

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Haute-Marne

26 juin 2023 — Joinville

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

Sophie DELONG, Présidente du COREST Haute-Marne souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune.

Elle rappelle l'importance de ce COREST pour le département avec des différences de besoins entre le Nord et le Sud du département, ce dernier étant notamment plus tourné vers Dijon.

Elle introduit l'actualité régionale, complétée par Valérie SCHNEIDER, responsable du service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est et par Valérie THAROT, Directrice des lignes Paris Grand Est, chez SNCF Voyageurs.

1. Propos introductifs

Les principaux rôles de la Région Grand Est, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont dans un premier temps rappelés avant d'aborder les thèmes d'actualité.

A. Bassins de mobilités

Ainsi que le demandait la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) votée fin 2019, la Région a défini, en concertation avec les EPCI du territoire, des périmètres de bassins de mobilités. Ces périmètres ont été adoptés en octobre 2022, ils sont au nombre de 11, tels que présentés sur la carte.

Suite à la définition de ces bassins, la Région va commencer à réunir, dès le 1^{er} septembre dans les Vosges, de nouvelles instances à cette échelle, appelés comités de bassins. Ils ont vocation à devenir les instances de référence pour échanger sur les mobilités, tous modes confondus, qu'elles soient de compétence régionale ou locales. Chaque comité aura pour objectif de définir ses priorités et ses ambitions en terme de mobilités et de complémentarité d'offres. Ces éléments aboutiront à la signature d'un contrat opérationnel de mobilité (COM). Il traitera également de la mobilité solidaire.

Question(s)/réponse(s)

1/ L'auditoire souhaite savoir quand est prévu le lancement des bassins de mobilités ?

La Région répond que la première rencontre devait avoir lieu au courant du mois de juillet 2023 dans les Vosges mais celle-ci a été repoussée au 1^{er} septembre. Ces instances vont ensuite se décliner sur chaque bassin. Pour le bassin sud Haute-Marne, une réunion est programmée le 25 septembre prochain, elle concernera l'ensemble des acteurs institutionnels de mobilité.

B. Fluo Grand Est

Ces chiffres sont issus du dernier rapport d'activité TER (2021).

Les chiffres d'avant COVID sont à nouveau observés avec notamment 175 000 voyageurs quotidiens et 1 705 TER/jour, ce qui en fait le 1^{er} réseau TER de France en offre (hors Ile-de-France).

Mais aussi :

- 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 ;
- Transport interurbain : 326 lignes routières (régulières + transport à la demande) ;
- Transport scolaire : 3 500 circuits / 235 000 élèves transportés par jour.

B. Budget régional

Les mobilités représentent 1,2 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit 30%, avec une augmentation de 20% par rapport à 2022. Il s'agit du 1^{er} poste de dépense régional.

Parmi les principales dépenses :

- La Région investit plus de 1 milliard d'euros dont plus de 263 M€* (contre 143 M€ en 2022) pour le matériel roulant ;
- Le financement et l'organisation des transports interurbains et scolaires représente 292M€ (contre 242 M€ en 2022).

* les 263 M€ en faveur du matériel roulant et des ateliers de maintenance prévus pour 2023 :

- La poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés : 30 Régiolis transfrontaliers (53,4 M€ en 2023), 9 Régiolis domestiques (16,2 M€ en 2023), 3 Régiolis H2 (11,3 M€ en 2023) ainsi que des opérations mi-vie des AGC et TER2NNG (79 M€ en 2023) ;
- Investissements en faveur de la maintenance du matériel roulant, pour les organes majeurs (32 M€), remotorisation AGC, rénovation des rames Corail, ...

C. Bilan de la gamme tarifaire après les évolutions de 2022

L'évolution de la gamme tarifaire mise en œuvre début 2022 présente l'avantage de la simplicité et de la lisibilité : le même taux de réduction pour tous, partout, tout le temps, en contrepartie de la possession d'une carte unique.

Les chiffres présentés montrent que l'objectif d'adhésion la plus large possible de la population du Grand Est à ce système est atteint.

La carte Fluo lancée en mars 2022 connaît un succès important puisque le nombre de porteurs de carte a plus que doublé en un an.

Le nombre d'abonnés annuels à prélèvement automatique dépasse les 26 000, chiffre jamais atteint à ce jour.

Les abonnements télétravail lancés en novembre 2021 représentent environ 14% des abonnements hebdomadaires.

D. Evolution de la gamme tarifaire

Dans la Région Grand Est, les jeunes peuvent voyager, l'été 2023, en illimité moyennant un abonnement mensuel de 29 € (comme dans les Pays de la Loire, où l'abonnement coûte 25 €). L'objectif est de favoriser l'usage du train et d'offrir cette possibilité à chaque usager de -26 ans, sans distinction qu'il soit étudiant ou jeune actif.

