

Comité Régional des Services de Transport

VALLEE DE LA MARNE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 2 juillet 2019 à 18h
SAINT-DIZIER – Espace Cœur de Ville



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 Vallée de la Marne sont mis en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

M. Franck LEROY, Président du COREST Vallée de la Marne (VDM) souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune, notamment M. David VALENCE, Vice-Président de la Région chargé des transports et les représentants de la Région Hauts-de-France, Mme Mireille LAHOUD, Cheffe de département et M. Matthias DESMARETZ, Responsable du service exploitation. Il excuse M. Franck DHERSIN, Vice-président en charge des transports et des infrastructures de transports de la Région Hauts-de-France, qui n'a pu se joindre au COREST.

Il commence la réunion en présentant l'ordre du jour et introduit celle-ci à travers l'actualité récente des deux Régions en termes de mobilités.

1. Propos introductifs :

Actualités des Régions Grand Est et Hauts-de-France

A. Fluo Grand Est

David VALENCE (Vice-Président de la Région chargé des transports) évoque l'une des actualités fortes des derniers mois pour la Région Grand Est, à savoir la création de la marque Fluo Grand Est. Cette nouvelle marque rassemble les 13 réseaux de transport routier et ferroviaire gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet **Fluo.eu**, un calculateur d'itinéraire capable de proposer le meilleur trajet en temps réel, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles : transport public régional et urbain, vélo, covoiturage, autopartage, véhicules individuels, etc. Fluo.eu englobe ainsi le nouveau Système d'Information Multimodale à l'échelle du Grand Est et remplace donc Vitici en Champagne-Ardenne. C'est aussi le portail unique d'inscription aux transports scolaires assurés par la Région Grand Est. Disponible sur internet et sur mobile, Fluo offre également les informations en anglais et en allemand.

B. Déploiement de la carte Simplicités

Marc GIRAUD (chef du Service Organisation de l'Offre Structurante à la Région Grand Est) fait mention de la mise en service, pour l'été, de la carte Simplicités (le 17 juillet). L'objectif de cette carte est d'offrir, à chaque usager, un support billettique unique et personnel qui accueillera des services ferroviaires dans un premier temps et à terme, d'autres services au sein des réseaux partenaires (ex. transports urbains, transports routiers...).

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Anthony PETIT (Président de l'association ADULT) espère que la mise en fonctionnement de la carte Simplicités se fera dans de meilleures conditions que la carte Pass Pass, son équivalent sur le territoire de la Région Hauts-de-France.

Mireille LAHOUD (Région Hauts-de-France) regrette qu'il y ait eu un bug de paramétrage de la carte Pass Pass concernant les abonnements annuels. Elle rappelle que la carte n'est qu'un support de titre et non un titre de transport en soi. En attendant de solutionner ce bug, personne ne sera verbalisé du côté des usagers.

C. Nouvelle gamme tarifaire sur la Région Hauts-de-France

Mireille LAHOUD présente la nouvelle gamme tarifaire (depuis le 1^{er} avril 2019) de la Région Hauts-de-France, conçue pour être plus lisible et plus attractive afin, in fine, d'inciter les habitants du territoire à prendre le train pour leurs déplacements occasionnels et d'harmoniser les tarifs pour les usagers réguliers.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Anthony PETIT (ADULT) estime que les gammes tarifaires des deux Régions sont trop peu lisibles et trop complexes, puisqu'elles s'ajoutent à la tarification nationale.

Karim BEN ALI (Président de l'association ACCUS) trouve aberrant le fait que les cartes mises en circulation sur Grand Est et Hauts-de-France soient si difficiles à utiliser.

Les services des Régions Grand Est et Hauts-de-France rappellent que depuis la liberté tarifaire des Régions (2017) qui permet à celles-ci de fixer les abonnements TER travail, élèves, étudiants et apprentis, chaque Région a souhaité développer sa gamme tarifaire afin d'améliorer l'attractivité du train. Aussi, la lisibilité peut en effet en être altérée lorsque les gammes tarifaires nationales et régionales se cumulent.

