

## Comité Régional des Services de Transport Ligne Vallée de la Marne

*28 juin 2022 – Vitry-le-François*

### Relevé de conclusions

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/>

Thibaut DUCHENE, Président du COREST Vallée de la Marne (VDM) souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune.

Il rappelle que la Région Grand Est a pris la gouvernance de la ligne Vallée de la Marne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et que c'est la première fois qu'elle organise un COREST sans co-présidence de la Région Hauts-de-France.

Il commence la réunion en excusant les personnes qui n'ont pu se joindre à la réunion (voir ANNEXE 1) et introduit l'actualité régionale, complétée par Julien BECCHERLE, Directeur Général Adjoint des Mobilités de la Région Grand Est.

## **1. Propos introductifs**

### **A. Fluo Grand Est**

- 1 705 TER / jour : 1er réseau TER de France en offre (hors Ile-de-France) ;
- 115 000 voyages par jour (impact COVID), 185 000 voyages en 2019 ;
- 95,9 % de trains à l'heure en moyenne pour l'année 2020 (trajectoire en progression par rapport à 95,1% en 2019 et à 94% en 2018) : 2ème place au niveau national derrière la Bretagne (réseau moins dense) ;
- 398 gares et haltes ferroviaires sur le Grand Est ;
- 54% de la population du Grand Est vit à moins de 5 km d'une des 120 principales gares du réseau ferroviaire ;
- Transport interurbain : 326 lignes routières (régulières + transport à la demande) ;
- Transport scolaire : 3 500 circuits / 235 000 élèves transportés par jour.

### **B. Budget régional**

- 1 milliard d'euros pour les mobilités : + de 30% du budget régional, 2ème poste de dépense régionale ;
- Le financement et l'organisation du TER estimé pour 2022 représente 523 M€ ;
- La Région investit près de 1 milliard d'euros dont plus de 143 M€ pour le Matériel roulant, 70M€ pour les infrastructures ferroviaires et 14 M€ pour la modernisation des gares et l'intermodalité ;
- Le financement et l'organisation des transports interurbains et scolaires représente 242M€.

### **C. Investissements sur le matériel roulant**

La Région Grand Est investit fortement dans les matériels roulants afin de garantir le niveau de service et de développement souhaité par le Président Jean ROTTNER. L'objectif est d'offrir des trains plus capacitaires et modernes aux usagers de la Région tout en misant sur des technologies d'avenir comme l'hydrogène afin de verdir toujours plus le parc de matériel roulant régional.

### **D. De lourds impacts Covid subis par la Région et SNCF par rapport à 2019...**

La Région Grand Est a subi de plein fouet les conséquences de la crise sanitaire du Covid, la fréquentation de ses trains et les recettes liées au transport de voyageurs baissant fortement en 2020 et 2021.

Malgré tout, la Région Grand Est a mené une politique volontariste même au plus fort de la crise en demandant à son exploitant SNCF Voyageurs de maintenir un plan de transport le plus haut possible, au quotidien, en desservant notamment, lorsque c'était possible, l'ensemble des villes du territoire.

Bien évidemment, le plan de transport a été réfléchi en adéquation avec les moyens humains et matériels de l'exploitant, fortement touché, lui aussi, par la crise sanitaire.

### **E. Un développement ferroviaire malgré les impacts Covid**

Dès la fin du premier confinement en mai 2020, la Région Grand Est a réfléchi à développer son réseau TER par le biais d'un saut d'offre afin de relancer le ferroviaire, mis à mal par la crise.

C'est ainsi que plusieurs projets majeurs ont été mis en place ces derniers mois, dont :

- 100 trains supplémentaires par jour par rapport à 2021 sur de nombreuses lignes du réseau TER Fluo Grand Est ;
- Réouverture de la ligne Saint-Dié-des-Vosges/Epinal en décembre 2021 ;
- Cadencement de la ligne Charleville-Mézières/Givet en décembre 2021.

