

## Comité Régional des Services de Transport (COREST) Ardennes

*15 décembre 2025 - Charleville-Mézières*

### Compte-rendu

LA  
FORCE

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.

La liste des participants au COREST est en annexe du présent relevé.

TOUT

## **Mot d'accueil et introduction** par Guillaume MARECHAL, Président du COREST Ardennes

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

Dans cette situation, la Région Grand Est poursuit son engagement en faveur des mobilités avec un budget qui a été stabilisé en 2025.

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 (c'est le cas avec la réorganisation de la distribution des titres de transports ou encore l'optimisation des offres en période de vacances scolaires). En 2025, l'Etat a imposé à la Région 155 millions d'euros d'économies, et cet effort devrait se poursuivre en 2026.

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 Guillaume MARECHAL. 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. Dans les Ardennes, des stations vélos sont en service depuis le mois d'octobre à Sedan et Rethel. 2 autres gares devraient être équipées en 2026 : Charleville et Revin.

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 guichets 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.

Le 26 septembre dernier s'est tenu un Comité de Pilotage avec les élus du territoire concernant le projet de halte ferroviaire au Châtelet-sur-Retourne. Parmi les lieux d'implantation envisagés, c'est celui aux portes du village qui a été retenu :

- **Plus proche du centre** que le scénario extérieur initialement envisagé,
- **Un accès aux quais par rampes** (pas de maintenance d'ascenseurs),
- **Une zone de travaux plus accessible** et moins contraignante
- **Un coût prévisionnel estimé (à date) à 8,5 millions d'euros** environ (solution la plus économique)

La Région a confié à la SPL GEM une étude d'exploitation afin de connaître les impacts de l'implantation de cette halte sur l'infrastructure, le temps de parcours ou encore les moyens supplémentaires à engager (matériel, agent). Les résultats sont attendus pour début 2026.

## TEMPS D'ECHANGE 1

**André GIRAUX - CGT** : Le manque de présence humaine en gare et dans les trains nuit à la sécurité. Les débordements à Poix-Terron suite au match de foot en témoignent. La sécurité dans les transports doit être une priorité, la brigade ferroviaire a un rôle essentiel. Un chien pour la brigade SUGE est demandé.

**Guillaume MARECHAL - PDT** : Ce qui s'est passé à Poix-Terron est un événement d'une violence inouïe de la part d'hooligans, qu'on ne peut qualifier de supporters de foot. La présence d'un contrôleur n'aurait malheureusement rien changé. Je m'étais d'ailleurs moi-même ému de voir un dispositif de sécurité de la gare de Charleville au stade, mais pas dans le train.

**Gilles HEIZMANN - RGE** : Il est prévu qu'un second équipage cynophile soit financé par la Région afin de renforcer la sécurité des usagers. Son lieu d'implantation et son périmètre d'action restent encore à déterminer.

**André GIRAUX - CGT** : Le territoire a besoin de trains tardifs, notamment le week-end. Mais on sait que le parc de matériel est tendu. D'ailleurs, un développement d'offres dans le cadre de l'ouverture à la concurrence sur le lot Etoile de Reims, sans matériel roulant supplémentaire, semble irréaliste.

**Gilles HEIZMANN - RGE** : La Région a subi une évolution de la réglementation allemande concernant l'homologation des rames TFA, qui est désormais prévue au 1<sup>er</sup> semestre 2026. Le parc de matériel roulant est donc extrêmement tendu en Lorraine, ce qui impacte l'offre sur l'axe Charleville-Longwy.

**André GIRAUX - CGT** : Le projet de halte au Châtelet-sur-Retourne, à un coût devenu plus raisonnable, est une bonne nouvelle. Il sera important qu'il y ait une vraie offre sur cette halte, avec des circulations qui répondent aux besoins du territoire.

**René Pierre COLINET - Usager** : L'offre entre Charleville et Givet s'est beaucoup améliorée depuis la mise en place du cadencement.

Il regrette que les gares et leur parvis soient en mauvais état entre Charleville et Givet et entre Charleville et Longwy. Le sentiment d'insécurité est grandissant, il est important d'avoir une présence dans les trains et en gare pour rassurer les usagers.

