Comité Régional des Services de Transport

MARNE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du lundi 11 juin 2018 à 18h00 Hôtel de Ville – Fismes

DIRECTION DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport et Territoires (SO2T)

Tél.: 03.26.70.31.45



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion dans le présent relevé.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Marne sont mis en ligne sur le site internet de la Région Grand Est.

M. Jean-Pierre PINON, Maire de Fismes, fait part de sa satisfaction d'accueillir en mairie de Fismes cette réunion du COREST Marne dont il est un fidèle participant. Il confirme son attachement à la ligne ferroviaire Reims-Fismes, élément essentiel de l'aménagement du territoire, et fait part de sa vigilance quant au niveau de la qualité de service sur cet axe.

Mme Martine LIZOLA, Présidente du COREST Marne, souhaite la bienvenue aux participants. Elle remercie M. Jean-Pierre PINON et présente les excuses de Mme Françoise FERAT, Sénatrice de la Marne, Mmes Aina KURIC et Lise MAGNIER, Députées de la Marne, M. Yves DETRAIGNE, Sénateur de la Marne et M. Patrick BEDEK, Vice-Président de la Communauté Urbaine du Grand Reims.

Elle précise tout d'abord que cette décentralisation de réunion est le signe de l'intérêt de la Région Grand Est pour le maintien de la proximité avec les territoires. Elle souligne également l'intervention volontariste de la Région dans le domaine des infrastructures ferroviaires, relevant de la compétence exclusive de SNCF Réseau, afin de préserver les circulations. Le cas particulier de la ligne Reims-Fismes, partie intégrante du protocole d'accord relatif à la remise à niveau des lignes ferroviaires de voyageurs du Grand Est d'un montant global de 65 M€, sera présenté au cours de la réunion.

Après la réunion du 7 décembre 2017 à Châlons-en-Champagne, elle rappelle que dorénavant les COREST se dérouleront au mois de juin, période plus propice aux déplacements en soirée et plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires. Au-delà de cette réunion annuelle, des groupes de travail technique peuvent également être réunis en comité restreint pour approfondir des échanges sur une problématique ciblée.

Elle informe que les transports représentent le 1er poste budgétaire du Conseil Régional Grand Est avec des ambitions affirmées :

- faire du Grand Est une Région connectée et attractive (élaboration du SRADDET)
- faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité choisi et non subi pour les usagers
- préparer sereinement l'ouverture à la concurrence des trains régionaux
- harmoniser et développer les réseaux de transport interurbains et scolaires, avec une convergence des tarifs scolaires à la rentrée 2019.

Elle fait part également de 2 projets soumis au vote de l'Assemblée plénière du 29 juin 2018 : -mise en œuvre, en complément de la nouvelle gamme tarifaire TER Grand Est, de petits prix ronds contingentés et 100% digitaux.

> -programme pluriannuel d'investissement sur 3 années consacré à l'amélioration de l'information voyageurs.

Elle précise enfin que le mouvement social national en cours à la SNCF limite dans l'immédiat la mise en œuvre concrète de l'ambition régionale. La Région, qui est tenue de respecter le droit de grève des cheminots, regrette cette situation et souhaite un retour rapide à un service normal. Dans l'attente, elle demande des plans de transports adaptés permettant de minimiser autant que possible l'impact pour les usagers. Par ailleurs, le Président jean ROTTNER est intervenu auprès de SNCF pour que les usagers soient indemnisés à une plus juste proportion suite aux désagréments qu'ils rencontrent depuis fin mars.

1 - Vie des lignes régionales

SNCF Mobilités présente la vie des lignes régionales TER relevant du COREST Marne:

- Reims/Fismes
- Reims/Laon
- Reims/Champagne-Ardenne TGV
- Reims/Epernay
- Reims/Châlons-en-Champagne
- Châlons-en-Champagne/Verdun.
- M. Olivier MAIGRET CGT cheminots, s'interroge sur le nombre de suppressions de trains et son éventuel lien avec un effectif insuffisant de conducteurs. Il souligne également les incidences des décisions nationales sur la vie locale.
- M. Marc GIRAUD, Chef du Service Offre de Transport et Territoires de la Région Grand Est, précise, qu'interpellée sur cette opération par la Région, la Direction Régionale de la SNCF affirme que de nouveaux conducteurs ont été formés afin de renforcer les effectifs disponibles sur les différents établissements de conduite du territoire.
- M. Régis GODDERIDGE, Directeur territorial production, confirme que de nouveaux agents ont terminé leur formation à l'école de conduite et que TER Grand Est dispose désormais d'un effectif suffisant pour assurer le plan de transport avec du personnel pouvant assurer la conduite de différents trains sur différentes lignes.

Monsieur PINON, insiste sur les répercussions du manque de fiabilité des circulations ferroviaires sur l'organisation quotidienne des usagers.

Mme LIZOLA souligne que la convention d'exploitation TER 2017-2024 laisse la possibilité d'expérimenter l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires au plus tôt le 1^{er} janvier 2021. Cette ouverture à la concurrence, inscrite dans la convention d'exploitation, est limité à un volume maximal de 3 millions de TKM, soit 10% du réseau actuel. Elle considère que cela pourrait apporter aux usagers une meilleure qualité de service.