A la fin de l'année 2022, le REME (Réseau Express Métropolitain Européen) développera également significativement l'étoile de Strasbourg. Des projets identiques pourraient concerner d'autres métropoles régionales dans les prochaines années.

## 2. Production SNCF Voyageurs et matériel roulant

Léonard GIRAUD, Directeur des lignes Paris Grand Est, expose les différents problèmes qui ont impacté la production de la ligne ces derniers mois.

La production des trains a été impactée par :

- Un problème de commutateur sur les rames Coradia Liner qui a nécessité des passages prolongés en ateliers du fait d'un manque de personnel (notamment lié au Covid) et d'un problème mondial d'acheminement de composants électroniques ;
- des accidents (Hochfelden en février 2022), heurts de gibier plus fréquents (trois fois plus nombreux en 2021 qu'en 2019) obligeant SNCF Voyageurs à supprimer certains trains ou réduire leur composition ;
- des travaux fréquents ;
- des habitudes de déplacements qui ont évolué suite au Covid.

A cela s'ajoute un contexte social tendu avec des difficultés de recrutement au sein de SNCF qui n'ont été solutionnées que durant l'été dans l'objectif de renforcer le service.

Il rappelle la volonté de SNCF d'informer au mieux les clients et que l'objectif est de lisser au maximum la production afin d'éviter les grosses fluctuations qui peuvent parfois apparaître de mois en mois tout en ambitionnant de dépasser les 90% de taux de régularité chaque mois.

## 3. Travaux sur la ligne

Olivier GENEVAUX, Responsable relation publique chez SNCF Réseau rappelle que les travaux impactent et impacteront encore plusieurs années la ligne Vallée de la Marne. Ceux-ci sont nécessaires pour des raisons de fiabilité et de sécurité de la ligne.

En outre, il est également rappelé que la ligne est dépendante de nombreux travaux en Ile-de-France qui doivent être terminés avant les Jeux Olympiques de Paris 2024 (EOLE, CDG Express). Ces travaux expliquent notamment le nombre important de week-ends concernés par des travaux « coups de poing ».

Il indique enfin les coûts importants dépensés sur la ligne avec plus de 50 millions d'euros dépensés sur la ligne Vallée de la Marne entre Château-Thierry et Strasbourg.

#### **4. Desserte 2023 de la ligne Vallée de la Marne (projet)**

La grille horaire commandée par la Région Grand Est à son exploitant est identique à celle de 2022 où des développements d'offre se sont faits le samedi avec deux allers-retours Paris/Châlons-en-Champagne et un aller-retour Paris/Bar-le-Duc en plus.

Les services de la Région Grand Est et de SNCF seront vigilants à ce que les correspondances dans certaines gares (Châlons-en-Champagne, Epernay notamment) soient assurées.

#### **5. Desserte future de la ligne Vallée de la Marne**

Il est rappelé par le Président du COREST, M. DUCHENE, que la Région Grand Est envisage de réaliser une étude afin de répondre au mieux aux attentes des usagers de la ligne. Elle portera sur les grands axes (Paris/Strasbourg pour Vallée de la Marne, Paris/Mulhouse pour ligne 4, Reims/Dijon pour ses connexions avec Vallée de la Marne et ligne 4) ainsi que sur le « triangle » Vitry-le-François, Saint-Dizier, Bar-le-Duc. L'objectif est de lancer cette étude à l'automne 2022 afin d'avoir une vision plus claire du travail engagé d'ici la fin du premier trimestre 2023 pour, ensuite, concevoir, en lien avec les usagers, ce que sera la future desserte de la ligne Vallée de la Marne dans un horizon post 2025.

En attendant, la Région Grand Est fait son maximum pour voir s'il est possible d'opérer des évolutions minimales pour développer l'offre ferroviaire, notamment au-delà de Châlons-en-Champagne.

En outre, la Région Grand Est par le biais de son Président M. ROTTNER a demandé officiellement à SNCF Réseau d'étudier la possibilité de passer certains travaux en journée, et qui impacteraient alors la circulation de trains, la nuit. A date, la Région Grand Est est en attente d'éléments de la part de SNCF Réseau sur cette demande.