**Guillaume MARECHAL - PDT** : La Région peut accompagner les communes pour améliorer la multimodalité et réaliser des travaux sur le parvis de leur gare. Le dispositif DIRIGE, qui permet un financement de la Région à hauteur de 50%, a été présenté au Maire de toutes les communes. Par exemple, à Givet, le parvis de la gare a été cofinancé par la Région. Mais c'est aux communes de se saisir de ce dispositif.

Concernant la sécurité, il faut rappeler que les trains entre Charleville et Givet sont systématiquement accompagnés. Evidemment, une présence en gare est l'idéal, mais cela représente un coût important. Pour rappel, la Région finance déjà les TER et les usagers ne contribuent qu'à hauteur de 30% du coût d'un billet. Le choix de la Région Grand Est a été de prioriser le cadencement et le maintien de l'offre du quotidien plutôt que le développement de guichets.

**Alexis ITAN - APCF** : Les distributeurs de billets régionaux (DBR) sont souvent en panne sur les gares de la ligne Charleville-Givet.

**Guillaume MARECHAL - PDT** : les DBR sont anciens et vont être tous changés, avec de nouveaux services et une plus grande facilité d'utilisation.

**Régis GODDERIDGE - SNCF V** : Le taux de disponibilité des DBR est d'environ 95%, ce qui est satisfaisant, mais certains appareils identifiés sont régulièrement en panne. La mollette n'est pas efficace, les nouveaux DBR seront prochainement livrés.

**Christian DUJARDIN - UFC Que Choisir** : La qualité de production sur l'Etoile de Charleville est soulignée, c'est la meilleure du Grand Est. L'effort fait sur les lignes de desserte fine du

territoire (LDFT) est salué (pour l'Etoile de Charleville, la ligne Charleville-Givet est concernée), avec d'importants investissements réalisés ces dernières années.

Parmi les axes d'amélioration : le prix du billet de TER, jugé trop élevé, et les correspondances en gare de Champagne-Ardenne TGV qui ne sont pas toujours optimisées.

**Guillaume MARECHAL - PDT** : Concernant le prix du billet de TER, il faut rappeler que l'utilisateur ne paye que 30% du coût réel de son titre de transport (70% est supporté par la Région). Et pour 2026, l'augmentation des charges subies par la Région n'est pas totalement répercutée sur la hausse du tarif au 1<sup>er</sup> janvier.

Concernant les correspondances en gare de Bezannes, le choix a été fait de cadencer les trains entre Champagne-Ardenne TGV et Reims à la demi-heure, toute la journée. Les horaires des TGV varient, et les correspondances sont donc plus ou moins optimisées avec le TER. Modifier les horaires des trains régionaux impacterait les circulations sur l'ensemble de l'Etoile de Reims et de Charleville.

## 2/ La vie des lignes TER du COREST Ardennes

Les lignes du COREST Ardennes sont les suivantes :

- Champagne-Ardenne TGV — Charleville-Mézières — Sedan
- Charleville-Mézières — Longwy
- Charleville-Mézières — Hirson — Lille
- Sedan — La-Ferté-sur-Chiers
- Charleville-Mézières — Givet

**Régis GODDERIDGE (SNCF V)** présente, pour le premier semestre 2025, le bilan de régularité et la fréquentation des lignes TER relevant du COREST Ardennes.

L'Etoile de Charleville est la plus performante du Grand Est, avec 94,6% de taux de conformité, soit +1,6% par rapport à 2024.

### **LIGNE CHAMPAGNE-ARDENNE TGV — CHARLEVILLE-MEZIERES — SEDAN**

Cette ligne est la ligne la plus fréquentée du COREST Ardennes.

Au premier semestre 2025, à l'échelle du COREST Ardennes, elle représente 84% de la fréquentation et 50% des abonnés.

Sa fréquentation en 2025 est plutôt stable par rapport à l'année précédente (+1%).