- M. Krystof BOULNOY, usager, note l'inconfort de la modification de la numérotation, à Reims Centre, de certains trains desservant CA TGV. Il souligne également le sentiment d'insécurité que peut occasionner l'absence de contrôleurs à bord des trains.
- M. GODDERIDGE, Directeur territorial production, répond que ce parcours complet est effectué avec le même matériel par 2 TER différents. Il est bien conscient que cela peut apporter une gêne pour certains voyageurs et précise qu'un effort de communication doit être réalisé pour une meilleure information des voyageurs à bord des trains afin qu'ils n'aient pas à quitter leur place, le cas échéant.

M. Olivier MAIGRET, remet en séance un projet de réouverture de la ligne ferroviaire Châlonsen-Champagne / Verdun. Ce document est joint en annexe de ce relevé de conclusions.

M. Franck DETAIL, CGT Cheminots, insiste plus particulièrement sur un potentiel de voyageurs en expansion, liés aux projets de parc médiéval à Sainte Ménehould et de Parc Naturel régional ainsi qu'à la candidature de Verdun au patrimoine mondial des « Sites funéraires et mémoriels de la 1ère guerre mondiale »

Mme LIZOLA rappelle que la problématique de la dégradation du réseau ferré a pris une envergure nationale. Pour le Grand Est, cela concerne 11 lignes ferroviaires encore en activité représentant près de 800 km de voies. SNCF Réseau, propriétaire et gestionnaire des voies ferrées, n'étant pas en mesure de faire face à cette situation, la Région répond de manière volontariste en s'engageant au-delà de son strict périmètre de compétence. Elle intervient en priorité sur les lignes encore en service. Aussi, il n'est pas dans les projets immédiats de la Région de rouvrir la ligne ferroviaire Châlons-Verdun.

M. Christophe CHARTRAIN, Directeur territorial adjoint SNCF Réseau, souligne que, malgré la demande de la Commune de Sainte Ménehould, SNCF Réseau a souhaité préserver l'emprise de la ligne afin de ne pas compromettre la réactivation éventuelle de la ligne si le contexte, notamment financier, devait évoluer.

2 - Travaux sur le réseau ferroviaire

M. Patrick KERGUIGNAS, SNCF Réseau, expose ensuite les travaux 2018 et ceux programmés en 2019 sur les lignes ferroviaires relevant du COREST Marne.

S'agissant plus particulièrement de la ligne Reims-Fismes, il confirme que les travaux déjà réalisés et ceux qui se poursuivront en 2019 et 2020, visent à éviter tout risque de ralentissement et à préserver l'attractivité des services ferroviaires. La motorisation de 2 aiguillages en gare de Fismes, permettant d'optimiser le temps de retournement des trains, complète ce programme d'investissement devant garantir une meilleure régularité des services.

M. PINON note que la mise sur route de la section de ligne ferroviaire Fismes – La Ferté Milon a pu avoir une incidence sur la baisse de fréquentation et la régularité de la section Reims-Fismes.

Mme Véronique AUDOUY, Responsable de lignes TER Marne, fait part de 177 suppressions de trains en 2017, mais souligne que 93,7 % des trains ayant circulé pendant cette même période sont arrivés à l'heure ou avec moins de 5 minutes de retard.

M. Michel MAGNIEZ, AUTAN (Association des Usagers des Transports Aisne Nord), souhaite que des élus de l'Aisne soient invités au COREST au titre de la ligne Reims-Laon, comme c'est le cas pour la ligne Vallée de la Marne et s'interroge sur les impacts des travaux sur le plan de transport théorique.

Mme LIZOLA répond que les COREST sont ouverts à tous ceux qui souhaitent y participer et qu'à ce titre les élus de l'Aisne sont les bienvenus. Elle rappelle cependant que la ligne Reims-

Laon relève du périmètre TER Grand Est alors que la ligne Vallée de la Marne est gérée conjointement par les Régions Hauts de France et Grand Est.

- M. PINON informe de l'organisation des cérémonies du Centenaire de la Bataille de Fismes et notamment l'inauguration du « Fismes Memorial 18 », square de la Vesle, non loin de la gare. Il souhaiterait à cet effet qu'il soit procédé au débroussaillage des emprises ferroviaires toutes proches.
- M. CHARTRAIN précise avoir sollicité les services compétents de SNCF afin que toute satisfaction lui soit donnée dans les délais, tout en remarquant les difficultés à traiter la prolifération de ce type de végétation.

3 - Modernisation des gares

M. BRASS présente le plan de modernisation des gares du Grand Est et rappelle l'existence du dispositif DIRIGE.

Sont concernées les gares suivantes :

-ligne Reims-Epernay : Reims-Maison Blanche, Franchet d'Espèrey, Trois Puits, Montbré, Rilly-la-Montagen, Germaine, Avenay, Ay et Epernay.

