

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Aube

9 octobre 2025 — Troyes

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 Isabelle Héliot-Couronne, Présidente du COREST de l'Aube, souhaite la bienvenue aux participants présents et remercie les intervenants autour de la table.

1. Propos introductifs

Madame Héliot-Couronne précise que la réunion de ce COREST intervient un peu plus d'un mois après une interruption des circulations ferroviaires entre Nogent-sur-Seine et Troyes pendant 2 mois, en raison de la deuxième phase des travaux d'électrification qui fera l'objet d'une présentation au cours de la réunion, avec un premier retour d'expérience de cette période.

Cette réunion intervient dans un contexte budgétaire particulièrement contraint avec des perspectives encore incertaines, y compris à plus long terme.

Dans cette situation, le maintien de l'engagement des collectivités en faveur du projet d'électrification de la ligne peut être souligné malgré les difficultés que cela peut générer pour les usagers de cette ligne. D'autres investissements ont été opérés dans les gares de Nogent-sur-Seine puis de Romilly-sur-Seine pour leur mise en accessibilité. De même, la Région a poursuivi le développement de son plan Vélo avec, entre autres, la mise en place des vélos Fluo qui concerne 4 gares des 5 gares de l'Aube.

Les efforts budgétaires demandés aux collectivités territoriales contraignent néanmoins la Région à décaler la réalisation de certains projets de développement d'offres, et à en accélérer d'autres pouvant générer des économies.

2. Actualités

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, la Région Grand Est doit faire face à plusieurs défis :

- Répondre aux besoins de mobilité en constante évolution,
- Désenclaver les territoires, desservir la ruralité en maillant les territoires ruraux avec les territoires urbains
- Réussir la transition énergétique qui passe par la décarbonation des transports
- Faciliter l'accès au transport public en favorisant l'intermodalité

A. Les chiffres clefs du réseau TER en 2025

Avec 1870 trains quotidiens, le Réseau TER Grand Est est le 1^{er} réseau ferroviaire de France, hors Ile de France. A cela s'ajoutent 700 cars TER en circulation chaque jour, pour assurer 260 000 voyages par jour du lundi au vendredi.

Dans le domaine ferroviaire, la fréquentation continue de progresser avec un besoin accru de capacité de transport alors même que les possibilités d'acquisition de nouveau matériel sont très contraintes du fait d'une demande qui excède l'offre et de délais de commandes importants.

B. Budget Mobilités 2025

Cette politique volontariste se traduit budgétairement par 1,6 milliards d'euros (30% du budget régional, 1^{er} poste de dépense) consacrés aux mobilités dont 860 millions d'euros pour le financement et l'organisation des TER.

C. Les offres tarifaires régionales en 2025

Pour l'été 2025, la Région a reconduit son dispositif de « Pass Jeune Grand Est grenzenlos » à 29 € concernant l'ensemble des jeunes de — de 28 ans, et sa validité a été étendue aux trains régionaux vers Paris, le Luxembourg, et les länders de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et de Bade-Wurtemberg.

Depuis le 1^{er} juillet 2025, le Pass Groupe Week-end permet pour 40 € de voyager de façon illimitée pour un groupe de 2 à 5 personnes sur l'ensemble du réseau TER Grand Est. Cette tarification est également valable sur les lignes routières Fluo.

Depuis le mois de mai 2025, la reconnaissance tarifaire entre les Régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté a été mise en place, permettant à des habitants du Grand Est de bénéficier de la tarification TER Fluo Grand Est pour leur déplacement interrégionaux. Les titres et abonnements de la Région BFC sont acceptés de la même façon pour les déplacements interrégionaux en Grand Est de leurs ressortissants. Auparavant à défaut d'accord entre les deux Régions, la tarification nationale SNCF s'appliquait, y compris sur la ligne Troyes — St Florentin — Laroche-Migennes.

Cette ligne est, depuis mai 2025, entièrement intégrée au réseau TER Grand Est, et la tarification TER Grand Est s'y applique donc de bout en bout.

