

Présidé par M. Jean BRAFMAN, Président de la Commission Démocratisation du STIF

Etaient présents :

STIF

Mmes MESNIER et BLYT
MM. MONNET, GUIMBAUD, MICHELON,
SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE, ELLIEN

SNCF

Mme THOVEX

M. TESTU

RFF

M. HEROUIN

CR80

M. LEONARDI

Communauté de communes du Pays de l'Ourcq

M. WAYMEL

Syndicat des transports de Marne-la-Vallée

Mme AZAN

Commune de Congis-sur-Therouanne

M. ELU

Commune d'Esblly

M. COCHARD

Commune de Crécy-la-Chapelle

M. HOUEL

Commune de La Ferté-Milon

Mme SCHLINGER

Communes de La Ferté-sous-Jouarre

Mme PERROTIN

M. BRITO

Commune de Pomponne

M. PEUGNET

Commune de Trilport

M. MORER

UFC « Que Choisir »

M. LECHOPIER

Association « Famille de France »

Mme HINDERMANN

CPTP

M. LEROSEY

Association des usagers de la ligne Paris-Meaux-Crécy

Mme ROHM

Association de l'Ourcq des usagers des transports

MM. ETIENNE, VACHER

Etaient excusés :

Communauté de communes du Pays Créçois

Mme BOURDIER

Commune de Vaires-sur-Marne

M. NOYELLES

Commune de Lagny-sur-Marne

M. PAGNY

Commune de Nogent-l'Artaud

M. MURAT

M. BRAFMAN ouvre la séance en remerciant les représentants des collectivités, des associations et de la SNCF de leur présence. Il place les questions de régularité des trains et d'adaptation de l'offre à l'évolution des besoins de la population au cœur de la séance.

Le STIF rappelle la volonté exprimée au travers des nouveaux contrats avec les opérateurs de renforcer la concertation en amont avec les collectivités et les associations d'usagers, en amont de la procédure de commande des sillons.

Le STIF présente un panorama général (voir présentation ci-jointe en annexe).

Concernant la régularité, **la SNCF** souligne les évolutions importantes sur la maintenance des Z2N et les RIB ont également permis d'améliorer la situation. Les progrès tiennent également à une pression accrue envers l'ensemble de la chaîne de production du service, en mobilisant les équipes des points de terminus. Le détail des actions engagées est joint en annexe.

Néanmoins, la régularité doit encore progresser pour s'approcher des objectifs définis par le contrat avec le STIF, notamment sur l'axe Ferté-Milon.

La ligne de Crécy dépasse les objectifs, en particulier depuis la réduction des difficultés liées à la fermeture des portes sur les RIB.

Concernant le matériel roulant, le **STIF** rappelle qu'en 2010, la livraison de 5 AGC bimodes permettra d'équiper les liaisons Meaux – La Ferté-Milon.

La **SNCF** précise que ces 5 AGC seront mis en service en août 2010. L'arrivée des AGC implique une évolution des méthodes de production qui vont concourir à l'amélioration de la régularité.

Il est rappelé que le calendrier de livraison n'est pas modifiable, puisqu'il correspond à un marché national de 700 exemplaires commandé par 20 Régions. Les modalités d'accélération de la production ont déjà été entreprises puisque les Régions ont financé la construction de deux chaînes de montage supplémentaires pour augmenter le rythme de production.

Les trains directs La Ferté-Milon – Paris resteront assurés en RIB, compte tenu de la capacité insuffisante des AGC, homologués pour accepter un volume de voyageurs (maximum de 2 voyageurs debout au m²) qui ne correspond pas à celui constaté sur les relations directes Meaux-Paris.

D'autre part, la rénovation des rames Z2N en cours, et généralisée dans le cadre du Plan Impact élaboré par le STIF, RFF et la SNCF, induira l'arrivée en 2009 de 6 rames Z2N rénovées sur le réseau Est.

Le **STIF** rappelle par ailleurs la décision du 6 février 2009 commune avec la SNCF d'accélérer la livraison du Francilien, par une augmentation du nombre de rames livrées en 2011 et 2012, ce qui permettra le remplacement des matériels RIB du réseau Est fin 2012 au lieu de mi-2015 (en dehors des liaisons directes Meaux – la Ferté-Milon).

Enfin, le STIF et la SNCF ont programmé l'affectation de tram-trains Avanto, tels que ceux en service sur T4, pour la ligne Esbly – Crécy-la-Chapelle.

Le **STIF** présente la politique de développement de l'offre mise en place sur l'ensemble des réseaux routiers et ferrés depuis plus de deux ans, représentant déjà une dépense supplémentaire récurrente de 400 millions d'euros par an. Sur le réseau SNCF, l'accent est mis principalement sur la lisibilité de l'offre par le cadencement offrant des horaires répétitifs chaque heure, la réduction des creux de desserte en journée, l'amélioration de l'amplitude horaire en soirée et l'augmentation de l'offre le week-end.