-ligne Reims-Châlons : Prunay, Val-de-Vesle, Sept Saulx, Mourmelon-le-Petit et Châlons-en-Champagne.

-ligne Reims-Fismes : Muizon, Jonchery-sur-Vesle, Breuil-Romain, Magneux-Courlandon et Fismes

-Vitry-le-François

4 - Evolution de l'offre

M. GIRAUD expose la prospective à l'horizon 2020 de l'offre de transport TER en soulignant plus particulièrement les grands principes du cadencement.

Il est précisé qu'une concertation sera menée fin 2018 début 2019 sur les projets de grille horaire.

Mme LIZOLA insiste sur l'importance des mobilités qui sont le fer de lance de l'aménagement du territoire.

M. DETAIL fait remarquer qu'une attention particulière doit être accordée à l'emploi cheminot local, au regard du territoire du Grand Est.

M. Olivier MAIGRET, note qu'en matière de cadencement, il convient de se référer au retour d'expérience des territoires de Lorraine et d'Alsace et examiner l'ensemble de la chaîne de déplacement et des modes de transport ainsi que les rabattements vers les gares ferroviaires.

Mme LIZOLA informe également que la Région est engagée directement et via Régions de France dans les discussions avec le Gouvernement sur la future Loi d'Orientation des Mobilités

Elle conclue la réunion en insistant sur le nécessaire partage de la dynamique en rappelant que chaque acteur du transport régional de voyageurs travaille à améliorer le système.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés elle remercie les participants et les invite à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié offert par la Ville de Fismes.

ANNEXE

Liste des présents/excusés du COREST Marne

Présidence du COREST :

Mme Martine LIZOLA, Présidente du COREST Marne, Conseillère régionale de la Région Grand Est, Adjointe au Maire de Châlons-en-Champagne, en charge de la culture, du patrimoine et du tourisme

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Mme Anne MOYAT, Maire de Romain

Mme Martine DELOZANNE, Conseillère municipale de Fismes

Mm Angelina SCHIRES, Conseillère municipale de Fismes

M. Jean-Pierre PINON, Maire de Fismes

M. Michel HANNOTIN, Maire de Jonchery-sur-Vesle

M. Jean-Pierre NOEL. Maire de Muizon

M. Eric GEORGELIN, Conseiller municipal de Fismes

M. Rémi GRAND, Conseiller municipal délégué d'Epernay

M. Mathieu LAGASSE, collaborateur de cabinet du Maire d'Epernay

Mme Pauline FOULON, Direction des Déplacements, CU Grand Reims

M. Denis QUEVA, Directeur Général des Services de Fismes

Associations, usagers, divers:

M. Thierry LAMBRE, usager

M. Krystof BOULNOY, usager

M. Michel MAGNIEZ, Association des Usagers des Transports Aisne Nord (AUTAN)

Mme Jessica COOPER, stagiaire

M. Maxime GOUPIL, stagiaire

SNCF Mobilités:

M. Régis GODDERIDGE, Directeur Territorial Production Champagne-Ardenne Mme Véronique AUDOUY, Responsable lignes TER Marne Mme Blandine BARANZINI- GOUHENANT, Directrice des Affaires Publiques et de la Communication Externe- antenne Champagne-Ardenne M. Léonard GIRAUD, Directeur des lignes Paris – Grand Est

SNCF Réseau :

M. Christophe CHARTRAIN, Directeur territorial adjoint
M. Patrick KERGUIGNAS, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux
Champagne-Ardenne

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

- M. Olivier MAIGRET, CGT cheminots
- M. Franck DETAIL, CGT Cheminots
- M. Nicolas MAIGRET, Agent SNCF
- M. André GIRAUX, CGT Cheminots

Région Grand Est:

- M. Marc GIRAUD, Chef de service Direction des Transports et de la Mobilité
- M. Christophe BRASS, Chargé de missions Territoire Marne et Ardennes
- M. Florent BALLANFAT, Chargé de mission, Territoire Aube et Haute Marne
- M. Dominique JOSSE, Assistant Service Offre Transport et Territoires
- M. Laurent HEIM, Adjoint au chef du service Projets et equipements

Excusés:

Mme Françoise FERAT, Sénatrice de la Marne
Mme. Aina KURIC, Députée de la Marne
Mme Lise MAGNIER, Députée de la Marne
M Yves DETRAIGNE, Sénateur de la Marne
M. Patrick BEDEK. Vice-Président de la Communauté Urbaine du Grand Reims



