

**Compte-rendu de la réunion
du comité d'étoile ferroviaire de Laon
28 juin 2011**

Participants :

Représentants du Conseil régional de Picardie :

Monsieur Daniel BEURDELEY	Vice-président du Conseil régional - chargé des transports et des infrastructures
Monsieur Alain REUTER	Vice-président du Conseil régional – chargé de la culture
Monsieur Franck BRIFFAUT	Conseiller régional
Monsieur Michel VIGNAL	Conseiller régional
Madame Isabelle LETRILLART	Conseillère régionale
Monsieur Christophe COULON	Conseiller régional
Madame Sylvie HUBERT	Conseillère régionale
Monsieur Fabrice DALONGEVILLE	Conseiller régional
Monsieur Augustin FERTE	Directeur-adjoint des transports régionaux
Madame Héloïse DELACOUR	Apprentie - Transports régionaux

Représentants de la SNCF :

Monsieur Jean-Louis BOUTELEUX	Directeur délégué TER Picardie
Monsieur Benoît VINCENT	Responsable de ligne TER Paris-Laon
Madame Hélène HAZARD	Pôle marketing
Monsieur Stéphane ELIE	TER Picardie

Représentant de RFF :

Monsieur Stéphane FERNANDEZ

Représentants des collectivités locales :

Monsieur Alain BEAUDON	Vice-président de la Communauté de communes du Soissonnais
Monsieur Jean-Marc CARLIER	DGS Communauté de Communes du Laonnois
Monsieur Philippe DANLOS	DGS Ville de Laon – Directeur du SITUL
Monsieur Guy NECAILLE	Maire de Longpont
Monsieur Arnaud FOUBERT	Maire de Crépy-en-Valois
Madame Chantal MOUNY	Vic-sur-Aisne - Suppléante
Monsieur Pierre DUHEM	Adjoint au maire de Vic-sur-Aisne - CCPVA
Monsieur Daniel MOITIE	Maire de Crouy
Monsieur Guy CENS	Maire de St Erme
Monsieur Gabriel BAUDET	Adjoint au maire de St Erme

Représentants des Autorités organisatrices :

Monsieur Didier BODA	Président du SITUS
Monsieur Eric PATOUX	Directeur technique du SITUS

Représentants des organisations syndicales :

Monsieur Pascal MAKSYSKA	CFDT FGAAC
--------------------------	------------

Représentants des usagers

Monsieur Fabien MESSALIER	EPLEFPA de la Thiérache - Vervins
Monsieur Sébastien WILLEMIJNS	Usager
Monsieur Roger TOUSSAINT	ADU - Trésorier
Monsieur Patrick ROUSSEAU	ATF Paris-Laon
Madame Aurélie ROUSSEAU	Collège / lycée la Providence (Laon) - secrétaire spécialisée.
Monsieur Dominique CAILLIET	Usager

Représentants du CESER

Monsieur Bernard THUILLIER	Vice-président CESER Picardie
Monsieur Jean-François BOURDON	Conseiller
Monsieur Jean-Claude MASSET	Membre du CESER

Représentant de l'Etat :

Madame Christine BRUNEL	DREAL Picardie
-------------------------	----------------

Excusé :

Monsieur René DOSIERE	Député de l'Aisne
-----------------------	-------------------

Daniel Beurdeley remercie la tenue du comité d'étoile de Laon. Monsieur Coulon excuse le sénateur-maire de Laon d'être absent ce jour. Il rappelle l'importance des comités d'étoiles et remercie les autres élus régionaux d'être présents.

Daniel Beurdeley préside la réunion.

Introduction et rappel du contexte (Daniel BEURDELEY)

Suite aux Assises régionales du 6 mai dernier, le Conseil régional a décidé de réunir de nouveau les instances de concertation avec les usagers, sous forme de comités d'Etoiles.

Ces comités d'étoiles font suite à une longue période pendant laquelle la Région n'a pas pu rencontrer les usagers pour plusieurs raisons étroitement liées :

- les réformes fiscales menées par l'Etat ont mis à mal les finances des collectivités et ont jeté de l'incertitude sur la capacité de la Région à poursuivre le développement du TER, que ce soit en terme d'investissements ou en terme d'augmentation de l'offre,
- La Région a dû prendre en compte la volonté de l'Etat et de RFF de cadencer et de structurer son réseau pour le service 2012. Même si le cadencement demeure un atout pour le système ferroviaire, je tiens à dire que son calendrier de mise en œuvre en France n'est pas approprié au contexte financier actuel des régions
- L'Etat est devenu autorité organisatrice des trains Intercités rebaptisés Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Et nos premiers échanges avec cette nouvelle AOT ont été difficiles car la nouvelle offre TET en 2012 a diminué de 5 unités par rapport à l'ancienne offre Intercités, évolution que la Région Picardie ne peut accepter.
- En dernier lieu, il a fallu lancer les négociations avec la SNCF sur les conditions de mise en œuvre de la nouvelle offre 2012.

Malgré ce contexte, il était important que la Région et ses partenaires puissent vous rencontrer en raison de l'offre 2012 structurée qui va dans de nombreux cas modifier en profondeur vos habitudes de déplacement. Il est donc important de vous communiquer les nouveaux horaires rapidement.