#### **6. Matériel roulant sur la ligne**

Les services de la Région Grand Est indiquent que l'ensemble des rames « Corail » seront désormais équipées de réversibilité, permettant d'améliorer le temps de manœuvre en gare.

L'ensemble de la flotte de voitures Corail modernisées sera quant à elle mise en circulation au gré des passages en atelier, jusque fin 2024. Cette modernisation assurera une mise au standards TER 200, avec de nouveaux sièges, des espaces vélos, espaces pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ou encore des prises électriques.

## 7. Bascule tarifaire Hauts-de-France/Région Grand Est

Il est rappelé que la Région Grand Est a pris la gouvernance complète au 1<sup>er</sup> janvier 2021 d'une ligne partagée de 2016 à 2020 entre les Régions Hauts-de-France et Grand Est.

A l'heure actuelle, les spécificités tarifaires, de régularisation à bord et d'indemnisation demeurent sur le tronçon Château-Thierry/Paris, qui est dans le giron régional depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. La bascule tarifaire n'avait pas été souhaitée par les deux Régions dans un premier temps, faute de pouvoir amorcer ce sujet avec les usagers. La situation sanitaire a malheureusement fait perdurer cette période transitoire.

M. DUCHENE annonce que la Région Grand Est va reprendre attache avec la Région Hauts-de-France pour réactiver ce sujet dans les prochaines semaines et tabler, si la volonté politique est là des deux côtés, sur une bascule en septembre 2023, moment plus propices pour faire évoluer la gamme tarifaire.

Outre les produits Grand Est qui seraient alors vendus sur la portion Château-Thierry/Paris, les conditions d'indemnisation et de régularisation à bord seraient celles de la Région Grand Est également.

## 8. Investissements dans les gares

Il est rappelé par les services de la Région Grand Est que plusieurs projets dans des gares de la ligne Vallée de la Marne ont été réalisés ou seront réalisés dans les prochaines années grâce, entre autres, à une participation régionale : Saint-Dizier, Vitry-le-François, Châlons-en-Champagne et Epernay. Ces projets appelés PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) veulent améliorer les connexions entre les différents modes de transport en mettant, notamment, en avant les mobilités actives à l'image du vélo.

En outre, la gare de Saint-Dizier connaîtra au premier semestre 2023 des travaux d'accessibilité des quais pour se mettre en conformité avec la réglementation. Les travaux seront effectués le week-end afin de pénaliser le moins possible les usagers du quotidien.

## 9. Liens avec les usagers

Il est rappelé par SNCF Voyageurs qu'un nouveau fil Twitter intitulé @TERGrdEstParis a été créé en avril 2022 sur les lignes Paris/Châlons-en-Champagne/Strasbourg et Paris/Troyes/Mulhouse. Les usagers sont invités à poser leur question et une réponse leur sera faite via un message privé.

En outre, Léonard GIRAUD fait part de l'expérimentation nationale TER de recontact sur la ligne Vallée de la Marne. En laissant leurs coordonnées portable et/ou mail, les usagers reçoivent une alerte

personnalisée dès lors que le train sur lequel ils doivent circuler connaît une modification du plan de transport.

## **10. Points de vigilance**

Thibaut DUCHENE rappelle les points de vigilance mis en exergue par les associations et usagers, aussi bien par rapport à l'information voyageurs que par rapport à la gestion des aléas ou l'organisation des travaux sur la ligne.

Il explique que plusieurs sujets ont été d'ores et déjà remontés par le Président ROTTNER au Président-Directeur Général de la SNCF, M. FARANDOU. Cela concerne notamment la nécessité d'avoir une information voyageurs de bon niveau, l'accompagnement de la Région dans le débroussaillage, le brossage des rails (feuilles mortes) pour éviter patinages (au démarrage) et enrayages (au freinage) ou encore la demande de passage en typologie de nuit les travaux diurnes voire la massification des travaux pour limiter les contraintes dans le temps. A date, il est rappelé que SNCF n'a pas encore donné suite à ces demandes mais le sujet est suivi au plus haut niveau par la Région Grand Est.