D. Création d'un baromètre qualité de ligne

Marc GIRAUD et Leonard GIRAUD (Directeur des Lignes Paris - Grand Est chez SNCF Mobilités) exposent la création d'un baromètre qualité souhaité par les élus de la Région Grand Est afin de disposer d'un indicateur plus proche de la réalité des usagers. Ce dernier permettant de savoir avec exactitude -pour les trains structurants- le retard d'un train, le respect de la composition, la réalisation totale ou partielle du plan de transport.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Anthony PETIT (ADULT) fait remarquer que la demande de baromètre a été faite depuis longtemps et que la création de celui-ci est donc positive aux yeux de l'association.

2. Gouvernance de ligne

En marge de la présentation et à la suite des premières remarques sur la tarification, des questions relatives à la gouvernance de la ligne ont été posées.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Christophe DESMARETS (ADULT) évoque le fait que les associations de ligne ont demandé depuis plusieurs mois une gestion unique de la ligne afin d'avoir un seul interlocuteur et une seule grille tarifaire.

Karim BEN ALI (ACCUS) abonde dans le même sens.

David VALENCE réaffirme la volonté de la Région Grand Est d'assurer la gouvernance de la ligne. Il évoque le fait que les échanges entre les deux autorités organisatrices continuent et s'engage à ce que cette demande de prise de gouvernance par la Région Grand Est soit à nouveau reformulée à la Région Hauts-de-France.

Mireille LAHOUD (Région Hauts-de-France) certifie que le Président de la Région Hauts-de-France, Monsieur Xavier BERTRAND, est toujours d'accord sur le principe mais qu'il convient au préalable de délimiter les périmètres d'exploitation des activités TER de chacune des Régions. Un travail doit être mené par les quatre acteurs (Régions Hauts-de-France et Grand Est et activités TER Hauts-de-France et Grand Est).

3. Tarification de la ligne

Il est rappelé par les Régions Grand Est et Hauts-de-France l'existence de deux gammes tarifaires différentes sur la ligne en fonction de l'origine du départ (ex : application de la tarification Grand Est si le départ se fait dans son périmètre et application de la tarification Hauts-de-France si le départ se fait dans son périmètre).

La réciprocité tarifaire et le fait que la gamme tarifaire de la Région Hauts-de-France soit applicable sur le périmètre de la Région Grand Est mais pas l'inverse, sont également abordées par les deux Régions.

Marc GIRAUD et Mireille LAHOUD garantissent que les services des deux Régions travaillent en commun pour fixer le détournement des coûts afin d'aboutir à une réciprocité tarifaire.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Anthony PETIT (ADULT) fait état d'une augmentation de 3% en juillet qu'il ne conteste pas, mais qui n'a pas fait l'objet d'une communication adaptée.

David VALENCE expose le fait que la tarification origine Grand Est vers Paris permet des baisses très significatives depuis septembre 2018 (pour Saint-Dizier, baisse de 148 € pour les plus de 26 ans de 60 € pour les moins de 26 ans). Cette tarification longtemps réclamée par les associations a donc été mise en place. Concernant les 3% d'augmentation, il mentionne le coût des transports. Dans le Grand Est, à part 1 ou 2 lignes, il y a toujours une contribution des concitoyens au coût du transport (en moyenne 73% imputables au contribuable et 27 % à l'utilisateur). Il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs pendant 2 ans et il n'y en aura pas en 2020. Celle de cette année 2019 doit également permettre d'investir sur la ligne Vallée de la Marne afin notamment d'y développer l'offre.

4. Vie de la ligne Vallée de la Marne

Franck LEROY (Région Grand Est) rappelle dans un premier temps que la ligne historique dite « Vallée de la Marne » s'est développée depuis le 9 décembre 2018 sur près de 250 kilomètres à travers le prolongement vers Strasbourg de la ligne. Pour la première fois depuis l'arrivée du TGV entre Paris et Strasbourg en 2007, des liaisons directes TER entre Paris et Strasbourg, en semaine, sont à nouveau réalisées, à raison de deux allers / retours par jour¹.

Leonard GIRAUD annonce tout d'abord les objectifs fixés à ses équipes (88 % de taux de régularité – objectif interne SNCF) et affirme qu'elles doivent poursuivre les progrès récents constatés sur la ligne en termes de régularité et de plans de transport respectés. Il constate que ses équipes sont sur la bonne voie et partage régulièrement, dans un souci de transparence, les chiffres aux associations.