Une première étape de concertation s'est déroulée en septembre 2010. Elle a consisté à prendre en compte les besoins de déplacement de l'ensemble des lycéens picards. La seconde étape a été l'organisation des Assises régionales du train à Amiens le 6 mai dernier. Nous nous réunissons aujourd'hui pour poursuivre la 3^{ème} phase de concertation, avec une série de comités d'étoiles. La réunion de ce soir, fait suite à celles de Creil le 8 juin, d'Amiens, le 16 juin et de Saint-Quentin le 21 juin.

Concernant la nature de l'offre 2012, j'ai tenu à ce qu'elle soit présentée par RFF et la SNCF. En effet, comme je l'évoquais plus tôt, cette réforme est à l'initiative de l'Etat et de RFF. Comme RFF le précisera après, la mise en œuvre de ce projet lui permettra de pouvoir faire circuler plus de trains sur le réseau et donne des capacités de développement de l'offre. Cependant, la Région est pour le moment dans l'incapacité d'augmenter son offre et de faire pleinement profiter du cadencement à l'usager. Je ne vous cacherai donc pas la position réservée de la Région sur cette réforme.

La Région ayant subi cette réforme, il appartient donc à RFF et à la SNCF de présenter les grilles et les principes qui ont conduit à les monter. Cependant, en tant que garant des intérêts des usagers, j'ai tenu à impliquer la Direction des Transports dans la construction de ces grilles et à organiser ces comités d'étoiles sur l'ensemble de la Picardie. De plus, les horaires ont été mis en ligne sur le site « train.picardie.fr ». Ces grilles pourront ainsi être discutées avec vous et je ferai mon possible pour que vos demandes puissent être étudiées et prises en compte, dans la mesure des possibilités techniques et financières. Cependant, compte-tenu des contraintes du calendrier et de la structure même du cadencement, je tiens à préciser que les modifications que vous pourrez proposer sur les horaires ne pourront être que légères en 2012 mais pour les modifications plus lourdes souhaitées, nous les étudierons de manière plus précises pour le service 2013.

Par ailleurs, nous nous réunissons aujourd'hui sous la forme de comité d'étoile au lieu des habituels comités de lignes. Ce sera l'occasion de vous présenter les projets de grille horaire du service 2012 et de pouvoir aborder les sujets concernant les lignes de l'étoile de Laon (« Paris-Laon », « Laon-Reims », « Laon-Hirson » et « Amiens-Laon »), comme lors des comités de lignes habituels. Mais ce sera également l'occasion de mieux mettre en perspective les différents jeux de correspondance qui s'opèrent entre chaque branche de l'étoile. En dernier lieu, cela permet aux usagers d'avoir deux instances de concertation, en général à chaque extrémité de la ligne. Par conséquent, les usagers peuvent effectuer des déplacements moins longs pour assister aux réunions de concertation.

Je suis parfaitement informé et conscient des problèmes de qualité du service de ces derniers mois, en particulier sur la ligne « Paris-Laon » ; c'est pourquoi j'ai décidé de consacrer un comité de ligne spécifique à ce sujet et à cet axe en septembre prochain. En vue de comités d'étoiles spécifiques aux problèmes de qualité, j'ai sollicité de RFF et de la SNCF une analyse précise et complète des causes et conséquences des dysfonctionnements, et notamment des retards et suppressions de trains.

Ceci explique le délai pour organiser ce comité de ligne.

Nous pourrons, néanmoins aborder la qualité du service dans la seconde partie de la réunion.

Afin d'aborder ces nombreux points, je vous propose de suivre l'ordre du jour suivant :

- I. Point d'information sur l'actualité des lignes de l'étoile de Creil -> Région
- II. Présentation des principes de l'offre structurée -> RFF
- III. Présentation des grilles structurées et du service unique 2012-> SNCF

Augustin Ferté rappelle l'actualité concernant l'étoile ferroviaire de Laon.

// Actualité des lignes de l'étoile de Laon (DTR)

A. Evolution de l'offre et de la fréquentation

1. Données générales sur l'ensemble du réseau picard

Evolution de l'offre TER théorique du réseau picard entre 2002 et 2010 : +32%, soit +3,5% par an.

Evolution de la fréquentation : +47%, soit 4,9% par an.

La fréquentation moyenne du réseau augmente plus vite que l'offre.

Le taux d'occupation par train en 2010 est d'environ 98 usagers par train. Ce taux d'occupation varie fortement suivant la nature de l'axe. Pour les axes desservant Paris, l'emport moyen est de 152. Pour les autres, il est de 45.

2. Etoile de Laon

axes	évolution de l'offre	évolution annuelle	évol. de la	évol. annuelle moyenne	Emport moyen
	entre 2002 et 2010	moyenne de l'offre	fréquentation	de la fréquentation	
		entre 2002 et 2010	entre 2002 et 2010	entre 2002 et 2010	2010
Paris - Laon	10,9%	1,3%	35,2%	3,8%	100
Laon - Hirson (train)	6,4%	0,8%	-6,0%	-0,8%	20
Laon - Hirson (car)	nd	nd	53,3%	5,5%	17
Amiens - Laon - Reims	46,2%	4,9%	62,8%	6,3%	47
Sous-total étoile de Laon	22,1%	2,5%	38,8%	4,2%	72
moyenne TER Picardie	31,8%	3,5%	46,9%	4,9%	98
dont axes desservant Paris	26,5%	3,0%	47,7%	5,0%	152
dont axes transversaux	40,4%	4,3%	43,5%	4,6%	45

L'évolution de l'offre sur l'étoile de Laon est de +22 % (+ 2,5 % par an) entre 2002 et 2010. L'axe « Amiens-Laon » est celui qui a connu l'augmentation de l'offre la plus forte (+ 46 %), liée notamment au renforcement de 25% en décembre 2007. La fréquentation a connu une augmentation beaucoup plus forte, de 39 % sur l'ensemble de l'étoile et de 63 % sur « Amiens-Laon-Reims ».

