

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

14 octobre 2024 — Chaumont

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.

Madame Sophie DELONG, Présidente du COREST Haute-Marne, souhaite la bienvenue aux participants présents et remercie les intervenants autour de la table.

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 Régiolis transfrontaliers, 9 Régiolis domestiques, 3 Régiolis 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 faveur des ateliers de maintenance : Montigny-lès-Metz, Metz Ville, Culmont-Chalindrey...

C. Eté 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

L'ergonomie du site Fluo et celle de l'appli Fluo sont 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.

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 déployées.

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.

En Haute-Marne, les gares de Chaumont, Langres et Saint-Dizier 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.

Delphine HUYENS demande qui va entretenir les vélos Fluo qui seront installés en gare ? Et qui sera responsable en cas d'incidents ?

Elle considère qu'il n'y a pas de réponses apportées aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Eric MARECHAL estime qu'il est nécessaire pour pouvoir accéder aux outils de distribution en ligne (type SNCF Connect) d'équiper les gares d'une connexion Wifi fiable, avec SNCF Connect en accès direct. Cela faciliterait l'acquisition de titre de transports pour les usagers directement en gare ?

Il estime par ailleurs regrettable que les relations entre les Régions soient aussi difficiles.

H. Réservation voyageurs gratuite

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

La réservation est facultative et gratuite pour les usagers TER des liaisons intermédiaires (ex : Chaumont / Langres).

La réservation n'est pas possible pour les usagers munis d'un passe Navigo ou d'un titre Transilien (concerne Longueville et La-Ferté-sous-Jouarre) → 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
- **Eviter les conflits entre usagers Franciliens et Grand Est, la Région souhaitant assurer le confort de ses usagers** qui font un trajet beaucoup plus long (45 min pour un Paris-Longueville et 35 min pour un Paris-La-Ferté-sous-Jouarre)
- **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 39 287 sur la ligne 4)
- **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 usagers munis de réservation peuvent être contactés pour être informés en cas de modification de leurs conditions de leurs conditions de transports.

Delphine HUYENS regrette la mise en place de la réservation comme réponse au manque de moyens en termes de matériels.

Michel BLANCHON signale que la réservation n'est pas gratuite pour tout le monde puisque les cheminots doivent s'acquitter d'un forfait de 1,70 € pour réserver une place à bord des trains de la ligne 4.

Il s'interroge également sur la capacité de la SNCF à renforcer la capacité en cas de besoin compte tenu des difficultés à proposer des unités multiples de Coradia Liner à Paris.

Eric MARECHAL regrette que les usagers occasionnels ne puissent pas changer de trains du fait de la réservation.

Il note également qu'il est parfois impossible de réserver une place de train entre Langres et Paris alors que celui-ci n'est en réalité plein qu'entre Troyes et Paris.

Jacques DEGALISSE signale l'impossibilité pour les usagers de prendre le train suivant en gare de Paris Est en raison du filtrage en gare. Il déplore que les usagers doivent supporter tous les problèmes de la ligne avec la mise en place de la réservation.

Une usagère alerte sur la contrainte imposée aux voyageurs lors d'un changement de train, puis qu'il faut alors acheter un nouveau billet et ensuite, se faire rembourser son billet de train inutilisé.

Un usager constate qu'avec la mise en place de la réservation, il est possible de disposer de places assises mais que sur les déplacements, cela se traduit par une perte de souplesse sur l'utilisation des trains.

Jacques DEGALISSE demande pourquoi la réservation ne se fait pas ailleurs. Il signale que l'AMPB est favorable à une réservation facultative mais pas à la réservation obligatoire.

Sophie DELONG souligne l'engagement régional dans la mise en place de la réservation obligatoire et rappelle que de nombreux assouplissements ont déjà été consentis. La Région va continuer à suivre les retours des usagers.

Valérie THAROT-DUNAND rappelle que les délais de renouvellement du matériel roulant sont longs, et que l'acquisition de nouvelles rames prend plusieurs années.

Elle souligne qu'après seulement 3 mois de recul sur la réservation il paraît précipité de tirer des conclusions sur le dispositif mis en place, qui vise à garantir une place assise à l'ensemble des voyageurs.

Elle signale, toutefois, que sur les week-ends de grands départs, la répartition s'est faite sur les différents trains proposés et qu'il n'y a pas eu de problèmes de suroccupations tels que ceux connus les années précédentes.