Projet CGT Ré-ouverture ligne 5



3018

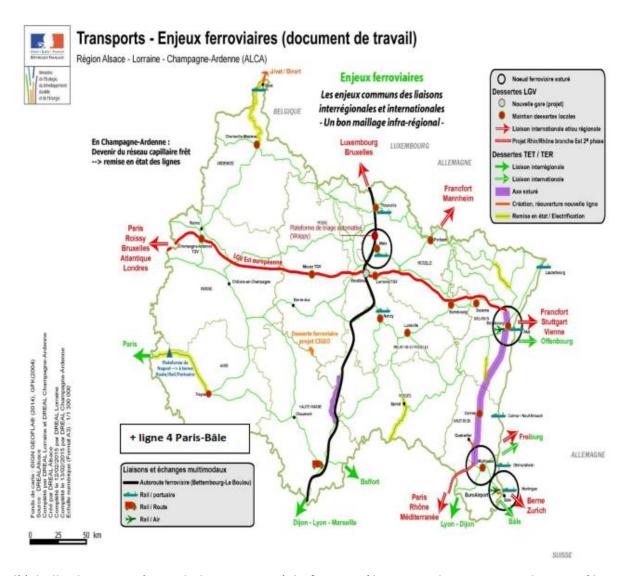
PROJET CGT LIGNE 5 VERDUN → CHALONS-EN-CHAMPAGNE → BAR-LE-DUC

La région Grand-Est est traversée par 4 lignes ferroviaires Est-Ouest :

- La ligne Thionville Valenciennes, permettant de relier Metz à Lille, entièrement électrifiée ;
- La LGV Est européenne reliant Paris à Strasbourg
- La ligne 1 Paris Strasbourg, via Bar-le-Duc entièrement électrifiée ;
- La ligne 4 Paris-Bâle, via Troyes, Chaumont et Vesoul, dont l'électrification jusque Troyes est toujours en attente.

Trois lignes ferroviaire Nord-Sud:

- La ligne reliant Bâle à Strasbourg, entièrement électrifiée ;
- La ligne Dijon Luxembourg, entièrement électrifiée;
- La ligne Dijon-Reims-Mézières, en partie électrifiée.



A l'échelle de notre région, la ligne 4 joue à la fois un rôle national, international et un rôle

d'aménagement du territoire important puisqu'elle permet la desserte fine des territoires situés dans la partie Sud-Est de la région.

De par la topographie du département des Ardennes, la ligne Charleville-Mézières – Givet constitue un moyen de transport indispensable pour maintenir et développer l'activité économique de la vallée de la Meuse et assurer des déplacements domicile-études de nombreux scolaires.

Les axes Nord-Sud Dijon Luxembourg et Mulhouse-Strasbourg, déjà saturés, ne sont pas en capacité de compenser la saturation des axes routiers.

La LGV Est-Européenne permet de relier Paris-Strasbourg en 01H50. Cette ligne grande vitesse dessert les gares Champagne-Ardenne TGV, Meuse TGV et Lorraine TGV.

La mise en place d'une ligne Lille Metz permettrait une liaison directe entre la région Grand-Est et la région Haut de France.

La ligne Paris-Strasbourg permet de desservir finement les territoires situés dans la partie centrale de la région Grand-Est.

Néanmoins certaines lignes ferroviaires régionales, partiellement abandonnée ou partiellement fermée méritent pourtant une attention particulière.

La ligne 5 Châlons en Champagne Verdun fermée aux voyageurs depuis décembre 2013, doit pourtant faire l'objet d'une étude particulière aux regards d'enjeux environnementaux, sociétaux et surtout de désenclavement des territoires, rôle premier du service public.

Dans un souci d'économie financière et sous couvert de baisse de fréquentation, l'ex région Champagne-Ardenne avait décidé de la mise sur route de la desserte. Le constat est alarmant et surtout laisse entrevoir l'utilité publique d'une remise sur rail et d'une redynamisation de la desserte ferroviaire.

L'écriture du SRADDET peut être l'occasion de se poser la question de l'éventualité d'une réouverture de la desserte ferroviaire voyageur sur la partie Châlons en Champagne-Verdun.

Plusieurs éléments nouveaux plaident en la faveur de cette éventualité et laisse la porte ouverte à la faisabilité de ce projet.

1. Historique

Le tracé de la ligne Paris – Strasbourg évitant Reims et Metz, ces deux villes avaient dû faire pression auprès des Chemins de fer de l'Est pour obtenir une liaison ferroviaire. Celle-ci se greffe à la ligne Reims – Chalons à Saint Hilaire au Temple par un raccordement en triangle.

Le 23 juillet 1867, la section de Saint Hilaire au Temple à Sainte Menehould était ouverte, atteignant Verdun le 14 avril 1870 et Conflans-Jarny le 7 juin 1873, permettant l'accès à Metz par la ligne de la vallée de la Moselle.

Entre 1871 et 1918, la "ligne 5" (appellation Est) constituait l'itinéraire de référence entre Paris et Metz par le point frontière d'Armanvilliers, avant l'ouverture, bien plus tardive, de l'itinéraire direct via Lérouville.



différents territoires traversées.

Depuis longtemps les Verdunois revendiquent des trains sur cette ligne, permettant un désenclavement de Verdun et plus largement l'ensemble des usagers tout le long de la ligne.

Dès 1975, les usagers ont réclamé plus de trains, une desserte étoffée et régulière. Force est de constaté que les différentes politiques menées jusqu'à présent ont été bien loin de répondre à la fois aux demandes et aux besoins des

Dès 1993, l'annonce de l'arrivée du TGV-Est à alerté l'association des usagers local et des pétitions en nombre importants ont vus le jour pour le maintien de la desserte ferroviaire.