Deux exemples illustrent cette reconnaissance tarifaire :

- Pour des étudiants notamment, l'abonnement Primo (-de 26 ans) entre Troyes et Dijon est proposé à 97,60 € par mois.
- L'abonnement Presto (+ de 26 ans) pour un abonné de Troyes à Saint-Florentin revient à 116,20 € par mois.

D. Déploiement des vélos Fluo dans les gares du Grand Est

La Région Grand Est a démarré le déploiement des Vélos Fluo dans les gares du Grand Est. Ce marché public de 6,4 millions d'euros concerne 52 gares dans un premier temps. Des stations vélos seront ainsi ouvertes prochainement dans l'Aube à Romilly-sur-Seine, à Bar-sur-Aube, à Nogent-sur-Seine et enfin à Troyes.

5 vélos seront proposés dans chacune de ces stations, à l'exception de Troyes (où 10 vélos seront mis en service). Les tarifs de location pour un maximum de 14h sont de 6 €, ou de 3 € pour les détenteurs d'un abonnement TER ou d'une carte Fluo valide.

E. Sécurité dans les transports régionaux

La feuille de route du pacte sécurité 2025-2028 pour la sécurité dans les transports a été validée en séance plénière le 26 juin 2025.

Depuis 2021, la politique régionale du « continuum sécurité » se déploie donc au travers de dispositifs partenariaux complémentaires aux missions de la Sureté Ferroviaires afin de renforcer la sûreté et le sentiment de sécurité des usagers et notamment des femmes.

En comparaison d'autres régions, la sûreté dans les transports ferroviaires du Grand Est est plutôt bonne, 220 700 faits sureté ont été recensés par la sureté Ferroviaire sur le l'ensemble des Régions hors Ile de France en 2024, toutes activités confondues. 18 677 faits, soit **8,46% des faits nationaux** hors Ile de France, se sont produits sur le périmètre de la Région Grand Est alors que notre région est la première de France pour le TER avec **22 % des TER français qui circulent en Grand Est** (1 900 trains par jour).

Parmi les actions engagées depuis 2021, on peut noter :

- Le développement de la vidéo protection avec 920 caméras répartis dans 48 gares ;
- Une nouvelle convention triennale de collaboration relative à la sécurisation du réseau TER de la Région Grand Est avec la Gendarmerie nationale. Après une expérimentation en 2021, puis une première convention 2022-2025, cette convention sera renouvelée de 2026 à 2028 ;
- Le partenariat avec les forces de l'ordre ;
- La lutte contre le harcèlement des femmes dans les transports ;

William Dufour s'interroge sur l'accès aux vélos Fluo pour les retraités de la SNCF détenteurs de la carte Vermillon. Il regrette aussi que la réservation à bord des trains soit payante pour les cheminots retraités.

→ Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) précise que la réservation, bien que gratuite pour les voyageurs, est déjà incluse dans le prix du billet.

Jérôme Agoutin signale que les personnes de la sécurité civile bénéficient de la gratuité sur le réseau TER Bourgogne Franche-Comté. Il précise que la réciprocité tarifaire avec la Région Bourgogne Franche-Comté est une bonne chose pour les jeunes étudiants mais que ces derniers ne sont pas les seuls à se déplacer vers Dijon.

→ Florent Ballanfat (Région Grand Est) précise que les exemples présentés dans cette réunion ne sont pas exhaustifs et que la convention de reconnaissance tarifaire comprend les abonnements également pour les plus de 26 ans.

François Mandelli commente les chiffres concernant les faits de sûreté mais s'interroge sur leurs natures.

→ Florent Ballanfat précise que parmi les 18 677 faits constatés dans les TER Fluo, la plupart concernent des incivilités, ou encore des atteintes aux biens. Les atteintes physiques représentent 19 % de ces faits.

Philippe Mercier s'inquiète de l'augmentation du sentiment d'insécurité en gare de Troyes.