Elle précise enfin que jusqu'au 4 novembre, la consigne a été passée aux contrôleurs de faire preuve d'une certaine souplesse afin d'accompagner les changements d'habitude liés à la réservation. Par ailleurs, il est possible d'échanger ses billets jusqu'au départ du train.

Un usager regrette que la réservation soit perdue si l'on rate son train.

Une usagère s'interroge sur l'utilité de voiture sans réservation.

Valérie THAROT-DUNAND répond que cette voiture permet notamment aux usagers avec des Pass'Navigo aux abonnés qui n'ont pas réservé de voyager.

3. Lignes du COREST Haute-Marne

Il est rappelé que le COREST Haute-Marne s'intéresse aux lignes ferroviaires et routières suivantes :

- Reims — Saint-Dizier — Chaumont - Dijon ;
- Ligne 4 : Paris — Culmont-Chalindrey — Mulhouse / Dijon ;
- Nancy — Culmont-Chalindrey - Dijon et ligne TET Nancy — Lyon ;
- Saint-Dizier / Joinville / Chaumont ;
- Langres / Is-sur-Tille ;

Ligne Reims — Saint-Dizier — Chaumont — Dijon :

Sur l'axe Reims / Culmont-Chalindrey, la fréquentation sur les premiers mois de l'année 2024 se situe à un niveau relativement proche des années précédentes.

Sur la ligne, 68% des usagers sont des occasionnels.

Les principales causes de retard sont liées aux infrastructures assez nettement devant les causes « SNCF Voyageurs », « externes » puis « matériel ». La cause 'matériel' est toutefois la principale cause des suppressions de trains devant les causes « SNCF Voyageurs » et « infrastructures ».

Ligne Paris — Culmont-Chalindrey — Dijon / Mulhouse :

Sur la ligne Paris — Culmont - Mulhouse / Dijon, la fréquentation sur les premiers mois de l'année 2024 se situe à un niveau supérieur à ce qu'elle était en 2023 et en 2022.

Sur l'axe, Paris / Mulhouse, 80% des usagers sont des occasionnels.

La proportion d'abonnés est un peu plus forte sur l'axe Paris / Dijon, avec près de 30% mais les occasionnels restent majoritaires.

Bien que le nouvel indicateur ne permette pas de comparaison avec les périodes précédentes, la qualité de service s'améliore régulièrement sur la ligne 4 même si elle demeure globalement insatisfaisante.

Les retards sont principalement liés aux infrastructures, très loin devant les causes externes puis SNCF Voyageurs. En ce qui concerne les suppressions de trains ce sont les causes « SNCF Voyageurs » et les causes externes qui pèsent le plus fortement.

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.

Ligne Nancy — Culmont-Chalindrey — Dijon :

Sur l'axe Nancy / Dijon, le niveau de fréquentation du premier trimestre 2024 se situait en deçà du niveau de 2023 mais au-dessus de 2022, avant de décoller sur avril — mai 2024.

Sur l'axe, ¼ des voyageurs sont des abonnés.

La qualité de service sur cet axe se situe à un niveau proche de celui de la ligne Nancy / Dijon.

Les retards sont essentiellement causés par des problèmes sur l'infrastructure (signalisation...) et par d'autres transporteurs ainsi que par des causes externes.

La cause « SNCF Voyageurs » est la principale source de suppression de trains sur cet axe, suivi par les causes « externes ».

Ligne routière Saint-Dizier — Joinville — Chaumont :

La qualité de service sur cette ligne routière s'est légèrement dégradée sur le 1^{er} semestre 2024, elle s'est néanmoins redressée en juillet et août.

Ligne routière Langres — Is-sur-Tille :

La qualité de service sur cette liaison est un très haut niveau, sur le 1^{er} semestre 2024. La fréquentation de ce service s'est établie à fin août à 1689 voyages.

Michel BLANCHON note une amélioration globale de la qualité de service entre Paris et Troyes mais constate que le plan de transport adapté est parfois défaillant comme lors du week-end précédent où il n'y avait de cars de substitution alors que les trains étaient supprimés.

Olivier OLIVEIRA-CRUZ demande des précisions sur les causes TER parmi les principales causes d'irrégularité sur les trains.

Michel BLANCHON estime que les immobilisations du matériel sont plus fréquentes auparavant en raison de la fragilité des nouveaux matériels. Il signale que les conditions météorologiques difficiles existaient déjà auparavant mais que les trains circulaient malgré tout. Il existait alors des brigades de voies qui pouvaient intervenir rapidement en cas de besoin.

