention financière entre la Région Picardie et la Région Champagne-Ardenne est annuelle. Elle prévoit que le différentiel charges-recettes correspondant à la partie des offres non élues à l'article 127 sur le parcours de conventionnement relevant de la Champagne-Ardenne sera réparti à parts égales entre les deux régions :

- Pour l'année **2007** (du 10 juin au 31 décembre), ce déficit est évalué à 1 160 000 € TTC, **soit 580 000 € TTC à la charge de la Picardie**,
- Pour l'année **2008** (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre), ce déficit est évalué à 1 800 000 €, **soit 900 000 € HT (949 500 € TTC) à la charge de la Picardie**

Cette convention concrétise la démarche partenariale engagée entre les Régions au service des usagers.

**Monsieur VASTEL** complète que la desserte actuelle semble correspondre, après 4 ans de travail, aux besoins exprimés et constatés. Il confirme que le train au départ de Château-Thierry vers 7h est, en effet, plein à 93% au maximum et fait donc l'objet d'une surveillance constante. Des comptages ont ainsi été réalisés du 11 au 15 juin 2007 et à la demande de la Région d'autres comptages seront réalisés afin de vérifier la pertinence du rajout d'un train supplémentaire. Il rappelle que l'exploitation en rame-blocs de 8 voitures empêche de pouvoir rajouter 1 ou 2 voitures selon les flux. En revanche, la SNCF va étudier et proposer à la Région la possibilité de rajouter un train au départ de Château-Thierry vers 7h30.

**Monsieur BRIFFAUT** déplore que les travaux du chantier de l'Ourcq (Technicentre Est Européen) aient diminué la longueur des trains pouvant être traités.

**Monsieur DERVILLEZ** précise qu'il est principalement inquiet certes de la saturation du train vers Paris à 6h57 mais aussi au départ de Paris à 16h35 et 18h35, surtout le vendredi.

**Monsieur VASTEL** expose ensuite qu'une soudure « frauduleuse » entre l'Abonnement de Travail et la carte orange est pratiquée par 175 usagers environ sur le secteur. Il l'explique par le fait que l'axe était, avant régionalisation du service, en Juin 2007, géré par l'activité SNCF Grandes Lignes (Corail Intercités) assez peu concernée par le secteur. On peut d'ailleurs constater un probable corollaire de ce désintérêt en observant l'augmentation de 20 points de la régularité des trains entre 2006 et 2007. Il complète en précisant que la Région a demandé à la SNCF de repousser cette nécessaire remise en ordre tarifaire à l'été 2008 afin de ne pas brouiller le lancement de la nouvelle desserte régionale. La Région sera également vigilante sur la méthode : une information des abonnés sera réalisée à partir de Mars 2008 afin d'appliquer les tarifications normales à compter de Juin 2008.

**Monsieur PINOLI** précise ensuite les éléments suivants :

- Le Picardie Pass' Actifs (utilisé par 5000 picards dont 500 au départ de Château-Thierry) est une réduction financée par la Région de sa propre initiative, à hauteur de 5 millions d'€ par an
- La carte orange est financée, de par la Loi : par les collectivités territoriales d'Ile de France (Région, Départements...), par les usagers (pour 34%) et par un impôt aux entreprises franciliennes de plus de 9 salariés (Versement Transport).

Il est donc difficile de comparer les prix au Km des abonnements en Ile de France et ailleurs.

De plus :

Les employeurs d'Ile de France de plus de 9 salariés doivent également rembourser 50 % de la carte orange à leurs salariés, y compris ceux provenant de l'extérieur de la Région Ile de France, en remboursant, dans ce cas 50% de la carte orange effectivement achetée (zone 1-2 à 1-6) plus, s'ils n'ont pas acheté la zone maximale disponible sur l'axe (zone 1-5 ou 1-6 comme sur l'axe Paris-Nanteuil Saacy-Château-Thierry), la moitié du prix de la carte orange la plus chère existant sur l'axe (zone 1-6 pour l'axe Paris-Nanteuil Saacy-Château-Thierry).

