



Comité Régional des Services de Transport

AUBE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 8 septembre 2022 à 18h00
Salle du Conseil municipal de Troyes

DIRECTION DE LA
MOBILITE FERREE
(DOM)

Service Organisation de
l'offre ferrée (S2OF)

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 Aube sont mis en ligne sur le site internet de la Région Grand Est.

Madame Isabelle HELIOT-COURONNE, Présidente du COREST Aube, remercie l'ensemble des participants pour leur présence à cette première réunion du COREST Aube depuis le 6 juin 2019.

1. Présentation des orientations générales de la politique des transports

Madame Isabelle HELIOT-COURONNE présente ensuite 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.

Elle rappelle ensuite la volonté de la Région de maintenir un niveau de service au plus haut niveau possible malgré la crise, et de poursuivre les développements d'offres.

Elle présente ensuite les évolutions de la gamme tarifaire régionale avant de passer la parole à Léonard GIRAUD.

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

Monsieur Léonard GIRAUD, Directeur des lignes Paris – Grand Est, souligne l'importance de l'engagement de tous les acteurs pour offrir un plan de transport le plus robuste possible compte tenu de la succession de différents plans de transport adaptés.

Il expose ensuite les statistiques relatives aux suppressions de trains, et à la régularité ainsi que les causes identifiées des dysfonctionnements en 2021 et sur le premier semestre 2022. Il insiste plus particulièrement sur les difficultés liées à la gestion du matériel en raison notamment d'un problème sur les commutateurs des Coradia Liner, tout en précisant qu'une action était en cours pour trouver une solution avec Alstom.

Il rappelle qu'un travail est mené avec SNCF Réseau pour limiter réduire la part des causes de dysfonctionnements liées aux infrastructures dans la production ferroviaire. C'est notamment le cas avec le traitement des zones où les heurts de gibiers sont les plus fréquents, ou à travers la sécurisation des passages à niveau.

Il reconnaît également que les pénuries de personnel ont contribué à fragiliser la production ferroviaire. Un phénomène qui se traduit à l'échelle nationale et pas uniquement régionale. Il rappelle que SNCF est en phase active de recrutement et de formation pour différentes activités allant de la conduite, au contrôle ou à la tenue de postes en gare, et invite les personnes intéressées à postuler aux différentes offres d'emplois sur l'ensemble du territoire de Paris à Troyes.

Il rappelle enfin l'importance du travail mené avec les associations qui peuvent qui concourt à l'amélioration du service.

Les interventions des participants au COREST :

- M. Pierre DUFERT souhaite savoir si le taux de réalisation du plan de transport est calculé sur le plan de transport théorique nominal ou sur le plan de transport adapté qui est déjà réduit par rapport au plan de transport théorique.
 - M. Léonard GIRAUD répond que le calcul se fait sur la base du plan de transport prévu à l'instant T.

- M. PETITHOMME, usager depuis 10 ans, note une amélioration par rapport au confort des trains, mais souligne la contrainte imposée aux usagers qui doivent consulter quotidiennement le plan de transport pour s'assurer de la circulation de leur train. Il regrette néanmoins le manque de fiabilité de l'information voyageurs et tout particulièrement le matin lorsque les trains supprimés étaient annoncés comme circulant parfois encore quelques minutes avant.
 - M. Léonard GIRAUD signale qu'il existe un processus d'harmonisation des différentes applications vers un seul outil plus fiable permettant d'éviter des écarts d'informations en provenance de différentes sources, notamment lors des mises à jour de celles-ci.

- M. Jérôme AGOUTIN déplore l'absence de substitution proposée en cas de suppression de train en dernière minute.
 - M. Léonard GIRAUD souligne qu'il peut s'avérer difficile d'obtenir des informations fiables sur la reprise des circulations en cas d'accident de personne notamment, puisqu'il peut y avoir des conséquences sur le plan de transport jusqu'au lendemain. Cette incertitude ne rend pas toujours possible le recours à un moyen de substitution compte tenu des délais.
Il souligne cependant qu'un véritable travail est mis en place pour pouvoir proposer une information fiable sur le plan de transport la veille à partir de 17h.

