

Comité Régional des Services de Transport Aube

11 juin 2024 — 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/>

1. Propos introductifs

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

Elle rappelle que la précédente réunion du COREST s'est tenue le 15 juin 2023 à Troyes, et que l'objet de cette réunion est de partager les différentes actualités concernant les mobilités dans l'Aube, et d'évoquer les projets relatifs aux transports régionaux : ligne 4 et liaisons routières TER.

Madame HELIOT-COURONNE souligne l'importante part du budget régional consacré aux mobilités qui représente plus de 30 % des dépenses de la Région, soit 1,6 milliards d'euros, ce qui illustre bien la priorité donnée aux transports par la Région Grand Est.

Elle précise que ce COREST fait suite à plusieurs réunions relatives à la réservation à bord des trains durant lesquelles des réponses ont pu être apportées aux associations d'usagers et qu'il importe de pouvoir aborder l'ensemble des thématiques prévus durant ce COREST.

Elle présente ensuite l'ordre du jour avant de passer la parole à Emilie GRAVIER, Directrice des Transports Ferroviaires de Voyageurs, pour la présentation des actualités de la Région Grand Est.

A. Budget régional

Les mobilités représentent 1,6 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit 30%. Il s'agit du 1^{er} poste de dépense régional.

Parmi les principales dépenses de la Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux :

- 301 millions d'euros pour assurer le financement et l'organisation des transports interurbains et scolaires (contre 292 M€ en 2023) ;
- 347 millions d'euros (contre 263 M€ en 2023) pour le matériel roulant ;
- 882 millions d'euros pour l'organisation et le financement du TER dans le cadre nouveau contrat TER ;

B. Le contrat TER

Entré en vigueur au 1^{er} janvier 2024, le nouveau contrat TER permet d'assurer la continuité avec la convention TER 2017-2024, avec néanmoins plusieurs évolutions notables.

Conclu pour une durée de 10 ans entre SNCF Voyageurs et la Région Grand Est, il vise à accompagner l'ouverture progressive à la concurrence d'ici 2034.

Ce contrat prévoit notamment un mécanisme de pénalités accrues en cas de défaillance de l'exploitant avec des objectifs déclinés à l'échelle des 12 zones de qualités répartis sur l'ensemble du territoire.

La Région se fixe un objectif ambitieux en terme de développement de la fréquentation et des recettes : + 25% d'ici à 2033.

Question(s)/réponse(s)

Philippe MERCIER estime qu'il n'est pas justifié de dire que ce contrat TER place l'utilisateur au centre dans la mesure où il est prévu de réaliser des économies de plus de 10 millions d'euros sur la distribution sur la durée du contrat.

Emilie GRAVIER souligne que l'évolution du schéma de distribution est rendue nécessaire par les évolutions des pratiques des usagers mais que l'enjeu se situe sur la façon d'apporter une réponse adaptée aux personnes qui ont besoin d'accompagnement.

Isabelle HELIOT-COURONNE souligne qu'il faudra, en effet, tenir compte également des besoins des personnes qui ne sont pas équipées de smartphone, ou peu à l'aise avec le numérique.

William DUFOR alerte sur des difficultés qui ont pu être rencontrées par des usagers lors d'une panne de distributeur automatique et qui, en l'absence d'information des contrôleurs de ces dysfonctionnements, se sont vus infligés une amende.

C. Chiffres clefs du TER Fluo Grand Est :

Le réseau TER Grand Est est constitué de 47 lignes ferroviaires, en circulation sur 3685 km de voies ferrées, et de 53 lignes routières TER. Il s'agit du premier réseau TER français hors Ile de France avec 1800 trains et 700 cars routiers TER par jour.

L'offre ferroviaire en 2023 s'est établit à 34,3 millions de trains.km (un train.km équivalent à un kilomètre de trajet en train), ce qui du réseau TER Grand Est, le premier réseau hors Ile de France en terme de d'offre.

185 000 voyages y sont effectués chaque jour du lundi au vendredi.

Il convient également de noter l'importante attractivité du réseau TER, de par son maillage territorial avec 385 gares et haltes ferroviaires l'ensemble du Grand Est, et 54% de la population du Grand Est qui vit à moins de 5 km d'une des 120 principales gares du réseau..

