

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

21 novembre 2025 — 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.

1. Propos introductifs

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

Elle rappelle le rôle des différents acteurs en termes de mobilité : La Région Grand Est en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, SNCF Voyageurs qui assure l'exploitation du service dans le cadre du contrat TER, SNCF Réseau qui entretient et maintient les performances de l'infrastructure ferroviaire.

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, c'est la tarification nationale SNCF qui s'y appliquait.

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.

Divers exemples illustrent l'application de la tarification Grand Est pour des relations avec Dijon depuis Culmont-Chalindrey, Langres, Chaumont, Joinville et Saint-Dizier.

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 sont ainsi ouvertes en Haute-Marne à Chaumont, Langres et Saint-Dizier.

5 vélos sont proposés dans chacune de ces stations. 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 ;

Delphine Huens signale un point manquant dans les actualités de la Région, à savoir l'évolution de la distribution en raison de la fermeture de guichets ou des réductions de personnel en gare. Il s'agit, selon elle, également d'un enjeu de sécurité. Elle demande si la Région et la SNCF ont bien mesuré l'impact de la fermeture des guichets pour les voyageurs.

→ Sophie Delong (Région Grand Est) précise que des alternatives ont été mises en place pour assurer un service de vente de titres dans le cadre d'un partenariat avec La Poste. Elle rappelle également l'existence d'un service de vente de billet par téléphone qui permet aux usagers de recevoir leur billet directement chez eux ou d'obtenir un code à présenter aux contrôleurs.

Stéphane Bussolini s'interroge sur les recettes que le Conseil régional Grand Est va tirer de la mise en place de l'écocontribution (péages mis en place sur le réseau routier repris en gestion direct par la Région).

Nicolas Fuertes souligne les hausses de fréquentations des gares de Culmont-Chalindrey et Langres qui serait incompatibles avec une évolution de l'ouverture des guichets. Il s'interroge sur la responsabilité de l'entretien des vélos Fluo installés en gare de Langres.

→ Sophie Delong (Région Grand Est) répond que l'entretien des Vélos Fluo est assuré par le prestataire du marché.

Patrick Varney demande si une estimation a été réalisée de la baisse du nombre d'usagers dans les trains en lien avec les fermetures des guichets. Il considère que de nombreux voyageurs vont renoncer à prendre le train devant la difficulté à acheter des billets.

→ Sophie Delong (Région Grand Est) considère qu'il est difficile d'aller à l'encontre du développement du numérique, mais qu'il est nécessaire en parallèle de travailler à l'amélioration du service comme souhaite le faire la Région dans le cadre du partenariat avec La Poste dont les horaires d'ouverture sont plus étendus.

→ Gilles Heizmann (Région Grand Est) signale que 70% des coûts de distribution sont liés au guichet alors que le volume des ventes qui en résulte n'est que de 11%. La Région fait le choix de la rationalisation en faisant évoluer un service public qui est néanmoins maintenu. Il rappelle également le coût du billet ne représente qu'une partie du coût réel des transports régionaux et qu'il est nécessaire de trouver un équilibre économique pour pouvoir assurer durablement le service.

Michel Blanchon souligne que La Poste ne fait pas le même métier et que les guichetiers étaient non seulement en mesure de vendre l'ensemble des produits tout en assurant d'autres services comme du conseil par exemple. Il s'interroge sur le devenir des personnes qui ne pourront plus travailler dans les guichets.

Cyril Oiselet estime que la convention de reconnaissance tarifaire avec la Région Bourgogne Franche-Comté est une bonne chose. Il considère qu'il est dommage que le « Pass Grenzenlos » ne soit pas valable en Bourgogne Franche-Comté comme dans les länders voisins. De même, il regrette que la tarification Fluo ne soit pas valable à bord de tous les trains Nancy / Dijon.

→ Gilles Heizmann (Région Grand Est) précise que cette tarification n'est valable qu'à bord des TER mais que la Région a obtenu de l'Etat que les abonnés TER puissent emprunter les trains TET pour effectuer leur parcours.

→ Sophie Delong (Région Grand Est) souhaite que la question de l'acceptation des tarifs Fluo soit reposée au regard de l'engagement de la Région dans le financement des trains TET. Elle estime, par ailleurs, qu'il est nécessaire de travailler à harmoniser les pratiques entre les Régions.