D'ailleurs les usagers verdunois ont longtemps demandé la réouverture du raccordement de Saint-Hilaire au temple en direction de Reims pour un accès direct au TGV Est-Européen au départ de Reims.

D'ailleurs aujourd'hui encore l'association AUTERCOVEC revendique encore la remise en service de cet équipement.

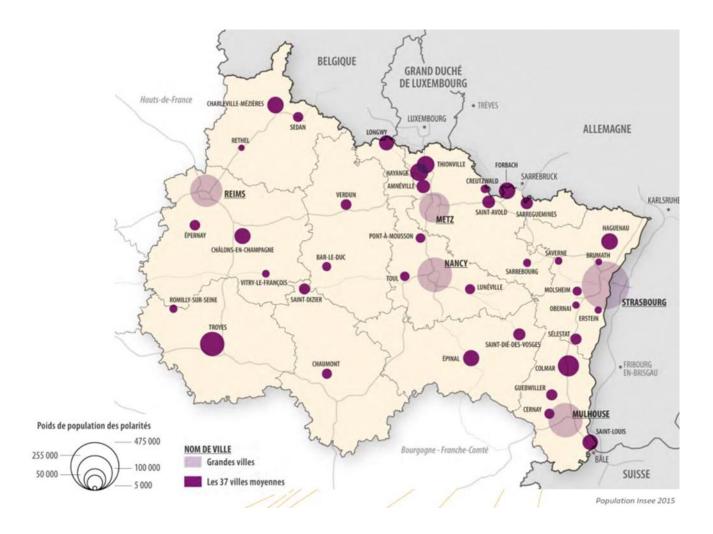
Lors du service annuel 2014, l'ex conseil régional Champagne-Ardenne a décidé la mise sur route de la desserte. Cette mesure a été contesté par de nombreux élus et citoyens présents lors des rassemblements. Pour autant la promesse des élus régionaux d'une desserte routière adapté avec des bus de qualité est bien loin d'avoir répondu aux besoins des populations, puisque le nombre de personne transportée est en très net diminution.

2. Le territoire

Les villes moyennes dans le Grand-Est :

- Plus d'un habitant sur cinq de la Région (1 265 000 hab).
- Près de trois emplois sur dix de la Région (600 000 emplois).
- Les ville-centres y accueillent plus d'un habitant sur deux et plus de sept emplois sur dix.

Sur la ligne 5 la ville de Verdun fait partie des 37 villes identifiée "villes moyennes" par la région Grand-Est.



Verdun en chiffres:

- Population (2014) → 18 393 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Verdun

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
Moins de 15 ans	2 789	15,2 %	18,3 %
15 - 29 ans	3 894	21,2 %	13,6 %
30 - 44 ans	3 016	16,4 %	18,8 %
45 - 59 ans	3 652	19,9 %	21,8 %
60 - 74 ans	2 878	15,6 %	17,6 %
75 ans et plus	1 928	10,5 %	8,9 %

- Les entreprises à Verdun :
 - o Nombre d'entreprises → 1 034
 - Dont commerces et services aux particuliers → 483
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
 - o Ecoles maternelles → 3
 - o Ecoles élémentaires →7
 - o Collèges → 4
 - o Lycées → 2
 - o Lycées professionnels → 3
 - Lycées agricoles → 1
 - Ecoles de formation sanitaire et sociale → 1
 - o Instituts universitaires (IUP, IUT et IUFM) → 1

Les villes de moindre importance sur la ligne 5 : Suippes en chiffres :

- Population (2014) → 3 970 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Suippes

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
Moins de 15 ans	767	19,3 %	18,3 %
15 - 29 ans	1 135	28,6 %	13,6 %
30 - 44 ans	841	21,2 %	18,8 %
45 - 59 ans	589	14,8 %	21,8 %
60 - 74 ans	358	9,0 %	17,6 %
75 ans et plus	232	5,8 %	8,9 %

- Les entreprises à Suippes :
 - Nombre d'entreprises → 127
 - Dont commerces et services aux particuliers → 59
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
 - Ecoles maternelles → 1
 - o Ecoles élémentaires → 2
 - o Collèges → 1

Sainte-Ménehould en chiffres :

- Population (2014) → 4219 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Sainte-Ménehould

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
Moins de 15 ans	654	15,5 %	18,3 %
15 - 29 ans	620	14,7 %	13,6 %
30 - 44 ans	674	16,0 %	18,8 %
45 - 59 ans	786	18,6 %	21,8 %
60 - 74 ans	853	20,2 %	17,6 %
75 ans et plus	528	12,5 %	8,9 %

- Les entreprises à Sainte-Ménehould :
 - o Nombre d'entreprises → 127
 - o Dont commerces et services aux particuliers → 59
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
 - o Ecoles maternelles → 2
 - o Ecoles élémentaires → 1
 - o Collèges → 1
 - Lycées professionnels → 1

Clermont-en-Argonne en chiffres :