D. Tarification

Pour l'été 2024, la Région a reconduit son dispositif de Pass Jeune Régional à 29 € / mois pour le mois de juillet et le mois d'août, et sera valable sur l'ensemble du Réseau Fluo. Nouveautés de cette année ce « Pass Jeune Grand Est grenzenlos » concernera l'ensemble des jeunes de — de 28 ans, et sa validité sera étendu aux trains régionaux des länders de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et de Bade-Wurtemberg.

En parallèle, le Pass Rail national à 49 € / mois sur les mois de juillet et août 2024 permettra aux jeunes de moins de 28 ans de circuler sur les trains Intercités comme sur les trains Régionaux (hors Réseau Ile de France).

E. Nouveautés sur le système d'information multimodal régional en 2023 et 2024

L'ergonomie du site Fluo et celle de l'appli Fluo ont été améliorées.

Fluo intègre de nouvelles offres théoriques (bus transfrontaliers, et lignes Ecov (Covoiturage spontané), des offres en temps réels sur différents réseaux urbains, et des informations sur des offres de vélos en libre en service tels que les vélos Marcel sur Troyes Champagne Métropole.

De nouveaux services de transports à la demande seront également intégrés.

Par ailleurs, les trajets combinés véhicules personnels et transports collectifs (avec parkings relais) sont également améliorés

Au 3^{ème} trimestre, Fluo prendra également en compte les ZFE (Reims et Strasbourg) dans les calculs d'itinéraires.

A l'horizon 2025, la vente de titres TER Fluo et l'information concernant les vélos Fluo seront déployés.

2. Lignes du COREST Aube

Il est d'abord rappelé le périmètre du COREST Aube 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
 - o Troyes — Romilly-sur-Seine
 - o Romilly-sur-Seine — Nogent-sur-Seine

- Les lignes routières TER

Sur le premier quadrimestre de l'année 2024, la production des lignes routières TER s'établit à un niveau important notamment sur la ligne Romilly-sur-Seine / Nogent-sur-Seine où la régularité des autocars varie de 97,7% en janvier à 100% en avril.

Ces lignes routières ont pu être ponctuellement impactées par des travaux, comme par exemple la ligne C03 : Troyes / Châlons-en-Champagne sur laquelle un chantier important au sud d'Arcis-sur-Aube du 29 février au 28 juin, a dégradé les conditions de circulation.

- 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.

Par comparaison avec les 2 années précédentes, les indicateurs démontrent que la qualité de service s'améliore régulièrement sur la ligne 4 même si elle demeure globalement insatisfaisante.

Un nouvel indicateur issu du contrat TER : le « taux de conformité opérationnel » est présenté. Cet indice de performance de la ligne se veut plus conforme à la qualité de service perçue par les usagers, puisqu'il présente le taux de trains ayant effectivement circulé par rapport au plan de transport prévu en considérant comme « non conformes » les trains ayant circulés avec un retard de plus de 5'59 comme les trains supprimés.

La SPL Grand Est Mobilités a réalisé un audit sur la ligne 4 à partir des données 2023 et a identifié différents points à traiter.

Sur cette base, la SPL Grand Est Mobilités et TER Grand Est ont travaillé à la construction d'un plan d'action comportant plusieurs volets :

- Plan d'action contre les arbres dangereux
- Meilleure anticipation des aléas climatiques
- Plan d'action contre les situations de patinage et d'enrayage
- Prévention des accidents de personnes
- Poursuite des actions de fiabilisation du matériel roulant
- Accélération de la remise en état des rames immobilisées
- Meilleure organisation de la maintenance
- Plus grande réactivité dans l'identification des dysfonctionnements de matériel

Question(s)/réponse(s)

William DUFOUR, représentant du collectif des usagers du rail du bassin de Nogent, Romilly et Troyes, s'inquiète du manque de places pour les vélos entre Troyes et Paris.

Isabelle HELIOT-COURONNE informe les participants du travail entrepris par la Région pour augmenter le nombre de places à bord des Coradia Liner en transformant l'espace restauration pour permettre de doubler la capacité d'emport des vélos (de 3 à 6 places) même si cela demeure insuffisant.