Des réflexions sont menées actuellement avec trois Länder frontaliers de la Région pour ouvrir la possibilité de voyager en Allemagne dès l'été 2024.

En outre, les composteurs vont disparaître d'ici la fin de l'année pour suivre la tendance observée ces dernières années, à savoir l'hégémonie des ventes en digital.

Question(s)/réponse(s)

1/ Patrick VARNEY (DPLACE) souhaite savoir si ce Pass pourra à terme être utilisé dans les régions voisines, notamment la Région Bourgogne-Franche-Comté ?

Sophie DELONG (Présidente du COREST) annonce son souhait de mener une réflexion avec les autres Régions françaises afin de pouvoir homogénéiser cette offre à l'échelle nationale, a minima avec les régions limitrophes de la Région Grand Est.

Elle souligne que des discussions ont été lancées avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'avancer sur le sujet de la reconnaissance tarifaire.

2/ Alain CEDELLE (Conseiller régional) s'interroge sur l'intégration dans le système Fluo Grand Est de la mise en place des billets TER à prix réduits, telle que l'a annoncé le gouvernement ce jour-même.

Sophie DELONG (Présidente du COREST) répond que cette annonce vient de tomber et que la Région ne peut donc, pas encore, se positionner par rapport à ces déclarations.

E. Amélioration de l'information voyageurs « Recontact client TER »

Pour répondre aux demandes des usagers d'une information plus réactive en cas d'incident occasionnant une suppression totale ou partielle d'un train, SNCF Voyageurs a développé un dispositif permettant de contacter les voyageurs. Il doit être lancé au courant de l'automne 2023.

2. Lignes du COREST Haute-Marne

Il est d'abord rappelé le périmètre du COREST Haute-Marne composé de :

- La ligne ferroviaire Paris-Troyes-Mulhouse ;
- La ligne ferroviaire Reims-Saint-Dizier-Chaumont-Dijon ;
- La ligne ferroviaire Nancy-Culmont-Chalindrey-Dijon (évoquée pour sa dimension interrégionale) ;
- Les lignes routières Saint-Dizier-Joinville-Chaumont, Chaumont-Langres et Chaumont-Ville-sous-la-Ferté.

- **La ligne ferroviaire Paris-Troyes-Mulhouse**

Valérie THAROT, Directrice des lignes Paris Grand Est chez SNCF Voyageurs, expose les indicateurs de la ligne Paris-Troyes-Mulhouse.

Globalement, la régularité a bien progressé depuis 2018, passant de 74% à 83% (jusqu'à fin mai 2023). Il est à noter que la production des trains a cependant été fortement péjorée par les importants mouvements sociaux du début d'année 2023. Les fréquentations, quant à elles, sont au même niveau voire supérieures à celles d'avant COVID.

- **La ligne ferroviaire Reims-Saint-Dizier-Chaumont-Dijon**

Véronique AUDOUY, Responsable satisfaction Clients Champagne-Ardenne, évoque la lignes Reims-Dijon en mettant en avant deux périmètres :

- Reims-Culmont-Chalindrey avec une régularité altérée par sur les premiers mois de l'année par rapport à 2022 (84% contre 92%), notamment du fait des mouvements sociaux sus-mentionnés ;
- Reims-Dijon qui voit sa régularité progresser par rapport à 2022 (88% contre 86%).

La volonté de SNCF Voyageurs et de la Région Grand Est reste 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.

Question(s)/réponse(s)

1/ Patrick VARNEY (DPLACE) indique que chaque année les indicateurs de performance sont identiques, il n'y a, selon lui, aucune progression. Il souligne le besoin de travailler sur les causes de retard qu'elles soient liées aux infrastructures, aux effectifs ou aux matériels.

SNCF Voyageurs rappelle que ces lignes sont fortement concernées par des travaux d'ampleur qui péjorent la qualité des lignes.

Elle indique également que la qualité des lignes passe par un parc de matériel fonctionnel et conséquent. Sur ce point, la Région Grand Est a investi près de 70 M€ pour compléter le parc de Coradia Liner circulant sur la ligne Paris-Troyes-Mulhouse via l'achat de cinq automoteurs complémentaires. Ces avancées ont permis d'améliorer les indicateurs par rapport à ce qui était observable en 2018.

Il est rappelé, concernant la ligne Reims-Dijon, que le plan de transport a évolué suite à la mise en place du cadencement Champagne-Ardenne en 2020 mais que le COVID arrivant ensuite, l'année 2022 est la première année de référence depuis la mise en place de ce cadencement.

Il est également indiqué que ces lignes sont des longs parcours avec des aléas plus importants que sur d'autres lignes de la Région Grand Est.

2/ Patrick VARNEY (DPLACE) indique que le matériel roulant est problématique car, en cas de choc, l'ensemble de la rame est immobilisé. Il souhaite le retour des Corail sur la ligne Paris-Troyes-Mulhouse.