L'emport moyen par train est de 72 personnes, ce qui est inférieur à la moyenne régionale (98), mais supérieur au taux d'occupation constaté sur les axes ne desservant pas Paris (45). Comme au niveau régional, on constate un écart important entre l'axe vers Paris (100) et les axes transversaux (20 pour « Laon-Hirson » et 47 pour « Amiens –Laon »). Des efforts restent donc à réaliser pour améliorer ce chiffre. Les trains étant pleins en heure de pointe, c'est durant la période creuse qu'il faut améliorer la valeur de cet indicateur.

B. Programme d'aménagement des gares

Les travaux sont en cours sur 7 gares et 5 PANG de l'axe « Amiens-Laon ». Leur réception est prévue pour fin 2011/début 2012 dans le cadre du CPER 2006-2013.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre de son Schéma Directeur d'Accessibilité, la Région Picardie a lancé en 2009 des études de modernisation et de mise en accessibilité de 15 gares sur l'ensemble de la Picardie. La SNCF (Gares et connexion) a, de son côté, procédé à des études sur 5 gares (ex nationales) parmi lesquelles figurent les gares de Hirson, Marle-sur-Serre, Villers-Cotterêts, Soissons et Crépy-en-Valois.

Les réflexions sont en cours pour lancer les phases études et travaux avant cette fin d'année 2011 sur une dizaine de gares.

Conformément aux engagements pris au titre du SDA, ces investissements se verront complétés par la mise en place, à partir de l'automne 2011, d'un service d'assistance en gare et de substitution routière dénommé « Accès TER ». Ce dispositif est comparable à celui dénommé « Accès Plus » qui est lui-même en service sur 13 gares de Picardie. Dans les gares non concernées par ce service d'assistance, il sera déployé un service de substitution routière.

La Région soutient également le déploiement en gare et sur les quais d'afficheurs légers qui donnent une information en temps réel sur le trafic, en situation normale et perturbée. Les axes « Paris-Laon » et « Paris-Beauvais » ont été traités en 2009. Il est prévu pour 2012 le déploiement de ce système sur les lignes « Amiens-Albert » et « Creil-Saint Quentin ».

C. Programme d'acquisition des nouveaux matériels

Depuis 2009, l'axe « Amiens-Laon » est desservi par des BGC, le nouveau matériel bi-mode de la Région ainsi que par des 72500, qui ont remplacé des rames RRR.

A partir de 2013, les premiers Regiolis arriveront et remplaceront les rames RRR restantes sur l'axe « Saint Quentin-Creil » et les rames Corail sur « Paris-Laon ». Ils se substitueront également aux rames 72500. En plus de l'amélioration du confort, des gains en termes de temps de parcours pourront alors être observés.

Des réflexions sont en cours pour remplacer ou rénover le matériel V2N à horizon 2015 qui circule actuellement sur l'axe « Paris-Saint Quentin ».

Daniel Beurdeley donne la parole à Monsieur Fernandez (RFF).

II/ Présentation des principes et objectifs de l'offre structurée (RFF)

Stéphane Fernandez effectue la présentation des principes de l'offre structurée (voir annexe 1).

III/ Présentation des grilles du SU 2012 (SNCF)

Jean- Louis Bouteleux effectue la présentation de la grille 2012 (voir annexe 2).

Jean-Louis Bouteleux remercie les personnes qui se sont déplacées et ajoute que l'objectif de cette réunion est de susciter des réactions. Il invite aussi les usagers à réagir sur les blogs tenus par les responsables de lignes, sur le site internet de la Région ou par courrier.

Il explique la méthode utilisée pour la mise en place de l'offre structurée, et notamment la nécessité de déterminer les accroches à Paris-Nord, afin de réorganiser les horaires sur « Paris-Laon » et « Paris-Beauvais ». La ligne « Paris-Laon » ne sera cadencée qu'à partir de 2013, en raison des travaux du RER B+. Ces travaux ont pour objectif de faire circuler les RER B sur des voies dédiées : les incidents du RER B n'impacteront plus les TER, ce qui va dans le sens de l'amélioration de la qualité de service.

Il ajoute qu'en ce qui concerne la ligne K du Transilien, elle ne subira pas de modifications horaires en 2012.

Toutefois, la ligne « Paris-Laon » connaîtra une légère simplification. Il rappelle qu'à Vierzy et Vauxaillon, la présence d'une voie unique représente une contrainte pour modifier les horaires.

IV/ Echanges avec la salle

1 – La desserte des haltes ferroviaires :

Sur cette ligne, il a été question de supprimer les arrêts à Longpont et à La Neuville-sous-Laon. Il demande donc à Augustin Ferté la position finale de la Région concernant ces projets.

Augustin Ferté répond que les arrêts à la Neuville seront supprimés compte-tenu de la faible fréquentation et de la possibilité de rejoindre aisément la gare de Laon grâce aux transports urbains. Il est en revanche prévu que Longpont ait une desserte équivalente à celle de Corcy, ce qui revient à augmenter l'offre.