Marie-Hélène Henriet demande quelle est la part des cartes Fluo vendues en guichet par rapport aux ventes sur internet.

Une usagère souligne son attachement à la gare et au guichet pour bénéficier d'une présence humaine.

Sébastien Chevy signale que la présence en gare est importante également du point de vue de la sécurité. Comme récemment en gare, pour venir en aide à une personne qui avait fait un malaise.

Patrick Varney estime qu'il est contradictoire de vouloir améliorer la fréquentation des trains, en en rendant plus difficile l'achat de billets du fait des difficultés d'accès au numérique, ou par un système contraignant comme la réservation. Il considère que l'absence de mise en accessibilité de certaines gares est un obstacle de plus à l'usage des trains.

→ Sophie Delong (Région Grand Est) rappelle que l'objectif de la Région est de pouvoir préserver sa capacité à répondre aux besoins des populations en termes de développement d'offre notamment.

Delphine Huens souhaite en connaître davantage sur la contractualisation entre la Région et Sureset Ferroviaire.

→ Gilles Heizmann (Région Grand Est) explique qu'il s'agit de la reprise en gestion directe par la Région du contrat liant le TER à la SUGE.

Michel Blanchon souhaite davantage de présence de la SUGE sur les trains tôt le matin ou tard le soir au départ et à l'arrivée de Culmont-Chalindrey. Il regrette que les effectifs de la SUGE soient insuffisants pour assurer les missions qui lui sont confiées. Il estime que l'on peut entendre qu'il y ait besoin de réaliser des économies mais que les choix de réorganisation suite aux suppressions de postes sont incompréhensibles.

→ Gilles Heizmann (Région Grand Est) souligne qu'il n'appartient pas à la Région de s'immiscer dans la gestion interne de la SNCF.

Christine Guillemey souhaite que les guichets soient conservés dans les gares quitte à organiser l'activité autrement mais elle estime que maintenir une présence humaine et de la vie dans la gare est indispensable.

3. Lignes du COREST de la Haute-Marne

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

- Ligne 4 Paris — Culmont-Chalindrey — Mulhouse / Dijon (ferroviaire)
- Ligne 10 Reims — Chaumont — Dijon
- Ligne Nancy — Culmont-Chalindrey - Dijon
- Lignes routières :
 - Saint-Dizier — Joinville - Chaumont
 - Langres — Is-sur-Tille

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 : Paris — Culmont-Chalindrey — Dijon / Mulhouse

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. Production sur la ligne 10 : Reims - Dijon

Les indicateurs présentés démontrent une légère progression de la qualité de service sur cette ligne à travers l'amélioration du taux de conformité opérationnelle portée par une meilleure régularité sur le premier semestre 2025.

4. Production sur la ligne Nancy — Culmont-Chalindrey — Dijon :

Le taux de conformité opérationnel reste relativement stable sur cette ligne malgré de grosse variation. La régularité et le respect du plan de transport prévu sont en progression sur le 1^{er} semestre 2025 par rapport à l'année 2024.

5. 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 voyageuse ou encore une amélioration de l'outil « Ma Place à Bord ».

Patrick Varney rappelle l'opposition de l'Association pour la Modernisation de la Ligne Paris-Bâle à la réservation. Il estime que le lissage des trains s'est réalisé du fait de la contrainte du remplissage des trains. Il regrette l'absence de réunion de groupe de travail rassemblant usagers, Régions, TER et SNCF Réseau.

Stéphane Bussolini juge le niveau de régularité catastrophique, et s'inquiète du taux de fraude.

Marie-Hélène Henriot signale que des trains ne sont pas ouverts à la vente entre Chaumont et Paris.

Delphine Huens considère qu'il serait intéressant de voir le taux d'occupation par train pour pouvoir adapter le plan de transports en fonction des besoins.

Un usager signale que le premier train permettant de réaliser la liaison de Chaumont à Châlons-en-Champagne est régulièrement supprimé les lundis de rentrée scolaire, ce qui occasionne des difficultés pour les jeunes qui doivent se rendre sur leurs lieux d'études.

La CGT Cheminot confirme la récurrence de ce problème lors des retours de pont et de vacances scolaires.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) souligne la mobilisation constante des équipes pour garantir la meilleure qualité de service possible aux voyageurs. Même si le niveau actuel ne reflète pas encore pleinement l'objectif de 90 % de conformité, elle rappelle que les liaisons particulièrement longues impliquent une gestion complexe et exposée à de nombreux aléas. Grâce à l'engagement et à la disponibilité des agents, des ajustements du planning sont envisagés afin de renforcer la capacité à absorber ces imprévus et à améliorer durablement la régularité du service.