Emilie GRAVIER souligne que dans le cadre de sa politique vélo, la Région se dotera prochainement d'un service de vélos en libre service dans une cinquantaine de gares à partir de 2025. L'objectif est de limiter l'emport des vélos à bord des trains en offrant des solutions alternatives en gare.

Jérôme AGOUTIN, estime anormal la suppression des trains vers Dijon en cas de travaux, et regrette que le passage par Saint-Florentin possible grâce aux cars TER Troyes / Saint-Florentin / Laroche-Migennes, comme le lui a proposé le chef d'escale, ne soit pas plus systématiquement proposé dans ce cas de figure.

- **Réservation voyageurs gratuite et information voyageurs augmentée**

Emilie GRAVIER rappelle les 5 grands objectifs poursuivis avec la mise en place de la réservation :

- Réguler le nombre de voyageurs à bord des trains et assurer à chacun d'eux une place à bord
- Assurer un meilleur accompagnement des usagers tout au long de leur parcours avec la mise en place d'un dispositif de « recontact personnalisé » en cas d'aléas.
- Renforcer la connaissance des voyageurs et faciliter l'animation commerciale
- Eviter les conflits d'usages entre voyageurs d'Ile de France et du Grand Est en assurant une place aux voyageurs du Grand Est à bord des trains.
- Assurer la sécurité des voyageurs en limitant les cas de sur-affluence et en facilitant ainsi la circulation des contrôleurs à bord des trains.

Il est également rappelé que la réservation voyageurs est gratuite et obligatoire uniquement pour les trajets ayant Paris comme origine ou destination. Elle est néanmoins conseillée pour les autres voyageurs. Le dispositif a été assoupli pour permettre aux abonnés d'emprunter un train encadrant et aux usagers occasionnels de modifier leur réservation gratuitement jusqu'au départ du train.

Question(s)/réponse(s)

William DUFOUR souhaite savoir si les contrôleurs ont suivi des formations pour accompagner la mise en place de cette réservation.

Il rappelle également sa demande de suppression de la 1^{ère} classe pour augmenter le nombre de places offertes.

Valérie THAROT répond à l'instant où se tient la réunion 90% des contrôleurs ont été formés.

Isabelle HELIOT-COURONNE considère qu'il y a un intérêt à pouvoir disposer d'une 1^{ère} classe pour des trajets de longue distance et estime que la décision doit se prendre en fonction des usages.

Sébastien CHEVRY (CGT Cheminots), alerte les participants sur des cas de sur occupation pouvant intervenir en cas de suppression du train précédent et qui seront toujours difficile à traiter malgré la mise en place de la réservation puisque les usagers empruntent naturellement le train suivant. Ceci occasionne des problèmes de sécurité avec de nombreux usagers voyageant debout et l'impossibilité de se déplacer dans le train tant pour les contrôleurs que les usagers eux-mêmes. Il signale aussi que 473 trains ont été supprimés en 2023.

Il souhaite savoir si le nombre de trains en composition réduite sera mesuré et si ces trains seront considérés comme non conformes ?

Valérie THAROT estime que la réservation n'a pas vocation à traiter le sujet des respects des compositions, qui est un chantier à part entière sur lequel travaille la SNCF.

Eric MARECHAL estime que la réservation n'est pas la solution pour résoudre des problèmes liés à l'inadaptation du matériel roulant aux besoins, comme c'est le cas entre Paris et Troyes où les trains sont sous-dimensionnés.

Isabelle HELIOT-COURONNE rappelle que la Région a récupéré, pour assurer l'offre sur la ligne, du matériel commandé par l'Etat. Elle signale que la Région Grand Est cherche à renforcer son parc matériel en achetant des rames neuves ou d'occasion, mais que toutes les Régions ont des besoins en matériel roulant du fait du retour des voyageurs suite à la crise sanitaire. Ce phénomène allonge les délais, et rend nécessaire la recherche de solutions alternatives à court et moyen termes.

Eric MARECHAL fait part de sa perplexité quant à la possibilité d'accès aux trains pour des usagers souhaitant réserver au dernier moment.

Jérôme AGOUTIN s'interroge sur les possibilités pour les gens qui n'ont pas pu anticiper d'emprunter des trains, surtout lorsque les compositions changent.