La Région Grand Est indique qu'il n'y a plus de locomotives thermiques (comme c'était le cas sur la ligne 4, avec les CC72000) en France. Il n'est donc plus possible de faire circuler du Corail en thermique sur la ligne Paris-Troyes-Mulhouse. La Région Grand Est a réussi à mettre la main sur certaines voitures Corail avant leur radiation afin de renforcer le parc de voitures Corail mais contre un investissement conséquent par voiture de plusieurs centaines de milliers d'euros.

3/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) pose une question sur la fréquence de nettoyage des rames.

SNCF Voyageurs répond que les rames ne sont pas lavées systématiquement après chaque circulation, selon le roulement des rames.

Le processus de nettoyage est le suivant :

- 1 à 2 fois par jour nettoyage simplifié, toilettes et déchets ;
- tous les 7 jours +/- 2 jours un nettoyage sol et vitres (avec toilettes et déchets) ;
- tous les 56 jours un nettoyage en profondeur.

A cela s'ajoutent les signalements des agents de SNCF Voyageurs qui peuvent déboucher sur l'activation d'un nettoyage supplémentaire.

4/ Nicolas FUERTES (Ville de Langres) regrette que les indicateurs présentés ne permettent pas de travailler sur la base d'éléments comparables.

5/ Pierrick WHITE (Ville de Langres) souhaiterait pouvoir disposer de statistiques sur les trains vraiment à l'heure.

Ces indicateurs sont ceux que SNCF communique à la Région tels que le prévoit la convention TER Grand Est.

6/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) signale la fréquence importante de suppression au dernier moment, du train Dijon / Reims au départ de la gare de Dijon à 18h05.

Cette remarque est prise en compte par TER et la Région Grand Est dont les services vont suivre plus particulièrement les évolutions.

- Expérimentation d'emport des vélos dans les trains de la ligne Paris-Troyes-Mulhouse (été 2023)

Engagés ensemble pour développer des solutions de mobilité durable et faciliter le développement du cyclotourisme, SNCF Voyageurs et la Région Grand Est proposent aux voyageurs de tester au cours de l'été 2023, la réservation des vélos sur les lignes TER Paris-Troyes-Mulhouse et Paris-Châlons-Strasbourg.

A l'heure actuelle, le vélo est accepté sans réservation dans les TER en Grand Est, à l'exception des TER 200 de pointe dans lesquels l'emport n'est pas autorisé. Il doit être placé dans les espaces dédiés, ne pas gêner les déplacements des voyageurs et cela dans la limite des places disponibles.

En lançant l'expérimentation de la réservation vélos pendant l'été 2023, SNCF Voyageurs et la Région Grand Est souhaitent offrir un nouveau service aux voyageurs en leur assurant -via un système de réservation- la possibilité de monter à bord de TER avec leur vélo, sans mauvaise surprise à l'embarquement pour un voyage plus serein.

En parallèle, SNCF Voyageurs et la Région Grand Est augmentent la capacité d'emport à bord en testant un nouveau dispositif avec la transformation de places en espaces vélo pour certains trains circulant les vendredi, samedi et dimanche, permettant d'accueillir jusqu'à 8 vélos supplémentaires. Durant tout l'été, ce sont 720 places supplémentaires qui seront ainsi proposées.

Pour les trains de la ligne Paris-Troyes-Mulhouse, cela concerne les circulations suivantes :

- TER Fluo Grand Est n°839401 (vendredis) : Paris 7h42 - Troyes 9h11
- TER Fluo Grand Est n°839420 (vendredis) : Troyes 14h47 - Paris 16h16
- TER Fluo Grand Est n°839589 (samedis/dimanches) : Paris 7h42 - Culmont-Chalindrey 10h34
- TER Fluo Grand Est n°839504 (samedis/dimanches) : Culmont-Chalindrey 11h25 - Paris 14h16

L'offre de bâches sur la ligne ne pourra pas être aussi développée que sur l'autre ligne du dispositif Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg du fait des nombreux travaux prévus à l'été 2023 sur le

territoire Bourgogne-Franche-Comté, entre Vesoul et Belfort, nécessitant l'interruption des circulations à cet endroit.

Ce service est accompagné d'un accueil à quai (pour l'embarquement des vélos au départ et à l'arrivée).

L'ouverture des réservations et toutes les informations utiles sont disponibles depuis le 20 mai sur le site internet TER Fluo Grand Est : <https://www.ter.sncf.com/grand-est>.

Pour les voyageurs occasionnels, le prix de la réservation sera de 3 euros. Pour les abonnés, les places dédiées aux vélos resteront accessibles dans la limite des disponibilités à bord.

Un retour d'expérience sera organisé après l'été pour faire le bilan de cette expérimentation.

3. Travaux sur les lignes

Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs chez SNCF Réseau rappelle les nombreux investissements réalisés par SNCF Réseau sur la Région Grand Est avec plus de 600M€ dépensés en 2023.

