

Comité Régional des Services de Transport Aube

15 juin 2023 — Troyes

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

Isabelle HELIOT-COURONNE, Présidente du COREST Aube souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune.

Elle introduit l'actualité régionale, complétée 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 EPCL 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.

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)

Un usager souhaite savoir si l'abonnement de télétravail est étendu à l'ensemble des lignes TER Grand Est.

Valérie SCHNEIDER (Région Grand Est) Valérie SCHNEIDER, répond que l'abonnement hebdomadaire de télétravail fonctionnant du lundi au vendredi, est proposé depuis novembre 2022 sur l'ensemble des lignes TER Grand Est.

Jérôme AGUSTIN, usager, s'étonne du manque de données et de communication autour de la tarification solidaire.

Isabelle HELIOT-COURONNE, explique qu'il ne s'agit pas d'un abonnement spécifique de la Région Grand Est, mais de la déclinaison régionale d'un abonnement national pour lequel un suivi est suivi conventionnellement.

Jean-Claude DECLERCQ s'interroge sur les motifs de la hausse des tarifs pour les trajets Troyes / Châlons-en-Champagne et Troyes / Reims.

Florent BALLANFAT répond qu'il s'agit de la conséquence du passage de la tarification zonale, dont les tarifs n'avaient pas été revus pendant près de 10 ans, à la tarification TER.

La hausse du coût des billets sur les relations les plus longues est lié au changement de statut de la ligne qui a intégré le réseau TER au 1^{er} janvier 2023 et qui permet dorénavant de faire bénéficier les usagers de cette ligne d'avantages liée la tarification TER Grand Est, tel que les « petits prix ». Cette tarification est parfois plus avantageuse sur le coût des abonnements (comme sur Pont-Sainte-Marie / Châlons-en-Champagne ou Troyes / Reims), et sur certaines relations plus courtes.

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 Aube

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

- La ligne ferroviaire Paris-Troyes-Mulhouse ;
- Les lignes routières :
 - o Troyes — Châlons-en-Champagne — Reims
 - o Troyes — Saint-Florentin / Laroche-Migennes
 - o Troyes — Bar-sur-Aube — Chaumont / Juvancourt

- Troyes — Romilly-sur-Seine
- Romilly-sur-Seine — Nogent-sur-Seine

- **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). Cette progression globale se constate également sur les trains structurants. A cela s'ajoute une baisse du nombre de suppression de trains, hors mouvement social, sur la même période.

Les actions de long terme pour permettre une conception et une production la plus robuste possible se poursuivent.

Question(s)/réponse(s)

Sébastien CHEVRY (CGT Cheminots) souhaite connaître la situation de la ligne par rapport à l'ensemble du réseau Grand Est.

Valérie THAROT (SNCF Voyageurs) souligne que la régularité sur le TER Grand Est est en moyenne de 95% et précise qu'à titre de comparaison, ce taux est de 89% sur la ligne Paris – Strasbourg dont le kilométrage est équivalent.

Jérôme AGUSTIN signale une fréquence anormale de problèmes de signalisation le lundi matin et évoque, un problème relayé à la SNCF, lié à la suppression récente du premier train à destination de Paris un lundi matin (train n°839 400) faute de contrôleurs.

- **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.

Après avoir présenté les grands principes de l'expérimentation de cet été, à bord des trains de la ligne 4, Isabelle HELIOT-COURONNE précise qu'à la date du COREST, 84 réservations ont déjà été effectuées dont 57 pour le mois de juillet.

3. Travaux sur les lignes

Mélanie BRAJON rappelle les nombreux investissements réalisés par SNCF Réseau sur la Région Grand Est avec plus de 600M€ dépensés en 2023.

Elle présente ensuite les principaux chantiers de l'année en cours, ainsi que ceux programmés pour 2024 et 2025.

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 ».

Florence KRAEMER présente ensuite les travaux d'électrification phase 2 (entre Nogent-sur-Seine et Troyes) qui débuteront au courant de l'été 2025 avec une livraison du chantier prévue fin août 2028. Elle souligne qu'outre la pose de caténaires, le chantier prévoit des travaux sur 30 ouvrages d'art pour lesquelles des études sont menées en vue de définir les diverses solutions techniques qui pourront être mises en œuvre, telles que des destructions — reconstructions, des rabaissements de plateformes...