#### **Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2025 :**

- Taux moyen de conformité : 90,35%
- Taux moyen de retard : 8,1%
- Taux moyen de suppression : 1,55%

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

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Quelques faits marquants ont lourdement impacté le trafic.

Une étude est en cours pour faire évoluer le block automatique à permissivité restreinte (BAPR) qui pénalise la performance de la ligne (cantons de 14 km).

### **LIGNE CHARLEVILLE-MEZIERES — LONGWY**

Cette ligne est la ligne la plus longue du COREST Ardennes.

Elle est fréquentée par une majorité d'occasionnels (65%).

Au premier semestre, sa fréquentation a augmenté de +3% par rapport à 2024.

### **Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2025 :**

- Taux moyen de conformité : 88,47%
- Taux moyen de retard : 8,91%
- Taux moyen de suppression : 2,62%

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

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes, mais essentiellement liées à un manque de ressources.

### **LIGNE CHARLEVILLE-MEZIERES — HIRSON - LILLE**

La ligne est mixte, dans la mesure où elle est ferroviaire et routière : les trains au départ de Charleville sont directs jusque Hirson, se prolongent jusque Lille, et sont opérés par la Région Hauts-de-France. En car, un point d'arrêt est desservi depuis 2023 : Mon Idée (commune d'Auvillers-les-Forges).

La fréquentation de cette ligne est stable et les usagers sont principalement des occasionnels (93%).

### **Avec un taux de régularité de 98,5% au premier semestre pour la ligne routière, les chiffres sont très bons.**

### **LIGNE SEDAN — LA-FERTE-SUR-CHIERS**

Cette ligne routière de 32 kilomètres dessert 18 points d'arrêt dans 15 communes.

Elle est fréquentée majoritairement par des abonnés (71%) et offre des liaisons complémentaires à la desserte ferroviaire Charleville-Sedan.

Les salariés de l'ESAT de Donchery constituent une grande partie des usagers réguliers.

## Les chiffres de la ligne sont très bons.

Au premier semestre 2024, le taux de régularité est de 99,4%.

### LIGNE CHARLEVILLE-MEZIERES — GIVET

Cette ligne ferroviaire de 64 kilomètres est majoritairement fréquentée par des abonnés (68%).

Sa fréquentation a baissé de 3% au premier semestre 2025 par rapport à 2024.

#### Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2025 :

- Taux moyen de conformité : 93,59%
- Taux moyen de retard : 5,44%
- Taux moyen de suppression : 0,97%

**Les chiffres de la ligne sont très bons. La ligne Charleville-Givet est la ligne ferroviaire la plus performante du Grand Est.**

#### TEMPS D'ÉCHANGE 2

**Ingrid PILLIER - Usagère :** L'offre sur la ligne Charleville-Givet est très satisfaisante. Grâce aux travaux réalisés, les trajets sont moins longs, les trains sont généralement à l'heure et les trains de nuit mis en place dans le cadre du Cabaret Vert sont très appréciés.

Elle regrette que le train qui arrive de Givet en gare de Charleville à 7h25 ne soit pas en correspondance avec le TGV qui part à 7h15. Il serait apprécié qu'il y ait plus de trains le matin.

**Guillaume MARECHAL - PDT :** Beaucoup de travaux ont été réalisés sur la ligne Charleville-Givet, l'offre a été développée. La Région investit beaucoup sur cette ligne, on ne peut pas mettre beaucoup plus de trains que ce qui existe déjà.

**Mathieu SONNET - Maire de Fumay :** Il appuie la demande d'avoir plus de trains le matin sur la ligne Charleville-Givet. L'usine de vélos à Revin continue de recruter et atteindra bientôt les 250 employés. D'autres usines sont implantées à proximité, il faut anticiper, la demande de transport va augmenter.

**Ingrid PILLIER - Usagère :** Elle constate que le train qui circule entre Charleville et Sedan le matin est souvent supprimé. Lorsque cela arrive, il est important de mieux communiquer auprès des usagers sur les raisons d'un retard ou d'une suppression.