- M. Anthony SIMON évoque les difficultés rencontrées par les Aubeois pour se déplacer dans leur propre région en citant un exemple de sur-occupation du train qui roulait avec une seule rame Coradia Liner en provenance de Mulhouse le 14 juillet, et qui, lors de son arrivée à Troyes, n'était plus en capacité d'accueillir de nouveaux voyageurs. L'ajout d'une nouvelle rame alors que 6 rames stationnaient en gare de Troyes a nécessité 45 minutes.
Cette difficulté est accentuée par la faiblesse de la desserte TER entre Paris et Mulhouse, et la circulation en unité simple de Troyes à Mulhouse.
Une offre plus importante permettrait de réduire la charge de chaque train.
 - M. Léonard GIRAUD souligne l'importance du travail à mener pour faire bouger l'horaire d'un train et explique que des contraintes dans les roulements de matériel pour en assurer la maintenance ne permettent pas de proposer des trains en unité multiple (deux rames Coradia Liner) sur l'ensemble des trains à l'origine ou à destination de Mulhouse. Il précise également que le parc matériel est utilisé au maximum de ses capacités.

- Un usager demande pour quels motifs de la limitation du train Paris → Belfort à Vesoul.
 - Réponse apportée hors réunion du COREST : Cette limitation était due à des travaux du côté de la Bourgogne Franche-Comté.

- Une usagère souhaite savoir quand le train au départ de Paris Est à 18h42 sera remis en unité multiple. Elle s'interroge également sur l'opportunité de l'arrêt à Longueville quand les trains sont déjà très remplis.
 - M. Léonard GIRAUD répond que le renfort de composition du train au départ de Paris à 18h42 se fera le plus tôt possible, une fois réglé le problème de commutateurs sur les Coradia Liner.
 - Mme Isabelle HELLIOT-COURONNE rappelle que 5 arrêts par jour à Longueville, financés par Ile de France Mobilités, sont prévus contractuellement.
 - M. Thomas HEIDERICH précise que durant les travaux d'électrification Ile de France Mobilités a demandé un arrêt complémentaire sur le dernier train au départ de Paris.

- Un usager souhaite connaître la régularité des trains les plus fréquentés.
 - M. Léonard GIRAUD, signale qu'il est possible de laisser ses coordonnées à M. Sergei GAUTIER, responsable satisfaction clients pour la direction de ligne TER Paris Grand Est, afin de pouvoir être recontacté et recevoir des informations par SNCF. Il précise que des trains structurants qui sont les plus fréquentés sont identifiés et que des actions spécifiques sont mises en place sur chacun des trains et peuvent être communiquées.

- M. Pierre BISSEY se déclare sceptique par rapport aux promesses d'amélioration. Il considère que les suppressions d'emplois à la SNCF ces dernières années ont conduit aujourd'hui à des suppressions de trains. Il estime qu'il manque du personnel actuellement et qu'il semble aberrant que les recrutements et les formations nécessaires ne soient pas réalisés. Il regrette que la situation sur la ligne 4 se détériore d'année en année quelles que soient les équipes politiques en place et doute que les promesses d'amélioration puissent être tenues sans recrutement.
 - Mme Isabelle HELLIOT-COURONNE rappelle qu'une campagne de recrutement est en cours et que la Région se mobilise au titre de la formation professionnelle pour permettre d'atteindre les objectifs fixés.

3. Travaux sur le réseau ferroviaire (chantiers 2022-2023)

Monsieur Patrick KERGUIGNAS, pour SNCF Réseau présente ensuite les travaux réalisés cette année, et ceux à venir en 2023.

Il souligne qu'au-delà du strict périmètre du COREST Aube concerné par des chantiers importants, il existe une forte densité de travaux notamment en Ile de France avec le projet EOLE et les différents chantiers à terminer avant l'accueil des Jeux Olympiques par Paris en 2024.

Madame Isabelle HELLIOT-COURONNE rappelle la mobilisation des élus dans l'Aube et en Ile de France en faveur de l'électrification dont la première phase jusqu'à Nogent-sur-Seine est effective depuis le 29 août 2022, et pour l'accélération de la deuxième phase de travaux jusqu'à Troyes.

Elle revient également sur l'enquête qui a été menée à bord des trains et en ligne concernant le choix donné entre deux scénarios de travaux permettant cette accélération du chantier.