Il s'agit du plan grand chantier d'électrification actuellement en France, qui nécessite une organisation en 3x8 avec des travaux se déroulant concomitamment entre Nogent-sur-Seine et Mesgrigny d'une part et entre Troyes et Mesgrigny d'autre part, avec l'utilisation de la troisième période pour assurer la logistique travaux.

Les travaux se dérouleront pour l'essentiel de nuit, avec en complément une interruption des circulations entre Nogent-sur-Seine et Paris lors des étés 2025, 2026 et 2027.

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).

Isabelle HELLIOT-COURONNE rappelle la mobilisation des territoires en faveur de la deuxième phase de travaux d'électrification jusqu'à Troyes dont les impacts seront importants notamment durant les étés 2025, 2026 et 2027.

Elle signale qu'à cet effet, un groupe technique de travail a été réuni regroupant la Région Grand Est, Troyes, Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine, Vendeuvre-sur-Barse, et Bar-sur-Aube et les

intercommunalités concernées en vue de préparer un questionnaire permettant d'identifier les habitudes de voyages et d'affiner le plan de transport de substitution durant les périodes estivales d'interruptions de la circulation.

Ce questionnaire comporte également un volet permettant aux usagers de contribuer davantage à la préparation du plan de transports adaptés en rejoignant le groupe de travail dédié.

Question(s)/réponse(s)

Claude VITTENET (AMPB) s'interroge sur les possibilités de rebroussement des trains à Nogent-sur-Seine. Par ailleurs, il considère qu'il conviendrait de s'adresser aux usagers des communes au-delà de Chaumont puisqu'ils seront également concernés par le plan de transport qui sera mis en place.

Isabelle HELIOT-COURONNE précise qu'il s'agira d'un questionnaire en version numérique et que, par conséquent, l'ensemble des usagers de la ligne pourront le remplir.

SNCF Réseau confirme qu'il sera bien possible d'effectuer des rebroussements en gare de Nogent-sur-Seine durant les étés 2025,2026 et 2027 et que cela nécessite un agent en renfort pour assurer la manœuvre.

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 multi-partenaire.

Il est rappelé, lors du COREST Aube, par Cyrille GOTORBE, l'ensemble des investissements principaux réalisés dans les gares du territoire.

Des travaux divers en gares de Nogent-sur-Seine, Troyes et Vendevre-sur-Barse, indiqués dans le support de présentation, ont également été réalisés ou sont prévus en 2023 et 2024.

Parmi les chantiers les plus importants à venir, la mise en accessibilité de la gare de Nogent-sur-Seine et l'aménagement du pôle gare de Vendevre-sur-Barse avec notamment la mise en service notamment d'un pôle d'échange multimodal font l'objet d'une présentation plus complète.

Question(s)/réponse(s)

Anthony SIMON souhaite savoir s'il est prévu de mettre en place un système de stationnement sécurisé pour les vélos en gare de Troyes. Il note cependant qu'il existe des arceaux vélos et que la Maison du Vélo peut assurer le gardiennage d'un vélo mais uniquement sur des horaires d'ouvertures limités.

Il s'interroge sur l'opportunité d'installer des rampes dans les escaliers en gare de Troyes pour permettre la montée et la descente des vélos lorsque ceux-ci ne rentrent pas dans l'ascenseur.

Cyrille GOTORBE confirme l'existence d'un projet de stationnement sécurisé en gare. Concernant l'installation d'une goulotte, en revanche, cela n'est pas prévu.

Isabelle HELIOT-COURONNE souhaite que cette piste soit creusée pour faciliter l'embarquement des vélos dans les trains même si l'hypothèse privilégiée par la Région reste le stationnement des vélos aux abords des gares avec la mise en place de système de locations de vélos à l'arrivée.

Des compléments d'informations sur le projet de stationnement sécurisé des vélos en gare de Troyes, porté par SNCF Gares & Connexions. Il consisterait en l'implantation d'un box vélos de 50 places, implanté sur le parking courte-durée d'Effia, à proximité de la Maison du Vélo, le long des grilles de la gare. L'entrée et la sortie de la box se ferait sur la droite afin d'être dans une zone sans circulation.

Le projet prévoit la réalisation d'une signalétique au sol, en complément de celle déjà existante pour les piétons afin de veiller à la sécurisation et à la bonne harmonie de la circulation entre véhicules routiers, vélos, et piétons.

