



Comité Régional des Services de Transport

HAUTE-MARNE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 3 octobre 2019 à 18h30
Salle du Conseil de Chaumont**

DIRECTION DE
L'ORGANISATION DES
MOBILITES (DOM)

Service Organisation de
l'offre structurante (S2OS)

Tél. : 03.26.70.66.85



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 Haute-Marne sont mis en ligne sur le site internet de la Région Grand Est.

La présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Mme Christine GUILLEMY, Vice-présidente de la Région Grand Est et Présidente du COREST Haute-Marne, accueille les participants et les remercie de leur présence.

Les interventions des participants au COREST :

- M. Patrick VARNEY déplore le manque de communication autour des réunions de COREST.
 - M. Marc GIRAUD, Chef du Service Organisation de l'offre structurante, au sein de la Direction Générale Adjointe Mobilités de la Région Grand Est, souligne qu'une vague de communication a été lancée au printemps mais que pour les COREST qui se sont déroulés depuis la rentrée, il n'y a pas eu de nouvelle communication spécifique. Une invitation mail a été largement diffusée.
 - Mme GUILLEMY regrette également que le dispositif de communication ne s'appuie pas assez sur les relais médiatiques locaux.

Présentation des orientations générales de la politique des transports

Mme Christine GUILLEMY présente quelques chiffres clés de la mobilité sur le territoire de la Région Grand Est, en soulignant l'importance du budget consacré au transport et la priorité que la Région accorde aux mobilités.

Concernant le TER, elle rappelle l'importance de l'information des usagers en cas de situation perturbée et les efforts entrepris par la Région en lien avec SNCF Mobilités pour développer et fiabiliser l'information.

Mme GUILLEMY considère que si l'on ne peut pas se réjouir de la situation actuelle en termes de qualité de service sur la ligne 4, il convient néanmoins de se remémorer le contexte de la reprise de cette liaison en 2018 par la Région Grand Est alors que les perspectives du moment n'étaient pas favorables notamment pour les relations au-delà de Troyes.

1. Vie des lignes régionales (plan de fiabilisation, point de conjoncture des lignes régionales)

M. Léonard GIRAUD, Directeur des lignes Paris – Grand Est, présente les bilans de régularité de 2018 et les évolutions positives de la qualité de service sur la ligne 4 depuis 2019 y compris du point de vue des suppressions de circulation en diminution constante ces derniers mois. S'agissant des données de trafic 2018 sur les lignes TER Fluo comprises dans le COREST de la Haute-Marne, il souligne l'impact positif de la tarification Grand Est et notamment son extension aux relations avec Paris.

Les interventions des participants au COREST :

- M. Jacky BOICHOT, manifeste son intérêt pour connaître les causes d'irrégularité et des suppressions de trains, qui ont dû être identifiées par la SNCF afin de rechercher des solutions permettant d'en réduire l'impact.
 - M. Léonard GIRAUD, répond qu'il existe trois principales causes de dysfonctionnement : le matériel, tout d'abord, pour lequel les problèmes successifs de moteurs et de fermetures de portes sont réglés ou en passe de l'être. Il y a également des causes externes liées à des accidents de personnes, des conditions climatiques particulières comme des tempêtes ou des inondations, ou encore des heurts de gibiers. Enfin, il peut y avoir des difficultés en raison des problèmes d'infrastructures en lien avec les passages à niveau, la signalétique ou les abords des voies.

- M. Patrick VARNEY, souhaite savoir si les problèmes de capacité des trains sont réglés. Il note également l'absence du critère d'information à bord des trains et en gare en cas de situation perturbée parmi les critères mesurés dans le baromètre qualité alors même qu'il s'agit d'un élément de qualité important pour les usagers. Il s'interroge également sur la systématisation des prolongations des relations Paris / Belfort à Mulhouse.
 - M. Léonard GIRAUD souligne qu'il existe d'autres types de données relatives à la qualité de service qui peuvent être transmises aux associations. Il explique qu'à mesure de la fiabilisation du matériel roulant et de l'acquisition de nouvelles rames de Coradia Liner, commandées par la Région Grand Est, la disponibilité du matériel augmente et les problèmes de capacités se règlent. Pour les situations exceptionnelles liés aux périodes de grands départs, il précise que la Direction de Ligne SNCF a mis en place un suivi de la fréquentation par train, permettant, en fonction des ventes de billets sur les différentes circulations, d'établir un calendrier sur la charge prévisionnelle des trains pour offrir aux voyageurs la possibilité d'anticiper leur voyage en toute connaissance de cause. Le cas échéant, la SNCF peut bloquer la distribution de titres sur les trains pour lesquelles le nombre de places semble manifestement insuffisant.