Les chantiers des lignes du COREST Haute-Marne sont nombreux et impacteront les circulations encore plusieurs années. Ces travaux sont nécessaires pour des raisons de fiabilité et de sécurité de la ligne.

En outre, il est également rappelé que la ligne Paris-Troyes-Mulhouse 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 ».

Sur la ligne Paris-Troyes-Mulhouse, les travaux d'électrification phase 2 (entre Nogent-sur-Seine et Troyes) débuteront au courant de l'été 2025 avec une livraison du chantier prévue fin août 2028. Lors des étés 2025, 2026 et 2027, aucune circulation ferrée ne circulera entre Nogent-sur-Seine et Paris, un plan de transport adapté est en cours d'étude par la Région Grand Est et SNCF. Les trains en provenance de Mulhouse et Culmont-Chalindrey seront déviés via Saint-Dizier et la ligne Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg afin de limiter la perte de temps pour rejoindre Paris (+ 30 minutes).

Question(s)/réponse(s)

1/ Alain CEDELLE (Conseiller régional) s'inquiète des conséquences des travaux sur la qualité de service, bien qu'ils soient nécessaires pour l'avenir. Il souhaite savoir dans quelle mesure les différents chantiers peuvent être réalisés simultanément.

2/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) regrette que les travaux ne soient plus effectués sur voie unique pour permettre des circulations ferroviaires plutôt que des autocars dans le cadre des plans de transports adaptés. Il ajoute qu'en cas de substitution routière, il est important que les chauffeurs connaissent l'itinéraire.

SNCF Réseau précise que les modalités d'organisation des travaux sont le fruit de plusieurs facteurs dont la disponibilité des ressources, et le cadre budgétaire et que des arbitrages sont fait en fonction de ces différentes contraintes.

3/ Des usagers demandent quelles seront la durée et la date des travaux d'étanchéité sur le viaduc de Chaumont.

SNCF Réseau répond que le chantier est programmé à l'été 2024 et que les travaux seront réalisés sur 5 semaines.

4/ Jacques DEGALISSE (AMPB) souhaite savoir comment les moyens de substitution seront mis en place entre Nogent-sur-Seine et Troyes pour la deuxième phase de l'électrification ?

SNCF Réseau affirme que l'objectif est bien de dimensionner les moyens de substitution de la meilleure des façons possibles.

La Région répond qu'il y a encore tout un travail à faire avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. Le sujet sera évoqué ultérieurement avec les associations une fois que le travail aura pu avancer sur les différents scénarios.

Toutefois, le principe de base retenu est celui d'une circulation des trains entre Paris et Nogent-sur-Seine, autant que possible en fonction de la concomitance ou non d'autres chantiers en Ile-de-France, et une substitution routière par autocar entre Troyes / Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. De plus, il est prévu de faire détourner les trains de Mulhouse, Belfort et Vesoul par la ligne Chaumont / Saint-Dizier jusqu'à Paris.

5/ Des usagers souhaitent savoir si la dépose de certaines infrastructures en gare n'empêche pas certaines possibilités, notamment le dépassement de train au droit d'une gare ?

SNCF Réseau indique que la suppression d'une fonctionnalité en gare ne peut être décidée qu'après une analyse fine de ses conséquences, lesquelles doivent rester acceptables en termes de gestion des circulations.

6/ Eric MARECHAL (DPLACE) regrette que ces suppressions d'évitements puissent limiter les possibilités de mise en place de trains omnibus dans un futur plus ou moins proche.

SNCF Réseau précise que les décisions sont prises en mettant en perspective les offres et projets de service associés pour les années à venir mais que SNCF Réseau se doit aussi de concentrer les moyens dont elle dispose là où il existe des besoins immédiats.

7/ Sur le périmètre Ile-de-France, est-ce que le projet du Charles-de-Gaulles Express est repoussé ?

SNCF Réseau indique que la date de livraison du projet est bien repoussée à plus tard, sans savoir quand exactement pour le moment.

4. Gares et accessibilité

Les gares du territoire sont concernées par de nombreux travaux de modernisation parfois financés intégralement par Gares & Connexions, parfois de façon multipartenariale.

Il est rappelé, lors du COREST Haute-Marne, par Olivier CANY, Directeur des Gares de Champagne-Ardenne, l'ensemble des investissements principaux réalisés dans les gares du territoire.

En l'occurrence, des travaux significatifs ont été réalisés en gare de Saint-Dizier, avec la mise en accessibilité de la gare au courant du premier semestre 2023 (participation de la Région de 2 millions d'euros) et parallèlement, la livraison des travaux du projet de pôle d'échanges multimodal de la gare pour lequel la Région a participé à hauteur de presque 700 000 €.

Des travaux divers en gares de Chaumont, Culmont-Chalindrey, Langres et Bar-sur-Aube, indiqués dans le support de présentation, ont également été réalisés depuis l'année dernière et sont prévus en 2023 et 2024.