- Population (2014) → 1514 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Clermont-en-Argonne

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
Moins de 15 ans	242	16,0 %	18,3 %
15 - 29 ans	207	13,7 %	13,6 %
30 - 44 ans	210	13,9 %	18,8 %
45 - 59 ans	350	23,1 %	21,8 %
60 - 74 ans	285	18,8 %	17,6 %
75 ans et plus	180	11,9 %	8,9 %

- Les entreprises à Clermont-en-Argonne :
 - Nombre d'entreprises → 62
 - Dont commerces et services aux particuliers → 26
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
 - Ecoles maternelles → 1
 - o Ecoles élémentaires → 1
 - o Collèges → 1

Châlons-en-Champagne en chiffres:

- Population (2014) → 45002 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Châlons-en-Champagne

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
Moins de 15 ans	7 999	17,8 %	18,3 %
15 - 29 ans	9 806	21,8 %	13,6 %
30 - 44 ans	8 632	19,2 %	18,8 %
45 - 59 ans	8 340	18,5 %	21,8 %
60 - 74 ans	6 210	13,8 %	17,6 %
75 ans et plus	3 497	7,8 %	8,9 %

- Les entreprises à Châlons-en-Champagne :
 - o Nombre d'entreprises → 1783
 - Dont commerces et services aux particuliers → 827
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
 - o Ecoles maternelles → 14
 - o Ecoles élémentaires → 15
 - o Collèges → 5
 - o Lycées → 4
 - Ecoles de formation sanitaire et sociale → 5
 - o Instituts universitaires (IUP, IUT et IUFM) → 2
 - o Ecoles d'ingénieurs → 1
 - o Centres de formation d'apprentis (hors agricoles) → 1
 - o Autres écoles d'enseignement supérieur → 1
 - O Autres formations post-bac non universitaire → 2

Ses bassins d'emplois sont à dominantes services publics et de proximité, santé et action sociale.

Verdun évolue dans un environnement d'emplois en hausse, dans un environnement favorable, contrairement à Châlons en Champagne qui évolue dans un contexte d'emploi à la baisse dans un environnement favorable.

Les chiffres cités ci-dessus permettent de mettre en évidence un besoin important de déplacement en particulier vis-à-vis des scolaires et des étudiants. En effet la faible proportion d'établissement en formation supérieur démontre la nécessité d'adapter le système de transport collectif de voyageur à ses données.

A cela s'ajoute la pertinence d'un accès vers la région parisienne au départ de Suippes en raison d'un fort contingent de militaires.

De plus au vu du nombre de ville dites "villes moyennes", il y lieu d'imaginer une desserte qui serait en capacité de les relier de manière simple et adapté. Ainsi Verdun pourrait être le point de départ d'un parcours Verdun-Châlons en Champagne-Vitry le François (Saint-Dizier) -Bar le Duc.

Cette innovante relation ferroviaire donnerait ainsi la possibilité d'accroitre sensiblement le nombre d'usagers potentiel sur l'ensemble du parcours, tout en jouant un rôle de désenclavement des territoires et d'égalité important.

3. Les enjeux économiques et environnementaux

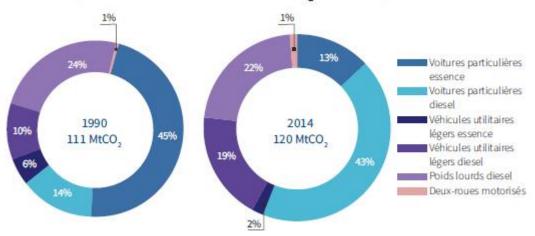
L'environnement

Aujourd'hui les réseaux routiers sont saturés par les politiques de transport menées depuis des années qui ont fait la part belle au camion et à la voiture. De ce fait les temps de parcours se sont allongés et l'accidentologie s'est accrue.

En 20 ans, la pollution industrielle a baissé de 45 à 65 %, la pollution due aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile.

Le secteur des transports représente 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29 % en 1990. Il est également le principal émetteur de CO2, avec 39 % des émissions totales de GES (hors UTCF).

Répartition des émissions de CO, du transport routier



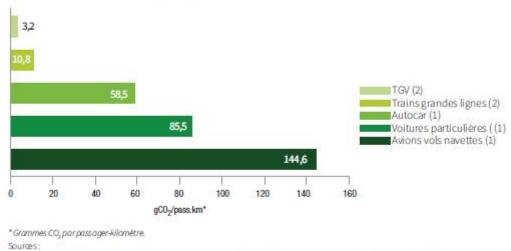
Source : CITEPA - « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France (form at SECTEN) » - avril 2016 Champ: France métropolitaine

Avec 109 g de CO2 par km en 2016, notre pays a déjà atteint l'objectif de la directive européenne imposant aux constructeurs de ramener la moyenne des émissions spécifiques de CO2 des voitures neuves à 130 g de CO2 par km en 2015. La France va devoir, néanmoins, poursuivre ses efforts pour atteindre l'objectif de 95g de CO2/km visé en 2020. Le déploiement des véhicules bas carbone et le développement de nouveaux modes de mobilité devraient contribuer à l'atteinte de cet objectif.