Par rapport à la régularité globale à 5 minutes de la ligne², une évolution réelle est observée depuis juillet 2018. En comparant la régularité à 5 minutes entre les mois de janvier et mai 2018 et ceux de 2019, le taux de régularité a progressé de 12 points (87,10 % en 2019 contre 75,84 % en 2018). L'objectif de 90 %, souhaité par SNCF Mobilités, a été atteint pour la première fois en mai 2019 (90,58 %). Ces éléments illustrent la progression de la robustesse de la ligne.

Les trains structurants (trains en heures de pointe entre 05h et 07h le matin, vers Paris et entre 16 H et 19 H le soir, depuis Paris) ne sont pas en reste et connaissent également une forte progression du taux de régularité. Entre les mois de janvier à mai 2019 et ceux de janvier à mai 2018, la progression est de presque 10 points (81,89 % en 2019 contre 73,92 %).

Trois causes majeures inhérentes aux irrégularités ont été identifiées :

- Problèmes liés au matériel roulant (les *Coradia liner* ont souffert de problèmes moteurs et de bugs de portes qui empêchent leur fermeture. Alstom a travaillé sur les problèmes moteurs, SNCF Mobilités dispose dorénavant de moteurs en réserve et une mise à jour logicielle permettra d'éviter les problèmes de portes à l'avenir) ;
- Problèmes externes (accidents de personne, heurts de gibier...)
- Problèmes liés aux infrastructures (SNCF Réseau réalise beaucoup de chantiers sur des infrastructures parfois vieillissantes).

Afin de circonscrire les problèmes liés au matériel roulant, la Région Grand Est et SNCF Mobilités ont mis en place un plan de fiabilisation de la ligne visant notamment à remplacer les locomotives vétustes BB 15000 par des locomotives plus récentes BB 26000 qui seront toutes mises en circulation pour les services annuels 2020/2021.

L'amélioration de la robustesse de la ligne est également visible à travers le nombre de trains supprimés par mois qui baisse depuis le début d'année 2019. Le mois de mai 2019 a d'ailleurs été remarquable puisque la totalité de plan de transport a été réalisé.

¹ Dont un amorçage à depuis Sarrebourg à 05h25 du lundi au vendredi

² Indicateur qui exprime le pourcentage de trains roulant dont le retard n'excède pas les 5 minutes 59 secondes. Les trains supprimés ne sont pas pris en compte puisque non roulant.

En outre, la Région Grand Est et SNCF Mobilités ont mis en place un baromètre de ligne présenté pour la première au public à l'occasion du COREST. Ce baromètre censé être au plus proche du ressenti des usagers indique les choses suivantes :

- Ponctualité à 15 min (mesure considérée comme « acceptable » par l'autorité organisatrice) ;
- Le respect des compositions ;
- Les trains supprimés totalement (pour Vallée de la Marne, cela s'exprime si le train va pas ou n'est pas origine Paris) ;
- Les trains supprimés partiellement.

Cet indicateur est utilisé pour les trains dits « structurants » suivants :

- **N° 839110** Châlons-en-Champagne 05:17 / Paris Est 06:53
- **N° 839112** Saint-Dizier 05:35 / Paris Est 07:54
- **N° 839116** Saint-Dizier 06:35 / Paris Est 08:53
- **N° 839171** Paris Est 16:36 / Strasbourg 21:11
- **N° 839127** Paris Est 17:36 / Saint-Dizier 20:11
- **N° 839129** Paris Est 18:36 / Saint-Dizier 20:52

A travers une note en pourcentage donnée chaque mois, tirée d'une pondération entre les indicateurs sus-cités, un taux de performance mensuel en découle. Là encore, depuis début 2019, cet indicateur a connu une grosse progression (de 74,9 % en janvier 2019 à 91,5 % en mai 2019).

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Christophe DESMARETS (ADULT) indique tout d'abord que le ressenti des voyageurs de la ligne n'a rien à voir avec l'an dernier.

Néanmoins, Anthony PETIT (ADULT) déplore que le taux de régularité, qui a été confronté via l'Open Data SNCF par l'association ADULT, n'est pas identique.