Question(s)/réponse(s)

1/ Alain CEDELLE (Conseiller régional) se réjouit de la mise en accessibilité en gare de Saint-Dizier malgré le contraste entre les nouveaux quais refaits et ceux qui n'ont pas fait l'objet de travaux. Par ailleurs, il signale que si l'on permet l'accès des vélos aux PEM, il est nécessaire de gérer leurs embarquements à bord des moyens de transports. Il constate un manque de places pour les vélos alors que dans les matériels plus anciens il y avait davantage de places dédiées.

La Région Grand Est confirme qu'il ne sera pas possible d'embarquer l'ensemble des vélos et qu'il convient de privilégier des systèmes de stationnement sécurisés aux abords des gares pour éviter les problèmes d'afflux de vélos à bord des trains.

2/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) demande si les agents vont être remplacés par des écrans en gare de Langres via le dispositif « La Vitre » ? Il rappelle l'importance du guichetier, présent pour renseigner, consigner un voyage.

3/ Pierrick WHITE (Ville de Langres) s'inquiète des perspectives concernant le maintien du guichet en gare de Langres.

4/ Jacques DEGALISSE (AMPB) signale également des problèmes dans l'ouverture des guichets tant en gare de Bar-sur-Aube qu'à Joinville.

La Région Grand Est rappelle que de plus en plus de personnes achètent leur billet par voie numérique, moins de 15% des billets sont désormais vendus en guichet. Elle explique également que la Région est à la recherche de partenariats, notamment avec des buralistes, pour pouvoir proposer des solutions de vente sur des plages horaires plus étendues. En parallèle, la Région cherche à revitaliser les gares et leurs abords en nouant des partenariats pour pouvoir proposer divers services.

Le PETR du Pays de Langres signale qu'il existe un complément pour la vente de titres à Langres grâce au kiosque de la Mobilité.

5/ Bertrand OLLIVIER (Maire de Joinville) indique que les choses changent sans arrêt à la SNCF. Il indique qu'il est important d'avoir un peu de stabilité (aussi bien en termes d'horaires de guichet que d'horaires de trains... Il regrette que le changement ne soit pas accompagné, et tout particulièrement en ce qui concerne la transition vers le numérique. Il constate également des dysfonctionnements sur SNCF Connect qui ne permettent notamment pas d'afficher des trajets nécessitant plus de 2 correspondances.

6/ Un usager signale aussi l'impossibilité de charger plusieurs billets sur l'appli SNCF, ce qui peut empêcher les personnes et leurs accompagnants de voyager ensemble. Il précise que seuls les agents aux guichets peuvent le faire.

7/ Patrick VARNEY (DPLACE) estime que l'achat d'un billet est de plus en plus difficile alors qu'au contraire il faudrait le simplifier. Il considère que le service rendu par une personne qui ne dispose pas des connaissances nécessaires pour conseiller les usagers n'est pas aussi qualitatif.

Sophie DELONG (Présidente du COREST) mentionne le fait qu'il est nécessaire pour la Région et son exploitant de s'adapter aux évolutions sociétales avec notamment la mise en avant du digital. Elle estime nécessaire le fait de pouvoir disposer des mêmes services qu'actuellement même si cela doit se faire différemment, comme par exemple par téléphone. Elle milite pour une évolution progressive des choses et une gestion des situations au cas par cas selon les gares.

SNCF Voyageurs indique que l'entreprise souhaite lancer l'expérimentation « La Vitre » mais qu'à date, une seule gare (Vendeuvre-sur-Barse) n'a pas de guichet sur la ligne Paris-Troyes-Mulhouse.

8/ Eric MARECHAL (DPLACE) souligne la fréquence des pannes sur le distributeur automatique de billets de Langres, et suggère l'installation d'un deuxième automate.

9/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) signale que le hall de la gare de Langres ne dispose pas d'écran.

SNCF Gares & Connexions indique que le projet de déploiement d'écrans à la gare de Langres est de deux écrans, dans le cadre des travaux financés également par la Région. Suite à une demande de l'équipe municipale de Langres, Gares & Connexions va tenter d'ajouter un écran dans la salle d'attente.

10/ Eric MARECHAL (DPLACE) indique qu'il y a un manque de réseau internet dans le bâtiment voyageurs.

SNCF Gares & Connexions précise que ce sujet est du ressort des opérateurs de téléphonie et non de SNCF.

11/ Il est demandé ce qu'il en est de la mise en accessibilité de la gare de Langres.

Les services de la Région répondent que la Région n'est ni propriétaire, ni gestionnaire des gares du réseau ferré national, dont l'Etat confie la gestion à SNCF Gares & Connexions.

Pour autant, en tant qu'autorité organisatrice des transports de voyageurs, la collectivité est particulièrement vigilante et attentive à la prise en charge des personnes à mobilité réduite afin que les termes de la loi portant sur l'égalité des chances soient traduits d'effets.

