

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Lignes Marne et Vallée de la Marne

12 juillet 2023 — Châlons-en-Champagne

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.

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

Il est rappelé qu'exceptionnellement, la ligne Vallée de la Marne (Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg) sera également traitée dans le cadre du COREST Marne étant donné les connexions avec les lignes de la Marne. Cette situation pourrait être amenée à se reproduire lors des prochaines concertations si ce format convient aux associations et usagers présents.

L'introduction de l'actualité régionale est complétée par Valérie SCHNEIDER, responsable du service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est et par Arnaud GLORIAN, Directeur des lignes Champagne-Ardenne 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 1er 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 1er 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 est le 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, ...

Question(s)/réponse(s)

1/ Anthony PETIT (ADULT) souhaite savoir ce qu'il en est par rapport au matériel roulant sur la ligne Vallée de la Marne.

La Région rappelle qu'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. Ce parc est mutualisé entre les lignes Paris-Troyes-Mulhouse et Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg. 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.

Concernant le matériel Corail, les voitures sont en cours de rénovation jusqu'en 2024. Elles sont renouvelées selon les standards TER 200 permettant notamment, outre les travaux de sellerie, de bénéficier de stationnements vélos supplémentaires et de prises électriques.

2/ Olivier MAIGRET (CGT Cheminot) interroge la Région sur la part du budget alloué au REME de Strasbourg et son impact sur le plan de transports sur la Champagne-Ardenne.

La Région rappelle que le budget alloué au REME est de 14 millions d'euros avec un partage du coût de l'exploitation entre la Région et l'Eurométropole de Strasbourg et que cette desserte est sans incidence sur le périmètre de Champagne-Ardenne.

3/ Karim BENALI (ACCUS) souhaite savoir si des données existent sur la fréquentation des trains, et la proportion d'abonnées en fonction des portions de ligne ?

SNCF Voyageurs répond que non, une telle précision de données n'existe pas.

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.

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.

Question(s)/réponse(s)

1/ Karim BENALI (ACCUS) souhaite savoir quelles sont les modalités d'activation du service « Recontact client TER » ?

SNCF Voyageurs indique que cela fonctionnera sur SNCF Connect à l'automne. L'objectif est qu'il soit sur un maximum d'infos digitales. Cela ressemblera au dispositif TER Flash trafic, arrêté depuis plusieurs années.

2/ Alain CÉDELLE (Conseiller régional) souhaite savoir s'il est envisageable de prévoir des couplages avec les transports urbains via la carte FLUO ?

La Région Grand Est signale qu'il existe une intégration tarifaire avec l'Agglomération de Charleville-Mézières, mais que cela suppose une démarche de la part des autorités organisatrices locales en charge des transports urbains. Elle précise également que la Région est toujours volontaire pour travailler avec les collectivités locales sur les questions de tarification intermodale.

2. Lignes des COREST Marne et Vallée de la Marne

Arnaud GLORIAN, Directeur des lignes Champagne-Ardenne chez SNCF Voyageurs, expose les indicateurs sur les différentes lignes du COREST Marne.

Globalement, la régularité est très bonne, au même niveau qu'en 2022. Les fréquentations sont au même niveau voire supérieures à celles d'avant COVID. Il est également à noter le retour de certains trains dont le « train à la mer ». Le sujet de feuilles mortes à l'automne sur les lignes Reims-Laon et Reims-Fismes qui péjorent la qualité des lignes doit être solutionné par la mise en place d'une détente sur les horaires de train, permettant d'offrir plus de souplesse en phase de production.

Sur la ligne Vallée de la Marne, la situation s'améliore depuis 2018 : la régularité de la ligne s'établit autour de 85% dorénavant.

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/ Alain CÉDELLE (Conseiller régional) souhaite savoir pourquoi, concernant la ligne Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc- Strasbourg, les trains tôt du matin au départ de Saint-Dizier ont été supprimés ?

SNCF Voyageurs indique qu'effectivement, il y avait beaucoup de problèmes sur les deux premiers trains du matin en partance de Saint-Dizier, en raison de problèmes dans l'organisation du chantier qui entraînaient des mises à quais. Depuis des processus ont été revus en interne et le service s'est améliorée (88% de régularité en juin 2023).