→ Hervé Chatriot (SNCF Gares&Connexions) confirme que dans la gare de Troyes, les faits sûreté se sont multipliés. Cela est bien identifié et traité au niveau de la SUGE. Lorsque l'agent sécurité est absent, c'est là que la plupart des faits sont constatés. Un travail est mené à ce sujet.

3. Lignes du COREST de l'Aube

Les lignes qui font l'objet de ce COREST sont les suivantes :

- Ligne 4 de Paris à Bar-sur-Aube (ferroviaire)
- Lignes routières :
 - Troyes - Châlons-en-Champagne - Reims
 - Troyes - Bar-sur-Aube - Juvancourt /Chaumont
 - Troyes — Saint-Florentin — Laroche-Migennes
 - Troyes — Romilly-sur-Seine
 - Romilly-sur-Seine - Nogent-sur-Seine

A. La vie des lignes régionales :

1. Production sur les lignes routières TER :

Valérie Tharot présente les indicateurs de régularité des lignes TER routières.

2. Production sur la ligne 4 :

Concernant la ligne 4, elle précise que le taux de conformité est proche de 85% en moyenne depuis 2024.

Les pics de baisse de régularité sont liés à de grosses crises, comme par exemple des tempêtes.

En 2025, la régularité est de 84,4%, ce qui est en léger retrait par rapport à 2024. Elle rappelle que depuis 2018, la régularité a progressé de 11 points.

La ligne 4 compte 169 passages à niveau, ce qui pénalise la régularité de la ligne. A noter qu'il n'y a pas de récurrence sur des passages à niveau identifiés. La longueur de la ligne rend son exploitation plus difficile.

3. Bilan de la réservation sur les lignes Paris — Vitry-le-François — Saint-Dizier / Strasbourg et Paris — Culmont-Chalindrey - Dijon / Mulhouse

La réservation obligatoire sur la ligne 4 a été lancée en juillet 2024. L'objectif est de réguler l'affluence des trains, mieux lisser les flux sur l'ensemble des trains et donc améliorer le service. L'enquête de satisfaction met en avant une hausse de la satisfaction globale des usagers (note de 8,2/10 contre 5,5/10 lors de la précédente enquête). Le sujet de sur affluence est beaucoup moins présent, les grands départs en vacances se passent désormais bien et les réclamations clients pour sur affluence ont été réduits de 98 %.

Les principales attentes des usagers sont une meilleure information voyageurs ou encore une amélioration de l'outil « Ma Place à Bord ».

Jean-Claude Declercq regrette la dégradation des temps de parcours sur la liaison Troyes — Laroche-Migennes qui décourage les usagers de ce secteur.

→ Florent Ballanfat (Région Grand Est) confirme le manque d'attractivité de l'offre et signale qu'une réflexion est menée pour faire évoluer l'offre sur cette ligne en proposant des trajets restant sur l'axe routier principal pour redynamiser la ligne à l'horizon de la rentrée 2026. Ce projet sera présenté ultérieurement dans cette réunion.

William Dufour manifeste son incompréhension concernant l'impossibilité de réserver une place à bord de certains trains alors qu'il reste des places disponibles.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) précise que le train peut ne pas être complet à une gare mais se remplir ensuite avec des réservations déjà prises à d'autres gares.

François Mandelli souligne qu'il est primordial de mieux communiquer, lorsqu'il y a une crise, pour éviter les tensions et informer les personnes.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) rappelle que les procédures internes prévoient d'informer les voyageurs d'une heure estimée de reprise du trafic et d'assurer une communication régulière tout au long de la situation perturbée. Elle reconnaît que des améliorations restent à apporter, mais souligne que l'information voyageurs demeure l'une des priorités majeures de l'entreprise.

