

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

*27 novembre 2025 — 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.

**Mot d'accueil et introduction** par Cédric CHEVALIER, Président du COREST Marne — Vallée de la Marne.

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.

## 1/ L'actualité de la Région Grand Est

Les chiffres clés sont présentés par Cédric CHEVALIER. Il rappelle que la RGE, 1<sup>er</sup> réseau ferroviaire de France, a parmi ses objectifs ceux de décarboner les transports et de désenclaver les territoires ruraux.

En 2025, 1,6 milliard d'euros sont consacrés aux mobilités, dont 860 millions pour le financement et l'organisation des TER. Les investissements en nouveau matériel se poursuivent (304 millions d'euros) mais les délais de commande sont très importants.

Le Pass Jeunes Grand Est Grenzenlos a été reconduit en 2025 et est un succès : +39% de vente par rapport à 2024. Une nouvelle offre tarifaire a été votée par le conseil régional : le Pass Groupe WE. Depuis juillet 2025, il permet à un groupe de 2 à 5 personnes de voyager ensemble pour seulement 40 € par jour, de manière illimitée sur le réseau TER Fluo Grand Est, les week-end et jours fériés.

Les vélos FLUO sont en train d'être déployés dans les gares. 52 gares sont concernées dans le Grand Est, dont 3 dans la Marne - Châlons-en-Champagne, Epernay et Reims — où la mise en service est prévue en 2026.

La sécurité dans les transports régionaux est un enjeu majeur pour la Région Grand Est. Depuis 2021, de nombreuses actions ont été mises en place pour assurer la sécurité des usagers, avec une attention particulière sur les femmes, mais pas uniquement. En comparaison d'autres régions, la sûreté dans nos transports ferroviaires en Grand Est est plutôt bonne : le nombre de faits sûreté sur le périmètre du Grand Est représente 8,5% des faits TER constatés au niveau national (alors que la Région Grand Est représente 22% des trains-km au niveau national hors Ile de France).

Alors qu'elles représentent 70% des coûts de distribution, les ventes au guichet sont passées de 50% en 2015 à moins de 10% aujourd'hui. Dès 2026, dans un contexte budgétaire contraint,

la Région choisit de réduire le réseau de guichet en gare. Dans le même temps, les automates seront modernisés (4,3 millions d'euros investis entre mars 2026 et mars 2027) pour améliorer le service offert aux voyageurs.

L'appel d'offres relatif au lot Etoile de Reims, dont le périmètre est proche de celui de l'ancienne région Champagne-Ardenne, est le 5<sup>e</sup> lot ouvert à la concurrence en région Grand Est. Il a fait l'objet de concertations en début d'année 2025 afin de recueillir le besoin des territoires. La mise en service par le nouvel exploitant est prévue en juillet 2029.

### TEMPS D'ÉCHANGE 1

**Anthony PETIT - ADULT** : Si le distributeur de billets est en panne et qu'il n'y a pas de guichet, alors l'utilisateur pourrait être verbalisé.

**Régis GODDERIDGE - SNCF V** : Le taux de disponibilité des distributeurs est très satisfaisant (95%). Il y a en permanence 2 équipiers qui sont prêts à intervenir sur les DBR, il y a une surveillance de leur bon fonctionnement, et les brigades de contrôle sont informés en temps réel. En cas de panne, sur les contrôles, il y a une consigne de bienveillance.

**Karim BENALI - ACCUS** : La vente à distance qui se développe est le fruit d'une absence de présence humaine, d'accompagnement. Quelles sont les dispositions qui peuvent être développées pour que la vente par canaux numériques soit faite efficacement ?

**Régis GODDERIDGE - SNCF V** : Il existe déjà un ensemble de moyens qui permet à un maximum de personnes de pouvoir accéder aux services : achat de billets par téléphone, amélioration des automates en 2026 (plus intuitifs), développement de partenariats (vente de billets par La Poste) ou encore interventions sur le territoire (centres sociaux...) pour communiquer sur les dispositifs d'achats (notamment en milieu rural).

**Anthony PETIT - ADULT** : D'après certains usagers, côté allemand, il y a des problèmes de reconnaissance du Pass Jeunes Grenzenlos.