A cet égard, les actions menées en la matière par la Région dans le cadre de ses compétences répondent aux exigences de la loi du 11 février 2005 et à celles de l'ordonnance du 26 septembre 2014, et sont suivies dans le cadre d'un comité spécifique auquel participent des associations régionales représentant les usagers ainsi que les personnes en situation de handicap.

La Région Grand Est participe ainsi depuis 2016 à la mise en œuvre d'un programme d'amélioration de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite au travers de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP).

Ce schéma directeur d'accessibilité programmée SD'AP a défini les 65 points d'arrêt ferroviaires qui seront mis en accessibilité prioritairement dans toute la région Grand Est.

Cette liste a été arrêtée sur la base des critères fixés par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014. Selon les termes de ce décret, un point d'arrêt ferroviaire est dit « prioritaire » s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- Sa fréquentation est supérieure à 1 000 voyageurs par jour ;
- Il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un établissement d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées (cf. article L 312-1 du code de l'action sociale) ou d'un ERP de type 1 à 4, présentant un effectif total supérieur à 100 personnes ou 20 personnes en situation de handicap ou encore 25 personnes âgées résidentes ;
- La distance entre 2 points d'arrêt accessibles ne doit pas être supérieure à 50 km sur une même ligne.

Au regard des montants financiers nécessaires à la mise en accessibilité des 65 gares désignées comme « prioritaires » dans tout le Grand Est (il reste au total 110 M€ à engager dont 55 M€ par la Région) et des délais de réalisation des travaux, la Région, l'Etat et SNCF Gares & Connexions concentrent leurs moyens, tant techniques que financiers, pour la mise en œuvre et la finalisation du SD'AP en cours sur le périmètre correspondant aux obligations légales.

La gare de Langres ne fait pas partie des gares dites « prioritaires » retenues au titre dudit Schéma SD'AP existant. Sans participation de l'Etat et de Gares & Connexions, il n'est pas soutenable financièrement pour la collectivité et les collectivités locales de programmer des travaux hors SD'AP. En moyenne, une mise en accessibilité de gare coûte 5 à 6 M€.

12/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) s'interroge sur l'opportunité qu'il y aurait d'amener tous les trains voie 1 pour permettre l'accessibilité de la gare.

13/ Nicolas FUERTES (Ville de Langres) considère que la gare de Langres devrait bénéficier d'une dérogation pour s'inscrire dans le SDAP et souhaite la construction d'un nouveau plan de mise en accessibilité sans attendre 2026 pour pouvoir avancer.

5. Evolutions de l'offre de transport en 2024

A. Paris-Troyes-Mulhouse

Il est rappelé par les services de la Région Grand Est que l'offre ferroviaire ne va pas évoluer en 2024 en dehors d'ajustements spécifiques prévus dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Lors de cet événement, un train tardif, à 00h42, quittera Paris-Est pour rejoindre la province jusqu'à Troyes.

Il est prévu d'avancer le TER Fluo Grand Est n°839 580 qui assure la première arrivée à Dijon depuis Troyes, le matin, pour le service annuel 2025 (SA 25). Le train arrivera alors à Dijon à 07h17 contre 07h44 actuellement, ce qui l'empêche d'assurer la correspondance vers Lyon dans la foulée.

B. Reims-Saint-Dizier-Chaumont-Dijon

Sur la ligne 10, aucune évolution sur le service normal, cependant, la Région va répondre positivement à la demande du collectif d'usagers de la ligne entre Châlons-en-Champagne et Culmont-Chalindrey concernant l'allègement estival qui ne concernera plus le premier train omnibus Saint-Dizier (n°840 701).

Question(s)/réponse(s)

1/ Bertrand OLLIVIER (Maire de Joinville) souhaiterait pouvoir connaître le bilan et la nature des évolutions sur les 5 dernières années qui viennent de s'écouler.

En terme de dessertes, l'offre sur la ligne s'est accrue à raison d'un aller-retour supplémentaire entre Reims et Chaumont, à l'occasion de la mise en place du cadencement sur le territoire champardennais au service annuel 2020. Toutefois, il n'a pas été encore possible d'établir un bilan significatif de ces évolutions compte tenu de la situation sanitaire exceptionnelle de 2020 et 2021, ainsi des travaux sur différentes portions de ligne, dont un chantier très lourd au niveau du tunnel de Provenchères en 2021. Néanmoins, des données sur le premier trimestre 2023 semble indiquer une tendance à la hausse de la fréquentation qui se situerait à un niveau supérieur à celui de 2019.

Concernant plus spécifiquement Joinville, les comptages effectués au printemps 2023, permettent d'observer une évolution positive de la fréquentation avec une hausse de près de plus de 15% par rapport à la période de comptage de 2019.

C. Nancy-Dijon

Cette ligne ne connaîtra aucune évolution.

