

Comité Régional des Services de Transport

COREST

SILLON LORRAIN NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 29 novembre 2022 à 18h
Hotel de Région – METZ**

Le présent relevé de conclusions 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.

Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Sillon Lorrain Nord sont accessibles en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

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

Mme Brigitte TORLOTING, Vice-Présidente de la Région Grand Est et Présidente du COREST Sillon Lorrain Nord, souhaite la bienvenue aux participants, salue les élus, présente et remercie les intervenants (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, CFL et les services de la Région).

Elle rappelle que le dernier COREST Sillon Lorrain Nord s'est tenu **le 18 juin 2019 à UCKANGE**

Après 2 années de suspensions liées aux conséquences de la situation sanitaire, la Région a relancé l'organisation des COREST (COmités REgionaux des Services de Transport) dans les différents territoires du Grand Est.

Mme TORLOTING présente l'ordre du jour et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer.

1. Actualités de la Région Grand Est

Pour la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'enjeu du passage de la décarbonation des transports est primordial. Réduire l'empreinte carbone de la mobilité, participer au désenclavement des territoires sans jamais délaisser la qualité de son offre, tel est le leitmotiv de la Région Grand Est.

Il convient de rappeler que le Grand Est bénéficie du **1^{er} réseau ferroviaire de France** (hors Ile de France) et que comparativement à d'autres régions, les citoyens du Grand Est sont proportionnellement plus nombreux à prendre le train qu'ailleurs. Ainsi, 15 % du réseau ferroviaire national est situé dans le Grand Est, alors que sa population représente seulement 8,5 % de celle de la France.

Depuis 2019, la Région Grand Est a réuni tous ses réseaux de transports sous un seul et même nom : **Fluo Grand Est**, pour un service unifié et plus lisible. Cette nouvelle marque rassemble l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet **Fluo.eu**.

Avec **plus d'un milliard d'euros** en 2021, dont 523 M€ pour le financement du TER, 242 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) ou encore plus de 143 M€ pour l'acquisition de matériel roulant, l'enveloppe consacrée aux mobilités dans le Grand Est constitue le 2^{ème} poste de dépense et **représente plus de 30% du budget régional**.

D'ici 2030, la Région Grand Est a prévu d'investir pour **l'acquisition ou la rénovation de matériel roulant** à hauteur de plus d'1,2 milliard d'euros. L'acquisition des 16 rames TER 2N

de la Région Normandie servira à renforcer la capacité d'emport sur la ligne Nancy – Metz – Thionville – Luxembourg.

Malgré les confinements et les recommandations de télétravail, la Région Grand Est a été la seule Région (hors Ile de France) à avoir maintenu un **plan de transport le plus haut possible** durant les deux dernières années.

Partant du postulat que le premier levier de reconquête du train est le niveau d'offre, la Région Grand Est a lancé un **grand plan d'actions de développement de l'offre ferroviaire** dès le service annuel 2022, qui s'est poursuivi au SA 2023 par la mise en œuvre du REME de Strasbourg. Face aux annonces du Président Emmanuel MACRON sur le développement de Réseaux express Métropolitain, il a été évoqué les projets de REM dans le Grand Est en rappelant celui du RER de Lorraine autour de l'axe Nancy – Metz – Thionville – Luxembourg dont les 1ères étapes sont prévues pour 2025 avec le développement des capacités d'emport et pour 2028-2030 avec le développement de sillons.

L'évolution de la gamme tarifaire, décidée en séance plénière du Conseil Régional fin 2021, a l'immense avantage de la simplicité et de la lisibilité : le même taux de réduction pour tous, partout, tout le temps, en contrepartie de la possession d'une carte unique. De plus il est proposé des « P'tits Prix » afin notamment de booster la fréquentation des trains en période creuse.

Mme PION précise que les p'tits prix ne sont pas applicables sur tout le réseau TER Grand Est car il n'est pas possible d'en profiter jusqu'au point frontière sur un trajet transfrontalier avec le Luxembourg (gratuité des transports en commun).