*La Région Grand Est et SNCF n'ont pas eu de retours d'usagers à ce sujet.*

**Arnaud LEPAGNEZ - ADULT** : Certains usagers indiquent qu'il n'y a pas la possibilité d'avoir les cartes Fluo en dématérialisé sur son téléphone.

**Véronique AUDOUY - SNCF V** : La carte FLUO est vendue dans tous les canaux de distribution. Si on l'achète en numérique, on l'a en numérique mais si on la commande en physique, on l'a en physique.

**Franck DETAIL — CGT** : Interpellation du Président du COREST concernant le manque de matériels (quand la région Grand Est va-t-elle récupérer les trains Coradia prêtés dans le Sud ?), le sujet des guichets (le chiffre du coût d'un guichet n'est pas de 200 k€, cela dépend de la taille du guichet, ça n'est pas du tout le cout d'un guichet à Rethel ou à Châlons) et le manque de sécurité lié à la réduction de la présence humaine en gare et dans les trains (depuis la fermeture du guichet à Rethel, on constate déjà l'installation de squatteurs).

**Cédric CHEVALIER — PDT** : Effectivement, l'idéal est de garder de la présence en gare et dans les trains, mais la réalité est que la Région cherche à trouver des solutions avec une obligation de baisse des dépenses de 420 millions d'euros. Les choix peuvent être contestés, mais la RGE subit le contexte budgétaire national. Le budget transport a malgré tout été maintenu mais cela implique de faire des choix de maîtrise des dépenses, notamment sur la distribution. L'objectif trouver le bon équilibre pour éviter des dégradations de services.

**Gilles HEIZMANN - RGE** : Concernant le manque de matériel, l'évolution de la réglementation allemande explique le léger retard pris dans l'homologation des rames dites « TFA » sur le territoire allemand, ce qui a pour conséquence que ces nouveaux matériels ne peuvent pas encore circuler en Allemagne. Ce matériel devra pouvoir circuler dès avril 2026. Concernant les rames louées (et non prêtées) à la Région Sud, qui a eu des difficultés de livraison de son matériel, elles sont revenues sur le territoire Grand Est en fin d'année 2025. Il est également précisé que des rames sont également mises à disposition par la collectivité afin de réaliser l'offre TET Nancy-Lyon (via Culmont) organisée par l'Etat.

**Kristoff BOULNOY - Usager** : Le manque de contrôleurs à bord des trains est un problème (la SUGE ne suffit pas, il y a beaucoup de fraude entre Reims et Epernay) ainsi que la fermeture des guichets. Concernant la tarification entre les régions (exemple du déplacement d'Epernay à Dijon), la reconnaissance des cartes de réduction entre les régions faciliterait le voyage des usagers.

**Cédric CHEVALIER - PDT** : L'aménagement du territoire est une priorité, cela permet à désenclaver certains territoires. La priorité est de maintenir l'offre du quotidien. Ça aurait été plus facile d'annoncer que la Région allait financer du personnel supplémentaire en gare et à bord des trains. La problématique est de trouver le juste équilibre entre les dépenses publiques, l'attente des concitoyens, le niveau d'imposition, etc

**Gilles HEIZMANN - RGE** : Il existe un principe de réciprocité tarifaire entre la Région Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté. La carte Fluo, par exemple, est donc valable sur le trajet Epernay-Dijon de bout en bout.

**Christophe LE GAC - CFDT** : Il regrette la réorganisation des guichets, la réduction des heures d'ouverture ... forcément, les guichets vont vendre de moins en moins de billets et cela donnera des arguments pour passer au tout numérique. Le nombre de contrôleurs diminue progressivement, ce qui crée des habitudes de voyages sans billet, c'est un mauvais signal qui est envoyé.

L'ouverture à la concurrence est un non-sens économique. Ce qui était mutualisé jusqu'à présent va être découpé, chaque lot va s'équiper, ce qui va engendrer des coûts supplémentaires. Lorsqu'il y aura le nouvel opérateur sur l'Etoile de Reims, est-ce que les correspondances seront maintenues avec la Ligne 1 par exemple ?

Concernant les allègements en période de vacances scolaires, certains trains très fréquentés sont supprimés et cela génère des incompréhensions.

**Cédric CHEVALIER - PDT** : L'ouverture à la concurrence est imposée par l'Europe. Le maintien des correspondances est un vrai sujet et cela a été intégré au cahier des charges du lot Etoile de Reims.