Il signale, par exemple, le travail mené dans le cadre des groupes de travail pilotés par la Région qui ont permis de mieux anticiper les besoins durant le chantier du tunnel des Bouchots.
 - M. Marc GIRAUD, souligne le caractère exceptionnel du développement qu'a connu la ligne 4 dont l'avenir semblait incertain avant la reprise de cette ligne au sein du TER Grand Est. La desserte a alors été étoffée et étendue jusqu'à Mulhouse à raison de 3 allers-retours directs contre aucun précédemment répondant à la fois à une demande politique appuyée par la Région Bourgogne Franche-Comté, et à un besoin technique pour l'entretien du matériel à Mulhouse. Il souligne toutefois que cette extension a un coût important qu'il convient de maîtriser.

- M. Emmanuel DUVAL, considère que les sous-capacités constatées sur certains trains le week-end sont liées au manque d'offres durant cette période et notamment le samedi matin au départ de Mulhouse où des trains arrivent dans les gares de Haute-Marne en limite de capacité. Il pense que des relations supplémentaires permettraient de répondre à la demande et de gagner de nouveaux usagers.
- M. Christophe HENRY, estime nécessaire également de rétablir la réservation à bord de ces trains.
 - M. Leonard GIRAUD signale qu'un travail a été amorcé pour mettre en place un système de réservation adapté. Il précise qu'une expérimentation est en cours avec la Région Nouvelle-Aquitaine.
- M. Eric MARECHAL demande si les soucis rencontrés sur le matériel sont dus à des problèmes de conception ou à l'exploitation des rames.
 - M. Léonard GIRAUD estime que les deux motifs se cumulent sans doute puisque les temps de déverminage des matériels se sont avérés deux fois plus longs que prévus et les incidents divers ont eu un impact fort sur la qualité de service. Il souligne toutefois la qualité du travail engagé entre les équipes de la SNCF et celles d'Alstom pour résoudre les problèmes.
- M. Christophe HORIET, s'interroge sur la raison pour laquelle les trains n'ont pas pu être amenés jusqu'à Longueville pendant les travaux du Tunnel des Bouchots pour permettre le report sur les cars jusqu'à Nangis donnant eux-mêmes accès aux trains pour Paris Est. Il considère qu'à contrario la gestion des travaux du Viaduc du Chaumont avec la réactivation de la gare de Bricon pour offrir des parcours ferroviaires au plus près de la zone de travaux était un exemple dont il aurait fallu s'inspirer.
 Concernant l'information voyageurs, il souligne l'importance de la prise en compte des possibilités de rattrapage du retard par les trains en cas de difficultés afin que des usagers ne ratent pas leur train en tenant compte des informations fournies initialement.
 Il regrette également la question de la gestion des circulations en Ile de France où le régulateur privilégie le train respectant son horaire au détriment du train le plus rapide. Enfin, il fait part de son espoir de voir l'atelier de Chalindrey délester le Technicentre de Paris Ourcq qui ne travaille pas que pour le TER.
 - M. Léonard GIRAUD, relève que le nombre de descentes tardives du Technicentre Est Européen, évolue favorablement avec une réduction continue depuis le début de l'année 2019 avec 19 mises à quai tardives comptabilisées au 1^{er} trimestre, 8 au 2^{ème} trimestre et 2 sur les deux premiers mois du 3^{ème} trimestre. Cette diminution peut s'expliquer en partie par les investissements sur ce Technicentre, réalisés par la Région Grand Est.
 Il souligne ensuite la nécessité de poursuivre les efforts pour améliorer la ponctualité et arriver à l'heure en Ile-de-France, précisant que le régulateur du Réseau ne fait qu'appliquer les règles qui fixées.
 Concernant l'information voyageurs, il souligne la difficulté à coordonner l'information en provenance de plusieurs sources.
- M. Jacky BOICHOT, souhaite savoir si la Région Grand Est envisage d'exploiter des trains à hydrogène comme cela se fait en Allemagne et si oui, sur quelles lignes ils seront affectées.