Post réunion : Le point frontière de Bettembourg-frontière n'est pas une gare. La Région ne peut proposer des p'tits prix que sur le périmètre TER Grand Est, soit sur les liaisons transfrontalières jusqu'à la dernière gare française du parcours. Sur l'axe du sillon lorrain il s'agit de la gare de Hettange-Grande.

La Région poursuit sur le sujet de « l'ouverture à la concurrence » en rappelant que la Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire transpose en droit national le "quatrième paquet ferroviaire" pour la construction d'un espace ferroviaire unique européen (libre accès aux réseaux ferroviaires et aux marchés ferroviaires nationaux, réforme de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructures). Elle définit également les **modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs** (calendrier d'ouverture, etc.).

Ainsi, jusqu'en décembre 2023, les Régions pourront continuer à attribuer des contrats à la SNCF, pour une durée maximale de 10 ans. Passé cette date, tous les contrats seront obligatoirement mis en concurrence.

La ligne **Thionville – Apach – Trèves est concernée par l'appel d'offre pour l'exploitation de 7 lignes transfrontalières Grand Est – Allemagne**, dont la procédure est en cours. Le nécessaire devoir de confidentialité relatif à des procédures d'une telle ampleur ne permet pas de donner des informations plus précises sur les évolutions projetées sur ces lignes.

2. Vie des lignes régionales :

Ligne TER ferroviaire : Metz – Thionville - Luxembourg

Lignes TER routières : Thionville – Perl

Thionville – Bouzonville - Creutzwald

SNCF Voyageurs présente pour les lignes TER suivis par le COREST du Sillon Lorrain Nord la régularité, le nombre de circulations, les causes de suppressions au 30 septembre 2022, ainsi que la typologie des clients et l'évolution du trafic.

SNCF Voyageurs reconnaît que la production du service ferroviaire TER Fluo ne correspond pas aux attentes des usagers et de la Région.

Pour la ligne TER Fluo Metz – Thionville – Luxembourg, SNCF Voyageurs présente les indicateurs transfrontaliers de suivi de la production, issus du travail partenarial mené avec CFL :

- Régularité de bout en bout (fin de parcours) ainsi que les cause d'irrégularité

Plus de la moitié des retards résultent d'événements externes à TER, majoritairement en lien avec un réseau étranger. Un travail au quotidien est réalisé avec CFL pour améliorer la situation.

- Nombre de trains supprimés et leurs causes

La cause principale des suppressions est interne à TER et est due au matériel roulant.

- Respect des compositions des trains d'heure de pointe.

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- A quelle échéance est prévue la mise en circulation de l'offre ferroviaire Thionville – Trèves issue de l'appel d'offre transfrontalier et avec quelle politique d'arrêt des trains transfrontaliers ? L'arrêt Nennig sera-t-il desservi ? (M. DELEURME).

Il est rappelé que le nécessaire devoir de confidentialité relatif aux procédures d'appel d'offre en cours ne permet pas de répondre à ces questions.

- Suppression de la desserte de l'arrêt routier Basse Ham stade (0 voyageur) situé dans le ressort territorial du SMITU et desservi par CITELINE, ainsi que l'arrêt Mallong (M. DELEURME).

TER étudiera cette proposition en lien avec la Direction de Lignes Portes d'Allemagne.

- Présence de végétations en gare de Basse Ham, Koenigsmacker, Mallong ainsi que sur le quai 2 à gare de Sierck les Bains (M. DELEURME)
- Pas d'affichage des horaires TER en gare de PERL (M. DELEURME)
- Mise en place d'une rame de réserve pour éviter les suppressions à 5h du matin en raison d'une « panne mécanique »

TER précise que la présence d'une rame de réserve n'est plus possible au regard des tensions actuelles sur le parc de matériel roulant. Par ailleurs, il n'est pas possible d'intervenir en dernière minute pour modifier les roulements prévus en opérationnel (en ajoutant une rame par exemple) afin de renforcer les trains qui suivent un train supprimé inopinément.

- Intégration dans les indicateurs de qualité de service des trajets de bout en bout en y incluant les ruptures de charge (notamment en gare de Luxembourg) car la réalité des déplacements domicile – Travail ne se limite pas au trajet TER (Mme BENABDALLAH et Mme PION).

