

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

25 novembre 2024 — Châlons-en-Champagne

Compte rendu

Le présent compte rendu 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.

Monsieur Cédric Chevalier, Président du COREST Marne et Vallée de la Marne, souhaite la bienvenue aux participants présents et remercie les intervenants en tribune.

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.

Pour rappel, la Région est autorité organisatrice des mobilités, elle commande et finance le plan de transport à son exploitant SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs met en œuvre et exploite les services ferroviaires régionaux pour le compte de la Région (faire circuler les trains, adapter le service en fonction des aléas, veiller à rendre le meilleur service, assurer l'information des voyageurs...).

L'infrastructure ferroviaire est gérée par SNCF Réseau.

La gestion des gares est déléguée à SNCF Gares & Connexions.

2. Actualités

A. TER Fluo Grand Est : les chiffres clés en 2024

La Région Grand Est représente l'un des premiers réseaux ferroviaires de France avec :

- **3685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1840 trains** par jour et **767** cars routiers TER ;
- **240 000 voyages par jour** du lundi au vendredi ;
- **84 000 abonnés mensuels** en 2024
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 2024** : 204 000 (+21% par rapport au premier semestre 2023).

B. Budget régional

Les mobilités représentent 1,6 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit 30%, avec une augmentation de 33% par rapport à 2023. Il est le 1^{er} poste de dépense régional.

Outre le financement du service ferroviaire pour 882 M€, la Région consacre notamment 347 M€ dans le matériel roulant et les ateliers de maintenance via notamment :

- la poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés (30 Régiliolis transfrontaliers, 9 Régiliolis domestiques, 3 Régiliolis H2, ainsi que des opérations mi-vie des AGC et TER2NNG) ;
- investissements en faveur de la maintenance du matériel roulant, pour les organes majeurs, remotorisation AGC, rénovation Corail,...

Investissements en faveurs des ateliers de maintenance : Montigny-lès-Metz, Metz Ville, Culmont-Chalindrey...

C. Été 2024 : des offres à destination des jeunes

Soucieuse du pouvoir d'achat des jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a proposé durant l'été un Pass Jeune Grand Est Grenzenlos ("*Grenzenlos*" est un terme allemand qui signifie "*sans frontières*" ou "*illimité*" en français) permettant aux moins de 28 ans de voyager en illimité sur le réseau régional mais aussi vers les Länder allemands frontaliers (Rhénanie-Palatinat, Sarre et Bade-Wurtemberg) pour 29€/mois uniquement.

En parallèle, la Région avait adhéré à l'offre mise en place par l'Etat de Pass Rail national (49€/mois) afin de voyager dans toutes la France hors Ile-de-France.

20 711 Pass Jeune Grand Est Grenzenlos ont été vendus en 2024, soit une hausse de 8% par rapport à l'année dernière. Ce Pass sera de retour à l'été 2025.

D. Site internet et application Fluo : des évolutions majeures

La Région Grand Est a récemment mis à jour son site Fluo et son application en ajoutant plusieurs fonctionnalités : ajout des lignes transfrontalières, du covoiturage (Ecov), d'offres urbaines en temps réel (exemple Grand Reims Mobilités), du transport à la demande, des zones à faibles émissions...

L'objectif est de concentrer en un seul outil toute l'information voyageurs afin de planifier le plus simplement possible son voyage sur les canaux Fluo.

En 2025, une évolution majeure doit compléter l'application : la vente de titres TER Fluo Grand Est mais aussi l'accès à l'offre vélos Fluo (le nom reste à définir) qui seront déployés dans certaines gares du secteur.

E. Déploiement en 2025 de vélos Fluo en location dans des gares de la Région et dans le périmètre du COREST

La Région avait voté en 2022 un plan vélo ambitieux de 125 M€ afin de mettre le vélo plus au cœur de nos mobilités, y compris à la campagne.

Afin d'améliorer l'intermodalité et répondre à la question du « dernier kilomètre », la Région va débiter le déploiement de flottes de vélos Fluo au sein de 52 gares de la Région.