- Mme Christine GUILLEMY rappelle que la Région s'est portée volontaire pour expérimenter ce type de trains, et considère que le positionnement de Chaumont en tant que « territoire à hydrogène » pourrait justifier la mise en exploitation des trains à hydrogène sur la ligne 4.
 - M. Eric MARECHAL s'interroge sur le délai de mise en œuvre de ce projet.
 - Mme Christine GUILLEMY précise que le travail est seulement engagé et que des installations ne pourront pas être mises en place avant 2 ans à Chaumont.
- M. Marc GIRAUD, confirme que la Région Grand Est a mis une option pour une éventuelle commande, en 2020, de 5 rames à hydrogène mais qu'il reste encore à traiter des questions d'habilitation des rames à circuler sur les lignes.

2. Travaux sur le réseau ferroviaire (chantiers 2019 – 2020-2021)

M. Patrick KERGUIGNAS pour SNCF Réseau présente ensuite les travaux réalisés cette année, et ceux à venir en 2020 et 2021.

Il souligne parmi les points d'actualité, la mise en place récente de ralentissements entre Chaumont et Langres en raison de la détection d'une fragilité rocheuse du côté de Poulangy.

Les interventions des participants au COREST :

- M. Emmanuel DUVAL s'interroge sur la nature des travaux de signalisation sur le secteur de Vesoul – Lure.
 - M. Patrick KERGUIGNAS précise qu'il s'agit d'un remplacement de l'équipement de signalisation et non d'une modernisation.
- M. Patrick VARNEY se prononce en faveur de la mise en place de groupes de travail permettant de travailler aux plans de transports adaptés durant les chantiers les plus importants sur les lignes 4 (Paris – Culmont-Chalindrey – Mulhouse), 10 (Reims – Chaumont) et 15 (Culmont-Chalindrey – Nancy).
 - M. Marc GIRAUD signale qu'il est toujours possible de travailler sur les principaux projets mais qu'il n'est pas toujours possible, ni souhaitable de multiplier les réunions techniques.
- M. Christophe HENRY s'interroge sur le planning des interruptions de circulations pour 2020 ainsi que l'impact des 22 semaines de travaux sur le tunnel de Provençères. Il souhaite également pouvoir travailler en amont à un maintien des circulations en cas de report des travaux.
 - M. Patrick KERGUIGNAS répond qu'il n'y a pas de planning des interruptions de circulations sur 2020 mais signale qu'il n'y aura pas d'interruption totale de circulation durant cette période.

- M. Christophe HORIET admet la nécessité de réaliser les travaux prévus mais s'interroge sur la durée affichée pour le chantier du Tunnel de Provenchères ainsi que sur les possibilités de faire circuler des trains alternativement sur l'une ou l'autre voie pendant les travaux de façon à éviter de couper la circulation.
 - M. Patrick KERGUIGNAS rappelle que l'objectif de SNCF Réseau est bien de permettre la circulation des trains dans les meilleures conditions et que si la durée d'un chantier peut être raccourcie, toutes les mesures permettant de réduire l'impact des travaux sur les circulations de trains sont prises, compte tenu des contraintes budgétaires qui s'imposent, comme cela a pu être le cas sur les travaux du Tunnel des Bouchots dont la durée a ainsi pu être ramenée de 10 à 8 semaines, puis finalement à 6 semaines. Pour ce qui est de la gestion des circulations durant les travaux, des échanges doivent avoir lieu avec SNCF Mobilités pour déterminer les meilleures modalités d'exploitation.

3. Projets gare :

M. Florent BALLANFAT, des services de la Région, présente les différents projets dans et autour des gares concernées par le COREST.

- M. Emmanuel DUVAL souhaite savoir si des raccourcissements de quais sont prévus dans d'autres gares en Haute-Marne à l'instar de ceux de Chaumont.
 - M. Patrick KERGUIGNAS répond qu'il n'y a pas de tels projets.
- Mme Stéphanie MALLARME s'interroge sur les raisons de la mise en place d'un tourniquet sur chaque côté du bâtiment voyageur en gare de Joinville. Ceux-ci ne permettent pas l'accès des fauteuils roulants, lorsque le bâtiment voyageurs est lui-même fermé.
 - M. Patrick KERGUIGNAS note la remarque et va rechercher une solution en lien avec Gares et Connexions.
- M. Patrick VARNEY souhaite savoir si la mise en accessibilité de la gare de Langres est envisagée et se demande pourquoi le Pôle d'Echange Multimodal de Langres n'est pas encore réalisé.
 - M. Marc GIRAUD signale que la programmation des travaux d'accessibilité des gares tient compte des priorités validées, avec l'ensemble des partenaires, au sein du Schéma Régional d'Accessibilité au sein duquel la mise en accessibilité de la gare de Langres n'a pas été considérée comme prioritaire. Elle ne pourra donc se faire avant la fin de la mise en œuvre du programme prévu au SDA Ad'AP.
 - Mme Christine GUILLEMY rappelle que le portage des projets de Pôles d'Echanges Multimodaux relève des collectivités locales et que la Région n'intervient qu'en soutien à ces projets à travers le programme DIRIGE.

