La Région Grand Est

LA FORCE D'UN TOUT
ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

Comité Régional des Services de Transport

COREST

MEUSE ET MEURTHE-ET-MOSELLE NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 22 octobre 2022 à 18h

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 Meuse et Meurthe-et-Moselle 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.

Monsieur Jacky ZANARDO, Maire de Jarny accueille l'assemblée au sein de l'espace Foglia, issu de la réhabilitation du magasin du site minier de Droitemont. Le nom de l'équipement rend hommage à cette ancienne adjointe investie au développement culturel communal. Il a souligné l'importance historique locale des industries minière et sidérurgique passées et du développement du transport ferroviaire et des équipements liés à son exploitation.

Mme Véronique GUILLOTIN, Conseillère Régionale et Présidente du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, souhaite la bienvenue aux participants, salue les élus, présente et remercie les intervenants.

Elle rappelle que le dernier COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord s'est tenu le 5 juin 2019 à MONTMEDY.

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.

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 1er 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 2ème 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.

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.

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.

Par ailleurs, depuis quatre décennies, l’effort de maintenance sur les Lignes ferroviaires de Desserte Fine du Territoire (LDFT) a recherché la pérennisation de leurs composants seulement à court-moyen terme, faute de moyens suffisants pour pérenniser ces infrastructures sur le temps long.

Cette situation se traduit par un vieillissement avancé des composants de l’infrastructure de tous types, pour beaucoup en limite d’âge. Elle génère de sérieuses menaces sur la pérennité d’une desserte ferroviaire de qualité pour de nombreux territoires périurbains à ruraux.

À l’échelle du Grand Est, près de 800 km de lignes sont concernées. Leur remise en état et pérennisation à moyen terme en conséquence est estimée à plus d’un milliard d’euros entre 2020 et 2032, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020. Au regard de l’ampleur de ces opérations et de l’impossibilité de les financer selon la contractualisation État-Région, la Région s’est accordée avec l’État et SNCF Réseau à travers un protocole signé à Girancourt le 20 février 2020, sur une répartition des Lignes de Desserte Fine du territoire régional. SNCF Réseau conserve pleinement la charge des lignes de vocation structurante et la Région s’organise pour reprendre la gestion des autres lignes, hors de son cadre de compétence strict, avec un appui financier ponctuel de l’État.

Compte-tenu des besoins nécessaires à court terme sur les LDFT, pour éviter que l’apparition de désordres techniques ne génère des ralentissements ou des interruptions de circulation, la Région –au-delà de son périmètre de compétence strict– et l’État financent conjointement dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER) un programme de travaux d’urgence annuels, qui couvre la période 2020-2025. La section Jarny – Verdun est concernée.

Ce programme reste cependant insuffisant pour assurer dans la durée la qualité de service et les performances de l’infrastructure. Des travaux conséquents sur l’infrastructure seront pour cela nécessaires le plus vite possible.

Enfin, 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.

Les lignes de ce COREST ne sont pas concernées par les 3 premiers lots d’ouverture à la concurrence dont les appels d’offre sont en cours.

- *Question de l'assistance et réponses ou précisions apportées :*

- Arrêt de l'obligation de compostage des billets : pour un aller et un retour sur deux journées différentes, 2 billets distincts doivent être achetés car chaque billet est valable sur une journée (et pour un sens de circulation).

- Ouverture à la concurrence de certaines lignes ferroviaires : le choix des premières lignes ouvertes s'est porté sur un nombre limité de lignes afin d'être mené de façon progressive. Les lignes transfrontalières franco-allemandes ont été choisies à la demande de nos voisins des länder allemands de mener cette initiative en commun.

La démarche menée par Railcoop entre dans un cadre différent, c'est une offre de services complémentaire au service public et qui s'inscrit dans le cadre des services librement organisés.

2. Vie des lignes TER : production des lignes et évolution de l'offre :

Les représentants de la Direction de ligne Lorraine de TER Grand Est reviennent sur le 1er semestre 2022 encore impacté par une indisponibilité partielle du parc de matériel roulant, avec un retour progressif à la circulation de l'ensemble des services à l'été 2022.