Concernant les allègements, seule une partie des trains ne circule pas, avec l'objectif d'impacter le moins possible l'offre aux heures de pointe.

**Roland ROUYERE - Rail Avenir** : Avec la fermeture des guichets, dont le coût de fonctionnement pour chacun est estimé à 200 k€, est-ce que les billets TER vont coûter moins chers ?

**Cédric CHEVALIER - PDT** : Pour rappel, l'usager ne paie que 30% du coût réel de son billet TER. En 2026, la Région a fait le choix de n'impacter que partiellement le prix du billet par rapport à la hausse des charges subie.

## 2/ La vie des lignes régionales

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.

Valérie THAROT présente la vie des lignes de Paris Grand Est. Régis GODDERIDGE présente celle des lignes Champagne-Ardenne.

Il indique qu'en Champagne-Ardenne 15% du parc de trains a été rénové. Globalement, la performance des lignes de l'étoile de Reims progresse et est parmi les meilleures du Grand Est.

### REIMS-FISMES

- Largement utilisée par des abonnés (91%), principalement des scolaires
- ~ 1 300 usagers/jour en moyenne en 2024 ;
- +1% de fréquentation sur le début d'année 2025 par rapport à 2024.

### Sur le premier semestre 2025 :

- taux moyen de conformité, 88% ;
- taux moyen de retard, 7,5% ;
- taux moyen de suppression, 2,5%.

### Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Certaines caractéristiques de la ligne et de son organisation peuvent être source de retards et/ou suppressions : premier train en provenance du technicentre d'Épernay, diamétralisation avec la ligne Reims-Laon. Les trains sur cette ligne sont accompagnés.

### REIMS-LAON

La ligne Reims-Laon a connu d'importants travaux en 2025.

Une ligne de 52 kilomètres :

- Utilisée principalement par des abonnés (75%), principalement des jeunes ;
- ~ 1200 usagers/jour en moyenne en 2023 ;
- -4% de fréquentation sur le début d'année 2025 par rapport à 2024.

### Sur le premier semestre 2025 :

- taux moyen de conformité, 85,5% ;
- taux moyen de retard, 12,5% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

### Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

La performance de la ligne a été significativement impactée par les travaux de remplacement de voies (43 km) sur la ligne, avec des restitutions tardives de travaux notamment.

Les incidents sur une de ces deux lignes (Reims-Fismes et Reims-Laon) ont des répercussions sur l'autre bien souvent, compte tenu de leur diamétralisation.

### REIMS-CHALONS-EN-CHAMPAGNE

Une ligne de 58 kilomètres :

- Majoritairement utilisée par des abonnés (66%) ;
- ~ 655 usagers/jour en moyenne (uniquement sur les trains O/D Reims-Châlons) ;
- Une fréquentation plutôt stable par rapport à l'année passée.

### **Sur le premier semestre 2025 :**

- taux moyen de conformité, 85,5% ;
- taux moyen de retard, 12,5% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

### **La performance de la ligne est en légère amélioration par rapport à l'année passée (+2%).**

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Allant des dérangements de PN fréquents, à des accidents (incendies de talus S21 ou de voiture à proximité des voies S24), ou malveillance S14.

### **REIMS-EPERNAY**

#### **Une ligne de 31 kilomètres :**

- Utilisée de façon presque équilibrée entre occasionnels et abonnés ;
- ~ 2150 usagers/jour en moyenne ;
- -5% de fréquentation sur le début d'année 2025 par rapport à 2024.

#### **Sur le premier semestre 2025 :**

- taux moyen de conformité, 92% ;
- taux moyen de retard, 6,5% ;
- taux moyen de suppression, 1,5%.

### **Les chiffres de la ligne sont très satisfaisants.**

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Quelques faits marquants ont lourdement impacté le trafic dont, semaine 31, des travaux le long des voies qui ont endommagé le système de signalisation.

### **Les Habits de Lumière**

En 2025, la Région Grand Est a renouvelé son soutien à l'évènement Habits de Lumière à Epernay. A cette occasion, 2 trains spéciaux ont été mis en place le vendredi et le samedi soir entre Epernay et Reims.

Les usagers pouvaient bénéficier d'un tarif préférentiel : 6 € aller-retour au départ de Châlons-en-Champagne et de tous les arrêts de la ligne Reims-Epernay.