Leonard GIRAUD rappelle que les données présentées ne sont pas biaisées et sont des plus transparentes. Les associations y ont d'ailleurs accès beaucoup plus régulièrement et facilement qu'avant.

Krystof BOULNOY (usager) évoque le fait que les compositions ne sont plus respectées (7 caisses depuis mai 2019 contre 8 caisses avant)

David VALENCE rappelle que la Région Grand Est veille à ce que les compositions des trains soient assurées et que des pénalités sont appliquées à SNCF Mobilités en cas de non-respect de celles-ci.

Arnaud LAGNEY (SUD Rail) évoque les problèmes de « descentes tardives » à Paris-Ourcq qui sont une des causes d'irrégularité.

Leonard GIRAUD explique que les retards sont imputables à plusieurs causes et qu'il est nécessaire d'identifier les plus notables afin d'y trouver une solution (rames non prêtes, personnel en retard...).

Marc GIRAUD poursuit le propos en affirmant qu'il y aura moins de maintenance à Paris-Ourcq.

David VALENCE complète en indiquant que la Région Grand Est fait en sorte d'investir majoritairement dans la Région Grand Est dans les ateliers de maintenance.

M. Fabrice BRESSON (Taxi à Saint-Dizier) souhaite savoir si du personnel « hors ligne » ou de réserve existe afin de palier la défection d'un agent SNCF.

Leonard GIRAUD estime que ce n'est pas possible de le faire partout et qu'il faut trouver le bon curseur entre l'efficacité de gestion du personnel et les coûts associés.

5. Travaux sur la ligne

Patrick KERGUIGNAS (Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Champagne Ardenne chez SNCF Réseau) souligne sur les 552 millions d'euros investis dans les travaux 2019 sur la Région Grand Est.

NB. Les chantiers des années 2019 et 2020 sont indiqués dans la présentation jointe.

Les travaux les plus impactant sont ceux du renouvellement du Block Automatique Lumineux (BAL) entre Châlons-en-Champagne et Bar-le-Duc.

Les travaux se font de jour et auront pour conséquence l'interruption de circulation des trains 839111/114 inscrits SA 20 (Paris 10h36 / Bar-le-Duc 12h50 et Bar-le-Duc 13h36 / Paris 15h53) pendant 40 semaines.

*Prises de parole **salle**/tribune :*

Christophe DESMARETS (ADULT) indique que les usagers se réjouissent des travaux mais que les plusieurs circulations restent impactées, créant un manque de lisibilité sur le plan de transport pour les occasionnels en particulier. Il souhaite savoir quand est-ce que SNCF Réseau sera en mesure de donner le plus en amont possible le calendrier des travaux afin que SNCF Mobilités puisse s'adapter.

Karim BEN ALI (ACCUS) attend de SNCF Mobilités qu'ils puissent informer des conséquences des travaux 3 semaines voire 1 mois à l'avance. Il demande également à ce que SNCF Mobilités travaille à d'autres alternatives que la route.

Marc GIRAUD soutient que la Région Grand Est et SNCF Mobilités demandent ardemment à SNCF Réseau à ce que les travaux se fassent essentiellement de nuit, malgré un coût supplémentaire pour l'entreprise.

Leonard GIRAUD abonde le fait que SNCF Mobilités souhaite également que les travaux soient effectués de nuit. En cas d'impossibilité et de circulations de trains perturbées, il confirme son souhait de transmettre le plus en amont possible le calendrier des travaux et les substitutions trouvées.

6. Service Annuel 2020 (SA 20)

A. Changement de demi-heure les samedi et dimanche

A partir du 15 décembre 2019 (jour du passage au Service Annuel 2020), les trains Vallée de la Marne vers Paris, le week-end, seront avancés de trente minutes.

En lien avec le projet de cadencement sur le territoire de l'ex Région Champagne Ardenne, l'objectif est d'assurer de meilleures correspondances notamment à Epernay.

Il est à noter que le premier train du samedi vers Paris (Saint-Dizier 05h31 / Paris Est 07h54) conservera en revanche un horaire identique à celui du Service Annuel 2019.

B. Suppression de l'aller-retour Paris / Bar-le-Duc (839111/114)

En lien avec les travaux de renouvellement du BAL entre Châlons-en-Champagne et Bar-le-Duc, les circulations 839111 (Paris 10h36 / Bar-le-Duc 12h50) et 839114 (Bar-le-Duc 13h36 / Paris 15h53) seront impactées par des arrêts de circulation pendant 40 semaines.