Les interventions des participants au COREST :

- Plusieurs usagers s'interrogent sur la nécessité de fermer la ligne pendant les 2 mois d'été sur 3 années, et demandent pourquoi il n'est pas possible de réaliser les travaux comme lors de la première phase.
 - Mme Florence KRAEMER, rappelle que l'essentiel du chantier d'électrification sera effectivement réalisé de nuit, mais qu'il est nécessaire d'interrompre la circulation entre Troyes et Nogent-sur-Seine durant trois étés consécutifs pour permettre la réalisation de travaux sur des ouvrages d'art.

- M. Jean-Claude LECLERCQ, regrette que SNCF Réseau ne fasse plus le choix de travailler sur voie unique temporaire pour permettre la circulation des trains pendant les travaux. Ce choix s'explique, selon lui, par la volonté de faire appel à des entreprises extérieures plutôt que de faire réaliser les travaux par des ressources internes.

Il s'inquiète également de la fermeture d'un embranchement fret vers Roncenay qui a eu pour conséquence la circulation de 50 camions par jour sur la commune de Roncenay situé sur la ligne ferroviaire Troyes / Laroche-Migennes et de la fermeture en décembre 2022 de la ligne fret Troyes / Brienne-le-Château qui pourrait conduire à la mise sur route de marchandises avec 5000 camions supplémentaire sur cet axe.

- M. Benoit GROUX, Maire de Bouilly, estime également qu'il aurait été possible techniquement de travailler sur demie voie, comme sur le Pont des Viennes pour le déplacement d'une plateforme et considère qu'il serait nécessaire de réexaminer le sujet.
 - Mme Florence KREAMER signale que l'abaissement d'une plateforme à la sortie de la gare de Troyes nécessite une interruption simultanée des circulations sur les deux voies. L'abaissement de la plateforme ne permet pas de maintenir une voie.
 - Mme Isabelle HELLIOT-COURONNE rappelle qu'il s'agit de sujets techniques et que des choix ont dû être fait sur la base des scénarios proposés par SNCF Réseau et qu'un retour en arrière n'est pas envisageable.

- Un usager demande si des travaux de ce type avaient dû être effectués lors de la première phase de l'électrification.
 - M. Patrick KERGUIGNAS rappelle que les circulations avaient dû être interrompues durant 6 semaines à l'été 2019 pour effectuer des travaux sur le tunnel des Bouchots. Il signale également qu'il y a davantage de chantiers à mener sur des ouvrages d'art durant cette deuxième phase d'électrification.

- M. Jean-Claude LECLERCQ exprime son scepticisme quant à la solution retenue puisqu'il avait été possible en 2002 d'effectuer des travaux sur le Pont de Marots sans couper complètement la circulation comme cela est prévu actuellement. Selon lui, le choix retenu est davantage financier que technique à l'image du projet national SNCF « Maintenir demain » qui prévoit d'augmenter la masse de travaux avec moins de cheminots.

Il demande, s'il n'aurait pas été plus opportun de réaliser les travaux de la deuxième phase en deux sous-phases : de Troyes à Romilly-sur-Seine puis de Romilly-sur-Seine à Nogent-sur-Seine.

- M. Jérôme AGOUTIN s'interroge sur la prise en compte des usagers réguliers qui doivent travailler sur Paris, parfois très tôt.
 - Mme Isabelle HELLIOT-COURONNE répond que ce problème est bien pris en compte dans le cadre des principes de substitution présenté lors de cette réunion du COREST. Elle signale également la mise en place en 2023 de

groupes de travail permettant d'affiner le plan de transport de substitution proposé.