### **CHALONS-EN-CHAMPAGNE-VERDUN**

#### **Une ligne routière de 107 kilomètres :**

- Utilisée presque exclusivement par des occasionnels (93%) ;
- -30% de fréquentation sur le début d'année 2025 par rapport à 2024.

**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.**

Sur cette ligne routière, il est difficile d'avoir des données précises car cela repose sur les comptages conducteurs.

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

**Une ligne de 503 kilomètres (jusqu'à Strasbourg) :**

- Utilisée principalement par des occasionnels (81%) ;
- une fréquentation stable comparée à 2024 (+0,3%).

Etant donné que la proportion d'occasionnels est importante sur cette ligne, elle a la particularité de connaître une forte hausse de fréquentation pendant l'été.

**Sur le premier semestre 2025 :**

- taux moyen de conformité, 86% ;
- taux moyen de retard, 12,5% ;
- taux moyen de suppression, 1,5%.

**La performance de la ligne est en amélioration par rapport à 2024 (85%), le taux de suppression a été divisé par deux (3,02% en 2024).**

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

**TEMPS D'ÉCHANGE 2**

**Anthony PETIT — ADULT :** Sur les lignes Vallée de la Marne, est-ce qu'on tend vers des trains en conduite en agent seul ? Car cela représente un risque pour la sécurité des voyageurs.

**Valérie THAROT — SNCF V :** L'accompagnement des trains sur les lignes Paris Grand Est est systématique, et il n'y a aucun projet de le modifier.

**Karim BEN ALI - ACCUS :** Concernant les chiffres de la fréquentation des VDM, pourquoi y a-t-il autant d'usagers occasionnels ? Ce n'est pas l'impression qu'il a en tant qu'utilisateur. Il y a énormément de monté à Château-Thierry, essentiellement des abonnés.

Concernant l'offre sur la ligne, il y a un besoin de renforcer l'offre le soir et week-end. Le temps de trajet doit aussi être accéléré : à priori, il y a 20 ans, le Châlons-Paris était effectué en 1h20, maintenant en 1h40.

**Valérie THAROT — SNCF V** : En Ile de France, la circulation a énormément augmenté. On subit le rythme en approchant de Paris.

**Emmanuelle MOISSONNIER — CESER** : Quelles données permettent de savoir quel est le profil des usagers qui circulent sur les lignes ?

**Régis GODDERIDGE — SNCF V** : Selon son profil, l'utilisateur bénéficie d'une tarification différente (carte FLUO, carte solidaire, abonné, ...). C'est à partir de ces achats que l'on connaît le profil des voyageurs.

**Olivier MAIGRET - CGT** : Il y a quelques années, le car Troyes-Reims faisait doublon avec le train entre Châlons et Reims. Le choix a très justement été fait d'arrêter la liaison en car à Châlons et d'organiser une correspondance avec le train à destination de Reims. Mais le constat des conducteurs de cars est qu'une partie des voyageurs prennent désormais leur voiture car il n'y a plus d'arrêt à Reims-Farman. La halte ferroviaire de Beine-Farman aurait un vrai intérêt pour les usagers.

**Nicolas RETEL — CCI** : Sur la relation Reims / Troyes, la Région a remis en place un car sur certains horaires, notamment le dimanche soir depuis janvier 2025.

**Bertrand BOILLY — Maire** : Sur la ligne Reims-Fismes, les TER sont trop bondés le matin. Il faut mettre en place des UM, ce qui impliquerait certainement de rallonger les quais. Une étude est demandée à ce sujet.

Il y a donc beaucoup de jeunes sur cette ligne, mais les travailleurs préfèrent prendre leur voiture compte tenu du manque de capacité des trains en heure de pointe.

**Anthony PETIT — ADULT** : Depuis le covid, il y a moins de trains le soir entre Reims et Epernay. Les étudiants de Reims (Moulin de la Housse) qui quittent à 19h00 ne peuvent pas avoir le train de 19h49 pour Epernay.

*La mise en place du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par la Grand Reims devrait répondre à cette attente des étudiants.*

**Grégoire DELLERY — Usager** : En tant qu'utilisateur de la ligne Ay-Epernay-Châlons-en-Champagne, il regrette l'absence de correspondance entre le TER Reims>Epernay arrivant à 8h53 et la ligne 1 (L1) qui part à 8h54 pour Châlons-en-Champagne. Il est possible, en se dépêchant, d'avoir la correspondance, mais cela reste aléatoire.