Valérie THAROT-DUNAND souligne la multiplication des phénomènes climatiques extrêmes qui entraînent des problèmes sur les matériels et rendent plus complexes l'entretien des voies.

Florence KRAEMER souligne qu'il s'agit des conséquences du changement climatique, qui a entraîné par exemple, une augmentation de 80% du nombre de chute d'arbres sur les 10 dernières années. L'ampleur et la fréquence de survenus des phénomènes climatiques extrêmes se sont accrues également. Elle précise également qu'il n'y a plus de brigades de voies désormais.

EVOLUTIONS DE L'OFFRE AU SA 2025 SUR LES LIGNES DU COREST HAUTE-MARNE :

Ligne Reims — Saint-Dizier — Chaumont — Dijon :

Afin d'assurer les correspondances avec le train Nancy → Lyon, le train n°839 853 au départ de Reims, terminus Chaumont au SA 2024, est prolongé jusqu'à Culmont-Chalindrey (8h54), et desservira également Langres à 8h46.

De plus, le train n°839856 auparavant au départ de Chaumont à 10h23 et à destination de Reims 12h25, partira dorénavant de Culmont-Chalindrey à 9h52.

Ligne Paris — Culmont-Chalindrey — Dijon / Mulhouse :

Le train n°839 580 que la Région Grand Est souhaitait faire arriver à un horaire plus proche de 7h30, ne pourra pas finalement être avancé que de 3 minutes suite au retour de SNCF Réseau, et la demande d'inversion des circulations avec le TER Bourgogne Franche-Comté circulant juste avant n'a pas pu aboutir.

Le train est néanmoins accéléré de 11 minutes.

Ligne Nancy — Culmont-Chalindrey — Dijon :

Afin de permettre la circulation du train TET Nancy / Lyon, le train TER Nancy → Dijon n°836390 est avancé d'un peu plus d'une heure : il partira donc de Nancy 6h46 pour une arrivée à Dijon à 9h20.

Ligne routière Saint-Dizier — Joinville — Chaumont :

L'offre est stable par rapport au service annuel 2024.

Ligne routière Langres — Is-sur-Tille :

L'expérimentation est reconduite pour l'année 2025 sans modification de l'offre. Les assemblées régionales de Bourgogne-Franche-Comté et du Grand Est, ont adopté une convention de reconnaissance tarifaire, qui sera effective au plus tard à compter du 2 mai 2025 (une fois le paramétrage des outils SNCF terminé).

La liaison Langres / Is-sur-Tille sera ainsi entièrement intégrée à l'offre TER Grand Est et la tarification Fluo pourra y être intégralement appliquée.

Par ailleurs, pour les liaisons inter-régionales les usagers pourront voyager en bénéficiant de la tarification TER de leur Région d'origine.

Delphine HUENS regrette que la carte Fluo ne fonctionne pas pour aller à Dijon.

Elle constate un développement du ferroviaire au niveau Grand Est mais pas sur le Sud de la Haute-Marne. Selon elle, le car mis en place ne doit pas remplacer le train.

Michel BLANCHON estime qu'il manque du matériel pour assurer une offre satisfaisante pour les Haut-Marnais vers Nancy, Reims ou Paris.

Sophie DELONG souligne la volonté de la Région de relancer l'offre sur la ligne 4, même si l'offre demeure moins importante sur les plus petites lignes.

Des efforts sont néanmoins fait pour apporter une réponse rapide aux besoins des territoires moins denses comme avec la mise en place des cars entre Langres et Is-sur-Tille en correspondance avec les trains pour Dijon. Elle signale que l'expérimentation qui a démarrée le 2 janvier 2024, va être reconduite et qu'un bilan à destination des partenaires des collectivités sera présenté à l'occasion de la venue dans les prochaines semaines de Thibaud Philipps.

Elle souligne l'intérêt de cette offre, notamment pour les territoires entre Langres et Is-sur-Tille qui n'avaient pas de dessertes régulières, et rappelle que ce projet ne s'oppose pas à des développements ferroviaires qui sont effectivement nécessaires.

Nicolas FUERTES s'interroge sur l'utilité de la réunion du COREST, s'il n'est pas tenu compte des remontées des usagers présents.

Sur les relations entre le sud Haute-Marne et Dijon, il souhaite que l'offre TER ferroviaire soit privilégiée, et ne comprend pas pourquoi malgré les investissements de la Région, depuis 6 ou 7 ans, des problèmes de matériels persistent.