- Mme Marlène NINOREILLE, souhaite que soit examinée une solution alternative visant à proposer des cars vers Saint-Florentin, quand bien même cette possibilité nécessiterait de travailler la tarification entre les Régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté.
- Un usager estime que le plan de transport de substitution posera problème aux usagers devant partir très tôt ou très tard. Il insiste sur l'importance de prévoir les cars en nombre suffisant.
 - M.Florent BALLANFAT, précise que le plan de transport adapté repose sur une offre de trains à Nogent-sur-Seine dans des horaires similaires à ceux qui existent aujourd'hui et que les substitutions par cars seront proposés entre Troyes , Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en correspondance avec les trains pour Paris mis également pour répondre aux besoins des salariés sur Troyes, Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Dans le même temps, des trains circuleront également entre Troyes, Culmont-Chalindrey et Dijon. Par ailleurs, il signale que toutes les propositions pourront être étudiées dans le groupe de travail qui sera mis en place, comme cela avait été le cas pour l'adaptation du plan de transport durant les travaux du tunnel des Bouchots.
- Monsieur Jean-Philippe LECOQ, souligne également que ces fermetures estivales vont générer d'importantes pertes de clientèle touristiques et que cela se ressent déjà avec les fermetures de ligne le week-end.
 - Mme Isabelle HELIOT-COURONNE insiste sur l'importance de cette liaison structurante pour l'attractivité du territoire.
- M. PETITHOMME déplore la fréquence des arrêts ou ralentissements au niveau du passage à niveau de Gretz-Armainvilliers alors que cette partie est électrifiée et que l'infrastructure aurait dû théoriquement être remise à niveau à l'occasion des travaux d'électrification. Il s'interroge sur l'absence de mentions des travaux sur les passages à niveaux dans la présentation de SNCF Réseau alors qu'il existe un consensus sur la sécurisation des passages à niveau.
 - M. Léonard GIRAUD, considère qu'un travail reste à mener pour limiter les dysfonctionnements aux passages à niveau en général mais n'a pas noté de difficultés significatives sur le passage à niveau de Gretz en particulier. Il explique néanmoins que les problèmes identifiés ne sont pas de nature à remettre en cause la sécurité sur ces zones.
 - Mme Florence KRAEMER, répond qu'il existe un programme national d'action sur les passages à niveau. Elle précise également qu'une recherche approfondie sera menée concernant le passage à niveau de Gretz et que s'il existe des problèmes particuliers sur le PN, ces informations seront versées au compte-rendu.
 - Réponse apportée suite au COREST : Il est confirmé qu'il n'existe aucun problème technique particulier concernant le PN de Gretz. Le seul dysfonctionnement constaté était liée à la télésurveillance installée en amont des travaux d'électrification, qui a connu quelques bugs durant l'été. Toutefois SNCF Réseau signale que ces difficultés ont été solutionnées depuis.
 - M. Sébastien CHEVRY, signale que les difficultés constatées au niveau du passage à niveau de Gretz sont davantage liées aux difficultés d'insertion des

trains de la ligne 4 en Ile-de-France lorsque le train est en retard, puisqu'il est alors contraint d'attendre le passage d'autres trains.

- M. Léonard GIRAUD rappelle qu'effectivement le principe de circulation sur le réseau est de donner la priorité aux trains qui respectent leur horaire.

4. Evolution de l'offre de transport

M. Florent BALLANFAT présente les évolutions de la desserte sur la ligne 4 au service annuel 2022, avec notamment la mise en place d'un retour direct de Dijon peu après 17h à destination de Troyes, desservant l'ensemble des gares de Haute-Marne.

Celui-ci résulte de la reconstitution du parcours des trains n°839 595 Dijon 16h17 → Culmont-Chalindrey 17h28 et n°839 596 Culmont-Chalindrey 21h08 → Troyes 22h28.

Il présente ensuite les principes de la nouvelle offre routière qui sera mise en place sur l'axe Troyes / Châlons-en-Champagne / Reims ainsi que les changements attendus du passage de cette liaison dans le giron du TER Fluo Grand Est.

Les dessertes des autres lignes routières ne connaîtront pas de nouvelles évolutions au service annuel 2022.

- Monsieur Jean-Philippe LECOQ, exprime le besoin de travailler à une tarification Fluo accessible sur l'ensemble des transports régionaux.
- Une usagère demande quand le train au départ de Paris Est à 22h16 sera remis en service et s'interroge sur les motifs qui ont conduit à l'expérimentation de trains sans contrôleur.
 - M. Léonard GIRAUD répond que tous les trains sont et seront accompagnés mais qu'il peut arriver occasionnellement de faire partir un train en cas d'absence non prévue d'un contrôleur.
- M. Anthony SIMON se réjouit de l'intégration de la ligne C140 dans le réseau TER Grand Est pour favoriser le désenclavement de l'Aube. Il déplore cependant la suppression de certaines liaisons inter-régionales et regrette en particulier que l'offre entre Troyes et Sens ait été supprimée ces dernières années.
 - M. Léonard GIRAUD répond que tous les trains sont et seront accompagnés mais qu'il peut arriver occasionnellement de faire partir un train en cas d'absence non prévue d'un contrôleur.