Dans la Marne, et plus largement dans le périmètre du COREST, les gares de Reims, Epernay, Châlons-en-Champagne, Saint-Dizier, Verdun et Bar-le-Duc accueilleront dans un premier temps cette offre de vélos.

En moyenne, les stations seront composées de 10 vélos, dont le tarif de location reste à définir.

Le déploiement des vélos est prévu courant 2025.

F. Nouveau contrat 2024-2033 TER Grand Est/SNCF Voyageurs : les objectifs

Alors que l'ouverture à la concurrence de son réseau se fera de façon progressive jusqu'en 2034, la Région a souhaité mettre en place un contrat plus exigeant avec SNCF Voyageurs, son exploitant actuel.

Le client devient au cœur du service en renforçant les exigences et mécanismes contractuels liés à la qualité de service pour améliorer la qualité perçue par le client.

Ce contrat doit également permettre une augmentation de l'offre sur le territoire régional avec un objectif d'une forte augmentation de la fréquentation.

L'exigence se base notamment sur deux nouveaux items :

- Des indicateurs plus restrictifs notamment au niveau du taux de régularité qui passe de 5 min 59 à 2 min 59 (hors Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse, deux lignes longs parcours atypiques) ;
- En cas de non-respect de ces indicateurs, les pénalités seront plus fortes (de 2M€/an jusqu'alors à 20 M€/an maintenant).

Ce contrat doit permettre une montée en charge de la qualité de production sur le réseau, il est notamment prévu un objectif de taux de conformité opérationnel (trains en retard à 2'59-trains supprimés) de 93% en 2028.

G. Appel d'offres Etoile de Reims

Jusqu'à récemment, l'exploitation des trains express régionaux était un monopole de SNCF Voyageurs. Les Régions n'avaient pas d'autres choix que de signer de gré à gré une convention avec l'opérateur historique.

Or, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, votée pour appliquer des directives européennes, a autorisé les Régions à mettre en concurrence l'exploitation de ces transports, tout en leur laissant jusqu'au 25 décembre 2023 la possibilité de signer de gré à gré avec SNCF Voyageurs une nouvelle convention d'exploitation pour une durée maximale de dix ans.

À compter de 2034, tous les opérateurs devront avoir été choisis après mise en concurrence - cet opérateur pouvant être SNCF Voyageurs si elle remporte des appels d'offres.

La Région Grand Est a fait le choix d'ouvrir progressivement ses lignes à la concurrence en découpant par lots le territoire. L'appel d'offres relatif au lot Etoile de Reims, dont le périmètre est proche de celui de l'ex région Champagne-Ardenne, devrait être lancé au 2^{ème} trimestre 2025.

Des concertations territoriales seront organisées au premier trimestre 2025.

Kevin CHANCHEVRIER demande où en sont les discussions concernant la mise en place de la Garantie Voyageurs.

Cédric CHEVALIER indique que les discussions sont toujours en cours à ce sujet.

Emmanuelle MOISSONNIER fait état des 130 millions d'euros d'économies prévues à ce jour au niveau de la Région Grand Est compte tenu de l'effort de réduction budgétaire imposé par le gouvernement aux collectivités. Elle craint que cela se répercute sur l'offre ferroviaire et la qualité de service, et souligne l'importance de mieux communiquer pour continuer à fidéliser et développer la fréquentation.

Cédric CHEVALIER confirme l'importance de la baisse de budget qui va être mise en débat à l'Assemblée Nationale. Il indique que des choix seront à faire, mais considère le ferroviaire comme une priorité et qu'il est nécessaire de continuer d'investir malgré tout dans les mobilités.

Franck DETAIL interpelle la Région sur le fait que le nouveau contrat avec TER « compresse » les coûts et impacte la qualité de service (suppression de guichets, de personnels ...), et craint que cela soit confirmé avec l'ouverture à la concurrence.

Olivier MAIGRET complète les propos en dénonçant l'ouverture à la concurrence. Il rappelle que le transport est un service public et qu'il n'est pas compatible avec une logique de rentabilité. Il confirme le manque de personnel SNCF et considère que l'absence de contrôleurs dans les trains est problématique, et notamment en cas d'accident.