*Prises de parole **salle**/tribune :*

Alain LOMBARD (Collectif de défense du service public des transports ferroviaires en Meuse, le CoTem/CGT) s'inquiète du manque de communication inhérent à la suppression de ces circulations. Il exprime sa déception pour la ville de Bar-le-Duc et sa crainte que les circulations ne soient pas rétablies après les travaux de renouvellement du BAL.

Alexandre BERGER (CFDT cheminot) souhaite savoir si cet aller/retour 839111/114 circulera 12 semaines.

Leonard GIRAUD explique qu'il est trop tôt pour le savoir mais que ce point sera réévoqué ultérieurement avec la Région Grand Est et les associations.

***Précision post COREST :** Les travaux engagés sur la ligne au SA 2020 ont été précisés par SNCF Réseau après le COREST. Ces travaux affecteront le plan de transport nominal de desserte commandé par la Région Grand Est ce qui se traduira par une diminution temporaire de l'offre TER sur la ligne Vallée de la Marne. En effet, la circulation des trains sera affectée par des travaux à plusieurs endroits de la ligne, pendant plusieurs mois. La plage horaire de travaux la plus critique empêchera tous les trains Vallée de la Marne de circuler entre 9h et 17h à l'est de Château-Thierry. Les services de la Région Grand Est et SNCF Mobilités travaillent à des solutions pour optimiser et condenser la période de travaux afin de permettre au maximum de trains de circuler pendant l'année 2020.*

C. Evolution de la desserte de Saint-Dizier

David VALENCE rappelle que la desserte de Saint-Dizier avait d'ores et déjà été améliorée au Service Annuel 2020 permettant notamment une arrivée avant 8 h à Paris en TER, en bénéficiant pleinement de la tarification Grand Est

Poursuivant ce travail, David VALENCE annonce une augmentation de l'offre Paris / Saint-Dizier et Saint-Dizier / Paris au SA 2020.

Il rappelle à ce titre les deux objectifs de la Région Grand Est en terme d'évolution de l'offre ferroviaire :

- Renforcer le lien entre les villes moyennes et les métropoles ;
- Améliorer les liaisons transfrontalières.

En outre, les liens avec la ligne 10 (Reims / Chaumont) se retrouvent également renforcés au niveau des correspondances vers Reims et Chaumont (+13 % d'offre).

En terme de coûts, il est rappelé par David VALENCE qu'un train supplémentaire en semaine ajoute un surcoût allant de 150 000 à 300 000 € par an à la Région Grand Est.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Elisabeth ROBERT-DEHAULT (Maire de Saint-Dizier) se félicite des liens vers Reims ou Nancy mais regrette le manque de liaisons vers la ville de Troyes alors que cela intéresserait plusieurs de ses administrés.

David VALENCE concède que les liaisons ne sont pas évidentes mais que le travail de cadencement réalisé sur la ligne 4 devra permettre, à hauteur de Chaumont, de se tourner plus facilement vers Troyes depuis Saint-Dizier.

Alexandre BERGER (CFDT Cheminots) rappelle qu'il y a, au SA 2020, une baisse de l'offre de transport à Bar-le-Duc au profit de Saint-Dizier et souhaite savoir pourquoi et quelles sont les compensations pour la ville de Bar-le-Duc.

David VALENCE contextualise et rappelle que jamais la ville de Bar-le-Duc n'a été aussi bien desservie depuis la fusion des Régions. Il rappelle également qu'un arbitrage est réalisé par la Région Grand Est et que celui-ci doit être effectué à coût constant.

Christophe DESMARETS (ADULT) fait état du faible nombre de liaisons Bar-le-Duc / Metz.

Marc GIRAUD évoque le fait qu'une réflexion sur le développement de cette liaison à moyen terme est mené par la Région Grand Est, mais également que certains services sont aujourd'hui peu fréquentés.