4. Evolution de l'offre de transport

- **Ligne 10**
- **Ligne 4**

M. Marc GIRAUD présente le projet de cadencement en Champagne-Ardenne pour 2020, et les grilles horaires qui en découlent tant sur la ligne 10 que les dessertes routières TER Fluo assurées en complémentarité de l'offre ferroviaire. Les propositions de desserte ont évolué au fil des concertations organisées courant 2019 en tenant compte dans la mesure du possible des remarques formulées par les différents acteurs locaux.

M. Florent BALLANFAT signale que le travail de mise en correspondance aux différents nœuds ferroviaires dans le cadre du cadencement permettra de proposer une offre depuis la Haute-Marne vers Nancy en correspondance à Vitry-le-François avec une arrivée à Nancy avant 9h.

Les évolutions de la desserte sur la ligne 4 depuis le service annuel 2019 sont ensuite présentées notamment pour faire le point sur la recherche de solutions en vue d'améliorer la desserte en fin d'après-midi de la Haute-Marne vers l'Aube.

Les interventions des participants au COREST :

- M. Francis MAJORKIEWIEZ se réjouit de la réintégration de la desserte ferroviaire de Vignory dans le projet qui rompt avec un cycle de retrait des services publics dans la commune. Il exprime son souhait qu'avec ce nouveau projet des touristes en provenance de Reims notamment, puissent profiter de l'offre ferroviaire pour visiter la plus « petite Cité de Caractère » du Grand Est, puisque Vignory a obtenu ce label.
- M. Patrick VARNEY annonce également sa satisfaction quant au maintien de la gare de Vignory, et au démarrage d'une étude de faisabilité pour la réouverture de Vaux-sous-Aubigny, mais il regrette néanmoins la suspension de 5 haltes ferroviaires dans ce projet où les gains de temps sur les omnibus entre Saint-Dizier et Chaumont ne seraient que de l'ordre de 12 mn.

Il regrette également que les gains de temps de parcours ne se retrouvent pas sur les relations longues distances du fait du temps de stationnement en gare de Châlons-en-Champagne notamment.

Il note également une dégradation de la desserte au départ de Reims à Culmont-Chalindrey en fin d'après-midi (au départ de Reims à 16h35) en raison d'une rupture de charge à Chaumont allongeant le temps de parcours. Il souhaite que pour le Service Annuel 2021, cette question puisse être réexaminée.

- Mme Christine GUILLEMY signale qu'effectivement la Région a lancé une étude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en service d'une halte ferroviaire à Vaux-sous-Aubigny et que ces résultats feront l'objet d'une présentation aux acteurs locaux d'ici la fin de l'année. Elle fait part de son souhait de voir la Région Bourgogne Franche-Comté s'associer à la réflexion sur le développement de la desserte Dijon / Culmont-Chalindrey.