Les usagers souhaitant réserver au dernier moment pourront le faire au guichet ou sur les bornes automatiques qui lui attribueront automatiquement une place. Si la réservation n'est pas possible, les usagers pourront se rendre dans une voiture sans réservation.

3. Travaux sur les lignes

Mélanie BRAJON rappelle les nombreux investissements réalisés par SNCF Réseau sur la Région Grand Est avec plus de 760 millions d'euros investis sur le réseau 2023.

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

Didier DAUBIE présente ensuite le chantier d'électrification phase 2 (entre Nogent-sur-Seine et Troyes) dont les travaux qui débuteront au courant de l'été 2025 avec une livraison du chantier prévue fin août 2028.

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. Ce plan de transport adapté est structuré autour d'une offre ferroviaire commandée par TER auprès de SNCF Réseau, qui est construite autour de 3 axes :

- Des trains en circulation entre Paris et Nogent-sur-Seine d'une part,
- Des trains en circulation entre Troyes, Culmont-Chalindrey et Dijon d'autre part,
- Ainsi que des trains en provenance de Mulhouse, Belfort et Vesoul 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).

En complément une offre routière permettant d'acheminer les voyageurs entre la gare de Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes en correspondance avec les trains à Nogent-sur-Seine a été construite.

Cette trame de plan de transport adapté, a ensuite fait l'objet de présentation en groupe de travail, ce qui a permis d'affiner l'offre routière pour répondre aux besoins locaux qui ne peuvent plus être couverts par l'offre ferroviaire.

Florent BALLANFAT, présente le projet de plan de transport adapté qui résulte de ces échanges en soulignant que des ajustements des substitutions routières pourront intervenir par la suite pour tenir compte d'éventuelles évolutions du plan de transport ferroviaire.

Question(s)/réponse(s)

Pierre DUFERT (CGT Cheminots) s'interroge sur la répartition des investissements de SNCF Réseau au sein de la Région Grand Est.

Jean-Claude DECLERCQ, regrette que SNCF ait été privé des moyens de répondre aux problèmes de chutes d'arbres et aux aléas climatiques, du fait de la suppression de 50% des effectifs sur le terrain en 15 ans. Il souligne la perte de technicité liée à la sous-traitance de la gestion des travaux à des entreprises privées qui ne peuvent plus travailler qu'en fermeture de ligne.

William DUFOUR demande si d'autres fermetures de lignes sont prévues pour adapter les ponts. Il signale que l'adaptation de 3 ponts à Romilly-sur-Seine risque de compliquer la vie des habitants.

Didier DAUBIE précise que la fermeture de ligne pour la deuxième phase du chantier d'électrification de la ligne 4 entre Nogent-sur-Seine et Troyes se justifie par la massification des travaux et la nécessité d'adapter encore 26 ouvrages d'art dont certains en milieux urbains comme à Troyes. A titre de comparaison sur la première phase, ce sont 3 ouvrages d'art qui ont été adaptés.

Il précise que ce chantier prévoit également l'utilisation de voies en gare de Nogent-sur-Seine, l'électrification des voies dans le secteur de la Chapelle Saint-Luc pour le fret ainsi que du faisceau de Preize pour les trains travaux.

Il souligne que ces travaux permettront une amélioration de la signalisation grâce au renouvellement des installations de signalisation un gain de 2 minutes du fait de l'électrification jusqu'à Troyes.

Marianne JOLY demande la transmission du calendrier d'intervention sur les ouvrages d'art de Romilly-sur-Seine.

Isabelle HELIOT-COURONNE précise qu'il a été transmis à Monsieur LAURENT.

Eric MARECHAL demande s'il est prévu d'électrifier la ligne 4 dans sa totalité. Il estime que cette électrification serait particulièrement intéressante pour le fret et que ce projet nécessiterait une décision de l'Etat. Il souhaite savoir si des trains à hydrogène seront mis en service sur cette ligne.

Isabelle HELIOT-COURONNE répond que l'électrification de l'ensemble de la ligne n'est pas prévue à date. Elle rappelle néanmoins les difficultés rencontrées pour obtenir le financement de l'électrification pour la section Paris — Troyes, qui n'aurait pas été possible sans le fort engagement des collectivités.