2/ Anthony PETIT (ADULT), indique qu'il n'y a pas de progression sur la ligne Vallée de la Marne depuis la prise en main de la ligne par la Région Grand Est. Qu'est-ce que la SNCF et la Région mettent en place pour atteindre des chiffres au niveau des taux du début des années 2000 ? Il s'interroge sur la dégradation de la régularité sur la ligne alors même que les temps de parcours se sont allongés et qu'il devrait y avoir plus de marges pour rattraper les retards.

SNCF Voyageurs répond que les indicateurs ont bien progressé. La régularité était à 80% en 2018, l'augmentation se fait chaque année. Il faut rappeler que la ligne est très longue ce qui peut entraîner des aléas fréquents (travaux, heurts, pannes, conditions climatiques...) et que l'arrivée en Ile-de-France où la circulation des Transiliens est très importante contraint fortement la qualité de la ligne également. Il convient de noter que les allongements de temps de parcours répondent à des demandes d'ajustement de correspondances notamment à Epernay de / vers Reims.

Thibaut DUCHÊNE (Président du COREST) rappelle sa vision de la ligne. Il y a trois années, les travaux étaient sa priorité, les soucis sur le matériel roulant au courant des années 2021 et 2022 (problème sur les commutateurs en toiture des Coradia Liner) ont ensuite été connues en parallèle au COVID (avec notamment l'interdiction des périodes de chasse et la prolifération de gibiers). Les choses se sont améliorées entre temps. Aujourd'hui, la question de la sur-occupation des rames notamment dans les trains structurants les vendredis et dimanches est à prendre en charge.

3/ Olivier MAIGRET (CGT Cheminots) estime qu'il n'est pas forcément pertinent de comparer des axes longs comme Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc- Strasbourg et des axes plus courts en termes de régularité, seule la ligne Reims-Dijon sur ce COREST pourrait apporter des éléments de comparaison. Il souligne néanmoins l'impact du REME sur l'utilisation plus intensive du matériel et donc sur la régularité.

4/ Alain CÉDELLE (Conseiller régional) s'inquiète des problèmes techniques liés au vieillissement du matériel CORAIL qui devraient encore s'accroître avec le temps. Il souhaite également savoir s'il sera possible, pour les prochains COREST, d'afficher des données de ponctualité et de réalisation du plan de transports lissées sur une année complète pour faciliter les comparaisons.

Thibaut DUCHÊNE (Président du COREST) donne son accord pour une présentation de la qualité de services sur une année complète tout en précisant que le contexte social de ce début d'année, ne permettait pas d'afficher des données réellement comparables.

5/ Kévin CHANCHEVRIER (CGT Cheminots) indique que sur l'axe Fismes-Laon, malgré une amélioration sur la ligne Reims-Fismes, dès l'automne, les trains subissent de gros problèmes d'adhérence. A l'arrivée à Laon, en cas de retard, le conducteur ne dispose plus des 6 minutes nécessaires pour changer de côté, ce qui provoque des cumuls de retards aggravés qui se répercutent aussi sur Reims-Fismes.

SNCF Voyageurs répond que ce sujet est bien intégré et qu'une expérimentation aura lieu cette année pour ajouter de la robustesse à la ligne, malgré un réticulaire contraint en gare de Reims.

6/ Krystof BOULNOY (usager) signale que les fraudes sont importantes entre Epernay et Reims et demande à ce qu'il y ait davantage de contrôles sur cette ligne.

Thibaut DUCHÊNE (Président du COREST) indique que ce sujet est connu et sera traité par la Région et son exploitant SNCF Voyageurs.

7/ Anthony PETIT (ADULT) rappelle que le train TER Fluo Grand Est n°839115 au départ de Paris à 14h36 connaît des problèmes de sur-occupation.

La remarque a été prise en considération par les services de la Région et de SNCF Voyageurs.

8/ Olivier MAIGRET (CGT Cheminots) souhaite que la Région soit plus volontariste pour faire venir les gens au train lors de certains événements nationaux ou internationaux tel que la coupe du Monde de Rugby et les Jeux Olympiques. Il préconise la mise en place d'une offre TER directe entre Paris et Reims sur ces trains. Il rappelle également que la CGT Cheminots défend le besoin de développer le « train vert accessible pour tous ».