Précision post COREST : Les travaux engagés sur la ligne au SA 2020 ont été précisés par SNCF Réseau après le COREST. Ces travaux affecteront le plan de transport nominal de desserte commandé par la Région Grand Est ce qui se traduira par une diminution temporaire de l'offre TER sur la ligne Vallée de la Marne. En effet, la circulation des trains sera affectée par des travaux à plusieurs endroits de la ligne, pendant plusieurs mois. La plage horaire de travaux la plus critique empêchera tous les trains Vallée de la Marne de circuler entre 9h et 17h à l'est de Château-Thierry. Les services de la Région Grand Est et

SNCF Mobilités travaillent à des solutions pour optimiser et condenser la période de travaux afin de permettre au maximum de trains de circuler pendant l'année 2020.

D. Reprise des TER Paris / Strasbourg le week-end

David VALENCE affirme la volonté de la Région Grand Est de poursuivre la liaison semaine Paris / Strasbourg les week-ends.

Il indique que cette décision fait suite à la suppression brutale, depuis le 19 mai 2019, de l'offre commerciale Intercités 100 % Eco exploitée librement par la SNCF. Ces trains assurant les dessertes de Saverne, Sarrebourg, Lunéville et Nancy.

David VALENCE souhaite que le service les week-ends se fasse à l'image des liaisons de la semaine afin de desservir également les gares de Champagne Ardenne (non desservies par Intercités 100 % Eco). Des scénarios proposés par SNCF Mobilités sont en cours d'analyse par les services de la Région Grand Est.

7. Investissements sur la ligne

A. Matériel roulant

Franck LEROY (Région Grand Est) rappelle les ambitions de la Région Grand Est pour améliorer la robustesse de la ligne Vallée de la Marne à travers des investissements conséquents sur le matériel roulant.

Outre l'injection de 3 Coradia liner supplémentaires d'ici la fin du premier semestre 2020 (2 ont déjà été livrés), les anciennes locomotives BB 15000 seront remplacées par des locomotives BB 26000 plus récentes et performantes. Ces matériels et les voitures Corail sont inscrites dans un plan d'investissement visant à améliorer leurs performances (mise en réversibilité, modernisation des voitures...) et les services à l'intérieur de certains trains (expérimentation lancée pour équiper d'ici fin 2019 3 rames Coradia liner du WiFi en 1^{ère} classe).

L'objectif à terme étant de créer un parc matériel standard et commun à tout le territoire de la Région Grand Est afin de mutualiser les rames Corail et gagner en performance.

B. Gares

Marc GIRAUD évoque le Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est (DIRIGE) qui permet, via des subventions de la Région Grand Est, de moderniser les gares de la ligne et d'y développer le stationnement l'intermodalité.

En outre, la Région Grand Est subventionne également des projets de Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM) à l'instar de celui de Saint-Dizier, présenté par Madame le Maire lors du COREST.

Elisabeth ROBERT-DEHAULT (Maire de Saint-Dizier) présente le projet de plan d'aménagement retenu par la commune dans le cadre du réaménagement de la gare. Madame le Maire évoque un investissement de 4 millions d'euros permettant la construction d'un nouveau parking ainsi que d'une zone pour les taxis dans l'objectif de favoriser l'intermodalité.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Roland ROUYERE (Rail Avenir) trouve pertinent que la Région Grand Est investisse dans les gares pour les entretenir ou les moderniser mais s'interroge sur la baisse du nombre de personnel en gare. Il souhaite savoir si les Distributeurs de Billets Régionaux (DBR) remplaceront bientôt les agents en gare ?

Franck LEROY expose le fait que de plus en plus de ventes de titres de transport sont réalisées via des technologies digitales (site internet, applications mobiles) et que cette hausse de la dématérialisation entre en ligne de compte lorsqu'il s'agit de réfléchir sur le maintien de services dans certaines gares moins fréquentées.

En outre, Franck LEROY évoque les nouvelles mobilités alternatives au train qui sont mises en avant par la Région Grand Est à travers Fluo.eu et l'application Fluo Grand Est, notamment le covoiturage sur lequel un travail sera mené par la Région Grand Est dans les prochains temps.

Karim BEN ALI (ACCUS) s'insurge du fait qu'il n'y ait parfois aucune substitution à l'achat de billet en gare (notamment pour ceux qui ne maîtrisent pas les nouvelles technologies). Il n'est pas d'accord sur le principe de verbaliser ces usagers suite aux nouvelles mesures anti-fraude.