Un usager demande si, au-delà des pénalités infligées à la SNCF lorsque les objectifs ne sont pas atteints, la prise en compte de ces difficultés ne pourrait pas s'accompagner d'un geste commercial.

→A certaines périodes de crise dans la production, des gestes commerciaux ont pu être fait dans le passé, mais la Région et SNCF Voyageurs rappellent que la priorité est donnée à l'amélioration du service.

Un usager signale que la Région Grand Est avait affirmé aux associations d'usagers qu'il était prévu de pouvoir revenir sur le système de réservation si celui-ci ne donnait pas satisfaction. Il souhaite savoir si cette possibilité est toujours d'actualité.

→Sophie Delong (Région Grand Est) répond que l'objectif est d'améliorer ce système de réservation en fonction des remontées des usagers et des possibilités techniques de l'outil.

→Valérie Tharot (SNCF Voyageurs) précise que de nombreuses améliorations ont déjà été mises en œuvre pour permettre notamment aux abonnés de bénéficier de davantage de souplesse. Elle souligne que la mise en place de la réservation, malgré les contraintes qu'elle impose, correspond au choix de privilégier le confort des voyageurs.

4. Travaux sur le réseau 2025 — 2026 :

Patrick KERGUIGNAS présente les principaux chantiers en Haute-Marne de 2025, ainsi que ceux prévus en 2026. (En 2026 Massification de NANCY, clef de voute de la CCR de Blainville à venir) Il précise que sur la ligne Reims- Nancy— Dijon, de lourds travaux sont également attendus pour 2027 et 2028. Il rappelle que les objectifs de SNCF Réseau à travers ces différents chantiers sont de maintenir la performance de la ligne et la robustesse dans des conditions de sécurité optimales maximales.

Stéphane Bussolini souhaite savoir pendant combien de temps le temps les trains Nancy — Dijon vont pouvoir circuler en 2026. Il estime incompréhensible que des suppressions sont envisagées sur l'ensemble du parcours alors même que les travaux ne sont localisés qu'à proximité de la gare de Nancy.

→La Région Grand Est relaiera ce sujet dans les instances dédiées pour examiner des alternatives éventuelles dans le cadre du plan de transport adapté.

Delphine Huens regrette le choix fait par SNCF Réseau de confier d'externaliser une mission auparavant réalisée en interne par SNCF sur la base de Jorcquenay. A l'issue d'un appel d'offre, cette mission a été confiée à un prestataire externe, privant des cheminots d'emplois dans un secteur où les offres de reclassement sont limitées.

→Patrick Kerguignas (SNCF Réseau) précise n'avoir pas suffisamment connaissance du dossier pour pouvoir apporter une réponse sur ce dernier point.

Stéphane Bussolini est favorable à la réalisation de travaux sur le réseau mais s'interroge sur les améliorations qui en découlent pour les usagers une fois ceux-ci terminés.

→Patrick Kerguignas (SNCF Réseau) rappelle que la plupart du temps l'objectif de SNCF Réseau est le maintien de performance de l'infrastructure. Il souligne que depuis 2016, de plus en plus d'investissements y sont consacrés afin de garantir la robustesse et la sécurité du réseau à travers des remplacements massifs de rails, de ballast, ... Il précise que les procédés évoluent, citant notamment l'utilisation de la fibre moins coûteuse en remplacement du cuivre, qui permettent de limiter le risque de vol par exemple.

Un usager s'interroge sur la gestion des plages de travaux par SNCF Réseau, comme dans le secteur de Langres où les circulations sont interrompues de 9h30 à 15h pendant plusieurs mois. Il considère qu'il est difficile de rendre le transport ferroviaire attractif dans ces conditions. Il estime préférable de réaliser ces travaux le soir.

→Patrick Kerguignas (SNCF Réseau) explique le processus d'attribution de la capacité qui est un besoin extrêmement convoité et extrêmement surveillé. (C'est-à-dire la disponibilité de la voie) Elle est à partager entre l'utilisation pour des trains de voyageurs, des trains de fret et la

maintenance et que la programmation de travaux se fait en adaptant les temps du chantier à l'ampleur des travaux pour limiter l'impact de ceux-ci sur les circulations.