Sur le car Langres / Is-sur-Tille, il pense nécessaire de revoir l'offre pour que le service fonctionne en modifiant la destination du car notamment pour se rendre directement au nord de Dijon.

Sophie DELONG signale que les conditions de poursuite de l'expérimentation seront discutées avec les territoires desservis, mais qu'il est nécessaire de regarder l'offre de façon globale. Elle précise que si des améliorations seront à mettre en œuvre, notamment pour permettre à des usagers d'emprunter le car TER pour effectuer des liaisons entre la gare de Langres et la Place Bel Air, il est intéressant de suivre l'expérimentation dans la durée.

Nicolas FUERTES signale que la Commune du Montsaigeonnais souhaitait un arrêt des trains à Vaux-sous-Aubigny et non une desserte de cars. Il précise que le PETR propose déjà des liaisons en transport à la demande (TAD) entre les gares et les petites communes. Il se déclare favorable à l'intermodalité avec les vélos notamment mais aussi avec les TAD.

Olivier OLIVEIRA-CRUZ souligne que toutes les expérimentations sont intéressantes à mener en termes de mobilité mais qu'il est important d'en tirer les conséquences. Il confirme le souhait de rouvrir la halte de Vaux-sous-Aubigny mais précise que l'arrêt du car à Vaux-sous-Aubigny lui semble être une bonne idée à tester.

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

Patrick KERGUIGNAS de SNCF Réseau présente les travaux 2024 dont le chantier du Viaduc de Chaumont (accompagné d'une vidéo de présentation de ce chantier) puis les chantiers à venir pour 2025, dont les travaux d'électrification de la ligne 4 entre Nogent-sur-Seine et Troyes).

Construction du plan de transport adapté pour l'été 2025 durant les travaux d'électrification de la ligne 4 entre Nogent-sur-Seine et Troyes :

A l'issue de la présentation des travaux, vous pouvez signaler qu'un premier plan de substitution a été présenté au cours de 2 réunions de groupe de travail associant usagers et représentants des collectivités concernées qui se sont réunis les 14 et 15 mai dernier.

Plusieurs remarques et expressions de besoins supplémentaires, de la part d'usagers ou de la Ville de Chaumont, ont été remontés et sont repris dans les projets de grille qui seront retravaillées plus finement avec TER pour pouvoir passer commande en fin d'année 2024.

Vous pourrez passer la parole aux services de la Région pour une présentation de l'expression de besoin pour le plan de transport adapté qui sera mis en œuvre dès l'été 2025 et qui repose sur le principe suivant :

- **Des trains** en circulation **entre Paris et Nogent-sur-Seine** dans les mêmes horaires que ceux des trains Paris — Troyes,
- **Des cars en correspondance à Nogent-sur-Seine pour Troyes** (desservant ou non Romilly-sur-Seine)
- **Des trains longues distances pour Vesoul, Belfort et Mulhouse détournés par ligne 1 et ligne 10** (sans arrêts intermédiaires entre Paris et Chaumont)
- **Des trains entre Troyes, Culmont-Chalindrey et Dijon**, avec un besoin déjà identifié de complément par autocars pour assurer les besoins de déplacements du quotidien.

Michel BLANCHON regrette que les travaux sur les lignes ne soient plus réalisés par des cheminots, ce qui contraint à des fermetures complètes de lignes sur la plupart des chantiers, ce qui n'est pas nécessairement le cas sur les LGV.

Nicolas FUERTES s'inquiète de l'importance des travaux en gare de l'Est et des difficultés que cela engendre sur les circulations.

SNCF Réseau signale qu'il n'y aura pas d'impact des travaux en Ile de France lors des prochains week-ends en 2024.

Yves CHAUVELOT alerte les participants à la réunion du COREST sur une menace pesant sur la pérennité de la ligne de fret ferroviaire Flamboin — Montereau qui permet notamment le transport de granulats. Sa fermeture impliquerait la mise sur route de l'équivalent de 15 300 camions par an.

Christine GUILLEMY rappelle que le rapport Duron sur les Trains d'Equilibre du Territoires en 2015 prévoyait à l'origine une réduction drastique de l'offre sur la ligne 4 avec une grande partie des trains limités à Troyes. Elle souligne l'investissement de la Région pour assurer l'offre sur la ligne 4, et considère que si l'électrification de la ligne entre Paris et Troyes est une bonne chose, cela ne doit pas justifier des ruptures de charge à Troyes, et que la partie Est de la ligne ne doit pas être oubliée.