TER précise que les indicateurs présentés en COREST sont des indicateurs de production et non pas de satisfaction clients.

A Thionville il y a beaucoup de personnes debout dans les trains (Mme BENABDALLAH).

Avec les travaux en cours sur le sillon lorrain, TER propose 90% des capacités d'emport en heure de pointe. En opérationnel avec les difficultés liées au matériel roulant cela peut effectivement diminuer. Il est précisé qu'actuellement une rame TER

2N a été affectée dans les Vosges pour palier un problème de disponibilité du parc Z2 en Lorraine.

- L'offre cadencée à la 1/2h en gare de Hagondange n'est pas suffisante.
- Identification par les usagers d'un tronçon critique entre Thionville et Bettembourg, avec un intérêt fort de détourner le fret de l'axe Thionville Bettembourg.

CFL ne peut pas répondre à la place du Gestionnaire d'infrastructure, toutefois l'axe en question fait l'objet d'une convention multimodale, il semble peu probable de dévier intégralement le trafic fret sur un autre axe.

- Les nouvelles rames TER 2N de Normandie seront-elle équipées en ERTMS ?

La Région indique que les 2 rames TER2N 5 caisses qui arriveront en 2024 pourront circuler au Luxembourg.

- L'augmentation de la cadence avec un train toutes les 10 minutes entre Metz et Luxembourg est prévue à quel horizon ?

La Région précise que ce développement d'offre nécessite la réalisation de travaux lourds d'infrastructure mentionnés dans le protocole d'accord franco-luxembourgeois de 2018, et porte sur un horizon 2030.

- Des usagers regrettent l'absence d'éléments/indicateurs sur l'information voyageurs.

3. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente quelques chiffres-clefs à l'échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2022, 2023 et 2024 sur le périmètre du COREST Sillon Lorrain Nord.

Mme PION constate que les travaux d'un SAS fret entre Thionville et Bettembourg ne sont encore pas programmés.

La Région précise que la réflexion liée à l'aménagement d'un SAS fret entre Thionville et Bettembourg est en cours et que les études seront lancées prochainement. Il est rappelé que le temps du ferroviaire est un temps long et que les aménagements prévus au protocole nécessitent des travaux importants estimés pour la phase 2028-2030 à environ 600 M€.

Concernant les chantiers de renouvellement des voies et du ballast engagés depuis début novembre 2022, SNCF explique que l'adaptation du plan de transport a permis de maintenir les trajets directs entre Nancy et Luxembourg en inversant l'enchaînement sur la partie Nancy – Metz entre les trains rapides et les trains omnibus. Il est souligné que ces travaux perdureront après le changement service et qu'ils devraient s'achever mi-mai 2023.

Mme PION indique que cette adaptation se traduit concrètement pour les usagers de Pagny sur Moselle par un allongement du temps de parcours d'environ 15 minutes.

Il est regretté qu'en raison de ces travaux le TER 88704 au départ de Metz à 5h43 pour Luxembourg soit limité à Thionville.

CFL a également présenté les dates des chantiers de 2023 et 2024.

L'été 2024 sera compliqué avec un barrage complet entre Luxembourg et Bettembourg et une gare de Bettembourg non accessible de mi-juillet à mi-août. Durant cette période les TER seront terminus Thionville. Des bus de substitution circuleront entre Thionville et Luxembourg.

Le barrage entre Luxembourg et Bettembourg se poursuivra jusqu'à mi-septembre (comme l'été 2022). Des bus de substitutions seront organisés entre Bettembourg et Luxembourg.

4. Gares et Accessibilités

La Région rappelle l'existence du dispositif DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est).

SNCF Gares & Connexions présente les projets d'aménagement et de mise en accessibilité des gares réalisés ou en cours.

Concernant le chantier de mise en accessibilité de la gare de Hettange-Grande, SNCF Gares & Connexions indique que l'achèvement des travaux prévu pour fin novembre 2022 est reporté à mars 2023.