Guy Nacaille, le maire de Longpont, affirme qu'il n'existe pas d'arrêt en semaine aujourd'hui.

Monsieur Vignal : La suppression de l'arrêt de la Neuville sous Laon ne posera-t-elle pas de problèmes aux élèves du CFA ?

Augustin Ferté précise que les élèves utilisent cet arrêt uniquement pour les retours en fin d'après-midi. Le matin, les arrivées s'effectuent à la gare principale de Laon avec une correspondance bus urbain qui pourra être également utilisée en fin de journée à partir de 2012.

Madame Hubert précise qu'elle est en charge de l'apprentissage au CFA de Laon. Les lycées ont été consultés en amont de la concertation. Elle demande si les CFA ont été consultés comme cela a été le cas pour les lycées, dans la mesure où les arrêts seront supprimés à la Neuville.

Augustin Ferté répond que la Région a tenu compte du service de bus qui existe à Laon pour se rendre au CFA, situé à la Neuville-sous-Laon. Les élèves du CFA auront donc la possibilité de rejoindre le CFA depuis Laon.

Madame Hubert explique que les élèves du CFA bénéficient d'une aide au transport, mais qui s'applique sur le train et non le bus.

Augustin Ferté répond que les collectivités compétentes en matière de transport urbain doivent être interpellées.

Monsieur Necaille interpelle la tribune et demande des précisions sur la politique d'arrêt à Longpont. Il rappelle que le projet exposé au mois de novembre dernier avait été de supprimer les arrêts à Longpont et de mettre en place un TAD. Cela ne correspond pas à ce qui est indiqué aujourd'hui sur la présentation powerpoint, qui offre 5 arrêts par jour de semaine à Longpont. Il explique que sa commune accueille des touristes parisiens le week end. L'arrêt total de la desserte de Longpont constitue un risque pour les deux restaurants du village et donc l'économie locale.

Augustin Ferté répond que la desserte de Longpont s'alignera finalement à celle de Corcy sur les missions omnibus, soit 5 arrêts par jour.

Monsieur Necaille demande alors s'il peut considérer ce qui est présenté aujourd'hui comme figé, et si la Région peut s'engager à arrêter cette décision.

Daniel Beurdeley s'engage à maintenir les arrêts de trains à Longpont, tel que cela est présenté.

Monsieur Necaille le remercie en ajoutant que cette décision permettra de redéployer aussi le transport ferroviaire. Il informe la tribune que la Communauté de communes travaille en ce moment sur un transport à la demande, et qu'il l'a invitée à prendre contact avec le Conseil régional.

Jean-Louis Bouteleux précise que la SNCF s'alignera sur les décisions de son autorité organisatrice, à condition que cette desserte soit techniquement faisable.

2 – L'intermodalité et l'articulation avec les transports urbains :

Didier Boda, Président du SITUS, affirme que les proviseurs de lycées seront dans l'embarras lors de la mise en service de la grille.

Daniel Beurdeley répond que les lycées ont déjà été concertés à l'initiative de la Région.

Didier Boda rebondit sur la dernière réponse de Daniel Beurdeley : le Conseil régional est allé voir les établissements scolaires en amont de la concertation. Mais l'inquiétude persiste au niveau des correspondances avec les autres transports collectifs urbains. En dépit de la volonté de concertation de la part de la Région, les horaires ont été imposés.

Il ajoute qu'il ne vise pas le Conseil régional de Picardie, mais RFF. Pour lui, l'opération cadencement vise à rentabiliser les sillons et va dans le sens d'une concurrence accrue entre les opérateurs et l'utilisateur n'en sera pas gagnant. En Suisse, le cadencement s'est étalé sur 12 ans, et avec une infrastructure en bon état. Cela n'est pas le cas en France, ce qui génère des craintes sur l'articulation de ces horaires avec les autres systèmes de transports collectifs (urbains et interurbains). Il pense qu'il aurait été préférable de mettre en place le cadencement de façon beaucoup plus progressive.

A propos de l'articulation avec les transports urbains de l'agglomération de Soissons, la ligne dédiée à la desserte de la gare va être mise en correspondance sans difficultés. En revanche, cela s'annonce beaucoup plus délicat pour les 5 autres lignes sur lesquelles les utilisateurs du TER sont minoritaires ; il est alors délicat de changer les habitudes des autres usagers majoritaires numériquement.

Monsieur Patoux (Directeur technique du SITUS) : Le cadencement va-t-il introduire de nouvelles dates de changement de service ? Les changements horaires des bus ont lieu en septembre, ce qui est complexe pour s'aligner sur les nouveaux horaires de trains, mis en œuvre en décembre.

Monsieur Fernandez de RFF répond que la date de changement de service ferroviaire est fixée par la norme européenne et correspond en effet au dimanche suivant le deuxième samedi de décembre.

Il ajoute que RFF n'a pas pour objectif de remettre les horaires à plat tous les ans. En 2012, 20% des trains seront cadencés. Le but est d'arriver progressivement au cadencement du réseau.

3 – Le projet d'offre 2012 et la grille structurée :

3.1 – « Amiens-Laon »

Franck Briffaut : Sur la ligne « Amiens-Laon », la correspondance à Tergnier est indispensable, notamment pour se rendre vers Chauny à partir de Laon, parcours qui correspond à un réel besoin. Or, le cadencement va figer les horaires, ce qui rend difficiles les ajustements au niveau des correspondances.