Anthony PETIT (ADULT) souhaite savoir quelle est la raison de la restriction de circulation routière sur le pont en gare d'Epernay.

Franck LEROY rappelle que ce pont est propriété du Conseil Départemental de la Marne. Les travaux sont effectués dans un premier temps pour renforcer l'ouvrage afin d'assurer la sécurité de l'ouvrage. A terme, le pont devrait être démoli puis reconstruit d'ici 2023 ou 2024.

C. Espace info voyageurs Gare de Paris Est

La Région Grand Est et SNCF Mobilités sont actuellement en train de travailler sur l'aménagement d'un espace voyageurs TER Grand Est en gare de Paris Est.

Pour le moment, des écrans d'affichage plus grands et plus lisibles ont été installés.

*Prises de parole **salle/tribune** :*

Christophe DESMARETS (ADULT) souhaite savoir si l'espace voyageurs TER Grand Est est encore à l'étude.

Leonard GIRAUD indique que le projet est bel est bien en cours.

NB post-réunion : Les premiers visuels de l'espace voyageurs ont été transmis à la Région et à SNCF Mobilités (annexe 2). Ils seront présentés aux associations au courant du mois d'août 2019 dans l'objectif d'aménager cet espace avant la fin de l'année

8. Relation à l'utilisateur

Franck LEROY précise les différents moyens de communication avec les usagers de la ligne à savoir le fil Twitter, les newsletters qui seront ouvertes à plus d'usagers dans les prochains temps et les réunions régulières qui se tiennent entre les usagers, la Région Grand Est et SNCF Mobilités.

M. Franck LEROY, Président du COREST Vallée de la Marne lève la séance et remercie l'ensemble des participants autant du côté du public que de la tribune. Il invite à poursuivre les échanges autour du pot, offert par la ville de St Dizier.

* * *

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Vallée de la Marne

Tribune et représentants

Présidence du COREST

M. Franck LEROY, Vice-Président de la Région Grand Est en charge de la Cohésion Territoriale, la contractualisation et l'équilibre des territoires, Maire d'Epernay

Région Grand Est

M. David VALENCE, Vice-Président du Conseil Régional en charge des transports, Maire de Saint-Dié-des-Vosges

SNCF Mobilités :

M. Leonard GIRAUD, Directeur des Lignes Paris - Grand Est

SNCF Réseau :

Mme Marie-Véronique GABRIEL, Directrice Territoriale Adjointe Grand Est

M. Patrick KERGUIGNAS, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Champagne Ardenne

Région Grand Est – Direction des Transports et de la Mobilité :

M. Marc GIRAUD, Chef du Service Organisation de l'Offre Structurante (SO2S)

M. Christophe BRASS, Chargé de mission SO2S « plaque Champagne-Ardenne »

M. Thomas HEIDERICH, Chargé de mission SO2S offre longue distance

M. Rémi DARNEY, Maison de la Région de Bar-le-Duc

Région Hauts-de-France – Direction des Transports :

Mme Mireille LAHOUD, Cheffe de département

M. Mathias DESMARETZ, Responsable du service exploitation

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Mme Elisabeth ROBERT-DEHAULT, Maire de Saint-Dizier

M. Philippe BOSSOIS, Président de la Communauté d'Agglomération Saint-Dizier Der et Blaise, 1^{er} adjoint à la commune de Saint-Dizier

Mme Nicole AUBRY, Adjointe à l'Administration Générale et au Protocole de Saint-Dizier

Mme Pascale KREBS, Adjointe aux Finances et à l'Animation Commerciale de Saint-Dizier, Vice-présidente à la Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise en charge du transport, Conseillère Régionale à la Région Grand Est

Mme Chantal BERTHELEMY, Membre du CESER Grand Est

Mme Stéphanie MALARME, Membre du CESER Grand Est

M. Nicolas KIEFFER, Préfecture de la Marne

M. Daniel HARMAND, Agent de la Communauté d'Agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise

Associations, usagers, divers :