La Région Grand Est indique que des trains tardifs sont prévus pour les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 jusqu'à Châlons-en-Champagne et Troyes (départs autour de 00h30). Aucune correspondance vers Reims n'est pour le moment prévue en gare d'Epernay.

9/ Krystof BOULNOY (usager) rappelle qu'il ne faut pas oublier les correspondances à Epernay entre Epernay/Reims et la ligne Vallée de la Marne. Il indique que certains trains, dont le 21h50 au départ de Reims ont été supprimés au détriment des usagers.

10/ Anthony PETIT (ADULT) signale que depuis le SA 2019, il n'existe plus de correspondance à Epernay tôt le matin depuis Reims hormis le lundi, et qu'à part le vendredi, il n'y a plus de train d'Epernay vers Reims après 19h49.

Ces remarques ont été prises en considération par les services de la Région et de SNCF Voyageurs.

3. 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.

Des gros travaux ont été menés et/ou sont projetés en gares notamment en gares de Reims, Epernay, Châlons-en-Champagne et Saint-Dizier.

Question(s)/réponse(s)

1/ Brice DOCQ (CGT Cheminots) souhaite savoir ce qui explique les disparités avec la gare de Châlons-en-Champagne par rapport aux autres gares. Il s'inquiète de la mauvaise image que donne l'état de la gare de Châlons-en-Champagne notamment avec l'effondrement du faux plafond. Il s'interroge sur l'absence de chauffage dans le bâtiment voyageur. Il s'interroge sur l'opportunité de faire revenir une grue après avoir refait le parvis. Il fait part également de son souhait que les quais soient désherbés.

SNCF Gares & Connexions répond qu'il y a bien eu des investissements dans la gare mais qui ne sont pas toujours visibles avec notamment la reprise de la toiture et la rénovation du hall voyageurs. Les dégâts sur le faux plafond font suite à un sinistre (affaissement du faux plafond qui a nécessité de purger l'ensemble). Il a fallu rechercher de nouveaux financements pour sa refaction.

L'objectif est de reprendre la toiture en 2024.

La reprise de la façade n'a pas pu se faire en même temps que la mise en service du pôle d'échange multimodal pour des questions de coordination de travaux parfois complexes.

Concernant le bâtiment administratif qui jouxte la gare, il y a un souci financier qui fait que pour l'instant rien n'est fait. Gares & Connexions cherche des porteurs de projets pour investir le bâtiment.

2/ Emmanuelle MOISSONNIER (CESER Grand Est) souhaite savoir s'il est prévu de rendre le stationnement payant à proximité de la gare de Châlons-en-Champagne puisqu'il est indiqué qu'une barrière sera installée ?

SNCF Gares & Connexions répond que la barrière se situe à l'entrée du parking personnel de SNCF. Les 412 places réalisées pour les usagers restent, elles, gratuites.

4. Travaux sur les lignes

Pascal THORENS, Directeur du Pôle Clients et Services chez SNCF Réseau et Patrick KERGUIGNAS, Chargé de Compte TER sur le périmètre Champagne-Ardenne rappellent que les travaux impactent et impacteront encore plusieurs années les lignes des étoiles de Reims et 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 Vallée de la Marne 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 ».

Question(s)/réponse(s)

1/ Alain CEDELLE (Conseiller régional) souhaite savoir pourquoi la gestion des travaux est différente en fonction des gares ? En l'occurrence, pourquoi les travaux sont parfois de nuit, parfois de jour, parfois en semaine, parfois le week-end... ?

SNCF Réseau répond en disant qu'il n'y a pas de différences géographiques mais qu'il faut plutôt voir la nature des travaux et une recherche d'organisation des chantiers en fonction du site, de la capacité, des ressources...

A la demande de SNCF Réseau, sont repris, ci-dessous, les éléments préparés en vue d'une réunion régionale avec les associations, qui permettent de répondre aux principales interrogations formulées concernant l'organisation des travaux.

Pourquoi les travaux ne sont-ils pas organisés de nuit ?

De nombreuses opérations sont planifiées de nuit. Sur certaines lignes, le cadrage capacitaire prévoit d'ailleurs systématiquement les travaux de nuit. Par nature, ces travaux n'ont pas ou peu d'impacts sur les circulations de trains de voyageurs, et sont « transparents » pour les clients voyageurs.