Cédric CHEVALIER souligne que les guichets et le personnel ont un coût. Il souhaite toutefois qu'un équilibre soit trouvé entre coûts et qualité de service. Il précise que l'ouverture à la concurrence n'est pas un choix de la Région, mais qu'elle est imposée par l'Europe.

Brice DOCQ demande à la Région si, dans le cas où le futur exploitant serait déficitaire, le déficit serait compensé par de l'argent public.

Cédric CHEVALIER précise qu'il n'y a pas de compensation prévue dans le cas où le nouvel exploitant serait déficitaire, sauf à ce que cela soit prévu dans le contrat. Il convient de rappeler que la Région finance d'ores et déjà près de 70 % du coût d'un billet pour les TER exploités par SNCF.

Philippe CAPLAT regrette l'époque où il y avait du personnel à bord des trains. Il souligne l'absence de distributeurs de billets en gare de Germaine, ce qui nuit à une partie de la population qui est éloignée du digital.

Pascal ERRE félicite le personnel de SNCF pour la qualité du service rendu.

H. Réservation voyageurs gratuite

La réservation est obligatoire et gratuite pour les usagers TER des trains départ/terminus Paris (à partir de Château-Thierry pour ligne 1 et Nogent-sur-Seine pour ligne 4).

La réservation est facultative et gratuite pour les usagers TER des liaisons intermédiaires (ex : Châlons-en-Champagne/Dormans).

La réservation n'est pas possible pour les usagers munis d'un passe Navigo ou d'un titre Transilien (concerne La-Ferté-sous-Jouarre et Longueville) → Les usagers devront se diriger vers des voitures à placement libres dédiées.

4 grands objectifs en faveur des usagers :

- **Réguler le nombre de clients à bord et en assurant à chacun d'entre eux de disposer d'une place** à bord et donc de voyager dans de bonnes conditions

- **Assurer un meilleur accompagnement tout au long du parcours**, y compris grâce à un *recontact* personnalisé en cas d'aléas => information voyageurs proche de celle existante pour les TGV
- **Éviter les conflits entre usagers Franciliens et Grand Est, la Région souhaitant assurer le confort de ses usagers** qui font un trajet beaucoup plus long (35 min pour un Paris-La-Ferté-sous-Jouarre et 45 min pour un Paris-Longueville)
- **Assurer la sécurité des usagers** en évitant les cas de sur-affluence et en offrant la possibilité pour le contrôleur de circuler dans la rame (actuellement, lorsque celle-ci est sur-occupée, l'agent de bord a de grandes difficultés pour effectuer les opérations de contrôle et circuler dans la rame)

Les premiers résultats :

- **Adaptation du projet suite aux retours des usagers** : échange jusqu'au départ du train, garantie d'accès aux trains pour les abonnés,
 - **893 419 réservations ont été effectuées** sur les deux lignes 1 et 4 au 18 octobre
 - **Concernant les abonnés, 65 689 réservations abonnés** ont été opérées du 6 juillet au 18 octobre 2024 (dont 26 402 sur la ligne Vallée de la Marne)
 - **Baisse notable de la fraude (- 25%)** grâce notamment à la réservation et l'accueil embarquement à Paris-Est.
- ⇒ Enquête qualitative réalisée mi-novembre afin d'avoir des retours plus précis sur l'usage et l'impact de la réservation L1 & L4
- ⇒ Grâce à la réservation, tous les clients munis de réservation ont pu être contactés pour les informer des impacts de l'éboulement sur la voie aux abords de Trilport le 9 octobre

I. Incident climatique du 9 octobre à Trilport

- ✓ **Effondrement de talus suite à la tempête Kirk le mercredi 9 octobre** : 5 000 m³ de terres éboulées
- ✓ **Circulation adaptée pour rejoindre Paris-Est** :
 - Château-Thierry <> La Ferté sous Jouarre : Transilien P
 - La-Ferté-sous-Jouarre <> Meaux : Bus de remplacement
 - Meaux <> Paris-Est : Transilien P

Pour pallier la fermeture de la ligne, il a été mis en place : l'autorisation exceptionnelle pour les abonnés de monter dans les TGV et l'autorisation pour les abonnés de circuler sur les TER alternatifs (via Troyes par la L4 ou sur les TER permettant de rejoindre une gare TGV). Réouverture de la ligne le 28 octobre.