Elle évoque également le sujet du Viaduc de Chaumont pour l'utilisation duquel une convention lie la Ville de Chaumont à la SNCF depuis 1957. Elle signale que depuis 2018, le 1^{er} étage du Viaduc n'est plus accessible et ne peut plus être utilisé par la Ville de Chaumont alors qu'il s'agit du patrimoine local qu'elle souhaite pouvoir mettre davantage en évidence.

Elle évoque la volonté de l'Union des Elus pour la Ligne Paris — Bâle de lancer une étude concernant l'électrification de la ligne au-delà de Troyes.

Jacques DEGALISSE considère que l'électrification frugale (quelques portions de lignes permettant de recharger une batterie) peut constituer une alternative intéressante aux électrifications lourdes.

5. Evènements 2024 & projets en cours

• Trains tardifs pendant les JO

La Région a mis en place un train tardif entre Paris et Troyes entre le 26 juillet et le 11 août (JO). Le départ se faisait de Paris à 00h42, avec une arrivée à Troyes à 2h11.

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.

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

▪ **Services de la Région, Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs :**

- **Valérie SCHEINDER**, Cheffe du service Organisation de l'Offre Ferrée
- **Florent BALLANFAT** Chargé de mission offre de transports Aube – Haute-Marne
- **Benoit LAMOTHE**, Chargé de mission Grandes Lignes Interrégionales
- **Dominique JOSSE**, Assistant service organisation de l'Offre Ferrée

▪ **Maison de la Région :**

- **Pierre-François GITTON**, Directeur de la Maison de la Région Troyes – Chaumont

▪ **SNCF Voyageurs, exploitant du réseau TER :**

- **Valérie THAROT**, Directrice des lignes TER Paris Grand Est
- **Daniel GIN**, Responsable Relations Clients
- **Sergei GAUTIER**, Responsable Relations Clients

▪ **SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferroviaire :**

- **Patrick KERGUIGNAS**, Chargé de compte TER Périmètre Champagne-Ardenne et Lorraine, Direction territoriale Grand Est Pôle Clients et Service

▪ **SNCF Gares et Connexions :**

- **HERVE CHATRIOT**, Directeur des Gares en Champagne-Ardenne

▪ **Elus et leurs représentants :**

- **Christine GUILLEMY**, Maire de Chaumont
- **Pierre ETIENNE**, Maire-adjoint de Chaumont
- **Laurent AUBERTOT**, Président du PETR du Pays de Langres
- **Sylvie BEAUDOT**, Vice- Présidente du PETR du Pays de Langres
- **Didier RIQUET**, Coordinateur Mobilité du PETR du Pays de Langres
- **Didier JOLLY**, Maire de Soncourt-sur-Marne
- **Yves CHAUVELOT**, Maire de Donjeux
- **Nicolas FUERTES**, Vice-président de la Communauté de Communes du Grand Langres
- **Pierrick WHITE**, Directeur de cabinet, Mairie de Langres

- **Olivier OLIVEIRA-CRUZ**, Maire du Montsaigeonnais
- **Jacques RACHET**, Attaché parlementaire
- **Sophie GUIGNER**, Communauté de Communes du Bassin de Joinville en Champagne
- **Mickaël ANCELOT**, Directeur de l'Aménagement Urbain et de la Mobilité, Communauté d'Agglomération de Chaumont
- **Lionel DRION**, Responsable Transports Mobilités, Communauté d'Agglomération de Chaumont

▪ **Usagers et associations d'usagers :**

- **Eric MARECHAL**, Président de l'Association DPLACE
- **Jacques DEGALISSE**, Association pour la Modernisation de la ligne Paris - Bâle
- **Jean-Pierre BEAUDOIN**, Usager, Association pour la Modernisation de la ligne Paris-Bâle
- **Jean-François GOYARD**, Usager de la ligne 4
- **Delphine SANREY-HUENS**, Secrétaire de la CGT Cheminots de Chalindrey
- **Claudine GIMBRET**, Usagère
- **Jean-Claude HENOUX**, Usager

Se sont excusés :

- **Franck LEROY**, Président de la Région Grand Est
- **Cédric MAIZIERES**, Représentant du CESER
- **Anne-Marie NEDELEC**, Sénatrice de la Haute-Marne
- **Sandrine JEAN DIT PANNEL**, Maire adjointe de Joinville
- **Jacky MAUGRAS**, Président de la Communauté de Communes du Grand Langres
- **Thierry DARPIN**, Maire d'Is-sur-Tille