Un abonné signale que quand on prend un abonnement, il n'est pas possible de réserver une place la première semaine. Il précise également que la hausse du nombre de réservations constatée à l'été 2025 est en réalité liée à la double réservation nécessaire (une pour le car jusqu'à Nogent et une autre pour le train jusqu'à Paris) car les trains étaient moins remplis que d'habitude.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) prend bonne note de cette information concernant les abonnements qui n'était pas encore remontée.

Pierre Dufert s'interroge sur l'importance des difficultés aux passages à niveau. Il souhaite savoir s'il n'y a pas un problème dans les délais d'intervention qui se seraient allongés. De façon globale, il s'étonne que les données de régularité ne soient pas meilleures malgré les différents plans d'actions.

→Florence Kraemer (SNCF Réseau) précise qu'il y a beaucoup de problèmes sur les passages à niveau, plus que sur le reste de l'infrastructure : il peut y avoir des bris de barrière (en lien avec les automobilistes), des défaillances, ... SNCF Réseau est très vigilant à ce qu'il n'y ait pas de récurrence. Dans ce cas, des actions ciblées seraient menées. Le problème est que les difficultés sont aléatoires.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) rappelle qu'en 2018, le taux de régularité sur la ligne 4 se situait à 73%, en 2022 ce taux avait déjà remonté à 79% et était de 87% en 2024. Malgré la légère baisse sur 2025, la volonté de poursuivre cette amélioration de la qualité de service demeure avec un objectif pour la ligne avec 91% de régularité. Elle souligne qu'un travail important a été fait sur le matériel, pour améliorer la maintenance. Le taux de disponibilité a progressé.

Isabelle Héliot-Couronne (Région Grand Est) signale que depuis 2 ans, la Région finance des opérations coup de poing pour le traitement de la végétation, pour limiter les impacts potentiels sur les circulations.

Florence Kraemer (SNCF Réseau) précise également que les équipes de SNCF Réseau, sur le terrain, repèrent les zones à risque (chutes d'arbres, etc) et qu'avec le soutien de la Région Grand Est, des opérations sont mises en place pour prévenir ce type de difficultés.

Thomas Conroux alerte les participants sur le risque d'une augmentation de la fraude et de potentielles difficultés, liées au manque de personnel chargé de l'embarquement en gare de Paris Est, depuis le transfert de la gestion des embarquements à une société privée. De façon plus globale, il s'interroge sur le traitement de la sécurité dans les gares avec une moindre présence d'agents dans les gares.

Jérôme Agoutin souhaite savoir s'il serait envisageable d'installer également des portiques en gare de Troyes.

→ Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) répond que ce sujet n'est pas à l'ordre du jour.

→ Isabelle Héliot-Couronne (Région Grand Est) confirme que cela ne fait pas partie des priorités compte-tenu des contraintes financières actuelles.

4. Travaux sur le réseau 2025 – 2026 :

Yvon Korner présente les principaux chantiers 2025 : électrification d'une partie de la ligne 4, poursuite du chantier EOLE, etc, ainsi que ceux prévus en 2026. Il rappelle que les équipes se mobilisent la nuit et les week-ends afin de perturber le moins possible les circulations.

Priscille Rougier réalise un bilan des travaux d'électrification réalisés et ce qui est prévu pour la suite de ce projet (EG3).

Yann Petithomme considère que la fermeture de ligne 2 mois l'été est insupportable pour les usagers. Il demande si d'autres lignes en France sont dans la même situation. Il s'interroge sur les

→ Priscille Rougié (SNCF Réseau) explique qu'il n'y a généralement pas d'électrification sur des lignes ouvertes. Il s'agit d'une prouesse technique. Habituellement, les électrifications se font sur des lignes fermées. Il y a beaucoup de désagréments pour les usagers, tout le monde en est conscient. Les équipes sont mobilisées la nuit, plusieurs week-ends dans l'année, et la fermeture complète de la ligne est une étape indispensable pour le traitement de certains ouvrages d'art.