Enfin, afin d'« amortir » le mur tarifaire généré par la carte orange, l'Etat a validé, dès la création de la carte orange en 1974, la possibilité d'acheter un abonnement de travail jusqu'à la première gare d'Ile de France (Survilliers sur l'axe Paris-Amiens, Dammartin sur l'axe Paris-Laon par exemple) et de compléter le parcours avec une carte orange à partir de cette gare. Cette dérogation est, en revanche, limitée à 75 Km, ce qui a exclu, à l'époque, les gares de Nogent l'Artaud-Charly, Chézy sur Marne et Château-Thierry, toutes situées au-delà de 75 Km de Paris Est (de 85 à 94 Km). C'est cette « inégalité » de traitement des voyageurs provenant de l'extérieur de l'Ile de France qui a généré la pratique « frauduleuse » consistant à faire l'acquisition d'Abonnements de Travail valables jusque Nanteuil-Saacy et à les compléter par une carte orange zone 1-6 (1-7 jusqu'à la fusion des zones 6 à 8 des cartes oranges décidée en 2007 par le STIF). Cette pratique étant cependant tolérée aux guichets SNCF et par les contrôleurs depuis plus de 30 ans.

**Monsieur VASTEL** estime à 25€ l'impact mensuel qu'aura la remise en ordre pour les usagers pratiquant aujourd'hui la soudure.

**Un usager** demande si le Picardie Pass' Actifs sera étendu aux parcours vers la Champagne-Ardenne. Il relate également l'absence totale de services de substitution vers l'Est pendant les dernières grèves.

**Madame FUSELIER** précise que l'offre vers l'Est, constitué des trains TER Vallée de la Marne en correspondance à Epernay avec les TER Champagne-Ardenne Epernay-Reims, a été complétée par le train matinal direct Château-Thierry-Reims, financé par la Région et non compensé par l'Etat. En ce qui concerne l'extension du Picardie Pass' Actifs, il s'agit d'une volonté de la Région, prévue au Budget 2008. Après l'extension à l'Ile de France en 2003, la récente extension à la Haute-Normandie en Octobre 2007, la Région Picardie, dont le dossier est prêt, attend que ses voisines Nord-Pas de Calais et Champagne-Ardenne soient en mesure, techniquement et financièrement, de pratiquer une extension similaire et simultanée, ce qui devrait être effectif courant 2008.

**Monsieur BEURDELEY** annonce que le Comité Régional des Partenaires du Transport Collectif, mis en place par la Picardie, travaille également à la mise en place d'une billettique qui visera à permettre la mise en place d'un titre unique (TER-bus-cars voire parkings) interne à la Picardie et, dans un second temps, pouvant héberger la carte orange.

**Monsieur VASTEL** annonce également que la Région a autorisé la SNCF à expérimenter à partir de Novembre la vente annuelle avec prélèvement automatique (et envoi des abonnements mensuels à domicile) des abonnements de travail et Picardie Pass' Actifs sur une quinzaine d'axes picards.

**Un usager** demande s'il serait possible d'acheter des titres mensuels Picardie Pass' Actifs glissants ?

**Monsieur PINOLI** précise que la Région a souhaité, dans l'intérêt des usagers, utiliser les mêmes périodicités de validité que celles de la carte orange, à savoir des titres mensuels calendaires (valables du 1er au 31 du mois) et des abonnements hebdomadaires glissants (valables 7 jours, du Mardi au Lundi ou du Jeudi au Mercredi par exemple). Les

abonnements hebdomadaires sont, en effet, tout particulièrement adaptés aux usagers ne travaillant pas à temps complet ou n'ayant pas besoin d'un abonnement mensuel pour causes de congés par exemple. Ce choix technique peut toutefois être revu et la Région va étudier avec la SNCF la possibilité de proposer les deux formules.

**Madame FUSELIER** ajoute que la Région Picardie est la 1ère Région de France en ce qui concerne les euros consacrés aux transports collectifs par habitant, avec plus de 91€ annuels. Cet effort considérable de même que toute la politique de transport de la région (développement de l'offre, achat de matériel roulant, politique tarifaire...) visent à encourager l'emprunt des transports collectifs et tout ce qui peut améliorer ce service public est étudié bien volontiers.

**Monsieur VASTEL** commente les chiffres de régularité de l'axe (75% de trains avec moins de 5 minutes de retard en Mars 2007 puis supérieurs à 90% depuis Juin 2007) en expliquant que la nouvelle proximité de gestion (avec équipes et matériels dédiés, en rame-bloc), certes imparfaite, a permis ce résultat très positif.

**Un usager** déplore l'allongement du temps de parcours depuis plusieurs années.

**Monsieur VASTEL** répond que la SNCF a fait le choix de la régularité sur la performance risquée. C'est ce qui ressort également comme besoin principal des usagers dans les enquêtes clientèle.

**Un usager** demande à ce que les TER Vallée de la Marne circulent sur les voies devant les Transilien omnibus afin d'éviter les situations de bouchons.