Jean-Louis Bouteleux : Les parcours « Amiens-Laon » seront plus rapides avec les missions semi-directes projetées.

Michel Vignal : il existe un « trou d'offre » en milieu de matinée entre Amiens et Laon.

3.2 – « Laon-Hirson »

Franck Briffaut : Sur « Laon-Hirson », il existait une possibilité de faire « Marle-Laon-Paris ». Aujourd'hui, cela est plus difficile pour les pendulaires, qui risquent d'emprunter davantage leur voiture. La nouvelle desserte va faire perdre un train « Marle-Laon ».

3.3 – « Laon-Reims »

Franck Briffaut : En ce qui concerne la portion « Laon-Reims », seule la gare de Reims-ville est desservie, et non la gare TGV. Dans le cadre du cadencement, est-il prévu d'étudier des correspondances adaptées entre « Laon-Reims » et « Reims Centre-Reims Champagne », gare TGV ?

Michel Vignal Sur « Amiens-Reims », on constate une amélioration.

Monsieur Cens, maire de St Erme : la portion « Laon-Reims » ne sera pas cadencée en 2012, en raison des choix du Conseil régional de Champagne Ardenne. Les usagers de la ligne peuvent accéder au TGV soit à Paris-Nord, soit à la gare TGV Reims Champagne à Bezzannes. Pour accéder à cette gare, les correspondances ne sont pas toujours assurées entre les « Laon-Reims Centre » et les navettes « Reims Centre » et « ReimsChampagne ». Il cite l'exemple d'un retour en fin de journée d'une navette arrivant à Reims Centre à 18h57, alors que le TER vers Laon part à 18h46.

Monsieur Fernandez répond que RFF tiendra compte de la demande.

3.4 – « Paris-Laon »

Franck Briffaut : Sur la ligne « Paris-Laon », les travaux du RER B+ ont pour objectif d'améliorer l'infrastructure. En effet, il faut une infrastructure de qualité pour cadencer le réseau. Mais sur la ligne « Crépy-Laon », qui a bénéficié à plusieurs reprises de la contribution de la Région, la vitesse des trains n'est pas maintenue, ce qui correspond à un préjudice. Les élus sont en droit de demander à ce que les vitesses ne soient pas limitées perpétuellement. Les limitations de vitesse en raison de travaux doivent conserver un caractère effectivement temporaire.

Pour cadencer le réseau, il est nécessaire d'avoir un matériel homogène : le matériel ancien doit disparaître. Les nouveaux Régiolis auront-ils une capacité adaptée par rapport aux Corails actuels ? Concernant l'utilisation des rames Corails, le fait que celles-ci stationnent durant toute la journée à Paris-Nord est générateur de coûts importants. Depuis trente ans, les temps de parcours n'ont pas diminué. Avant de mettre en œuvre le cadencement, il faudrait retendre les horaires, ce qui est possible d'après son calcul.

Puis, le premier « Laon-Paris » de la journée arrive tardivement à Paris.

Jean-Louis Bouteleux explique qu'avec le cadencement, une mission correspond à une durée déterminée. Avec la systématisation des missions, il ne sera pas possible de modifier les temps de parcours, mais aucune dégradation n'est à prévoir par la suite. Il rappelle que la ligne « Paris-Laon » n'étant pas cadencée au prochain service, elle n'est donc pas concernée par ce principe en 2012. Il ajoute que le choix de desserte, n'est pas toujours évident pour l'autorité organisatrice, qui doit désormais combiner les dessertes directes, semi-directes et omnibus. Il est possible de faire des parcours rapides « Paris-Soissons Laon », par exemple, mais au détriment des autres gares. Cela relève de l'aménagement du territoire. La SNCF cherche à favoriser la mobilité de ses clients.

Il s'étonne également des durées de temps de trajet différentes proposées dans les grilles de RFF. Le principe du cadencement veut en effet, qu'à une mission donnée corresponde un temps de trajet identique pour tous les trains. Cette question des temps de trajet sur « Paris-Laon » va donc être réexaminée avec RFF.

Il rappelle les deux principaux points de blocage pour cet axe :

- l'entrée de Paris-Nord, avec la modernisation du RER B qui devrait permettre d'améliorer la situation,
- les deux troncs communs liés aux tunnels.

Daniel Beurdeley souligne que le service public doit aussi profiter aux petites gares. La suppression des omnibus n'est donc pas envisageable.

Jean-Louis Bouteleux répond au sujet du matériel, que les 72 500 ont été enlevés sur « Paris-Laon » au profit des AGC et des Bibi. Les rames Régiolis vont remplacer l'ancien matériel RRR et Corail qui circule actuellement sur « Paris-Laon ». Le Régiolis arrivera à partir du service 2013.

Michel Vignal : Les temps de parcours ont tendance à s'allonger sur « Paris-Laon » : les nouvelles grilles prévoient dans l'après-midi d'ajouter 7 minutes et 15 minutes par rapport à aujourd'hui. Ne serait-il pas possible d'envisager des directs avec uniquement des arrêts à Laon et Soissons ?

RFF investit aussi massivement dans le renouvellement du réseau. Par exemple, lors du renouvellement du ballast des voies, le chantier avance d'un kilomètre par jour, et un kilomètre de renouvellement des voies coûte un million d'euros.