Sur le secteur concerné, l'objectif est de combler les carences issues de l'offre mise en place à l'arrivée du TGV Est en juin 2007, de créer un deuxième aller-retour Paris – La Ferté-Milon et d'améliorer les amplitudes horaires, en particulier sur Meaux, La Ferté-Milon et Château-Thierry. L'évolution de la maintenance du réseau par RFF a également permis de supprimer les creux de desserte sur la mission omnibus de Chelles à Meaux en prolongeant tous les trains de Lagny-Thorigny à Meaux.

L'ensemble des collectivités présentes apprécie positivement le projet de refonte de la desserte qui répond en grande partie aux attentes des voyageurs : amplitude horaire, simplicité de la desserte, renforcement des week-ends... La création du 2^{ème} aller-retour direct Paris – La Ferté-Milon est salué comme un important progrès par les collectivités et l'association des usagers de la Vallée de l'Ourcq.

Le **Conseil Régional de Picardie** précise que sur les TER Vallée de la Marne mis en place depuis juin 2007, la fréquentation a sensiblement augmenté et la régularité s'établit désormais autour de 93%. Le renforcement de la desserte sur Château-Thierry, en particulier les trains d'extrême matinée et de soirée, permet en outre de palier certains manques de la desserte TER. D'autre part, l'amélioration conséquente sur la ligne de La Ferté-Milon permet d'espérer une nouvelle dynamique sur cet axe. La rénovation de la gare de Maroeuil sur Ourcq sera terminée en 2010 grâce au financement par la Région Picardie.

La commune de La Ferté-Milon demande le délai de correspondance pour les navettes terminus Meaux : en l'état actuel du projet, le STIF indique que le battement est de 7 minutes, et que toutes les correspondances se feront avec un train de Château-Thierry, direct de Meaux à Paris, afin de proposer le temps de trajet le plus court possible.

L'association UFC Que choisir évoque l'absence d'abris pour les voyageurs sur les quais de Trilport et demande à la SNCF et à RFF de ne pas oublier cet élément de confort d'attente des voyageurs lors des rénovations de gares.

L'association Familles de France remarque que, par rapport aux Z2N, le matériel RIB n'est pas si mal perçu qu'on ne peut le croire, compte tenu du fait qu'il propose une capacité assise importante : l'amélioration de la fiabilité a contribué à améliorer l'acceptation par les voyageurs de ces trains. L'association des usagers Paris – Meaux appuie cette remarque.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne rappelle cependant que la régularité est inférieure aux attentes des usagers qui modifient leurs comportements pour fiabiliser au maximum leurs temps de trajet : l'amélioration de l'offre sur la vallée de l'Ourcq devrait ainsi renforcer la fréquentation de la ligne et diminuer les rabattements en voiture sur Trilport voire Villers-Cotterets.

La commune de Trilport signale que le dossier d'aménagement de la gare reste actif : un rendez-vous est pris dans les prochains jours avec RFF. La question du stationnement et de la multimodalité apparaît de plus en plus sensible.

L'association AOUT s'interroge sur les travaux en gare d'Isles-Armentières-Congis, et plus généralement sur les conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite au regard des délais fixés par la loi.

RFF précise que les travaux de la gare d'Isles-Armentières-Congis font l'objet d'un financement de la Région Ile-de-France. Ce projet avance conformément au calendrier.

Concernant l'accessibilité du réseau ferroviaire aux PMR, le STIF rappelle que son Conseil a déjà délibéré en février 2008 sur des premières orientations et sur une estimation budgétaire de l'ordre de 1,2 milliards d'euros pour le seul réseau ferroviaire. Un Schéma Directeur de l'Accessibilité est en cours d'élaboration et définira une programmation des investissements.

L'accessibilité ne peut se concevoir uniquement du quai au train, mais bien de la voirie au train.

La ville de La Ferté-sous-Jouarre indique qu'elle souhaite intégrer la démarche du Schéma Directeur des Gares Routières, ayant des réflexions en ce sens. La question du stationnement est également très sensible autour de la gare, et l'expertise du STIF est sollicitée.

Le syndicat d'agglomération nouvelle des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée demande si le projet pourra évoluer vers une desserte au quart d'heure en journée sur Meaux et si des évolutions sont prévues sur les lignes d'autobus. Sur ce dernier point, le STIF renvoie aux négociations à venir sur les nouveaux contrats Optile.

La commune d'Esbly évoque des difficultés avec RFF liées à la problématique foncière pour sa gare routière.

M. BRAFMAN remercie les participants de leur présence et indique qu'un comité de ligne se tiendra mi-2010 pour présenter un premier bilan de la refonte d'offre.

POST REUNION

RFF apporte les précisions suivantes concernant certains travaux programmés dans le secteur de ce comité de ligne :

- *RFF fera prochainement une proposition à la ville d'Esbly à sa demande d'acquisition d'un terrain RFF ;*
- *L'allongement et le rehaussement des quais d'Isle-Armentières-Congis est prévu début 2011 ;*
- *La politique de maintenance des infrastructures permet effectivement de supprimer le « blanc-travaux » qui limitait jusqu'à présent l'offre en heures creuses. Néanmoins, des plages « massifiées » 8 semaines par an sont étudiées, hors période de pointe, pour réaliser les travaux d'entretien et de rénovation des infrastructures. Les dessertes seront adaptées en conséquence avec mise en place de moyens de substitution.*