Les moyens de substitutions n'ont pas toujours été possibles en raison des manques de disponibilité de conducteurs de cars et de temps de transport routier très péjorants en comparaison de ceux des trains (+ 30 minutes sur Longwy-Thionville, x2 sur Charleville-Mézières – Longwy).

Les pourcentages de trains supprimés sont exprimés sur la base de ceux annoncés dans les plans de transport adaptés (ceux diffusés au plus tard la veille à 17h00).

- *Questions et interventions de l'assistance et réponses ou précisions apportées :*

- Desserte Longwy-Nancy : dernier retour direct de Longwy vers Nancy à 14h47. Au-delà, passage par Metz avec liaison routière.

Il existe effectivement 3 trajets possibles au-delà par liaison car (Longwy-Metz) + train (Metz-Nancy) à 16h20, 18h23 et 19h25 au départ de Longwy. Ces trajets mettent 12 à 17 minutes de plus que ceux directs en train.

- Concernant, la gratuité sur les trajets luxembourgeois pour les dessertes Longwy-Rodange, la prise en charge des coûts de transport par l'Etat Luxembourgeois concerne les trajets effectués sur son réseau.

- L'influence des mobilités frontalières vers le Luxembourg a été soulignée par les élus du Nord Meusien, la part de la population concernée augmente et l'offre actuelle nécessitant de rejoindre Longwy ne répond pas à une part importante des nouveaux besoins.

- Diffusion des informations en gare : les services TER Grand Est de la SNCF se rapprocheront des communes gares afin de relayer au mieux les différents outils d'information des voyageurs. L'amélioration de l'indication de la bonne voie en gare d'Etain sera prise en compte.

- Les élus regrettent le faible nombre d'évolutions sur les dessertes permettant de joindre le Pays-Haut au Luxembourg et s'inquiètent de voir une part importante des moyens franco-luxembourgeois consacrés à la desserte de l'axe Thionville-Luxembourg.

- Une usagère de la ligne de la vallée de l'Orne, témoigne des effets de l'évolution de desserte mise en place depuis 2016, avec une offre depuis les gares intermédiaires telles que Valleroy-Moineville moins riche et en correspondance systématique à Hagondange pour se rendre à Metz. Elle souhaiterait pouvoir regagner sa gare d'origine en milieu de journée et indique regretter la fin de la régularisation à bord pour les haltes non équipées de distributeurs de billets.

Madame Véronique GUILLOTIN indique partager le constat de difficultés de mobilité sur ce bassin et annonce l'organisation d'un atelier de débat sur les mobilités en présence de monsieur David Valence en 2023.

La constitution des bassins de mobilité nécessitant une vision large des mobilités intégrant les modes ferroviaires et routiers ainsi que les mobilités des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

3. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau précise que les travaux présentés en COREST ne sont pas exhaustifs, ce sont ceux qui impactent le plus le plan de transport, notamment les travaux de renouvellement de voie et du ballast qui seront réalisés au premier semestre 2023 entre Baroncourt et Conflans-Jarny et entre Onville et Novéant-sur-Moselle. Il a été précisé que les travaux de mise en service de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) pour le secteur de Thionville sera déployée sur plusieurs années de 2022 à 2025 pour les branches connexes.

La régénération des lignes sur les axes Charleville-Mézières – Longuyon – Nancy/Thionville) est nécessaire compte tenu de l'important trafic fret, qui accompagne le trafic de voyageurs.

Monsieur René THIRY regrette les importantes nuisances générées par la base travaux mise en place à Audun-le-Roman pour les chantiers de renouvellement de voies. Il sollicite la prise en compte de la réduction des nuisances sur la voie d'accès à la gare et d'éventuelles prise en charge de traitement de voirie usée par le passage des camions de chantier.

4. Investissements dans les Gares

La présentation des différents projets réalisés et à venir a donné lieu notamment à une interrogation relative aux co-financements de pôle d'échanges multimodal de Longwy.