William Dufour souhaite savoir si le calendrier des travaux de 2025 a été respecté et s'interroge sur le sens des fermetures les week-ends. Il demande à qui appartient la « passerelle mignonette » à Romilly-sur-Seine.

Un usager signale qu'il y avait encore des scolaires lorsque les travaux d'électrification ont débuté.

→ Priscille Rougié (SNCF Réseau) répond que le calendrier est bien respecté, et que ce chantier nécessite un temps de préparation avant et après les travaux, ce qui nécessite de mobiliser les équipes sur un nombre minimum de semaines consécutives. Concernant la propriété de la « passerelle mignonette », elle relève de la mairie de Romilly-sur-Seine qui a décidé de sa réouverture pendant les travaux.

→ Yvon Korner (SNCF Réseau) précise que les fermetures sur certains week-ends s'inscrivent dans la cadre de massification de travaux permettant de réduire la fréquence des coupures de circulations, tout en permettant aux usagers du quotidien d'effectuer leurs trajets en semaine.

Jean-Claude Declercq s'étonne qu'il ne soit plus possible de travailler sur une seule voie sans couper les circulations, comme cela était possible lorsque les travaux étaient réalisés par des cheminots. L'externalisation des travaux par des sous-traitants privés moins sensibilisés aux risques ferroviaires nécessite de fermer des lignes ce qui est regrettable pour les usagers. De même, il estime que la suppression de postes d'agents d'astreinte pour intervenir rapidement sur les passages à niveau a conduit à une dégradation du service. Il regrette qu'on ne donne pas à SNCF Réseau les moyens permettant de faire ce travail qui était encore réalisable il y a 15 ans.

Thomas Conroux propose de prévoir un arrêt à Châlons-en-Champagne, pendant les travaux, sur les trains déviés par la ligne 1 jusque Saint-Dizier. Cela pourrait permettre d'offrir une correspondance avec le car TER Châlons-Troyes.

Isabelle Héliot-Couronne (Région Grand Est) prend bonne note de cette proposition. Elle propose la constitution d'un groupe de travail, bien en amont, afin d'améliorer encore le plan de transport pendant le prochain été.

5. Travaux en gare

Hervé Chatriot, SNCF Gares&Connexion, rappelle que la gare de Nogent sur Seine a été mise en accessibilité pour un coût total de 8 millions d'euros, dont 50% financés par la Région Grand Est.

La mise en accessibilité de la gare de Romilly est en cours. Les quais sont terminés, mais certains appareillages au niveau des ascenseurs restent à installer. Le montant des travaux s'élève à 10 millions d'euros, dont la moitié financés par la Région.

La gare de Vendeuvre-sur-Barse est en cours de rénovation : remplacement de la toiture, des menuiseries, ravalement de la façade et isolation du bâtiment. L'environnement pour les voyageurs sera beaucoup plus agréable.

Des abris-vélos sécurisés ont été installés ou le seront prochainement à Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes.

William Dufour souhaite connaître la date de fin de travaux d'accessibilité. Il signale que le mobilier sur le quai ne permet pas de s'abriter correctement. Il questionne SNCF Réseau sur l'installation des sanitaires en gare de Romilly-sur-Seine.

→Hervé Chatriot (SNCF Gares&Connexions) explique que les travaux s'achèveront avec la mise en place des ascenseurs au début de l'année 2026. Concernant les sanitaires, ne disposant pas des éléments sur ce dossier, il transmettra une réponse par la suite.

Mickaël Millet relaie une demande de conducteurs des autocars des Courriers de l'Aube qui souhaiteraient pouvoir accéder aux toilettes du personnel en gare de Troyes.

6. Evolution de l'offre de transport TER Fluo

Florent Ballanfat souligne qu'il n'y a pas d'évolution prévue de l'offre nominale sur la ligne 4. Mais de gros travaux de nuit en région parisienne vont impacter le parcours des derniers trains.