M. Karim BEN ALI, Président de l'Association des Châlonnais-en-Champagne usagers de la SNCF (ACCUS)

M. Anthony PETIT, Président de l'Association des Usagers de la ligne TER Vallée de la Marne (ADULT)

M. Christophe DESMARETS, membre de l'association ADULT

M. Roland ROUYERE, Président de l'association Rail Avenir

M. Claude RAJAIN, membre de l'association Rail Avenir

M. Alain LOMBARD, Collectif de défense du service public des transports ferroviaires en Meuse, le CoTem/CGT
M. Bernard ESCAICH, Collectif de défense du service public des transports ferroviaires en Meuse, le CoTem/CGT
M. Fabrice BRESSON, Gérant de la société Taxi de Saint-Dizier
M. Krystof BOULNOY, usager de la ligne

Personnels de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

M. Arnaud LAGNEY, SUD Rail
M. Eric BONOMI, CFDT Cheminots
M. Alexandre BERGER, CFDT Cheminots

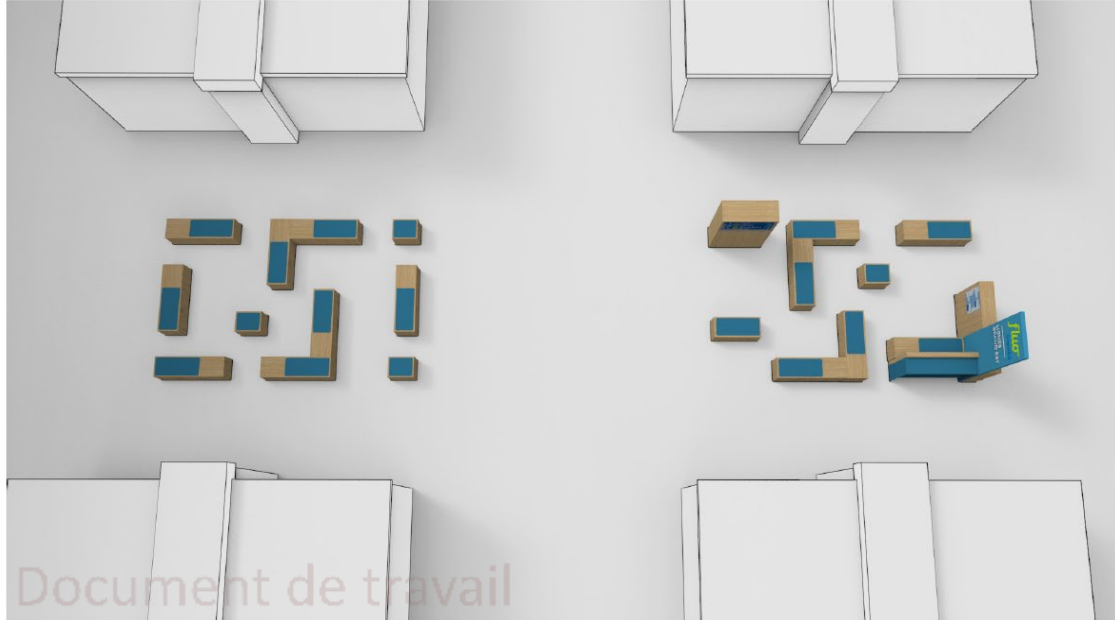
Excusés

M. Franck DHERSIN, Vice-président en charge des transports et des infrastructures de transports de la Région Hauts-de-France
Mme Élodie DEGIOVANNI, Préfète de la Haute-Marne
M. Franck MENONVILLE, Sénateur de la Meuse
M. Bertrand PANCHER, Député de la Meuse
Mme Bérangère ABBA, Députée de Haute-Marne
Mme Lise MAGNIER, Députée de la Marne
M. Jean-Jacques BAYER, Maire de Montier-en-Der, Conseiller Régional
M. Nicolas LACROIX, Président du Conseil départemental de la Haute-Marne
Mme Martine JOLY, Présidente de la Communauté d'Agglomération Meuse Grand Sud

ANNEXE n°2 : Projet de l'espace voyageurs en gare de Paris Est (visuels)

projet

vues 3D



assises + corner

AREP designlab

Gare Paris Est - Corner Grand Est • phase esquisse • indice B • 26.04.19 • Gares & connexions • p. 8

projet

vues 3D



corner

AREP designlab

Gare Paris Est - Corner Grand Est • phase esquisse • indice B • 09.07.19 • Gares & connexions • p. 6