Olivier MAIGRET dénonce le manque de matériels roulants et considère qu'il est à l'origine de la réservation. Il faudrait plus de trains. Il ajoute que le portique à Paris limite mais ne règle pas complètement les problèmes de fraude dans la mesure où un billet, à tarif réduit par exemple (cartes de réduction, etc), est suffisant pour passer sans nécessité d'être justifié.

Anthony PETIT ajoute qu'il est nécessaire de qualifier la fraude afin de savoir notamment si elle concerne des usagers qui auraient dû prendre le train précédent ou suivant, et donc désormais pénalisés par la réservation. Auparavant, un usager pouvait prendre le trains précédent ou suivant celui qu'il avait réservé sans être dans l'illégalité.

Karim BENALI complète les propos sur la réservation. Selon lui, le système de réservation ne fonctionne pas ; par exemple, il ne prend pas en compte les cheminots qui ne réservent pas, ou encore les abonnés TER qui, par facilité, préfèrent présenter leur passe Navigo aux portiques à Paris plutôt que de réserver. Les portiques créent des tensions.

Cédric CHEVALIER prend note de toutes ces remarques concernant le système de réservation. Il indique qu'une enquête vient d'être réalisée et que Thibaud PHILIPPS en présentera les résultats au mois de janvier. Il demande à ce qu'on attende que ce premier bilan soit fait pour en tirer les enseignements.

Emmanuelle MOISSONNIER demande plus de souplesses sur la réservation et souhaiterait que les participants au COREST puissent avoir accès aux résultats de l'enquête.

Cédric CHEVALIER indique aux participants qu'ils en seront destinataires.

Kévin CHANCHEVRIER demande à ce qu'il y ait des cheminots dans chaque TER et que les usagers ne soient pas contrôlés à quai mais dans les trains. Il alerte sur la surcharge des trains à prévoir pendant la période de Noël.

Karim BENALI considère que l'information voyageurs ne fonctionne pas mieux avec le système de réservation. Il prend l'exemple de l'évènement de Trilport où des messages ont été envoyés, sans proposition de solutions.

Valérie THAROT explique que le recontact client est possible uniquement avec l'utilisateur qui a réservé. La tempête Kirk a créé des perturbations exceptionnelles sur une importante partie du réseau. Il a donc fallu gérer l'urgence, à savoir informer les usagers des suppressions (15 000 mails envoyés), mais sans possibilité de proposer à chacun des solutions dans l'immédiat.

Karim BENALI interroge sur la mise en place d'une indemnisation pour les abonnés suite à l'évènement de Trilport. Il salue la solution TGV qui a été proposée, mais précise qu'elle n'est pas adaptée à tous (notamment au départ de Saint-Dizier, Château-Thierry, Dormans). L'interruption de circulation des TER a occasionné des frais supplémentaires pour une partie des usagers.

Cédric CHEVALIER remercie l'ensemble des acteurs qui se sont mobilisés suite à la tempête Kirk et précise que la situation a été rétablie assez rapidement. Il rappelle que la tempête Kirk et ses conséquences ont été subies par tous et que malgré tout des solutions ont été proposées. Il comprend toutefois que celles-ci puissent paraître insuffisantes pour les usagers.

Anthony PETIT s'interroge de l'urgence à mettre en place la réservation à l'été 2024 alors que les DBR — Distributeurs de Billets Régionaux - actuels ne permettent pas d'acheter un billet avec réservation. L'installation de BLS — Bornes Libre Service - pour vendre des billets avec réservation a certainement occasionné des charges supplémentaires. N'aurait-on pas pu attendre la mise en place des nouveaux AMR — Automates des Mobilités Régionales.