Tous les travaux ne peuvent pas être réalisés de nuit :

- Certaines interventions ne s'y prêtent pas, les conditions de réalisation de nuit ayant des conséquences trop lourdes en terme de sécurité, de productivité, de durée, de coûts...
- Les lignes du réseau structurant sont également empruntées par des trains de fret, ou des trains de voyageurs de nuit, parcourant des longues distances. La planification systématique des travaux de nuit s'opposerait à la circulation de ces trains.
- La recherche du meilleur compromis possible peut conduire SNCF Réseau à privilégier la planification des travaux dans des plages de jour.

Pourquoi ne ferme-t-on pas la ligne totalement pendant quelques semaines ou mois afin de réaliser tous les travaux ?

SNCF Réseau a recours à la massification des travaux autant que possible, et plusieurs opérations peuvent être programmées « à l'ombre » d'un chantier principal.

La planification des travaux répond toutefois en premier lieu aux besoins identifiés sur le réseau, au travers d'une priorisation des interventions en fonction de l'âge et de l'état des constituants, dans les enveloppes budgétaires définies, et en tenant compte des ressources disponibles par spécialité. Il n'est donc pas toujours possible ou opportun de prévoir les différents travaux dans un calendrier identique.

Pourquoi ne pas réduire la durée des interceptions, quitte à ce que le chantier dure plus longtemps ?

La planification des travaux et le dimensionnement des interceptions s'appuient sur la recherche du meilleur compromis entre :

- Les contraintes de production et de réalisation du chantier : certaines opérations nécessitent un temps minimum d'intervention, tenant compte des procédures sécurité, de l'acheminement du matériel, des composants concernés (ouvrages d'art, passages à niveau, rails et ballast...).
- La meilleure utilisation possible des ressources, qu'il s'agisse des engins de chantier ou du personnel. L'optimisation des moyens de production permet non seulement de maîtriser les coûts, mais aussi de réaliser davantage de travaux au cours de l'année.
- La réalisation de travaux sur une section du réseau s'accompagne souvent de la mise en place d'une limitation temporaire de vitesse, y compris pendant les périodes où les voies sont rendues à la circulation. Cette limitation de vitesse peut avoir des impacts significatifs sur l'offre de transport (que ce soit en temps de parcours ou en nombre de trains), et il est souhaitable de limiter dans le temps l'application de cette limitation.

Autrefois, il était possible de permettre les circulations sur une voie en faisant les travaux sur la voie adjacente...

Ceci fait référence à la « VUT », ou « Voie Unique Temporaire », une modalité de gestion des circulations qui permettait de faire circuler des trains dans les deux sens sur une seule voie, lorsque l'une des deux voies n'était pas disponible.

Le Groupe SNCF et SNCF Réseau en particulier sont engagés depuis de nombreuses années dans l'amélioration de la gestion de la sécurité. Les circulations de trains sur des voies à proximité d'agents travaillant sur des chantiers, et parfois engagés dans des travaux lourds et complexes, présentent un risque d'accident du travail, dont les conséquences sont jugées inacceptables.

Par ailleurs, la gestion de cette procédure, qui s'écarte des modalités de gestion habituelle des circulations, reporte sur un agent la responsabilité de gérer le risque de nez à nez sur cette voie unique temporaire.

La vitesse de circulation sur la section en VUT est de plus limitée, réduisant le débit de la ligne et augmentant le temps de parcours. Le gain est donc faible, pour des risques élevés. Ce mode de gestion a donc été écarté, et son utilisation est désormais exceptionnelle (gestion des incidents sur le réseau).

2/ Anthony PETIT (ADULT) indique que lors des substitutions entre Paris et Château-Thierry, le manque d'informations aux usagers de prendre une contremarque en gare de Château-Thierry est pénalisant. Des usagers prennent le Transilien et se retrouvent bloqués aux portiques à Paris-Est. Il faut indiquer à ces voyageurs de prendre une contremarque en gare de Château-Thierry.

SNCF Voyageurs indique que depuis le 17 juillet 2023, Transilien a paramétré un portique dédié qui accepte désormais les divers titres TER, cartes SIMPLICITES, etc. permettant aux voyageurs de sortir. Ce portique fonctionne également pour les abonnés forfait SNCF.