## **11. Points divers abordés par les participants**

### **A. Matériel roulant**

**Anthony PETIT (Président de l'association ADULT) et Karim BENALI (Président de l'association ACCUS) estiment que les difficultés inhérentes au matériel roulant sont connues depuis plusieurs mois et rien n'a été fait pour améliorer la situation**

Léonard GIRAUD rappelle les éléments sus-cités (point numéro 2), Thibaut DUCHENE poursuit en affirmant qu'il n'y a pas d'autosatisfaction, que la Région a conscience de difficultés sur la ligne mais qu'elle assume ses investissements forts sur le matériel roulant (plus de 100 M€ d'euros sur la ligne Vallée de la Marne) alors qu'avant la reprise de la ligne par la Région Grand Est, rien n'avait été fait par les Régions Picardie, Champagne-Ardenne et Lorraine qui se partageaient la ligne jusqu'en 2015. M. DUCHENE rappelle que ces sous-investissements ont également concernés le réseau, nécessitant de forts travaux qui impactent aujourd'hui la ligne.

L'ensemble des rames « Corail » seront désormais équipées de réversibilité, permettant d'améliorer le temps de manœuvre en gare.

Concernant le matériel automoteur « Coradia liner », M. DUCHENE rappelle que la Région Grand Est a hérité de ce matériel suite au transfert de gouvernance de la ligne 4 Paris/Troyes/Mulhouse de la part de l'Etat, au 1er janvier 2018. Ce matériel, parfois décrié par les usagers pour son manque de confort sur la longue distance n'a pas été choisi par la Région qui fait donc avec ce que l'Etat lui a confié. Pour rappel, ces rames sont mutualisées sur les deux lignes Paris/Châlons-en-Champagne/Strasbourg et Paris/Troyes/Mulhouse.

Afin de garantir un service optimal et répondre aux attentes des usagers, la Région Grand Est a acheté cinq rames supplémentaires similaire (pour 67 M€) aux dix-neuf autres rames concédées par l'Etat afin de porter à vingt-quatre le nombre de rames en circulation. En dehors de soucis techniques traités par le constructeur de ces rames, le parc de matériel roulant est calibré pour assurer l'ensemble des circulations prévues.

## **B. Indicateurs de performance**

**Anthony PETIT évoque des chiffres différents entre ceux présentés par SNCF Voyageurs et ceux mis en point par l'association ADULT. Il regrette en outre l'absence des données sur le mois de mai.**

**Karim BENALI, Président de l'ACCUS, abonde dans le même sens et explique qu'année après année, les chiffres n'augmentent pas. La régularité sur la ligne était même de 92% en 2011.**

Léonard GIRAUD rappelle que la ligne a gagné près de 10 points de régularité depuis 2018, que la progression est constante bien que les derniers mois aient été difficiles notamment pour des raisons de personnel au sein de SNCF (Covid et problèmes de recrutement) et de manque de fiabilité sur le matériel roulant.

Thibaut DUCHENE indique que la Région Grand Est est au courant des difficultés de production et qu'elle met tout en œuvre pour y remédier avec son exploitant qui a été chargé de mettre en place un plan d'actions efficace. M. DUCHENE indique également que les discussions avec l'exploitant sont actuellement fermes sans être tendues, depuis que le Président de la Région Grand Est a souhaité suspendre le paiement des prestations jusqu'à ce que la situation revienne à un niveau conforme au service souhaité par l'autorité organisatrice qu'est la Région.

### C. Sujet tarifaire sur le tronçon Château-Thierry/Paris

**Christine PERARDEL GUICHARD, Présidente du CDIU évoque le sujet de la tarification sur le tronçon Château-Thierry/Paris et se demande pourquoi il n'y a pas encore d'homogénéisation des tarifs entre les Régions Grand Est et Hauts-de-France ?**

Thibaut DUCHENE indique que la Région Grand Est a d'ores et déjà amorcé ce processus avec la Région Hauts-de-France depuis 2020 mais que c'est un processus long qui mêle à la fois un travail sur des gammes tarifaires différentes avec, parfois, des différences de prix non négligeables et un travail technique important nécessitant la migration de plusieurs centaines d'abonnés vers les produits et cartes afférentes de la Région Grand Est. Tout ce processus doit en outre être évoqué en amont aux associations et aux usagers à travers une communication spécifique sur le sujet.