- M. Marc GIRAUD rappelle que la desserte de la ligne 10 se doit de répondre à des impératifs de correspondances dans les nœuds ferroviaires, et principalement à Reims et souligne que le surstationnement en gare de Châlons-en-Champagne permet des correspondances avec la ligne Vallée de la Marne.
- M. Christophe HORIET, craint que la dégradation de la desserte Dijon / Reims du samedi, auparavant assurée par les trains Intercités, mais abandonnée par l'Etat en 2017, ne conduise les voyageurs à privilégier les trajets en TGV en passant par Paris plutôt que par Reims.
- M. Christophe HENRY remercie la Région pour le maintien de la desserte de Vignory mais déplore tout de même la fermeture de 5 haltes sur cet axe. Il estime que la fréquentation de Chevillon va fortement augmenter du fait de la mise en place d'une connexion matinale avec la gare de Saint-Dizier. Il souhaite que par la suite la situation de certaines haltes comme Bayard-sur-Marne ou Eurville-Bienville soit réétudiée en fonction du succès de la fréquentation de Chevillon.
Il considère qu'une bonne communication à Chevillon est indispensable pour faire connaître cette nouvelle offre.
Il pense, par ailleurs, que pour développer le transport ferroviaire, de nouvelles haltes gares pourraient être mise en service sur la ligne 4 à Lusigny-sur-Barse, ou Rolampont.
Il souhaite en tout état de cause, pouvoir contribuer au travail sur les dessertes des lignes 4-10 et 15.
- M. Patrick VARNEY s'interroge sur d'éventuelles modifications de la desserte Chaumont / Culmont-Chalindrey / Dijon.
 - M. Florent BALLANFAT répond que la desserte demeure globalement stable hormis quelques modifications de minutes.
 - Mme Christine GUILLEMY précise qu'un point spécifique sur le sujet pourra être proposé.
- M. Fabrice BRESSON, responsable d'une entreprise de taxi, s'interroge sur les possibilités d'améliorer la communication localement et se propose de mettre à disposition de ses clients l'information sur la nouvelle offre cadencée.
 - M. Marc GIRAUD le remercie de son offre et l'invite à prendre l'attache de M. Sergeï GAUTIER qui est le référent SNCF Mobilités pour la Haute-Marne.
Il souligne l'importance de la communication pour la réussite de ce projet, en informant du lancement d'une grande campagne d'information fin octobre 2019.

La Région précise que le présent relevé de conclusions ainsi que la présentation seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est. Elle signale également qu'il est important de penser à s'inscrire en ligne pour la prochaine réunion du COREST qui devrait se tenir à la fin du 1^{er} semestre 2020.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Madame GUILLEMY remercie les participants et les invite à poursuivre les échanges autour d'un pot, offert par la Ville de Chaumont, avant de clore la réunion.

ANNEXE : Liste des présents/excusés du COREST Haute-Marne (selon la liste d'émargement)

Présidence du COREST :

Mme. Christine GUILLEMY, Présidente du COREST Haute-Marne, Maire de Chaumont et Présidente de la Communauté d'agglomération de Chaumont

Elus et leurs représentants :

M. Jacky BOICHOT, Maire-Adjoint de Chaumont
M. Francis MAJORKIEWIEZ, Maire de Vignory
M. Gérard PICOD, Maire de Ville-sous-la-Ferté
Mme. Marie-Christine SIMONNET, Collaboratrice de M. Charles GUENE, Sénateur de Haute-Marne
M. Fabien MAITRE, Collaborateur de M. Bruno SIDO, Sénateur de Haute-Marne
M. Mickaël ANCELOT, Directeur Mobilité de l'Agglomération de Chaumont
M. Lionel DRION, Responsable Transports / Mobilités de l'Agglomération de Chaumont

Associations et usagers :

Mme. Stéphanie MALLARME, CESER Grand Est
M. Patrick SAUTREAU, Président de l'AUTCT
M. Patrick VARNEY, Président de DPLACE
M. Eric MARECHAL, Association DPLACE
M. Christophe HENRY, Usager
M. Emmanuel DUVAL, Usager

SNCF Mobilités - TER :

M. Léonard GIRAUD, Responsable des lignes Paris – Grand Est
M. Sergeï GAUTIER, Responsable Satisfaction Client Paris Grand Est
M. Frederic COCHETTO, Chargé d'études, TER Grand Est

SNCF Réseau :

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

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

M. Philippe MERCIER, Secrétaire du CE SNCF
M. Christophe HORIET, Syndicat Sud Rail
M. Philippe AMIOT, Syndicat CGT Cheminots Troyes, Chaumont, Langres

Région Grand Est :

M. Marc GIRAUD, Chef du Service Organisation de l'offre structurante - S2OS
M. François OBRECHT, Directeur de la Maison de la Région Troyes - Chaumont
M. Christophe BRASS, Chargé de missions, S2OS
M. Florent BALLANFAT, Chargé de mission, S2OS
M. Enzo RIGGI, Responsable des Achats, Service Transports Haute-Marne
M. Didier LURQUIN, Technicien en charge de l'Exploitation des Transports Scolaires, Haute-Marne

Excusés :

M. David VALENCE, Vice-président en chargé des Mobilités et Infrastructures de Transports de la Région Grand Est.
M. Pascal THORENS, Directeur Pôle Clients et Services à la Direction Territoriale Grand Est.