3/ Krystof BOULNOY (usager) souhaite savoir ce qu'il en est de la desserte Paris-Reims via La-Ferté-Milon ?

A date, la remise en service de la ligne entre Fismes et La-Ferté-Milon n'est pas à l'étude compte tenu de l'état de l'infrastructure.

4/ Olivier MAIGRET (CGT Cheminots) s'interroge sur la capacité des Régions à mettre les moyens nécessaires à l'entretien du réseau par rapport aux moyens autrefois mis par l'Etat. Il souligne que la multiplication des SNCF ne semble pas être un gage d'efficacité global eu égard à la dégradation progressive des temps de parcours. Il note que le vieillissement du réseau qui nécessite maintenant d'important travaux.

5. Réalisation et projets

– Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est

Thibaut DUCHÊNE rappelle les différents projets portés, entre autres, par la Région dans le cadre du Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est (DIRIGE). Des projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ont été réalisés à Châlons-en-Champagne et Saint-Dizier et un est en cours d'étude à Epernay. Pour ces PEM, la Région investit plusieurs millions d'euros.

Question(s)/réponse(s)

1/ Jérôme FERRACCI (Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne), signale qu'il manque de logo de la Communauté d'Agglomération de Châlons et de la ville de Châlons-en-Champagne sur les travaux du PEM de Châlons-en-Champagne.

2/ Rémi PERRIN (usager de la ligne Reims/Châlons) souhaite savoir où en est le projet de point d'arrêt à Reims-Farman ? Il pense que le besoin est énorme, notamment pour les étudiants.

3/ Karim BENALI (ACCUS) abonde et indique que les volumes de trafic sur la RD944 sont très importants, il faut donc penser le report vers le train. Ce sujet est en souffrance depuis 2009...

4/ Olivier MAIGRET (CGT Cheminots) indique que ce projet de point d'arrêt à Reims-Farman est soutenu par la CGT dont les membres ont rencontré le Grand Reims récemment. Faciliter le transport entre Châlons-en-Champagne et Reims permettra de favoriser le report modal vers le train. Il pense que cette desserte aurait un intérêt depuis Châlons-en-Champagne mais aussi depuis Charleville-Mézières.

5/ Eric PERRIN (URCA) estime que la halte de Reims-Farman serait un vrai plus dans le secteur sud de Reims pour l'accès aux établissements d'enseignement supérieur qui s'y trouvent.

La Région Grand Est répond que le Grand Reims a lancé une étude sur l'ouverture de nouvelles haltes sur son périmètre. La Région Grand Est est en attente de cette étude.

Laurent PY (Directeur des Transports du Grand Reims) confirme que cette halte n'a pas été oubliée et qu'effectivement, une étude est lancée. Les modalités de financement de ces nouvelles haltes seront à définir après l'étude dans le cadre d'un contrat multi partenarial. L'étude va démarrer en septembre-octobre pour donner ses conclusions d'ici la fin de l'année.

6/ Anthony PETIT (ADULT) souhaite savoir ce qu'il en est par rapport à la mise en accessibilité de la gare de Dormans.

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 (350 à Dormans) ;
- 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 (ce n'est pas le cas de Dormans) ;
- La distance entre 2 points d'arrêt accessibles ne doit pas être supérieure à 50 km sur une même ligne (la gare d'Epernay est accessible).

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 Dormans ne répond à aucune des trois conditions sus-citées, elle ne fait donc 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€.

– **Convention tarifaire « Pass Reims-Epernay 2023 »**

Cette convention s'inscrit dans le cadre d'un Pass touristique géré par les offices de tourisme du Grand Reims, d'Epernay, de Hautvillers et des Paysages de Champagne. Une expérimentation est prévue du 1er juillet au 31 décembre 2023.