**Monsieur BEURDELEY** demande une étude sur ce sujet à la SNCF.

**Un usager** s'inquiète de la régularité entre Château-Thierry et Reims.

**Monsieur PINOLI** précise qu'hormis l'unique train direct Château-Thierry-Reims, dont la régularité est présentée plus haut, la régularité de cette relation est composée de la régularité des TER Vallée de la Marne jusqu'à Epernay (supérieure à 90%) et celle des TER Champagne-Ardenne entre Epernay et Reims :

Mois	juin-07	juil-07	août-07	Sept. 07
Régularité à 5'	83,10%	91,80%	92,40%	91,80%

**Monsieur BRIFFAUT** demande une amélioration de l'information en gare de Château-Thierry, où les trains à quai et la destination des trains à destination de l'Est ne sont pas indiqués.

**Madame CHANZY** informe que des aménagements seront réalisés avant Avril 2008.

**Monsieur GIRONNAY** expose un problème concernant l'heure d'arrivée à Reims d'un TER de la ligne Paris-La Ferté Milon-Bazoches sur Vesle-Fismes-Reims, dont l'horaire a été retardé de 20 minutes. L'arrivée actuelle (7h34), les retards récurrents et les parcours en transport urbain à Reims (20 minutes jusqu'aux facultés) mettent systématiquement les étudiants de l'axe en retard en cours.

**Madame CHANZY** informe que l'arrivée de ce train sera ramenée à 7h24 dès Décembre 2007.

**Monsieur DERVILLEZ** demande s'il est possible :

- de vendre les abonnements Picardie Pass'Actifs en gare de l'Est

- de délivrer des bulletins de retard en gare de l'Est
- d'améliorer l'information par SMS

**Madame CHANZY** confirme que ce dernier problème a été identifié et se trouve en cours de traitement afin de rétablir rapidement la même qualité que partout ailleurs en Picardie.

**Monsieur VASTEL** répond quant à lui qu'il va étudier les deux premières questions.

**Madame CATTIN** demande des renseignements sur les gestes commerciaux qui seront faits suite aux dernières grèves.

**Monsieur VASTEL** répond que, comme pour la grève du 18 octobre, des réductions seront offertes sur les abonnements du mois de janvier 2008 sur présentation d'un abonnement du mois de novembre et au prorata des jours de grèves effectifs sur l'axe. Les modalités de cette opération sont en cours de finalisation et l'information sera assurée en gare courant décembre 2007.

**Un usager** demande ce qu'il en est des pénalités versées à la Région.

**Monsieur BEURDELEY** explique que celles-ci ont été multipliées par 3 dans la nouvelle convention SNCF-CRP 2007-2012. Elles ne sont, bien entendues, pas là pour faire faire des économies à la Région, mais bien pour inciter la SNCF à améliorer sa qualité et son dialogue social en amont des mouvements sociaux. Par ailleurs, la Région a demandé à la SNCF de lui présenter un système de compensation des retards aux usagers. L'idée de départ consiste à s'inspirer du dispositif mis en place en Nord Pas de Calais qui indemnise uniformément l'ensemble des abonnés, quelque soit le trajet effectué et quelque soit l'importance des retards subis.

Le dispositif en cours d'étude par la Direction SNCF TER Picardie vise à prendre en compte au moins les deux critères suivants pour le calcul du montant de l'indemnisation des abonnés :

- intensité de la non qualité subie (régularité et continuité / trains supprimés),
- prix moyen des abonnements selon les axes.

Ce dernier critère permettra de prendre en compte la longueur des trajets effectués par les usagers et de pondérer en conséquence le montant de l'indemnisation.

L'enregistrement des données doit s'effectuer à partir du 1er janvier 2008. Le dispositif fonctionnera vraisemblablement sur une période de référence annuelle ; une première indemnisation pourrait donc intervenir au début de l'année 2009. L'axe Paris-Château-Thierry sera, bien entendu, couvert par ce dispositif.

**Monsieur VASTEL** rappelle que la SNCF n'a pas d'obligation de résultat, et n'est donc pas tenue de rembourser les billets ou abonnements en cas de grève.

**Monsieur LAGAY** informe enfin que d'importants travaux seront menés sur la ligne entre Juin et Septembre 2008.

**Monsieur BEURDELEY** conclut la réunion et donne rendez-vous aux participants au printemps 2008 afin d'examiner les réponses apportées par la SNCF aux questions soulevées ce soir.

~~~~~