Aux regards de ses différentes analyse il y a désormais lieu de s'interroger sur la pertinence du maintien d'une desserte pas bus de la ligne 5. Le coût qui était ses dernières années un des arguments premiers, doit aujourd'hui être relayé au second rang.

Un bus émet environ 5 fois plus de CO2 qu'un train. La question environnementale est sans doute est des enjeux majeurs des décennies à venir, le STADDET doit-être fer de lance sur ce sujet.

Émissions de CO₂ des transports de passagers sur des distances nationales



(1) Deloitte pour l'ADEME - « Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modés de transports » - 2008 (données 2005)

(2) SNCF - « Information CD, des prestations de transport » juillet 2016

Champ: Francemétropolitaine (phase amont + phased'utilisation)

Il ne faut pas oublier que depuis le 1er janvier 2018, la Loi relative à la transition énergétique impose aux entreprises de plus de 100 travailleurs l'élaboration d'un plan de mobilité. La mise sur rail de la ligne 5 pourrait permettre à certaine entreprise d'améliorer leur plan de mobilité avec une part importante dédié à l'écologie, tout en ouvrant des perspectives d'emploi plus large.

• Les enjeux économiques

La ligne 5 offre une diversité de commune qui ont presque toutes des enjeux économiques important à mettre en avant.

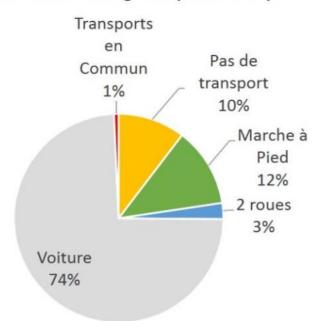
On peut citer comme exemple:

Suippes et son camp militaire. En effet celui draine un nombre important de personnels à transporter avec beaucoup de relation vers la région parisienne.

Sainte-Ménehould avec un projet de parc médiéval dont l'ouverture est prévue en 2021. A la clé est prévu 500 emploi et le double 10 ans plus tard. La prévision estimée est d'environ 350 000 visiteurs par an. Il n'est pas concevable de ne pas anticiper ces déplacements en privilégiant des moyens de transports autre que le routier.

Depuis 2007 un groupe d'acteurs socio-économiques et associatifs, d'habitants et d'élus propose de développer un Parc naturel Régional. Il n'est pas soutenable de ne pas associer à ce PNR une architecture de déplacement uniquement tournée vers le tout routier. Il est facile d'imaginer une desserte ferroviaire qui s'inscrive en parallèle de ce projet. Si l'on regarde de plus près les moyens de transports utilisés pour les trajets domicile-travail, la voiture représente 74% des déplacements.

Moyens de transport utilisés pour les trajets domicile - travail en Argonne (INSEE 2012)



La réouverture de cette ligne ferroviaire pourrait-être une opportunité de faire baisser ses chiffres. Néanmoins il faudra être imaginatif et certainement novateur pour offrir une desserte nouvelle et intelligemment repensé.

Et enfin Verdun, centre mondial de la paix. La candidature de Verdun sur la liste du patrimoine mondial des "Sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale (front ouest)", peut-être l'occasion de réfléchir à la desserte ferroviaire sous un angle nouveau.

Enfin plus globalement, sur l'ensemble de la ligne, le patrimoine historique, écologique et environnementale doivent permettre de redéfinir une offre ferroviaire nouvelle en complète intégration dans un système éco-responsable.

4. Revoir et repenser la desserte ferroviaire

Toutes les dessertes imaginées jusque maintenant ont conduit à la fermeture de la ligne et à une baisse de fréquentation de la desserte routière.

Pourtant les atouts de cette ligne sont importants et doivent permettre une desserte repensée et nouvelle.

Ainsi il y a d'abord lieu d'optimiser le nombre de voyageurs transportés en ne se limitant pas à la gare de Châlons-en-Champagne et en ouvrant vers Bar-le-Duc. Ce nouveau concept permettrait à la fois de rationnaliser l'offre, d'augmenter le nombre d'usager et d'assurer des missions de services publics plus étendu. Les bassins d'emploi des villes moyennes seraient ainsi reliés entre elles et offrirait des possibilités de déplacements supplémentaires facilitant ainsi la recherche d'emploi des chômeurs.

Il convient sans doute de regarder au plus près des différents projets portés par les territoires. Ainsi le projet de PNR peut permettre d'imaginer une desserte fondée sur le sport et la nature, avec par exemple des arrêts à la demande à proximité des GR de randonnées, des parcours

de VTT. Il peut même être mis en place des points d'arrêt léger type ponton en bois, respectueux de l'environnement et économe.

L'important patrimoine historique, peut aussi ouvrir des perspectives nouvelles de développement. Ainsi des billets de trains couplés à des visites de sites historiques ou avec des guides au départ de Châlons vers Verdun, constituent des idées à développer.