3. Lignes du COREST Marne et Vallée de la Marne

Il est rappelé que le COREST Marne et Vallée de la Marne s'intéresse aux lignes ferroviaires et routières suivantes :

- Reims-Fismes ;
- Reims-Laon ;
- Reims-Châlons-en-Champagne ;
- Reims-Epernay ;
- Châlons-en-Champagne-Verdun ;
- Paris-Saint-Dizier/Bar-le-Duc-Strasbourg.

REIMS-FISMES :

- Largement utilisée par des abonnés, principalement des scolaires, ce qui explique la forte baisse de fréquentation durant l'été (-65%) ;
- ~ 1 500 usagers/jour en moyenne en 2023 ;
- +9% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 88% ;
- taux moyen de retard, 10% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Quelques faits marquants ont lourdement impacté le trafic dont, semaine 09, l'inondation à Saint-Brice-Courcelles du passage piéton souterrain ou encore, semaine 23, le dérangement de passages à niveau.

REIMS-LAON :

Une ligne de 52 kilomètres:

- Utilisée principalement par des abonnés, principalement des jeunes ;
- ~ 820 usagers/jour en moyenne en 2023 (+10% par rapport à 2022) ;
- +9% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- baisse importante (-45%) durant l'été.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 85% ;
- taux moyen de retard, 13% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Mais la performance de la ligne est principalement impactée par la réutilisation du matériel de la ligne Reims-Fismes.

REIMS-CHALONS-EN-CHAMPAGNE :

Une ligne de 58 kilomètres :

- Majoritairement utilisée par des abonnés (62%), principalement actifs ;
- 930 usagers/jour en moyenne en 2023 ;
- 10% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 83% ;
- taux moyen de retard, 16% ;
- taux moyen de suppression, 1%.

Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes de la Région.

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes comme des défaillances de signalisation, du trafic fret important, un fontis sur le PN44, des travaux en amont de la ligne, des actes de malveillance sont autant de causes qui ont causé des perturbations.

REIMS-EPERNAY :

Une ligne de 31 kilomètres :

- Utilisée de façon presque équilibrée entre occasionnels et abonnés
- ~ 2000 usagers/jour en moyenne en 2023
- +10% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023
- Fréquentation en forte hausse en septembre et octobre (+25%)

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 92% ;
- taux moyen de retard, 6% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

Les correspondances avec les trains de la ligne Vallée de la Marne impactent la performance de la ligne.

CHALONS-EN-CHAMPAGNE-VERDUN :

Une ligne routière de 107 kilomètres :

- Utilisée presque exclusivement par des occasionnels (96%)
- ~ 80 usagers/jour en moyenne en 2023 (+10% par rapport à 2022)
- +17% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 97% ;
- taux moyen de retard, 3% ;
- taux moyen de suppression, 0%.

Les chiffres de la ligne sont bons.

PARIS-CHALONS-EN-CHAMPAGNE-BAR-LE-DUC/STRASBOURG :

Une ligne de 503 kilomètres :

- Utilisée principalement par des occasionnels (78%)
- ~ 2700 usagers/jour en moyenne en 2023 (+6% par rapport à 2022)
- +6% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 86% ;
- taux moyen de retard, 12% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont en deçà des attentes de la Région.

Toutefois, la ligne est une des plus longues de France, avec presque 500 km de bout en bout, une infrastructure vieillissante et des portions très impactées par les travaux. Les causes de suppressions et des retards sont très hétérogènes.

LE NIVEAU D'OFFRE SERA MAINTENU EN 2025 PAR RAPPORT A 2024

Krystof BOULNOY indique que sur la ligne Reims-Epernay le train de 5h30 le matin et celui de 21h50 vers Epernay qui existait il y a quelques années manquent aux usagers.

Réponse apportée post-COREST : au moment de la mise en place du cadencement en 2019, la Région a souhaité mettre en place une offre régulière, à la ½ heure en heure de pointe, sur la ligne Reims-Epernay. Le train au départ d'Epernay à 5h30 et celui au départ de Reims à 21h52 n'ont pas été maintenu au vue de leur faible fréquentation (10 personnes en moyenne).