Retour de la région post-COREST : Pour la grande majorité des usagers de la ligne Reims-Epernay, la correspondance en gare d'Epernay avec la L1 vise à aller vers Paris. L'offre actuelle permet d'optimiser cette correspondance. La liaison vers Châlons-en-Champagne concerne une minorité de voyageurs et est donc moins optimisée. Afin d'assurer la correspondance, il est donc conseillé de prendre le train précédent (arrivée 8h23 en gare d'Epernay). En effet, des modifications horaires de la L1 ne sont pas envisageables compte tenu de la densité des circulations en Île-de-France. Il en est de même pour la ligne Reims-Epernay puisque d'une part cela perturberait le cadencement en place, et d'autre part toute modification horaire en gare de Reims a de multiples impacts sur les autres circulations.

**Arnaud LEPAGNEZ — ADULT** : La communication auprès des usagers n'est pas assez bonne. Il peut arriver des incidents, mais il faut communiquer aux voyageurs, expliquer ce qu'il se passe, cela permet de calmer les tensions, des rassurer les usagers. C'est d'autant plus important en situation de crise, en situation perturbée.

**Valérie THAROT — SNCF V** : La communication est effectivement une des priorités de SNCF. Un travail important est mené, un rappel est régulièrement fait aux agents.

**Roland ROUYERE — Rail Avenir** : La suppression de la ligne Châlons-Verdun est une mauvaise nouvelle pour le territoire, le car TER était déjà une mesure compensatoire suite à l'arrêt du TER le 15/12/2013. La solution alternative (lignes FLUO 51 et FLUO 55) ne va pas améliorer les statistiques de fréquentation. Les personnes prennent leur voiture pour se déplacer face à la quasi absence de service.

**Karim BENALI - ACCUS** : Concernant la ligne routière Châlons-Verdun, l'offre va-t-elle s'améliorer ? Pourquoi la tarification est différente entre les lignes routières TER et FLUO ?

**Gilles HEIZMANN — RGE** : L'idée n'est pas de développer l'offre, cela serait contradictoire avec la recherche d'économies, mais d'ajuster l'offre FLUO 51 et 55 actuelle.

Concernant la tarification, le calcul d'un billet TER est réalisé sur la base du nombre de kilomètres parcouru, contrairement au réseau FLUO.

### 3/ Les travaux sur le réseau TER (tous les détails dans le support de présentation)

Patrick KERGUIGNAS présente les principaux chantiers 2025 et 2026.

Un zoom sur les travaux de renouvellement des voies de la ligne Reims - Laon est fait, travaux essentiellement réalisés de nuit.

#### 4/ Les travaux en gare (tous les détails dans le support de présentation)

Hervé CHATRIOT présente les travaux en gare 2025-2026 : Epernay et Châlons-en-Champagne.

#### **TEMPS D'ÉCHANGE 3**

**Philippe CAPLAT - VP CC** : Des travaux de signalisation sont prévus à Avenay, est-ce en lien avec la volonté de desservir Germaine systématiquement ?

**Alice LOUAZÉ - RGE** : Ces travaux ne sont pas en lien avec la desserte systématique de Germaine. La Région échange actuellement avec SNCF Réseau, qui prévoit de régénérer la ligne dans les années à venir, afin de savoir dans quelle mesure la technologie actuelle peut être modifiée.

**Kristoff BOULNOY - Usager** : Interrogations concernant les travaux à Epernay (où en est-on de l'accessibilité de la gare ?) et la nécessité de changer le faux plafond en gare de Châlons-en-Champagne.

**Hervé CHATRIOT - G&C** : Sur Epernay, les études sont en cours sur le positionnement des ascenseurs qui ne peuvent finalement souterrains (présence d'eau).

Concernant les faux plafonds en gare de Châlons, les études s'achèvent et la rénovation va se faire en même temps que la façade. Un marché est en cours. Objectif : fin des travaux en 2026.

#### 5/ L'évolution de l'offre de transport TER Fluo est présentée brillamment par Alice et Benoit.

Alice LOUAZÉ et Benoit LAMOTHE présentent l'évolution de l'offre de transport en 2026 sur le territoire.