Jérôme AGUSTIN, estime nécessaire de modifier l'emplacement de l'information multimodale concernant les bus TCAT. Il considère qu'il y aurait besoin d'un marquage au sol pour signaler l'emplacement de la navette étudiante le dimanche soir.

Cyrille GOTORBE signale l'arrivée dans son équipe d'une personne qui sera spécifiquement en charge du sujet de continuité de la mobilité vers les autres réseaux notamment.

Ce sujet sera traité dès la fin des principaux travaux encore en-cours en gare de Troyes.

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.

Question(s)/réponse(s)

Une question est posée concernant l'origine de la demande du train tardif à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques.

L'organisation du Comité Olympique a pris contact avec l'ensemble des Régions pour évoquer ce sujet. La Région Grand Est y a répondu favorablement

Isabelle Héliot-Couronne souligne l'intérêt touristique de cette offre et l'importance de la desserte ferroviaire pour soutenir ce type de manifestation.

Anthony SIMON regrette l'absence de circulation le week-end du train 830 424 Mulhouse 17h19 → Belfort 18h00 permettant la correspondance avec le train 839 558 Belfort → Paris Est au départ de Belfort à 18h09. Il estime que ce train pourrait contribuer à limiter la surcharge du train direct pour Paris 839 556 au départ de Mulhouse à 15h35.

B. Troyes — Châlons-en-Champagne - Reims

L'offre a évolué au 1^{er} janvier 2023, à l'occasion de l'intégration de la ligne dans le réseau TER Grand Est. Cette offre repose sur une plus grande complémentarité entre l'offre ferroviaire sur la

ligne Châlons-en-Champagne / Reims et la ligne routière Troyes / Châlons-en-Champagne qui a connu un fort développement du nombre de liaisons directes comme omnibus avec une desserte des communes intermédiaires situées sur l'axe routier principal dont Voué. Cette offre a, par ailleurs, fait l'objet d'ajustements horaires permettant de répondre aux besoins exprimés par la base militaire de Mailly-le-Camp.

C. Troyes — Saint-Florentin — Laroche-Migennes

Cette ligne va évoluer au service annuel 2024 pour tenir compte des dynamiques de fréquentation et du besoin d'accélération des courses et d'amélioration de la qualité de service en limitant les détours.

Ainsi les haltes routières de Rosières-près-Troyes, Saint-Léger, Moussey, Roncenay et Le Cheminot dont la fréquentation est quasiment nulle depuis plusieurs années, et qui disposent par ailleurs d'une offre routière par des bus TCAT ou des autocars également organisés par TCM, verront leur desserte suspendue. Dans le même temps, les communes de Bouilly, Villery, Auxon et Saint-Florentin connaîtront une augmentation de leur nombre d'arrêts.

Une nouvelle relation express de Troyes 15h à Saint-Florentin 15h53 avec une correspondance pour Dijon sera également créée le dimanche.

D. Romilly-sur-Seine - Nogent-sur-Seine ; Troyes - Romilly-sur-Seine ; Troyes — Bar-sur-Aube - Chaumont / Juvancourt

Les horaires et dessertes sur ces différentes lignes demeurent inchangés.

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 ;

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 ;
- Maintien du nombre de liaisons vers Paris avec une amélioration de la qualité de service ;
- 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 ;
- 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.

6. Points de vigilance

Isabelle HELIOT-COURONNE 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 20h00.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Aube

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Mme Isabelle HELIOT-COURONNE, 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. Christophe BRASS, Chargé de missions, S2OF

SNCF Voyageurs :

Mme Valérie THAROT, Directrice des Lignes Paris Grand Est

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

Mme Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER L1 et L4

SNCF Gares & Connexions :

M. Cyrille GOTORBE, Manager des gares de l'Aube

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Mme Gaëlle DUPRE, Conseillère régionale Grand Est

Mme Sandra BICHET, Responsable Transports / Mobilité, Agglomération de Chaumont

Associations, usagers, divers :

M. Claude VITTENET, Association pour la Modernisation de la Ligne Paris — Bâle

M. Jérôme AGOUTIN, Usager

M. Pierre DUFERT, Usager

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

Excusés

Olivier GIRARDIN, Vice-président de Troyes Champagne Métropole