Anthony PETIT ajoute que le dernier train entre Reims et Epernay est à 19h45 et qu'il est compliqué pour les étudiants de la fac de sciences qui quittent à 19h00 de réussir à l'avoir. Un bus part du campus vers 19h05 et arrive juste avant le départ du TER ; souvent les étudiants n'ont pas le car dans les temps et loupent la correspondance TER.

Réponse apportée post-COREST : d'après les grilles horaires de Grand Reims Mobilités, la ligne 01 de bus permet de partir de la fac des sciences à 19h06 ou 19h18 pour une arrivée en gare de Reims à 19h23 ou 19h34. Ces deux horaires permettent de prendre le dernier TER au départ de Reims vers Epernay à 19h49.

Franck RAIMBAULT souligne que la liaison entre Saint-Dizier et Paris est centrale. Il s'interroge sur la pertinence d'avoir moitié moins d'offres le week-end que la semaine alors que les besoins sont identiques.

Réponse apportée post-COREST : d'après les derniers comptages, il est évidemment difficile de comparer la fréquentation en semaine et en week-end puisque l'offre est moins riche. Malgré tout, on observe sur les trains circulant quotidiennement une baisse de fréquentation le week-end, sauf le train du dimanche soir. De façon globale, les trains du week-end sont moins fréquentés qu'en semaine. L'offre du week-end est certes moins riche qu'en semaine, mais les besoins semblent tout de même relativement moindre.

4. Travaux sur les lignes 2024-2025 (tous les détails dans le support de présentation)

Les principaux chantiers en 2024 en Île-de-France sur la ligne 1 (EOLE, Charles de Gaulle Express et Grand Paris notamment) et sur le territoire champardennais (Etoile de Reims et ligne 1) sont présentés.

Parmi les chantiers prévus, le renouvellement des constituants des voies 1 et 2 entre Reims et Laon s'étendra sur toute l'année 2025. Les travaux se dérouleront majoritairement de nuit et seront réalisés grâce à une « suite rapide ».

La gare d'Amifontaine ne pourra pas être desservie du 19 mai au 14 juin 2025. SNCF Voyageurs organise le plan de transport adapté (substitutions routières) et la communication auprès des voyageurs.

5. Travaux dans les gares 2024-2025 (tous les détails dans le support de présentation)

Les travaux en gare 2024 sont présentés : Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay, Bazancourt et Champagne-Ardenne TGV.

Parmi les travaux prévus en 2025 :

- **Ligne Epernay / Reims** : rénovation de la signalétique (116 000 €).
- **Gare de Châlons-en-Champagne** : rénovation des faux plafonds (143 000 €) et ravalement de la façade (435 000 €).
- **Gare d'Epernay** : remplacement des menuiseries (405 000 €).

Anthony PETIT demande à avoir une vision pluriannuelle des grands travaux prévus sur les lignes du COREST afin que les usagers puissent se projeter.

Anne CHARROIS indique que sur les lignes 1 et 4, qui sont très longues, les travaux durent inévitablement. SNCF Réseau prend note de la demande de visibilité pluriannuelle sur l'ampleur des travaux et va regarder comment y apporter une réponse la plus pertinente possible.

Kévin CHANCHEVRIER demande à quoi correspondent les travaux de suppression d'appareil de voie à Vitry-la-Ville, dans la mesure où celui-ci dessert un embranchement particulier.

Réponse apportée post-COREST : une erreur s'est glissée dans la présentation de SNCF Réseau. Les travaux de suppression d'appareil de voie sont situés à Vitry-le-François (et non à Vitry-la-Ville). Le support corrigé a été mis en ligne.

Pascal ERRE indique que l'aménagement du PEM — Pôle d'Echange Multimodal — au niveau de la gare de Vitry-le-François a été voté en conseil municipal. Il demande si le parking sera payant.

Réponse apportée post-COREST : il n'est pas prévu que le parking de la gare soit payant.

6. Evènements 2024 & projets en cours

• Les Habits de Lumière — du 13 au 15 décembre 2024

La Région soutient depuis plusieurs années les Habits de Lumière, évènement festif qui se déroule dans les rues d'Épernay du vendredi au dimanche, habituellement au mois de décembre.