Il arrive que certaines limitations de vitesses soient imposées par RFF ; elles sont temporaires pour les travaux ou permanentes en cas de dégradation de l'infrastructure.

Franck Briffaut demande combien de temps peuvent durer les limitations temporaires de vitesse.

Monsieur Fernandez précise que les LTV peuvent durer un an.

Monsieur Foubert, maire de Crépy en Valois, souligne que l'offre est en augmentation. Il attire cependant l'attention sur deux trains : le « Laon-Paris » partira de Crépy à 7h54 en 2012 avec une arrivée à Paris-Nord à 8h39 au lieu de 8h26 actuellement. Le « Paris-Laon » actuellement au départ de Paris-Nord à 16h39 partira à 16h16. Ces modifications obligent les salariés à arriver plus tard au travail, pour partir plus tôt, d'un quart d'heure dans les deux cas. Cela va poser de graves difficultés aux salariés concernés. Il ajoute que les trains sont surchargés, et que lorsqu'un incident se produit, les usagers se retrouvent debout pendant 1h voire 1h30.

Daniel Beurdeley demande à la SNCF et à RFF d'examiner attentivement le cas de ces deux trains.

Un usager demande comment la minute repère de départ des trains est déterminée et s'il s'agit d'un choix marketing. Il suggère que les collectivités puissent choisir la minute repère.

Jean-Louis Bouteleux précise que la minute repère dépend de l'accroche à Paris-Nord et du réticulaire qui est bâti. Le réseau sera organisé à partir des nœuds ferroviaires.

Monsieur Makyska, représentant de la CFDT FGAAC et conducteur de train : le cadencement va obliger à diminuer les vitesses si les trains doivent arriver toujours aux mêmes minutes. Sur certaines lignes, les trains circulent à vitesse maximum. Avec le cadencement, ces vitesses seront limitées pour respecter les horaires et les correspondances.

Jean-Louis Bouteleux répond qu'il ne partage pas tout à fait cet avis, le but étant d'optimiser le réseau.

Monsieur Dalongeville, Conseiller régional : en cas de retard, surtout l'été, les usagers sont exaspérés. Le fait d'allonger les temps de parcours va entraîner des réactions supplémentaires auxquelles il faut se préparer. Est-il envisagé d'organiser les correspondances à Paris pour pouvoir faire « Crépy-Paris » et « Paris-Amiens » ?

Daniel Beurdeley rappelle que pour répondre à ces demandes, des moyens financiers sont nécessaires. Le contexte actuel de réforme des collectivités n'est pas supposé améliorer la situation. Pour pouvoir envisager une augmentation de l'offre, des recettes nouvelles au profit du transport ferroviaire sont indispensables.

3.5- « Laon-Saint Quentin-Lille »

Michel Vignal, Conseiller régional : Pour se rendre à Lille depuis Laon, le problème réside dans les temps de parcours : il faut 2h30 voire 3h, avec les correspondances à Saint Quentin et Tergnier rendues nécessaires par le trajet.

Monsieur Willemijns, usager, de Laon, il n'est possible d'arriver à Lille qu'à 9h55. L'offre vers Lille est de plus en plus centrée sur les liaisons « St Quentin-Lille », et moins sur les « Tergnier-Lille » ou « Reims-Lille ».

Jean-Louis Bouteleux admet que l'évolution des grilles a tendance privilégier St Quentin, qui apparaît plus centrale.

Monsieur Willemijns ajoute que Lille est devenue un pôle universitaire, et que sa desserte est importante. Il consent toutefois qu'il ne soit pas possible de satisfaire toutes les demandes.

Daniel Beurdeley suggère qu'à terme, il serait bien d'analyser les flux entre la Picardie et Lille.

4 – Les équipements en gares et la modernisation des gares :

Franck Briffaut : De nouveaux afficheurs légers sont apparus dans les gares et haltes. Pourquoi la halte de Vauxaillon dispose-t-elle d'un afficheur uniquement sur un seul quai ? Quitte à en mettre un seul, il serait préférable de le positionner à l'entrée de la halte. .

Jean-Louis Bouteleux : En ce qui concerne les afficheurs légers, les gares de Crépy et Ormoy ne sont pas encore équipés, mais elles le seront au mois de juillet. A Vauxaillon, un afficheur a été installé sur un seul quai, probablement à cause des difficultés de transmission de données.

La politique de la SNCF en matière d'afficheurs légers consiste à installer des afficheurs uniquement lorsqu'on est certain qu'ils fonctionneront.

A Nanteuil et Le Plessis Belleville, l'affichage des transiliens non possible au départ, devrait être opérationnel d'ici quelques temps.

5 – La poursuite de la concertation :

Un usager : La Région organise-t-elle des rencontres avec les AOTU ?

Jean-Louis Bouteleux répond que les comités de lignes et les différents sites internet permettent d'avoir un lien avec les usagers et les AOTU.

Il informe que les horaires seront diffusés en septembre pour un changement de service le 11 décembre. L'objectif est que tous les usagers puissent anticiper ce changement et s'organiser en fonction des nouveaux horaires. Il invite les usagers à réagir jusqu'à mi-juillet.