– **Expérimentation d'emport des vélos dans les trains de la ligne Paris - Saint-Dizier/Bar-le-Duc - Strasbourg (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 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 Vallée de la Marne, cela concerne les circulations suivantes :

- TER Fluo Grand Est n°839133 (vendredis, sauf 25/08) : Paris 8h36-Saint-Dizier 10h59
- TER Fluo Grand Est n°839138 (vendredis, sauf 25/08) : Saint-Dizier 11h33-Paris 13h53
- TER Fluo Grand Est n°839115 (le vendredi 25/08) : Paris 14h36-Saint-Dizier 16h53
- TER Fluo Grand Est n°839120 (le vendredi 25/08) : Saint-Dizier 17h33-Paris 19h53
- TER Fluo Grand Est n°839109 (samedis) : Paris 9h36-Châlons-en-Champagne 11h15
- TER Fluo Grand Est n°839126 (samedis) : Châlons-en-Champagne 17h50-Paris 19h23
- TER Fluo Grand Est n°839113 (dimanches) : Paris 10h36-Châlons-en-Champagne 12h15
- TER Fluo Grand Est n°839116 (dimanches) : Châlons-en-Champagne 16h50-Paris 18h23

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.

Question(s)/réponse(s)

1/ La question de la gestion de l'emport des vélos est posée par plusieurs usagers. Comment la Région prend en main ce sujet ?

Thibaut DUCHÊNE (Président du COREST) rappelle que nous assistons à une crise de croissance sur la ligne Vallée de la Marne avec des dizaines de vélos, notamment le week-end. Sur ces trains il y a les usagers habituels, les touristes, les cyclotouristes, il y a un vrai sujet. Le train Vallée de la Marne est victime de son succès. Les chiffres post-COVID sont supérieurs à ceux antérieurs au COVID. Il estime nécessaire de renforcer la capacité des trains structurants du vendredi et du dimanche soir. L'idée serait de mettre en place une expérimentation de réservation sur les trains de la ligne lors de l'été 2023. Une retour d'expérience sera ensuite apporté par l'exploitant SNCF Voyageurs afin d'en tirer les enseignements.

SNCF Voyageurs souligne que le vélo pliable est considéré comme un bagage, et que ce type de vélo n'est pas concerné par l'expérimentation.

2/ La CGT Cheminots et l'ADULT souhaitent des renseignements par rapport au projet de réservation voyageurs dans les trains de la ligne Vallée de la Marne.

La Région répond qu'à date il n'y a rien de défini. Le sujet est à l'étude comme une solution pour pouvoir limiter les problèmes de sur-occupation identifiés sur certains trains de la ligne Vallée de la Marne.

– Etude mobilités de la Région Grand Est

Les lignes 1 et 4 et leurs transversales doivent être conçues comme un système global, structuré en deux axes Est-Ouest et des transversales Nord-Sud pour la plupart tournées vers le Sud et notamment Dijon. Ce système global est 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).

Des rencontres territoriales avec les élus locaux et une rencontre avec les associations ont eu lieu au cours du premier semestre pour les lignes 4 (Paris-Troyes-Mulhouse) et 10 (secteur Saint-Dizier/Chaumont), l'objectif est de basculer sur le Nord Champagne-Ardenne avant la fin de l'année 2023.

Question(s)/réponse(s)

1/ Emmanuelle MOISSONNIER (CESER Grand Est) souhaite savoir s'il est envisagé de remettre en place des trains directs entre Châlons-en-Champagne et Champagne-Ardenne TGV.

Les services de la Région Grand Est répondent que, depuis 2020, ce sont les trains de l'axe Sedan-Charleville-Mézières-Reims qui sont prolongés jusqu'à Champagne-Ardenne TGV et il faudrait donc revenir sur ce principe en insérant des trains depuis Châlons-en-Champagne. Pour l'heure, ce sujet n'a pas été étudié.

2/ Kévin CHANCHEVRIER (CGT Cheminots) fait part d'études qui auraient été faites pour mettre des trains de voyageurs entre Châlons-en-Champagne et Vatry ?

Thibaut DUCHÊNE (Président du COREST) indique que personne n'est au courant à la Région Grand Est mais que les renseignements seront bien pris à ce sujet.

Réponse post-réunion : à date, il n'y a aucun sujet par rapport au retour de trains de voyageurs sur cette ligne qui sert actuellement uniquement au trafic fret. Mettre aux normes cette ligne pour accueillir des trains de voyageurs nécessiterait des moyens financiers colossaux et une étude fine de potentiels sachant que pour l'instant la Région est avant tout dans une logique de maintien de l'existant sur l'ensemble de son territoire. Pour rappel, un investissement de près d'un milliard d'euros est nécessaire d'ici la fin de la décennie pour maintenir en état les lignes de desserte fine de la Région.