Chaque année, la Région organise et finance :

- la mise en place d'un train spécial les vendredi et samedi soir entre Épernay et Reims ;
- la mise en place d'une tarification A/R préférentielle (5 €) valable au départ de Châlons-en-Champagne à destination d'Épernay et au départ de tous les arrêts de la ligne Reims — Épernay

• Trains tardifs pendant les JO

La Région a mis en place un train tardif entre Paris et Châlons-en-Champagne entre le 26 juillet et le 11 août (JO). Le départ se faisait de Paris à 00h35, avec une arrivée à Châlons-en-Champagne à 2h04. Une correspondance routière pour Reims était assurée à Épernay à 01h57 pour une arrivée à Reims à 02h42. Il y a eu entre 40 et 85 ventes par train.

L'objectif est vraiment de favoriser les flux tant pour les habitants de Champagne-Ardenne que pour les touristes lors des Jeux Olympiques 2024.

• Etude de mobilités

La Région a mis en place un travail sur une étude mobilités, le travail est encore en cours et une restitution sera prévue prochainement. L'objectif est de comprendre les besoins remontés par les territoires et pouvoir adapter notre offre d'ici le SA 27-28.

Kevin CHANCHEVRIER salue la mise en place de trains tardifs pendant les JO. Cela répond aux besoins des personnes de s'évader, notamment le week-end.

Fin du COREST à 21h30.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Cédric CHEVALIER, Sénateur de la Marne, Conseiller régional

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

Valérie SCHNEIDER, Cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

Benoit LAMOTHE, Chargé de mission grandes lignes interrégionales

Alice LOUAZÉ, Chargée de mission ferroviaire Etoile de Reims et Etoile de Charleville

Thomas HEIDERICH, Chargé de missions ferroviaire offre longue distance et Sud Alsace

SNCF Voyageurs :

Régis GODDERIDGE, Directeur de lignes TER Champagne-Ardenne

Véronique AUDOUY, Responsable ligne TER Marne

Valérie THAROT, Directrice de lignes Paris Grand Est

SNCF Réseau :

Anne CHARROIS, Directrice Pôle Clients et Services (DT Grand Est)

Patrick KERGUIGNAS, Chargé de compte TER Lorraine et Champagne-Ardenne

SNCF Gares & Connexions :

Hervé CHATRIOT, Directeur des gares de Champagne-Ardenne adjoint

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Béatrice MOREAU, VP de la Région Grand Est

Myriam RICARDE, Conseillère régionale Grand Est

Pascal ERRE, Conseiller régional Grand Est

Lise MAGNIER, Députée de la Marne

Emmanuelle MOISSONNIER, membre du CESER

Philippe CAPLAT, VP de la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne

Franck RAIMBAULT, adjoint au Maire Saint-Dizier

Rémi GRAND, conseiller municipal de la ville d'Épernay

Associations, usagers, divers :

Didier EXBRAYAT, Maison de Région de Châlons-en-Champagne

Sonia LEGENDRE, journaliste de L'hebdo du vendredi

Kévin MONFILS, journaliste de L'union

Christophe BRASS, retraité de la fonction publique

Krystof BOULNOY, usager

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

Corinne BENNMANOU, CGT EPSM

Philippe BENNMANOU, CGT EPSM

Michel ARCHIMBAUD, CGT Cheminots

Kévin CHANCHEVRIER, CGT Cheminots

Franck DETAIL, CGT Cheminots

Brice DOC, CGT Cheminots

Olivier MAIGRET, CGT Cheminots

Ghislain BRIDE, CGT

Ludovic ROGER, CGT

Excusés

Franck LEROY, Président de la Région Grand Est.

Nadège HORNBECK, VP de la Région Grand Est

Jean-Marc ROZE, Président du Conseil départemental de la Marne

Laure MILLER, Députée de la Marne

Charles de COURSON, Député de la Marne

Xavier ALBERTINI, Député de la Marne

Anne-Sophie ROMAGNY, Sénateur de la Marne

Eric QUENARD, Conseiller régional