Dans le même ordre d'idée, il faut se demander si les engins moteurs utilisés ne peuvent pas être configuré différemment. Par exemple augmenter et optimiser la place pour les VTT, offrir un espace tourisme pensé avec les offices de tourisme. Écran tactile, personnel formé au tourisme sur la ligne, tout est à imaginer et mérite réflexion pour faire de cette ligne un exemple de renouveau en lien avec les atouts des territoires.

Ce projet doit accompagner les différents projets des élus locaux et permettre d'être facilitateur et déclencheur d'idée nouvelle et constructive.

Il faut aussi penser la desserte d'un point de vue économique. Ainsi l'utilisation d'une seule rame (type AGC 76500) sur la journée complète permettrait de rationnaliser efficacement les engins moteurs. Il faudrait donc 2 engins pour optimiser la desserte et l'entretien tel que décrit précédemment.

Sur Châlons en Champagne, des conducteurs et des agents d'accompagnements sont positionnés sur ce site. Ainsi il conviendrait de faire en sorte que l'utilisation des agents soient organisés de façon à limiter les couts. Une station gasoil est également disponible pour avitailler les engins moteurs.

5. Le financement

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières. La modernisation du réseau exige plus de 3 Mds€ d'investissement par an. Or, et ce malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Mds€ pour les atteindre. C'est le financement qui doit être modifié, l'état doit prendre ses responsabilités :

- En transformant sa dette du système ferroviaire en dette publique ;
- En dégageant de nouveaux financements en nationalisant les sociétés d'autoroute.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures.
- Cela doit permettre d'en finir avec le principe "hausse des péages = baisse des subventions".
- Création d'un Versement Transport additionnel pour les régions ;
- Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage);
- La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaire;
- En mobilisant l'épargne populaire.

Au-delà du financement national, ce projet peut être l'occasion de réfléchir à un financement innovant gagnant-gagnant avec les collectivités locales et la région Grand-Est.

Si le projet est un incubateur pour les territoires desservis il y a lieu de s'interroger sur la manière dont les collectivités locales pourraient s'investir financièrement sur le projet.

Ainsi le thème du tourisme dans les rames pourrait aisément être pris en charge par les offices de tourisme locaux.

La SNCF pourrait également être mis à contribution dans le sens où elle est en capacité d'organiser un espace dédié dans les gares desservies, mise en place d'une organisation rationnalisée permettant de répondre aux enjeux financiers.

Une contribution prélevée sur le tarif des entrées des différents sites historiques pourrait également être envisagée, aux regards de l'augmentation du nombre de visiteurs.

Ses propositions ne sont pas exhaustives mais elle mérite d'ouvrir le débat sur un financement novateur et pérenne de cette ligne.

6. La grille horaire

Il faut dès à présent optimiser une grille horaire qui réponde aux besoins nouveaux décrit précédemment et apporte suffisamment d'amplitude pour la rendre utile, et répondant aux besoins des usagers.

Propositions:

VERDUN $ ightarrow$ CHALONS-EN-CHAMPAGNE $ ightarrow$ BAR LE DUC (SAINT-DIZIER)					
Verdun	05h06	08h36	12h03	17h44	
Clermont-en-Argonne	05h32	09h02	12h29	18h10	
Les Islettes	05h37	09h08	12h36	18h16	
Ste-Ménehould	05h46	09h16	12h45	18h25	
Suippes	06h08	09h37	13h07	18h47	
St-Hilaire-au-Temple	06h22	09h51	13h22	19h02	
Châlons en Champagne	06h35	10h04	12h35	19h15	
Châlons en Champagne	07h04	10h09	13h46		
Vitry-le-François	07h23	10h26	14h07	19h32	
Bar-le-Duc	07h53	10h50		19h59	
Saint-Dizier			14h26		
Châlons en Champagne	06h55	10H19	14h48	20h18	
Paris-Est	08h01	11h53	17h01	21h53	
Châlons en Champagne	06h37	10h14	13h19	19h18	
Reims	07h28	10h51	14h01	20h07	

(SAINT-DIZIER) BAR LE DUC $ ightarrow$ CHALONS-EN-CHAMPAGNE $ ightarrow$ VERDUN				
Saint-Dizier		09h30		
Bar-le-Duc	06h00		15h09	
Vitry-le-François	06h31	09h50	15h32	
Châlons en Champagne		10h10	15h52	
Paris-Est		08h26	14h24	
Châlons en Champagne		10h01	15h34	
Reims	06h03	08h36	15h06	
Châlons en Champagne	06h40	10h11	15h41	
Châlons en Champagne	06h50	10h20	16h05	
St-Hilaire-au-Temple	07h03	10h33	16h18	
Suippes	07h17	10h48	16h33	
Ste-Ménehould	07h41	11h12	16h57	
Les Islettes	07h51	11h21	17h06	
Clermont-en-Argonne	07h56	11h27	17h12	
Verdun	08h28	11h53	17h38	

Cette grille horaire permet une utilisation optimum du matériel, des agents de conduite et d'accompagnement.

De plus, elle œuvre la porte vers Bar-le-Duc, Paris et Reims.