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.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Madame HELIOT-COURONNE remercie les participants avant de clore la réunion.

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

Présidence du COREST :

Mme. Isabelle HELIOT-COURONNE, Présidente du COREST Aube

Elus et leurs représentants :

M. Anicet CHAMPAGNE, Maire de Longeville-sur-Mogne
M. Charles HITTLER, Maire d'Arcis-sur-Aube
M. Gilles de COCKBORNE, Maire de Villeneuve au Chemin
M. Benoit GROUX, Maire de Bouilly
M. Olivier GIRARDIN, Vice-président de Troyes Champagne Métropole, Maire de la Chapelle Saint-Luc
M. Alain HUBINOIS, Maire de Barberey-Saint-Sulpice
M. Alain BARAYON, Maire-adjoint de Nogent-sur-Seine
M. Régis RENARD, Maire-adjoint de Bar-sur-Aube
M. Michel BROUILLET, Maire-adjoint de Saint-Julien-les-Villas
Mme Angélique RANC, Députée de l'Aube
M. Jordan GUITTON, Député de l'Aube
M. Valentin MOUZON, Attaché parlementaire
Mme Sandra BICHET, Directrice des Mobilités, Troyes Champagne Métropole
Mme Christine BROILLIARD, Directrice générale des Services, Communauté de Communes d'Arcis – Mailly – Ramerupt
Mme Justine LORNE, Cheffe de projet PTRTE, CC d'Arcis – Mailly – Ramerupt
M. Tanguy MAIRE DU POSET, Collaborateur cabinet, Ville de Troyes
M. Jean-Philippe LECOQ, Développeur de projets culturels, PETR Othe Armance

Associations et usagers :

M. Claude VITTENET, Association pour la Modernisation de la ligne Paris-Bâle
M. Jérôme AGOUTIN, Usager
Mme Maïté RUTYNA, Usagère
Mme Sarah FRAINCART, Usagère
M. Anthony SIMON, Usager
M. Pierre DUFERT, Usager
Mme Aurélie SEBBANI, Usager

SNCF Mobilités - TER :

M. Léonard GIRAUD, Responsable des lignes Paris – Grand Est
M. Sergeï GAUTIER, Responsable Satisfaction Client Paris Grand Est

SNCF Réseau :

Mme Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs
M. Patrick KERGUIGNAS, Chargé de Compte TER – Périmètre Champagne-Ardenne / Lorraine

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

M. Sébastien CHEVRY, Secrétaire du Secteur CGT Cheminot de Troyes
M. Jean-Claude DECLERCQ, CGT Cheminot

Région Grand Est :

▪ **Elus régionaux :**

Mme Annie DUCHENE, Conseillère régionale Grand Est
Mme Gaëlle DUPRE, Conseillère régionale Grand Est
M. Maxence MEUNIER, Conseiller régional Grand Est

▪ **Services de la Région Grand Est :**

Mme Valérie SCHNEIDER, Cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée
M. Florent BALLANFAT, Chargé de mission service offre ferroviaire sur le secteur Aube – Haute-Marne
M. Thomas HEIDERICH, Chargé de missions service offre ferroviaire longue distance
M. Pierre-François GITTON, Directeur de la Maison de la Région de Troyes – Chaumont
Mme Laurie LISCH, Assistante Administrative, Service Transport Scolaire, Maison de la Région Troyes – Chaumont

Excusés :

M. Benoit APPARU, Maire de Châlons-en-Champagne
M. Jean-Pierre COLPIN, Maire de Sommesous
M. Michel SAINTON, Maire de Payns
M. Philippe DALLEMAGNE, Président de la Communauté de Communes de Vendeuvre-Soulaines
Mme. Carine LOURDELET-BALTAZART, Directrice des Courriers de l'Aube