Daniel Beurdeley ajoute qu'un comité de ligne « Paris-Laon » est prévu à la rentrée. La date sera fixée d'ici peu. D'autres comités d'étoiles seront organisés en mars-avril. Le Conseil régional compte sur les associations d'usagers pour faire remonter les réactions.

Augustin Ferté ajoute que les usagers ont la possibilité de continuer à réagir sur le site internet de la Région. Les demandes ne pouvant bénéficier d'une réponse favorable avec le service 2012, seront examinées à nouveau pour une éventuelle prise en compte dans la préparation du service 2013.

Daniel Beurdeley remercie les participants d'être venus à ce comité d'étoile et invite la salle au pot de l'amitié.

Annexe 1 : présentation du cadencement par Stéphane Fernandez de RFF.

Destination X

Le cadencement est une nouvelle organisation et simplification des horaires qui facilite le train, le rend plus évident, et accessible pour tous les déplacements.

Il permet de développer l'intermodalité par les meilleures possibilités de synchronisation avec les autres moyens de transports collectifs.

1

2

Le projet de structuration de l'horaire souhaité est mené par Réseau ferré de France

Gare A

Le travail technique est mené en concertation avec la SNCF et le service de la direction transport du Conseil Régional en tenant compte :

- des conditions d'un système cadencé
- de l'expression de besoin d'offre de déplacement fournie par la Région :
 - types et fréquence des dessertes souhaitées axe par axe
 - Assurer les correspondances dans les nœuds.

>

Gare B

Gare C

Les trains sont regroupés en « famille » ou mission : même itinéraire – même politique d'arrêts – même temps de parcours dans les deux sens

4

Les trains sont programmés à minute fixe.

Exemple : projet d'horaire de départ à la gare de Laon vers Tergnier et Amiens

t = Terminus Tergnier

Organisation de correspondance répétitive dans les deux sens

Le train cadencé, c'est une meilleure lisibilité de l'horaire avec...

Toujours le même trajet à minute fixe

Toujours coordonné avec les mêmes correspondances

Potentiellement synchronisé avec vos réseaux bus, métros, tram

A communiquer aux autres services de transport, taxis, vélos...

Il permet également une meilleure gestion des situations perturbées.

50 00 10
TER GL
Tram

Métro

6

- En 2012, la structuration de l'horaire doit tenir compte de l'infrastructure actuelle et des moyens existants

- Les principes du cadencement ne pourront pas s'appliquer systématiquement sur l'ensemble du réseau dès 2012. La ligne Paris-Laon ne sera pas cadencé en 2012 à cause des travaux du RER B. Elle le sera à partir de 2013

- 2012 représente donc un premier pas qui sera suivi, par la suite, d'améliorations successives pour tendre progressivement vers un cadencement complet

• Avril – Été 2011 : Etude par RFF des demandes de sillons effectuées par la SNCF

• Été 2011: Réponse de RFF, observations des demandeurs de sillons et itérations

• Automne 2011: Publication de l'horaire définitif

• 11 décembre 2011: début du service unique

7

Merci de votre attention

9

Annexe 2 : présentation des grilles horaires par Jean-Louis Bouteleux de la SNCF :

<p>Service Annuel 2012</p> <p><i>Projet</i></p>	<p>Les nouvelles politiques d'arrêts</p> <p>L'évolution de l'offre</p> <p>Les temps de parcours</p> <p>Les correspondances</p> <p>Analyse de la grille 2012</p> <p>2</p>
<p><u>La ligne AMIENS TERGNIER LAON</u></p> <p>3</p>	<p><u>La simplification des missions</u></p> <p>14 missions 8 missions 15 missions 20 missions 2 missions 8 missions</p> <p>4</p>

La simplification des missions

Le projet cadencement 2012 remet en cause la structure de la grille horaire sur Laon Hirson.

En effet, la plupart des trains circulant actuellement entre Laon et Hirson sont des omnibus. En 2012, la grille horaire s'appuiera principalement sur des missions semi-directes, ne s'arrêtant qu'à Marle-sur-Serre et Vervins.

Il existe une liaison CAR entre Hirson et Laon le matin, qui s'arrête dans toutes les gares, à l'exception d'Origny en Thiérache. Elle sera maintenue en 2012.

11

L'offre ferroviaire et son évolution

Gare ou PA	Fréquentation 2009	nb TER par jour (2 sens)		Evolution nb de trains 2012/2010
		2010	2012	
Hirson Ecoles		3	5	67%
Hirson	583	17	17	0%
Origny-en-Thiérache	58	14	8	-43%
La Bouteille	29	15	9	-40%
Vervins	315	17	17	0%
Marle/Serre	296	17	17	0%
Voyenne	30	15	9	-40%
Dercy-Froidmont	52	16	8	-50%
Verneuil-sur-Serre	24	15	8	-47%
Barenton-Bugny	39	15	8	-47%
Laon	3 795	17	17	0%

En 2012, le nombre de trains circulant entre Hirson et Laon reste constant par rapport à aujourd'hui.

En revanche certains points d'arrêts seront moins desservis qu'aujourd'hui : Origny-en-Thiérache, La Bouteille, Voyenne, Dercy-Froidmont, Verneuil-sur-Serre et Barenton-Bugny.

L'intervalle entre chaque train sera donc plus important en journée dans ces gares.

Les scolaires souhaitant se rendre à Hirson Ecoles bénéficieront d'un train supplémentaire par sens, situés en milieu de journée.