Un coup d'arrêt a été porté à ce sujet suite au COVID qui a obligé les Régions à fixer de nouvelles priorités.

L'objectif de la Région Grand Est reste de reprendre ce travail dans les prochaines semaines pour assurer la bascule tarifaire Hauts-de-France > Grand Est des usagers du tronçon Château-Thierry/Paris, si la volonté politique côté Hauts-de-France demeure, en septembre 2023.

### D. Distribution en gare de Saint-Dizier

**Perrine GIRARDIN du Collectif clients TER Bragards interpelle la Région Grand Est et SNCF Voyageurs sur le dysfonctionnement des points de vente en gare de Saint-Dizier et indique notamment que le guichet**

Léonard GIRAUD rappelle que les horaires des guichets ont été adaptés en fonction de la demande mais que SNCF Voyageurs cherche à être le plus efficient possible sur la question de la polyvalence des agents en gare avec, notamment, des agents de vente qui se déplacent dorénavant dans le bâtiment, à la rencontre des usagers.

Par rapport aux distributeurs de billet, Léonard GIRAUD indique qu'il y a dans l'équipe de ligne Paris Grand Est une personne dédiée à l'entretien des distributeurs et qui est mobilisé pour aller effectuer des réparations dès que possible. Aussi, la disponibilité des distributeurs est passée de 90 à 95% dorénavant.

### E. Travaux sur la ligne

**Benoît BRUNEAU, usager de la ligne, souhaite savoir si la Région Grand est consultée dans de la cadre de la priorisation des travaux ?**

Thibaut DUCHENE explique que les travaux sont gérés par SNCF Réseau, la Région Grand Est n'est pas donneuse d'ordre à ce niveau, chacun doit rester à sa place.

Cependant, la Région travaille de plus en plus avec SNCF Réseau pour réussir à minorer le plus possible l'impact des travaux chez les usagers.

M. DUCHENE rappelle que le Président de Région est personnellement investi sur ce sujet des travaux ferroviaires et qu'un courrier à destination du Président Directeur général de la SNCF, M. FARANDOU dans lequel il est demandé à SNCF Réseau d'étudier la possibilité de passer des travaux de jour en travaux de nuit a été envoyé fin 2021.

A ce sujet, Olivier GENEVAUX de SNCF Réseau rappelle que le passage de trains de Fret, la nuit, empêche parfois le basculement de certains travaux en typologie de nuit.

#### **F. Emport des vélos dans les trains et stationnement en gares**

**Anthony PETIT évoque le stationnement vélos en gare et souhaite savoir, dans le cadre des projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (ex : Epernay) si celui-ci est bien pris en compte ?**

Les services de la Région confirment la prise en compte de ce sujet qui devient de plus en plus primordial pour le Président de Région.

Il est rappelé que la Région va lancer un grand plan vélo régional. La Région consacrera 125 millions d'euros pour valoriser le vélo sur le territoire régional et cela concernera, entre autres, l'emport des vélos dans les trains, dans la mesure du possible, le stationnement dans les gares et plus globalement l'intermodalité. L'objectif étant de mener la Région Grand Est à devenir la première Région française en matière de stratégie vélo.

Les services rappellent enfin que dans le cadre de la rénovation des voitures Corail jusque fin 2024, il y aura à terme deux places vélos par voiture tout en sachant qu'un emplacement vélos de six places existe déjà dans les voitures de tête dite « voitures-pilotes ».