La Région confirme post-réunion, qu'au travers de la convention de financement du dispositif DIRIGE, le Grand-Duché de Luxembourg s'est bien engagé au cofinancement indiqué sur la présentation avec un versement global pour les deux phases (parvis et parking-relais).

Différents élus présents (Longwy, Dommary-Baroncourt, Audun-le-Roman, Etain) regrettent le manque de lien entre les dispositifs 1001 Gares et Place de la Gare lancés par SNCF Gares et Connexions.

Un représentant d'association d'usagers souligne l'intérêt de mener des dispositifs remettant les gares au milieu de la cité et alerte sur les risque de dégradations de ces bâtiments liés à la réduction des périodes d'activités en leur sein. Il regrette la fermeture de la gare d'une ville touristique telle que Verdun les week-ends.

La Région intervient en appui de ces projets et reste attentive à l'accompagnement de la remise en activité des bâtiments « Gare » par de nouvelles activités. Ses dispositifs visent à faire revivre les gares, par exemple au travers des appels à projets d'implantations de Maisons de Santé dont une localisation dans les bâtiments voyageurs est un atout. La fermeture du

guichet, lorsqu'elle s'accompagne du développement de nouvelles activités, n'est pas en contradiction avec l'objectif de remettre ces lieux en vie.

Les groupes de travail qui seront menés suite à ce COREST sont les suivants :

- Coordination des différentes problématiques évoquées sur le site de la gare d'Audun-le-Roman (parvis et accès et suite projets 1001 gares),
- Organisation d'une rencontre prospective sur le bassin de mobilité en présence de David VALENCE à Longwy au premier semestre 2023.

La Région informe qu'une étude des mobilités ferroviaires autour de l'étoile de Longwy/Longuyon sera lancée au cours du premier semestre 2023. Cette étude inclura les dessertes « traversantes » Est-Ouest permettant de relier l'étoile de Reims et Charleville-Mézières aux dessertes du Sillon lorrain (Metz-Nancy).

L'ordre du jour est épuisé, Madame Véronique GUILLOTIN clôt la réunion du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord en remerciant l'ensemble des participants pour leurs interventions.

ANNEXE n°1 : Liste des présents du COREST 3MN

Présidence du COREST :
Véronique GUILLOTIN, Présidente du COREST Meuse et Meurthe et Moselle Nord, Conseillère régionale de la Région Grand Est

Elus et leurs représentants, AOT :
Emmanuel BERGE, conseiller délégué à la mairie de Joeuf,
Amar HADJAJ, conseiller municipal de Longwy,
René THIRY, maire d'Audun le Roman,
Valérie WOITIER, conseillère départementale, déléguée Mobilité au Conseil Départemental de la Meuse,
Hervé MAGNOLINI, adjoint au maire de Jarny,
Jean-Michel NICOLAS, Vice-Président mobilité PETR Verdun,
Christophe CAPUT, maire de Dommary-Baroncourt,

Associations, divers :
Jean COGNOT, adhérent Association Rail Avenir
Roland ROUYERE, Président de l'association Rail Avenir
Paul KLEFFERT, ADV-CLCV (absence excusée, suite à un incident sur le trajet)

Usagers :
Michel KYRYK, usager,
Sophie MASSOT, usagère,
Jonathan SANTARELLI, usager,

SNCF Voyageurs :
Régis GODDERIDGE, Directeur de lignes TER Lorraine
Christophe LAURENT, Responsable satisfaction clients – Direction de Ligne TER Lorraine
Damien CLAUDE, Responsable satisfaction clients – Direction de Ligne TER Lorraine

SNCF Réseau :
Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs, Pôle Clients et Service, Direction territoriale Grand Est,
Patrick KERGUIGNAS, Chargé de compte TER Champagne Ardenne et Lorraine, Unité Voyageurs, Pôle Clients et Service, Direction territoriale Grand Est,

Région Grand Est :
Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est
Guillaume LETERME, chargé de mission au Service Organisation de l'Offre ferrée à la Région Grand Est
Dominique LEBESSON, chargée de mission au Service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est