Le stationnement aux abords de la gare de Thionville a fait débat, notamment la fermeture du parking « SERNAM » pour la construction d'un parking en silo et celle à partir de janvier 2023 du parking EFFIA en raison de la réalisation du futur BHNS.

L'absence de projet de développement du stationnement en gare d'Hagondange est également souligné par des participants. SNCF Gares & Connexions précise que des discussions sont en cours avec Mondelange, le parking actuel étant à la fois sur Mondelange et Hagondange.

Face aux difficultés de stationnement à proximité de la gare de Thionville, des usagers et élus mettent en avant l'intérêt que pourrait présenter la réouverture de la ligne ferroviaire Thionville – Bouzonville et le développement de l'offre ferroviaire sur la ligne Thionville – Apach.

5. Evolution de l'offre de transport TER

La Région présente l'évolution de l'offre de transport pour les différentes lignes du territoire du COREST Sillon Lorrain Nord.

Il est indiqué la reprise de la circulation du TER 88811 Luxembourg 17h28 – Thionville au service annuel 2023. Pour le SA 2024, un travail est en cours entre SNCF et CFL car la circulation de ce TER est en conflit avec un train Luxembourg – Dudelange.

M. CHABANE intervient sur la remise en service ferroviaire de voyageurs de la ligne Thionville – Bouzonville. Il indique que ce secteur est de plus en plus prisé par les actifs frontaliers, et que la ligne routière TER actuelle est limitée et ne répond pas aux besoins de mobilité de cette population. Aussi les frontaliers souhaitant emprunter le TER pour rejoindre Luxembourg se rendent en voiture en gare de Thionville. La réouverture de la ligne ferroviaire Thionville – Bouzonville permettrait de réduire le trafic routier et le nombre de voiture aux abords de la gare de Thionville.

La Région indique que la discussion sur cette ligne va plus loin que Bouzonville avec une dimension transfrontalière vers l'Allemagne. Une étude a été lancée par le département de la Moselle. La Région précise que les conclusions de cette étude pourront alimenter le Schéma directeur des infrastructures en Lorraine correspondant à la suite des travaux dans le cadre du Grenelle des mobilités.

L'expérimentation de trains légers – draisyl – sur des « petites lignes » à rouvrir est évoquée.

La question de l'augmentation des capacités d'emport des vélos et des trottinettes dans les TER 2 N est posée dans le cadre des travaux de modernisation des rames TER 2N.

La Région rappelle que la stratégie portée par le « Plan vélo » est de limiter l'emport dans les trains des vélos et des trottinettes par le développement d'abris vélo et l'installation de vélos en location à proximité des gares. Plus globalement ce plan prévoit de consacrer 125M€ pour développer la part modale du vélo en Grand Est.

Mme PION interroge sur la transformation des compartiments à bagages pour permettre le stockage de trottinettes.

Post réunion : SNCF a étudié l'implantation de casiers à bagages dans le cadre de la modernisation des TER 2N. Toutefois au regard de la diminution de places assises et de l'absence d'une solution fonctionnelle et techniquement optimisée pour les trottinettes ces aménagements n'ont pas été retenus par la Région. L'étude réalisée par SNCF a été présentée à l'AVTERML en janvier 2023.

La question de la mise en place d'un abonnement TGV pour les usagers de Metz et de Thionville pour se déplacer quotidiennement au Luxembourg est posée. Il est fait remarquer que certains usagers frontaliers seraient prêts à payer pour la « tranquillité » permise par TGV. L'accès à TGV pour un usager TER ne se fait actuellement qu'en cas de fortes perturbations. Cette demande a déjà été remontée par la Région à SNCF mais aucune proposition tarifaire n'a été formulée par TGV en retour.

Post réunion : Actuellement les accords avec TGV permettent sur certains axes régionaux d'accéder à l'offre TER avec les abonnements Max actif et Max actif +. Or TGV ne propose pas ce type d'abonnement entre Metz et Luxembourg.