#### **G. Développement de l'offre sur la ligne**

**Alexandre BERGER évoque le sujet du développement de l'offre ferroviaire sur la ligne Vallée de la Marne, l'importance de TGV entre Bar-le-Duc et Paris et le fait qu'il y ait un manque de train, du fait des travaux, entre Bar-le-Duc et Paris de 07h22 à 18h47.**

Les services de la Région expliquent que le sujet de la desserte TGV ne dépend pas de la Région mais bien de SNCF Voyageurs. Le Président de la Région est particulièrement attaché à ces dessertes et se bat pour que TGV continue de desservir l'ensemble des villes dites des « antennes » que sont Bar-le-Duc ou Vitry-le-François dans le cas de la ligne Vallée de la Marne.

Depuis la crise sanitaire, TGV a réduit à un aller-retour l'offre Paris/Bar-le-Duc avec notamment la suspension du TGV Paris 14h25/Bar-le-Duc 16h18 et son retour Bar-le-Duc 17h13/Paris 19h01. A l'heure

actuelle, SNCF Voyageurs n'a donné aucune indication sur leur volonté de remettre ou non cet aller-retour en circulation.

Concernant le développement de la ligne, Thibaut DUCHENE rappelle la volonté de réaliser une étude mobilités sur les grandes lignes transversales de la Région mais aussi sur le secteur plus spécifique Vitry-le-François/Saint-Dizier/Bar-le-Duc. L'objectif, in fine, étant de préciser dans quelle mesure il est possible d'imaginer des développements d'offre au-delà de Châlons-en-Champagne. La Région Grand Est fera tout son nécessaire pour accroître l'offre dès que possible, aussi bien financièrement que techniquement.

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

### Tribune et représentants

#### Présidence du COREST

**M. Thibaut DUCHENE**, Conseiller Régional délégué à l'artisanat, au dialogue social et ressources humaines, Conseiller municipal de Vitry-le-François

#### Région Grand Est – Direction des Mobilités :

**M. Julien BECCHERLE**, Directeur Général Adjoint Mobilités

**M. Christophe BRASS**, Chargé de mission SO2F « plaque Champagne-Ardenne »

**M. Thomas HEIDERICH**, Chargé de mission SO2F offre longue distance

**M. Laurent HEIM**, Chef du service Programmation des Infrastructures et des Points d'Accès

#### SNCF Voyageurs :

**M. Léonard GIRAUD**, Directeur des Lignes Paris - Grand Est

#### SNCF Réseau :

**M. Olivier GENEVAUX**, Responsable de l'Unité Voyageurs

### Inscrits et signataires de la liste de présence

#### Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

**M. Pascal ERRE**, Conseiller Régional

**M. Rémi GRAND**, Conseiller municipal délégué à la Vie patriotique d'Epernay

#### Associations, usagers, divers :

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

**M. Krystof BOULNOY**, usager de la ligne

**M. Benoît BRUNEAU**, usager de la ligne

**Mme Christine CHOLET-VARNIER**, usagère de la ligne

**M. Tristan DUBOS**, Chargé de mission à la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne

**Mme Perrine GIRARDIN**, Collectif clients TER Bragards

**M. Arnaud LEPAGNEZ**, usager de la ligne

**M. Stéphane MUMMEL**, usager de la ligne

**Mme Christine PERARDEL GUICHARD**, Présidente du Comité de Défense des Intérêts des Usagers du train entre le sud de l'Aisne et Paris/Reims (CDIU)

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

Personnels de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

**M. Alexandre BERGER**, CFDT Cheminots

**M. Hervé CHATRIOT**, SNCF Gare et Connexions

**Excusés**

**M. Yves DETRAIGNE**, Sénateur de la Marne

**M. Françoise FERAT**, Sénatrice de la Marne

**Mme Anne LASSUS**, Conseillère Régionale du Grand Est

**M. Franck LEROY**, Maire d'Épernay et Président d'Épernay Agglo Champagne et ex Président du COREST Vallée de la Marne

**Mme Lise MAGNIER**, Députée de la Marne

**M. Franck MENONVILLE**, Sénateur de la Meuse

**M. Bertrand PANCHER**, Député de la Meuse

**M. Jean-François PARIGI**, Président du Département de Seine-et-Marne