3/ Rémi PERRIN (usager) indique, concernant l'offre Reims-Châlons-en-Champagne, que si l'objectif était de faire des trains rapides pour concurrencer la RN44, les « petites » gares se retrouvent pénalisées. Il estime que la fréquentation de la ligne serait plus importante en permettant des retours plus tardifs depuis Châlons-en-Champagne et Reims en fin de journée. Les week-ends, il n'y a plus que deux trains vers Reims, ce qui n'est pas assez. Serait-il possible d'avoir un train matin, un train midi et un train soir les samedis et dimanches ?

La remarque a été prise en compte par la Région Grand Est qui s'est rapprochée des usagers concernés pour examiner les trains directs qu'il pourrait être intéressant de transformer en omnibus. Ces demandes seront étudiées.

– Adaptations horaires du 28 août au 8 décembre 2023 pour limiter les conséquences du patinage et de l'enrayage

Afin de limiter les conséquences du patinage et de l'enrayage des trains, principalement à l'automne, SNCF Voyageurs a proposé à la Région d'adapter les départs des premiers trains du matin entre Reims et Fismes et entre Reims et Laon sur cette période de l'année en faisant partir les trains plus tôt mais en permettant une arrivée à l'horaire habituel.

Fin du COREST à 20h30.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

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

Région Grand Est — Direction des Mobilités :

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

Mme Emilie BOLIS, Adjointe à la cheffe de service et chargée de mission, S2OF

M. Florent BALLANFAT, Chargé de mission, S2OF

M. Thomas HEIDERICH, Chargé de mission, S2OF

SNCF Voyageurs :

M. Arnaud GLORIAN, Directeur des Lignes Champagne-Ardenne

M. Régis GODDERIDGE, Direction de Lignes Champagne-Ardenne

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

SNCF Réseau :

M. Pascal THORENS, Directeur du Pôle Clients et Services

M. Patrick KERGUIGNAS, Chargé de compte TER Périmètre Champagne-Ardenne/Lorraine, Unité Voyageurs

SNCF Gares & Connexions :

M. Hervé CHATRIOT, Directeur adjoint des Gares de Champagne-Ardenne

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Pascal ERRE, Conseiller Régional Grand Est

M. Alain CEDELLE, Conseiller Régional Grand Est
M. Jacky DESBROSSE, Conseiller Régional Grand Est
Mme Emmanuelle MOISSONNIER, CESER Grand Est
Mme Chantal BERTHELEMY, CESER Grand Est
Mme Isabelle PERRIN, Maire-adjointe de Val-de-Vesle
M. Pierre SABLON, Maire-adjoint de Dormans
M. Stéphane DUHAZE, Directeur général adjoint Pôle Routes et Mobilités, Conseil départemental de la Marne
M. Laurent PY, Directeur des Mobilités et des Transports, Communauté Urbaine du Grand Reims
M. Jérôme FERRACCI, Directeur des Mobilités et Infrastructures, Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne

Associations, usagers, divers :

M. Karim BENALI, Président de l'Association des Châlonnais-en-Champagne usagers de la SNCF (ACCUS)
M. Krystof BOULNOY, usager de la ligne
M. Eric NOWAK, Microville 112
M. Anthony PETIT, Président de l'Association des Usagers de la ligne TER Vallée de la Marne (ADULT)
M. Marc BOISSIER, Usager
M. Rémi PERRIN, Usager
M. Eric PERRIN, URCA
Mme Sylvie UGHETTO, Journal L'Union

Personnels de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

M. Olivier MAIGRET, CGT Cheminots
M. Nicolas MAIGRET, CGT Cheminots
M. Sylvain FRICOT, CGT Cheminots
M. David PIERRE, CGT Cheminots
M. Brice DOCQ, CGT Cheminots
M. Kévin CHANCHEVRIER, CGT Cheminots
M. Nicolas CHAVET, CGT Cheminots

Excusés

M. Yves DETRAIGNE, Sénateur de la Marne
M. Françoise FERAT, Sénatrice de la Marne

M. Franck LEROY, Président de la Région Grand Est 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