**Régis GODDERIDGE - SNCF V :** A titre d'exemple, le train Charleville - Sedan a été supprimé le matin du COREST à cause d'un heurt de sanglier à Rilly-la-Montagne (ligne Reims-Epernay), ce qui montre bien qu'un aléa sur une ligne impacte souvent les circulations d'autres lignes. Il est effet important de communiquer au mieux et au plus vite auprès des usagers, c'est une des priorités de SNCF.

**Benjamin LECHNIAK - Usager :** Concernant la ligne Charleville-Hirson-Lille, quel est son devenir ?

**Guillaume MARECHAL - PDT :** L'aller-retour en place est maintenu. La Région s'était rapprochée des Hauts de France pour développer l'offre mais le GOV de Lille (*occupation des voies*) est saturé. On ne peut pour le moment pas déployer l'offre.

**Alexis ITAN - APCF :** Les trains entre Charleville et Longwy sont très souvent supprimés. L'offre pourrait être améliorée : le départ de Charleville à 5h20 pour Longwy, ça attire peu d'usagers ; et le week-end, il n'est pas possible de faire un aller-retour dans la journée.

**Guillaume MARECHAL - PDT :** Comme évoqué par SNCF Voyageurs, il y a une problématique de matériel qui pénalise la ligne, entraîne des suppressions de trains et ne permet pas de développement d'offre le week-end pour le moment.

**René Pierre COLINET - Usager :** Le TGV au départ de Paris à 18h28, arrivée à Charleville à 20h11, est souvent complet et il peut être compliqué de revenir dans les Ardennes.

**Guillaume MARECHAL - PDT :** Il avait été convenu avec SNCF qu'il y ait des quotas pour les ardennais dans le TGV, mais effectivement en dernière minute les places « dédiées » sont certainement ouvertes à tous.

**André GIRAUX - CGT :** Il est important pour le territoire de développer l'axe Lille-Charleville-Longwy-Nancy, il faut remettre à l'ordre du jour le TET de l'artère nord-est et un groupe de travail sur ce sujet peut être une piste pour étudier la possibilité de se faire financer du matériel.

**Guillaume MARECHAL - PDT :** Jusqu'en 2015, il y avait le TET, mais l'Etat a décidé de le supprimer. Et aujourd'hui, on demande à la Région de le financer à la place de l'Etat. Concernant le matériel, le souhait de faire le nécessaire pour s'en procurer est partagé.

### 3/ Travaux sur les lignes et dans les gares 2025 - 2026

**Patrick KERGUIGNAS (SNCF Réseau)** présente les travaux 2025 et ceux prévus pour 2026. Il fait un zoom sur le chantier d'urgence à La Péreuse (ligne Reims-Charleville).

**Hervé CHATRIOT (SNCF Gares&Connexions)** expose les travaux réalisés dans les gares en 2025 et ceux prévus l'année prochaine. Un zoom sur l'installation de tuiles photovoltaïques sur la toiture de la gare de Sedan est présenté.

#### TEMPS D'ÉCHANGE 3

**Mathieu SONNET - Maire de Fumay :** Concernant la gare de Fumay, des panneaux informatifs à destination des touristes devaient être installés, mais rien n'a été fait à ce jour. La revitalisation des gares est compliquée car les loyers demandés par Gares et Connexions sont trop élevés.

**Hervé CHATRIOT - G&C** : Concernant l'installation des panneaux, c'est une régie publicitaire au niveau national qui s'en occupe, G&C en Champagne-Ardenne n'a pas la main.

Pour le frein à l'installation en gare, ça n'est pas forcément le montant du loyer demandé par G&C qui est le frein, mais plutôt les travaux à réaliser pour mettre aux normes les locaux. C'est ce qui s'est passé à Revin avec Familles Rurales.

#### **4/ Evolution de l'offre de transport en 2026**

Dans un contexte budgétaire extrêmement contraint pour les collectivités territoriales, la Région Grand Est a fait le choix d'augmenter le volume de semaines concernées par les allègements, permettant ainsi de préserver l'offre nominale le restant de l'année.