12

Les correspondances à LAON vers Paris

Globalement, les délais de correspondance à Laon sont légèrement réduits

13

Les correspondances à LAON vers Reims

Des délais d'attente en gare de Laon plus réduits, et 2 possibilités supplémentaires permettant d'arriver à Reims à 13h56 et 20h40

La situation reste identique à la situation actuelle

14

Analyse de la grille 2012

•Malgré sa relative fréquentation, le nombre de trains circulant sur la ligne sera maintenu. En heure de pointe, les Clients de chaque gare bénéficieront d'une desserte équivalente à aujourd'hui pour se rendre à Laon.

•La gare d'Hirson-Ecoles sera mieux desservie en journée, avec un train supplémentaire dans chaque sens.

•Les missions semi-directes seront plus nombreuses qu'aujourd'hui, ce qui raccourcira les temps de parcours moyens

•L'augmentation du nombre de missions semi directes a pour conséquence de réduire le nombre d'arrêts dans les gares les moins fréquentées : Origny-en Thiérache, La Bouteille, Voyenne, Dercy-Froidmont, Verneuil-sur-Serre et Barenton-Bugny. Celles-ci seront presque deux fois moins desservies qu'aujourd'hui.

15

La ligne LAON - PARIS

16

La simplification des missions

La grille horaire Paris-Laon 2012 prévoit une légère simplification des missions. Les politiques d'arrêts resteront cependant équivalentes à aujourd'hui, avec des semi-directs et des omnibus Paris-Laon/ Paris-Crépy. Il n'y aura plus de parcours Soissons-Laon et tous les omnibus Paris-Crépy s'arrêteront à Aulnay-sous-Bois.

17

L'offre ferroviaire et son évolution

Gare ou point d'arrêt	Fréquentation 2009 (montées et descentes)	nombre d'arrêts TER par jour (2 sens)		Evolution 2012/2011
		2011	2012	
Paris		27	27	0%
Le Plessis-Belleville	1020	3	3	0%
Nanteuil-le-Haudouin	751	3	3	0%
Ormy-Villers	33	2	2	0%
Crépy-en-Valois	4049	30	32	7%
Vaumoise	15	7	5	-29%
Villers-Cotterêts	1731	30	32	7%
Corcy	6	5	5	0%
Longpont	1	0	0	-100%
Vierzy	6	6	5	-17%
Soissons	2768	31	32	3%
Crouy	3	6	5	-17%
Margival		4	5	25%
Vauxaillon	25	5	5	0%
Anzy-Frion	336	31	32	3%
Clacy-Mons	2	6	5	-17%
La Neuville-sous-Laon		4	0	-100%
Laon	3795	31	32	3%

En raison de leur très faible fréquentation, les arrêts à Corcy, Longpont et La Neuville-sous-Laon seront supprimés de la grille en 2012. Les arrêts dans les gares de Vaumoise, Vierzy, Crouy et Clacy-Mons seront maintenus. Un train de plus circulera entre Crépy et Laon.

18

Les correspondances à LAON :

Reims Soissons :

2010

2012

La plupart des correspondances en heures de pointe sont maintenues. Le train Laon-Reims circulant le lundi uniquement, permet actuellement une correspondance, ce qui ne sera plus le cas en 2012 (arrivée 7h30 à Laon pour un départ vers Reims à 7h32). Cependant, les possibilités de correspondances ne sont modifiées que le lundi. Dans le sens Reims Soissons, la situation reste quasi identique qu'actuellement.

19

Amiens Soissons

2010

2012

Comme dans le cas précédent, les Clients auront une possibilité en moins d'emprunter la correspondance à Laon pour se rendre à Amiens le lundi matin. Toutefois, les autres jours de la semaine, les Clients qui se rendent à Amiens pourront en 2012, arriver 11 minutes plus tôt, soit à 9h00 au lieu de 9h11. Actuellement, la possibilité de retour en heure de pointe du soir Amiens 18h06 n'est pas une optimale, avec 23 minutes de délai entre l'arrivée à Laon et le départ vers Soissons. Cela accroît le temps de parcours. La situation s'améliore en 2012 avec une correspondance à Laon de 17 minutes ou une possibilité supplémentaire à Amiens 17h18. De plus, dans les deux sens d'autres possibilités s'offrent dans la journée.

20

Analyse de la grille 2012 :

- Un train de plus circulera entre Crépy et Laon par jour
- Le nombre d'arrêts dans chaque gare sera maintenu dans la plupart des cas.
- Gains de rapidité sur les missions omnibus Paris-Laon, grâce à la suppression des arrêts à Corcy et La Neuville-sous-Laon. Par ailleurs les omnibus Paris-Laon ne desserviront plus Vaumoise, Vierzy, Crouy, Margival, Vauxaillon, et Clacy-Mons.
- Les horaires ne seront quasiment pas modifiés en heure de pointe : les écarts par rapport aux horaires actuels ne dépassent pas quelques minutes.
- Les voyageurs qui reviennent le soir d'Amiens bénéficieront d'une possibilité de correspondance, et pourront revenir plus tôt qu'aujourd'hui.
 - Un retour de Paris en moins en heure de pointe du soir.
 - LE TER Laon-Paris qui arrive à Paris à 8h26 arrivera en 2012 à 8h39.
- Pour se rendre à Amiens ou à Reims, les Clients de l'axe Paris-Laon auront une possibilité en moins, de correspondance le lundi matin.

21