Concernant les trains à hydrogène, elle souligne les difficultés techniques de déploiement de cette technologie avec notamment la problématique de l'alimentation du matériel.

William DUFOR s'interroge sur la prise en charge des personnes handicapées en gare de Romilly-sur-Seine durant les travaux.

Olivier CANY signale que 7,7 millions d'euros vont être investis pour la mise en accessibilité de la gare de Romilly-sur-Seine qui est prévue pour 2025.

Les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite peuvent disposer d'un service d'assistance en gare de Romilly-sur-Seine.

4. Gares et accessibilité

Olivier CANY, Directeur des Gares de Champagne-Ardenne, présentent différents travaux réalisés ou prévus en 2024 et 2025 sur différentes gares du territoire :

- La mise en service du Pôle d'Echange Multimodal de Vendeuvre-sur-Barse, le remplacement des portes et le ravalement de façade de la Gare de Vendeuvre-sur-Barse.

- La mise en place d'un abri sécurisé pour les vélos, à proximité du bâtiment voyageurs de la gare de Troyes et de la Maison du Vélo, ouvert depuis septembre 2024 et accessible aux usagers disposant de la carte Simplicité ayant préalablement activé leur accès sur le site TER Grand Est. La mise en place d'une fontaine à eau en accès libre dans la gare de Troyes.
- La mise en accessibilité de la gare de Nogent-sur-Seine pour un montant de 8,5 millions d'euros dont les travaux se termineront fin 2024.
- L'ouverture d'un espace restauration et l'installation à venir d'autres services en gare de Romilly-sur-Seine, ainsi que la mise en accessibilité programmée pour 2025 de la gare de Romilly-sur-Seine.

Question(s)/réponse(s)

Eric MARECHAL s'interroge sur la mise en accessibilité à terme de l'ensemble des gares.

Olivier CANY souligne que les travaux de mises en accessibilité se font conformément à la programmation prévue au SDAP dont la 1^{ère} phase n'est pas encore achevée. Le déploiement éventuel d'une deuxième phase de mise en accessibilité des gares ne fait l'objet d'aucune contractualisation et ne pourra se faire que si la Région le souhaite.

Jérôme AGOUTIN, souhaite savoir où en est le projet évoqué lors du précédent COREST d'une continuité de la mobilité aux abords de la gare entre les réseaux TER et TCAT.

Olivier CANY prend note de cette demande et apportera une réponse ultérieurement.

Philippe MERCIER fait part de sa satisfaction concernant les travaux sur la façade de la gare de Vendevre-sur-Barse. Il s'interroge sur le motif des changements incessants concernant les toilettes en gare de Troyes fermées au moment où s'est tenu le COREST.

Isabelle HELIOT-COURONNE se félicite également des travaux sur le bâtiment de la gare de Vendevre-sur-Barse qui devenait urgent compte-tenu de l'aménagement du pôle gare réalisé par la Commune de Vendevre que la Région a accompagné aux côtés d'autres partenaires.

Olivier CANY explique qu'initialement la décision a été prise de mettre en service un bloc de toilettes automatiques gratuites en gare de Troyes, puis d'en installer un deuxième. Compte-tenu du nombre important d'incivilités, il est envisagé de les rendre payantes.

William DUFOUR s'interroge sur la fermeture de la salle d'attente en gare de Romilly-sur-Seine et s'inquiète également de l'absence de toilettes en gare de Romilly et de Nogent.

Olivier CANY signale que cette salle est fermé compte-tenu de la réglementation incendie, mais que le hall de la gare qui est ouvert à partir de 5h30 dispose d'un certain nombre de places assises.

Plusieurs usagers présents répondent que le bâtiment voyageurs n'est pas accessible le matin avant l'ouverture du guichet.

Olivier CANY propose d'investiguer le sujet pour identifier le problème.

Réponse apportée hors COREST, il existe des toilettes publiques gratuites sur le parvis de ces deux gares, comme sur la gare routière de Troyes.