#### **LIGNE REIMS - FISMES**

Le dernier train au départ de Reims (19h58) est très peu fréquenté (moins de 20 usagers chaque jour) et est particulièrement couteux dans la mesure où il nécessite la mise en place de moyens spécifiques.

Une solution routière est donc proposée à compter du 15 décembre 2025 à la place du train.

#### **LIGNE ROUTIERE CHALONS-EN-CHAMPAGNE - VERDUN**

La ligne sera suspendue à compter du 30 juin 2026.

La ligne Fluo 51 (Châlons — Sainte-Menehould) et Fluo 55 (Verdun — Sainte-Menehould) permettront aux usagers de pouvoir effectuer une liaison complète entre Châlons et Verdun. Un travail est en cours pour améliorer les correspondances.

Le prix du billet pour les usagers sera 80% moins élevé (4€ au lieu de 21,50€, sans carte de réduction). Le temps de parcours augmentera d'environ 35 minutes (uniquement pour les usagers effectuant le trajet de bout en bout).

### **LIGNE REIMS - CHALONS-EN-CHAMPAGNE**

A la demande d'usagers, le nombre d'omnibus entre Reims et Châlons a augmenté depuis le 5 juillet 2025, permettant aux communes de Prunay, Val-de-Vesle et Sept-Saulx d'être mieux desservies.

\*\*\*

**Fin du COREST à 21h00.**

## 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 :

Gilles HEIZMANN, Chef du Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

Benoit LAMOTHE, Chargé de mission grandes lignes interrégionales

Alice LOUAZÉ, Chargée de mission ferroviaire Marne et Ardennes

Florent BALLANFAT, Chargé de mission ferroviaire Aube et Haute-Marne

#### SNCF Voyageurs :

Valérie THAROT, Directrice de lignes Paris Grand Est

Régis GODDERIDGE, Directeur de lignes TER Champagne-Ardenne

Véronique AUDOUY, Responsable de ligne TER Marne

Eric EGELE, Responsable de ligne 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 :

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

Bertrand BOILLY, Maire de Breuil-sur-Vesle

Thomas DUBANCHET, Conseiller municipal de Châlons-en-Champagne

Carine ALAVANT, Cheffe de service Mobilités et Usages - Grand Reims

**Associations, usagers, divers :**

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

Steve HENRICK, Service Transports de la Maison de Région de Châlons-en-Champagne - RGE

Loïc HERLUISSON, Direction des Territoires, de l'Innovation et des Nouvelles Mobilités - RGE

Nicolas RETEL, membre associé de la CCI Marne Ardennes

Karim BENALI, Association ACCUS / FNAUT Grand Est

Arnaud LEPAGNEZ, Association ADULT

Anthony PETIT, Association ADULT

Zbyslaw ADAMUS, Association Rail Avenir

Roland ROUYERE, Association Rail Avenir

Leila GARNIER, Transdev

Yoann KIENNE, Transdev

Krystof BOULNOY, usager

Grégoire DELLERY, usager

Dany DRANCOURT, usager

Benjamin JACQUIER, usager

**Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :**

Kévin CHANCHEVRIER, CGT Cheminots

Franck DETAIL, CGT Cheminots

Olivier MAIGRET, CGT Cheminots

Ghislain BRIDE, CGT

David PIERRE, SNCF

Christophe LE GAC, CFDT Cheminots

**Excusés**

Franck LEROY, Président de la Région Grand Est

Nadège HORNBECK, VP de la Région Grand Est

Marie-Gabrielle CHEVILLON, Conseillère régionale

Myriam RICARDE, Conseillère régionale

Chantal BARTHELEMY, membre du CESER

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

Charles de COURSON, Député de la Marne

Xavier ALBERTINI, Député de la Marne

Maxime MICHELET, Député de la Marne

Anne-Marie NEDELEC, Sénateur de la Haute-Marne

Anne-Sophie ROMAGNY, Sénateur de la Marne

Christian BRUYEN, Sénateur de la Marne

Arnaud ROBINET, Président du Grand Reims

Samuel HAZARD, Président du Grand Verdun

Jean-Marie ADDENET, Président du PETR Pays de Verdun

Christine MAZY, Maire d'Épernay

Nadine POULAIN, Maire de Jonchery-sur-Vesle

Daniel DURAND, Adjoint au maire de La Ferté-sous-Jouarre