Grâce à la ténacité de la Région qui n'a cessé d'interpeller l'Etat sur ce dossier, le 13 avril 2023 l'Etat a annoncé le retour d'une liaison ferroviaire entre la Lorraine et le Sud de la France, entre fin 2024 et mi-2026 via le prêt de rames consenti par la Région Grand Est afin de faire avancer le dossier. La mise à disposition de matériel automoteur (Régiolis) par la Région permettra techniquement la desserte de Culmont-Chalindrey. Il convient de rappeler que cette desserte relève bien de l'Etat au titre des TET.

Cette desserte entre Metz et Lyon via Nancy, Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, Dijon et Châlons-sur-Saône pourrait voir le jour d'ici la fin de l'année 2024 en 5h, sans confirmation officielle pour le moment.

L'ensemble de ces lignes ferroviaires seront travaillées dans le cadre de l'étude mobilités lancées par la Région Grand Est au début de l'année 2023, sur l'ensemble du système ci-dessous, constitué d'Ouest en Est :

- de la ligne 1 Vallée de la Marne Paris — Châlons-en-Champagne — Saint-Dizier/Bar-le-Duc — Nancy - Strasbourg ;
- de la ligne 4 Paris — Troyes — Chaumont — Culmont-Chalindrey/Dijon — Belfort — Mulhouse ;
- de la liaison routière C140 Reims — Châlons-en-Champagne — Troyes qui évoluera au 1er janvier 2023 ;
- de la ligne 10 Reims — Châlons-en-Champagne - Vitry-le-François - Saint-Dizier — Chaumont — Culmont-Chalindrey — Dijon ;
- de la ligne 15 Nancy — Neufchâteau - Culmont-Chalindrey —Dijon ;
- de la ligne 16 Nancy — Epinal — Belfort.

L'étude doit porter sur la mobilité au sens large du terme, en prenant en compte à la fois la dimension ferroviaire mais aussi routière et les modes actifs (vélo, marche) afin de favoriser l'intermodalité.

Les évolutions se feront au plus tôt pour le SA 26 (délais ferroviaires incompressibles).

Cette étude s'est concrètement matérialisée sur le territoire par trois rencontres territoriales avec les élus locaux et une rencontre avec les associations ont eu lieu au cours du premier semestre. Il en est ressorti les besoins suivants :

- Renforcement de la desserte ferroviaire entre l'Aube et la Haute-Marne avec des horaires adaptés aux besoins les plus fréquents et fiables ;
- Renforcement de l'offre vers Paris pour les gares intermédiaires entre Saint-Dizier et Chaumont par une amélioration des correspondances avec les trains L1 et L4 ;
- Amélioration de l'offre avec Dijon notamment pour les étudiants et pour des déplacements de loisirs avec des correspondances pour les TGV vers le Sud ;
- Amélioration des accès à Nancy pour les Haut-Marnais ;
- Accès aux TGV intersecteurs notamment vers l'ouest et le sud-ouest en gare de Champagne-Ardenne TGV pour éviter les changements de gare à Paris.

Question(s)/réponse(s)

1/ Patrick VARNEY (DPLACE) considère que l'absence d'un train permettant d'arriver dans le sud Haute-Marne depuis Dijon le matin est pénalisant pour les usagers et que DPLACE a transmis des propositions à la Région pour faire évoluer l'offre ferroviaire en Haute-Marne et au-delà avec Dijon mais aussi avec Nancy, Reims et Troyes.

Les propositions de DPLACE permettent d'alimenter les réflexions sur les évolutions d'offre dans le cadre de l'étude mobilité présentée ci-dessus.

D. Lignes routières

Les lignes routières Chaumont-Langres et Chaumont-Ville-sous-la-Ferté passeront à la rentrée 2023 dans le réseau Fluo 52, sans modification d'horaires. Ce transfert permettra aux usagers de bénéficier de la tarification Régionale Fluo, en l'occurrence :

- 4 € plein tarif / 2 € pour les possesseurs de la carte fluo ;
- + 26 ans : 50 €/mois et 420 €/an ;
- -de 26 ans : 20 € /mois et 168 € / an.

E. Projet d'expérimentation de cars entre Langres et Dijon

Un projet d'expérimentation d'une offre routière entre Langres et Dijon est actuellement discuté par la Région avec le PETR de Langres, à l'initiative de la demande.

La Région Grand Est, en lien avec la Région Bourgogne-Franche-Comté, compte travailler une offre qui permet de combler les trous de desserte ferroviaire en privilégiant potentiellement l'option d'un rabattement vers la gare d'Is-sur-Tille, dans un souci de limitation des émissions de gaz à effet de serre, et de maîtrise de la dépense publique.

L'objectif est de pouvoir lancer cette expérimentation pour une durée d'un an au 1er janvier 2024.

Question(s)/réponse(s)

1/ Les usagers présents souhaitent savoir quelles sont les prochaines étapes dans cette étude et quelles sont les lieux de destination ciblés à Dijon ?