5. Evolutions de l'offre de transport réalisées en 2024 et prévues pour 2025

A. Paris-Troyes-Mulhouse

Il est rappelé par les services de la Région Grand Est que l'offre ferroviaire n'a pas évolué en 2024 en dehors d'ajustements spécifiques prévus dans le cadre des Jeux Olympiques de Paris 2024. Lors de cet évènement, un train tardif, à 00h42, a été mis en place en gare de 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).

Question(s)/réponse(s)

Sébastien CHEVRY demande si des allègements d'été ont été prévus pour 2024.

Réponse apportée hors COREST, un aller-retour Paris / Troyes en milieu de matinée a bien été supprimé durant cette période.

Jérôme AGOUTIN est satisfait de la mise en place du train de 00h42 qui sera emprunté par de nombreux volontaires (une centaine de personnes concernées) qui effectueront le trajet durant les jeux olympiques et paralympiques.

Isabelle HELIOT-COURONNE regrette que cette offre n'ait pas pu être mise en place également pour les jeux paralympiques .

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.

Fin du COREST à 20h30.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Isabelle HELIOT-COURONNE, Conseillère Régionale

Région Grand Est — Direction des Mobilités :

Gaëlle DUPRE, Conseillère régionale Grand Est

Emilie GRAVIER, Directrice des Transports Ferroviaires de Voyageurs

Florent BALLANFAT, Chargé de mission, S2OF

Alice LOUAZE, Chargée de missions, S2OF

Dominique JOSSE, Assistant, S2OF

SNCF Voyageurs :

Valérie THAROT, Directrice des Lignes Paris Grand Est

Daniel GIN, Responsable Satisfaction Clients et Relations Externes, Direction de Ligne Paris Grand Est — TER Grand Est

SNCF Réseau :

Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER L1 et L4

Anthony LARRONDO, Chef de projet SNCF Réseau Grand Est

Didier DAUBIE, Adjoint Pôle Stratégie et Développement, SNCF Réseau

SNCF Gares & Connexions :

Olivier CANY, Directeur des gares en Champagne-Ardenne

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Olivier GIRARDIN, Vice-président de Troyes Champagne Métropole

Alain HUBINOIS, Maire de Barberey-Saint-Sulpice

Marie-Laure HRVOJ, Maire-adjointe de Saint-Lyé

Marianne JOLY, Maire de Pars-lès-Romilly, CC des Portes de Romilly
Marie-José CORMILLOT, Conseillère municipale de Romilly-sur-Seine
Dimitri EKOH, Attaché parlementaire de Mme PAOLI-GAGIN
Raphaël DUPENLOUX, CESER

Associations, usagers, divers :

Karine JOHN, Présidente de l'Association des Usagers de la ligne Paris — Troyes (AUPAT)
David GUILLAUME, AUPAT
Eric MARECHAL, Président de l'Association DPLACE
Jean-Claude BEZOT, Association pour la Modernisation de la ligne Paris-Bâle
William DUFOUR, Secrétaire général du rassemblement des usagers du rail
Jérôme AGOUTIN, Usager
Pierre DUFERT, Usager
Eric RICHE, Usager, ASC26
Victor SCHALL, Usager
Isabelle RUHAUT, Usagère
Angélique POCHINOT, Usagère
Sofiène BENDOUINA, Usager
Mickaël MILLET, Usager
Alain ACHILLE, Usager
Nelly COLLOT-TOUZE, Usagère
Grégory STEVENNE, Usager
Sarah LAVOINE, Journaliste, l'Est Eclair

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

Sébastien CHEVRY, Secrétaire du Secteur CGT Cheminot de Troyes
Jean-Claude DECLERCQ, CGT Cheminot
Philippe MERCIER, CGT Cheminot
Arnaud LLOPIS, CGT Cheminot
Christophe CORFOU, CGT Cheminot

Excusés

Franck LEROY, Président de la Région Grand Est
Maxence MEUNIER, Conseiller régional Grand Est
Eric VUILLEMIN, Maire de Romilly-sur-Seine, représenté par Mme. JOLY

Evelyne PERROT, Sénatrice de l'Aube

Vanina PAOLI-GAGIN, Sénatrice de l'Aube, représentée par M. EKOH

Philippe PICHERY, Président du Conseil départemental de l'Aube

Jordan GUITTON, Député de l'Aube

Benoit APPARU, Maire de Châlons-en-Champagne