Un agent de SNCF Réseau rappelle que dans le processus de planification des travaux, SNCF Réseau demande une expression des besoins des différents utilisateurs du Réseau et que les chantiers font l'objet d'une concertation sur le positionnement des travaux.

Un représentant de la CGT Cheminot rappelle qu'il était possible, il y a 20 ans, de réaliser les travaux sur une voie en assurant des circulations sur l'autre voie. Il signale que durant l'année écoulée, il y a eu plus de décès au travail sur des chantiers de régénération que les autres années.

Il regrette que sur les travaux du viaduc de Chaumont, la vérification des travaux n'ait pas été réalisée au fur et à mesure du chantier et qu'il ait fallu attendre la fin des travaux pour constater les malfaçons qui ont nécessité une reprise avec de nouvelles fermetures quelques années plus tard.

Nicolas Fuertes relaie une information selon laquelle du matériel serait réutilisé sur le chantier d'électrification et s'interroge sur la durabilité des travaux de ce fait.

→ Patrick Kerguignas (SNCF Réseau) s'étonne de cette information, car les composants utilisés sur les chantiers sont, théoriquement, neufs.

Après échanges, il semblerait qu'il ne s'agisse que des armoires électriques sur le chantier en lui-même.

5. Travaux en gare

Olivier CANY, Directeur des Gares en Champagne-Ardenne, présente les projets et les réalisations de Gares&Connexions pour les gares de Chaumont et de Langres.

Michel Blanchon demande des précisions sur le projet « Place de la Gare » en gare de Chaumont.

→ Olivier CANY (SNCF Gares&Connexions) précise que l'Outil en main est une association qui existe dans l'Aube, et propose des ateliers à destination des jeunes pour leur apprendre à utiliser divers outils. Le projet consiste en l'installation d'une école animée par cette association dans les locaux de la gare de Chaumont.

Un agent de la gare de Chaumont demande en quoi consiste l'accès de nuit en gare de Chaumont car il semble que celui-ci ne fonctionne que dans le sens de la sortie.

→ Olivier CANY (SNCF Gares&Connexions) répond que cet accès est ouvert dans les deux sens.

Stéphane Bussolini regrette que l'accès de nuit n'ait pas été pensé pour les personnes en situation de handicap.

Christine Guillemy remercie le personnel en gare de Chaumont et exprime son inquiétude quant aux évolutions sur les ouvertures de guichets et de la gare qui doit rester ouverte jusqu'à 23h.

Delphine Huens signale que des conditions dangereuses de réalisation des travaux pour l'installation des vélos Fluo en gare de Langres. L'organisation dans ces travaux laissait à désirer.

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.

Benoit Lamothe signale que l'offre sur Reims — Dijon ne sera pas modifiée sur la partie de la ligne entre Saint-Dizier et Chaumont, puis il présente les évolutions horaires sur la ligne Nancy — Dijon en lien avec la mise en service d'un deuxième aller-retour entre Nancy et Lyon desservant notamment Culmont-Chalindrey et Dijon.

Sur les lignes routières TER, Florent BALLANFAT précise qu'il n'y aura pas d'évolution sur la ligne Saint-Dizier — Joinville — Chaumont, mais signale la fin de l'expérimentation de la ligne de Langres à Is-sur-Tille en correspondance avec les trains pour Dijon, en raison d'une fréquentation relativement faible avec moins de 2 voyageurs par course en moyenne.

Un usager regrette l'inadaptation des horaires, notamment le matin, pour venir en Haute-Marne depuis Dijon, ou pour se rendre à Nancy.

Un autre usager estime qu'une meilleure desserte avec Dijon aurait des répercussions positives sur la politique de santé en Haute-Marne en facilitant l'arrivée de professionnels de santé.

Michel Blanchon considère que les horaires des Intercités ne sont pas satisfaisants sur la liaison Nancy — Lyon car trop proches des horaires des TER.

Stéphane Bussolini interroge la Région sur d'éventuelles évolutions prévues sur l'offre entre Neufchâteau et Chaumont ?

→ Sur cette relation qui n'est pas une liaison TER, il n'y a pas d'évolution envisagée.