Sophie DELONG (Présidente du COREST) indique qu'il y a encore tout un travail à mener avec le PETR de Langres, la Région Bourgogne-Franche-Comté, la Métropole de Dijon pour savoir quoi faire et comment le faire ? La décision se fera nécessairement en fonction du public cible. Partant du principe que c'est, pour l'instant, une expérimentation, les choses pourront évoluer en fonction des retours de cette dernière.

2/ Patrick VARNEY (DPLACE) indique que l'offre routière n'est pas celle à mettre en avant, il met en garde contre une offre routière vers le nord de Dijon avec un positionnement horaire trop proche des horaires de trains qui contribuerait à réduire la fréquentation des trains. Il rappelle la demande de l'association DPLACE de mise en circulation de nouveaux trains jusqu'à Dijon notamment en prolongeant des trains de l'axe « Venarey-les Laumes/Dijon/Is-sur-Tille » au moins jusqu'à Culmont-Chalindrey. Concernant la solution de cars, l'association DPLACE indique privilégier la solution de rabattement des cars vers la gare d'Is-sur-Tille.

3/ Gérard DELAUNAY (DPLACE) signale également que les cars ne sont pas toujours accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

4/ Nicolas FUERTES (Ville de Langres) fait part de ses échanges avec la Région Bourgogne-Franche-Comté qui n'est pas favorable à l'arrivée d'une offre routière dans Dijon Nord.

Sophie DELONG (Présidente du COREST) souligne la nécessité de réunir un COPIL dans les semaines qui viennent intégrant la Région Bourgogne-France Comté, Dijon Métropole et le PETR du Pays de Langres pour partager les objectifs du projet et mettre en place une expérimentation dont il sera possible de tirer des enseignements.

Elle indique que cette offre de cars ne va pas mettre à mal le développement du ferroviaire et pourra nourrir la réflexion sur l'évolution de l'offre ferrée. A ce titre, la Région met en œuvre une étude de mobilités qui a bien avancé sur les lignes Paris-Troyes-Mulhouse, Reims-Saint-Dizier-Chaumont-Dijon et Nancy-Culmont-Chalindrey-Dijon. Le travail doit dorénavant se poursuivre sur la ligne Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg.

6. Points de vigilance

Sophie DELONG rappelle les points de vigilance mis en exergue par les associations et usagers tout au long du COREST et indique que les élus et services de la Région et de SNCF sont à l'écoute des usagers pour trouver des solutions.

Fin du COREST à 20h30.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Haute-Marne

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Mme. Sophie DELONG, Conseillère Régionale

Région Grand Est — Direction des Mobilités :

Mme Valérie SCHNEIDER, Cheffe du service Organisation de l'offre ferrée (S2OF)

M. Florent BALLANFAT, Chargé de mission, S2OF

M. Thomas HEIDERICH, Chargé de mission, S2OF

SNCF Voyageurs :

Mme Valérie THAROT, Directrice des Lignes Paris Grand Est

Mme Véronique AUDOUY, Responsable satisfaction Clients Champagne-Ardenne

M. Sergei GAUTHIER, Responsable Satisfaction Clients et Relations Externes, Direction de Ligne Paris Grand Est — TER Grand Est

SNCF Réseau :

Mme Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs

SNCF Gares & Connexions :

M. Olivier CANY, Directeur des Gares de Champagne-Ardenne

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Alain CEDELLE, Conseiller Régional

Mme Sylvie BAUDOT, Vice-présidente du PETR du Pays de Langres

M. Daniel CAMELIN, Vice-président du PETR du Pays de Langres

M. Didier RIQUET, PETR du Pays de Langres

M. Bertrand OLLIVIER, Maire de Joinville

M. Nicolas FUERTES, Maire-adjoint de Langres
M. Pierrick WHITE, Directeur de cabinet, Ville de Langres
M. Rémi DAUPHIN, Collaborateur de Mme Guillemy, Ville de Chaumont
M. Lionel DRION, Responsable Transports / Mobilité, Agglomération de Chaumont

Associations, usagers, divers :

M. Jacques DEGALISSE, Association pour la Modernisation de la Ligne Paris-Bâle
M. Eric MARECHAL, Président de la l'Association DPLACE
M. Patrick VARNEY, DPLACE
M. Gérard DELAUNAY, DPLACE
M. Lionel FONTAINE, Journal JHM

Excusés

Marie-Gabrielle CHEVILLON, Vice-présidente de la Région Grand Est
Etienne MARASI, Conseiller régional, Région Grand Est
Jacky MAUGRAS, Président de la Communauté de Communes du Grand Langres
Christine GUILLEMY, Maire de Chaumont
Stéphane MARTINELLI, Président de la Communauté d'Agglomération de Chaumont
Jacques HUN, Maire de Culmont
Audrey DUHOUX, Maire de Vieville