Des échanges réguliers sont organisés avec SNCF Voyageurs pour travailler sur la complémentarité des offres TER et TGV sur le Grand Est. Par ailleurs, sur les trajets allant au-delà du périmètre régional et pour le cas de la ligne transfrontalière Metz – Luxembourg, la prise en main de ce sujet relève également de la responsabilité du Grand-Duché de Luxembourg.

L'ordre du jour est épuisé, Mme TORLOTING clôt la réunion du COREST Sillon Lorrain Nord en remerciant l'ensemble des participants pour leurs interventions.

ANNEXE n°1 : Liste des présents et excusés du COREST SLN

Présidence du COREST :

Brigitte TORLOTING, Présidente du COREST Sillon Lorrain, Vice-Présidente de la Région Grand Est

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Catherine BAILLOT, Conseillère Régionale Grand Est,
Frédérique WEHR, Vice-Présidente, Communauté de Communes du Bouzonvillois
Trois Frontières

Armel CHABANE, Maire de Bouzonville

Flavie LOSSON, Directrice Générale des Services à la Mairie de Bouzonville

Valérie MULLER, cheffe de projets à la direction départementale des territoires de la Moselle représentant M Laurent TOUVET, préfet de Moselle

Amandine LAVEAU-ZIMMERLE, Conseillère Métropolitaine à l'EUROMETROPOLE de Metz représentant le président M GROSDIDIER

Pierre TACCONI, Maire de Guénange, Conseiller Départemental de Moselle

Associations, organisations syndicales, divers :

Catherine PION, AVTERML

Xavier BALLIET, AVTERML

Leila BENABDALLAH, OGBL

Jean-Marie DROBISZ, OGBL

Christian SIMON-LACROIX, OGBL

Alain ABEYA, Métropole de Metz

Micaël DAVAL, Métropole de Metz

Usagers :

Jean-Marc DELEURME, usager ligne Thionville – Apach

Odile DEL COLLE, usagère ligne Thionville – Apach

Laurent COURTADE, usager

Cécile FINOT, usagère

Francis HOLDER, usager

Martin GROSDÉMANGE, usager

CFL :

Michel HANSEN, Responsable de l'Assistance Sécurité et Qualité, Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

Caroline LÖWENKAMP, Coordinatrice qualité, Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

SNCF Voyageurs :

Julien DROUAILLET, Directeur exploitation - Direction de lignes Lorraine – TER Grand Est, SNCF Voyageurs

Jérôme BECHEREAU, Adjoint au Directeur - Direction de lignes Lorraine, TER Grand Est, SNCF Voyageurs

Tiffany SANFILIPPO, Responsable du Pôle Services et Relations Clients – TER Grand Est – SNCF Voyageurs

Christophe LAURENT, Responsable Satisfaction Clients – Direction de Ligne Lorraine
- TER Grand Est, SNCF Voyageurs

SNCF Réseau :

Patrick KERGUIGNAS, Gestionnaire de capacité, Direction territoriale Grand Est Pôle
Clients et Service - SNCF Réseau

Florence KRAEMER, Responsable de l'unité voyageur, Direction territoriale Grand Est
Pôle Clients et Service - SNCF Réseau

SNCF Gares & Connexions :

Dominique OLMETA, Directeur des gares - SNCF Gares & Connexions

Région Grand Est :

Sylvie JACQUEMET, Cheffe du service transport, Maison de Région de Metz

Jean-Luc PETAIN, Chef du Pôle Opérationnel Ouest au Service Transport, Maison de
Région de Metz

Julien BECCHERLE, Directeur Général Adjoint Mobilités, Région Grand Est

Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée, Région Grand
Est

Emilie BOLIS, adjointe à la cheffe de service et chargée de mission Offre de transports,
Région Grand Est

EXCUSES

Nadège HORNBECK, Vice-Présidente de la Région Grand Est

Véronique SCHMIT, Conseillère Régionale Grand Est

Jean-Marc TODESCHINI, Sénateur de la Moselle

Jean-Marie MIZZON, Sénateur de Moselle

Isabelle RAUSCH, Députée de la Moselle

Cédric GOUTH, Maire de Woippy, Conseiller Régional Grand Est

Clémence POUGET, Maire de Yutz