Sur la ligne routière Troyes-Châlons-Reims, depuis janvier 2025, le dimanche soir, un aller-retour Reims-Troyes direct a été mis en place pour répondre aux besoins des étudiants notamment. Cet aller-retour est maintenu pour 2026.

A la rentrée 2026, certaines courses de la ligne Troyes-Laroche vont être reprises par la ligne Fluo 10. C'est le cas des trajets qui ciblent les scolaires. C'est l'occasion pour TER d'accélérer les trajets qui sont conservés, puisqu'il n'y aura plus la contrainte scolaire. Le temps de trajet va être significativement réduit.

Dans la même logique, sur la ligne Troyes - Bar-sur-Aube — Juvancourt, une partie des trajets va être repris par le service de transport Fluo 10. TER se concentrera sur de l'offre complémentaire à savoir un aller-retour positionné tôt le matin, un autre en fin de journée.

Un usager regrette l'absence d'une liaison performante reliant Troyes à Sens, une offre en correspondance à Villeneuve-l'Archevêque existait auparavant, ce qui ne semble plus être le cas.

→Cette ligne qui n'est pas une liaison TER a été supprimée en 2019 en raison d'une fréquentation très faible et il n'est pas envisagé de la remettre en place.

Pour conclure, Isabelle Héliot-Couronne rappelle qu'un travail a été mené avec tous les acteurs du territoire afin de cerner les attentes et besoins des territoires. De nombreuses rencontres ont déjà eu lieu dans le cadre du reconventionnement du réseau Fluo 10, qui sera opéré dès septembre 2026. Les maires des communes desservies par la ligne Troyes — Laroche-Migennes seront rencontrés pour discuter du projet d'offre sur cette liaison.

L'objectif de la Région Grand Est est de mailler au mieux le territoire, de proposer une solution de transport partout dans l'Aube.

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 :

Gilles HEIZMANN, Chef de service Organisation de l'Offre Ferré

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

Eric EGELE, Chargé des relations externes

SNCF Réseau :

Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Grands Comptes Voyageurs

Yvon KORNER, Chargé de compte TER Alsace / Lignes 1 et 4, Direction territoriale Grand Est
Pôle Clients et Service

Priscille ROUGIE, Représentante MOA Electrification Nogent Troyes

SNCF Gares & Connexions :

Hervé CHATRIOT, Directeur des Gares Adjoint en Champagne-Ardenne

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Anicet CHAMPAGNE, Maire de Longeville-sur-Mogne

Bruno HOUARD, Maire de Villery

Claire KREMER, Conseillère municipale déléguée, Ville de Romilly-sur-Seine

François MANDELLI, Conseiller municipal de Troyes, Vice-président de TCM

Sandra BICHET, Directrice des Mobilités, Troyes Champagne Métropole

Maxime PRUVOST, Chargé de mission Mobilités, Troyes Champagne Métropole

Christophe HOUZIAUX, Mairie de Saint-Lyé

Associations, usagers, divers :

William DUFOUR, Secrétaire de l'association des usagers du rail du secteur Romilly, Nogent

Eric RICHE, Usager

Thierry TOUZE, Usager

Mickaël MILLET, Usager

Yann PETITHOMME, Usager

Angélique POCHINOT, Usagère

Jérôme AGOUTIN, Usager

Nelly COLLOT-TOUZE, Aube Durable

Vincent GORI, L'Est Eclair

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

Thomas CONROUX, Secrétaire du Secteur CGT Cheminot de Troyes

Sébastien CHEVRY, CGT Cheminot

Jean-Claude DECLERCQ, CGT Cheminot

Philippe MERCIER, CGT Cheminot

Pierre DUFERT, Retraité SNCF

Mohamed HNIDA, SNCF

Excusés

Franck LEROY, Président de la Région Grand Est

Valérie BAZIN MALGRAS, Députée de l'Aube

Jordan GUITTON, Député de l'Aube

François BAROIN, Président de Troyes Champagne Métropole, représenté par François MANDELLI

Jean-Pierre COLPIN, Maire de Sommesous