Nicolas Fuertes estime que pour les liaisons de Langres à Dijon, l'offre ferroviaire est à privilégier. Il souhaite que l'argent économisé sur l'expérimentation de la liaison routière Langres <-> Is-sur-Tille, dont il comprend la suppression, soit réinvesti pour développer les liaisons ferroviaires.

Patrick Varney s'interroge sur le public visé par cette offre routière et considère que l'offre par autocar n'est pas appropriée. Il estime que la mise en place d'un aller-retour Langres <-> Dijon Valmy ne serait pas non une solution satisfaisante car cela obligerait à changer de mode de

transports pour la plupart des usagers. Il regrette que les propositions portées par les associations ne puissent pas être discutées dans le cadre de groupe de travail comme cela a pu être fait il y a quelques années.

Laurent Aubertot réaffirme son souhait de travailler à une offre pertinente et adaptée aux caractéristiques du territoire Sud Haute-Marne dont l'identité est Champenoise et Bourguignonne. Il considère qu'un bon niveau de desserte ferroviaire avec la réouverture de Vaux-sous-Aubigny est un réel besoin pour les résidents du secteur et pour attirer de la population.

Plusieurs participants considèrent que des marges de manœuvres existent pour améliorer l'offre ferroviaire avec Dijon en raison de l'entretien des rames à Chalindrey.

Christine Guillemly réaffirme l'intérêt de travailler plus largement la question des liaisons avec Dijon, en élargissant la réflexion aux relations entre Chaumont et Dijon et non seulement à la desserte entre le sud de la Haute-Marne et Dijon.

Pour conclure, Sophie Delong remercie les participants et les invite à poursuivre les échanges autour d'un pot offert par la Ville de Chaumont.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Sophie DELONG, Conseillère Régionale

Région Grand Est — Direction des Mobilités :

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

Florent BALLANFAT, Chargé de mission, S2OF

Benoit LAMOTHE, Chargé de mission, S2OF

Matthieu LANDEROIN, Chargé de mission, Direction des Territoires, de l'Innovation et des Nouvelles Mobilités

SNCF Voyageurs : (en distanciel)

Valérie THAROT, Directrice des Lignes Paris Grand Est

Daniel GIN, Responsable de la satisfaction Clients des lignes Paris - Grand Est

SNCF Réseau :

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

SNCF Gares & Connexions :

Olivier CANY, Directeur des Gares en Champagne-Ardenne

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Christine GUILLEMY, Maire de Chaumont

Laurent AUBERTOT, Président du PETR du Pays de Langres

Nicolas FUERTES, Maire adjoint de Langres, Vice-président de la CC du Grand Langres

Mickaël ANCELOT, Agglomération de Chaumont

Lionel DRION, Agglomération de Chaumont

Fabien MAITRE, Collaborateur de Bruno SIDO, Sénateur de la Haute-Marne

Stéphane BUSSOLINI, Commission Mobilité du CESER

Associations, usagers, divers :

Patrick VARNEY, Association pour la Modernisation de la Ligne Paris-Bâle, FNAUT

Jacques DEGALISSE, Association pour la Modernisation de la Ligne Paris-Bâle

Olivier JANNEL, Vice-présidente de l'ADURNE

Arnaud CHARPENTIER, MLPGE

Charlotte VOISIN, Usagère

Eric THOMAS, Usager

Pascal REMY, Usager

Cyril OISELET, Usager

Emmanuel DUVAL, Usager

Claudine GIMBRET, Usagère

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

Delphine SANREY-HUENS, CGT Cheminots

Sébastien CHEVRY, CGT Cheminot

Delphine SCHERRER, CGT Cheminots

Nicolas SCHERRER, CGT Cheminots

Karine DINE, CGT Cheminots

Philippe MERCIER, CGT Cheminots

Pierre DUFERT, Retraité SNCF

Michel BLANCHON, CGT Cheminot

Marie-Hélène HENRIET, Agent SNCF

Christophe PACTEAU, SNCF Réseau

Luc MARTAUX, Agent SNCF

Mohamed HNIDA, SNCF

Excusés

Franck LEROY, Président de la Région Grand Est

Marie-Gabrielle CHEVILLON, Vice-présidente de la Région Grand Est

Jean-Pierre GARNIER, Maire de Chalindrey

Laurence ROBERT-DEHAULT, Députée de Haute-Marne

Jacky MAUGRAS, Président de la Communauté de Communes du Grand Langres

Isabelle MIOT, Maire de Longeau-Percey