Désormais, l'offre de transport ferroviaire sera allégée 15 semaines par an (au lieu de 7). Sont concernées les vacances scolaires de février / avril / octobre / décembre (= 8 semaines) + 7 semaines en juillet-août.

Pendant les semaines d'allègement, environ 20% des trains habituels ne circulent pas. Un travail sur l'offre est en train d'être mené afin de répondre au mieux aux besoins des usagers pendant les semaines d'allègement.

Avant de clôturer la séance, Guillaume MARECHAL tient à remercier les agents SNCF et agents d'Ardelia (organisateur des cars) qui se sont mobilisés pour transporter les festivaliers du Cabaret Vert dans de bonnes conditions. Il souligne la belle fréquentation à bord des trains et des cars.

\*\*\*

**Fin du COREST à 20h30**

## ANNEXE n°1 - Liste des présents / excusés du COREST Ardennes

### **Tribune et représentants**

#### Présidence du COREST :

Guillaume MARECHAL, Président du COREST Ardennes, Vice-président de la région Grand Est en charge de la jeunesse et des sports

#### Région Grand Est - Direction des Mobilités :

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

Alice LOUAZÉ, Chargée de mission ferroviaire Marne Ardennes

Benoit LAMOTHE, Chargé de mission grandes lignes interrégionales

Dominique JOSSE, Assistant du Service Organisation de l'Offre Ferrée

#### SNCF Voyageurs :

Régis GODDERIDGE, Directeur de lignes TER Champagne-Ardenne

Romain CHAMBORD, Chef des gares Charleville et Sedan

Véronique AUDOUY, Responsable de ligne TER Marne

#### SNCF Réseau :

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 :**

Lionel VUIBERT, Député des Ardennes

Pascale GAILLOT, Conseillère régionale Grand Est

Christian DEJARDIN, CESER Grand Est

Jean-Louis MILHAU, VP de la Communauté de Communes Ardennes Thiérache

Jean-Marie OUDART, VP de la Communauté de Communes des Crêtes Préardennaises

Jean-Michel MAVEL, Maire du Châtelet-sur-Retourne

Mathieu SONNET, Maire de Fumay

Marie-Pierre SOLY, Collaboratrice du Sénateur Marc LAMENIE

Rebecca BOURRUT, Communauté de communes des Crêtes Préardennaises

#### **Associations, usagers, divers :**

Sylvain LAMBERT, Directeur de la maison de Région de Charleville-Mézières

Nicolas RETEL, CCI Marne Ardennes

Williams MARTIN, APOGERR

Alexis ITAN, Association pour le Promotion du Chemin de Fer dans le Pays-Haut

Christian DUJARDIN, UFC Que Choisir

Yohan KIENNE, Transdev

René Pierre COLINET, Usager

Benjamin LECHNIAK, Usager

Ingrid PILLIER, Usagère

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

Cécile CRUZ-GONCALVES, CGT Cheminots

André GIRAUX, CGT Cheminots

Raphaël ROBERT, CGT Cheminot

<b>Excusés</b>
----------------

Naïla HENNARD, Conseillère régionale

Nadège HORNBECK, Conseillère régionale

Patricia SCHNEIDER, Conseillère régionale

Else JOSEPH, Sénateur des Ardennes

Marc LAMENIE, Sénateur des Ardennes

Anne-Sophie ROMAGNY, Sénateur de la Marne

Christian BRUYEN, Sénateur de la Marne

Cédric CHEVALIER, Sénateur de la Marne

Pierre CORDIER, Député des Ardennes

Jean-Luc WARSMANN, Député des Ardennes

Lise MAGNIER, Députée de la Marne

Xavier ALBERTINI, Député de la Marne

Charles De COURSON, Député de la Marne

Maxime MICHELET, Député de la Marne

Bernard DEKENS, Président de la Communauté de communes Rives de Meuse

Boris RAVIGNON, Président d'Ardenne Métropole

Thomas SAMYN, Président de la Communauté de Communes du Pays Rethélois

Marie-Antoinette BEAUDA, Maire de Remilly Aillicourt

Didier HERBILLON, Maire de Sedan