

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

**MEUSE ET MEURTHE-ET-MOSELLE
NORD**

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 8 décembre 2023 à 18h30
Hôtel de Région de Metz**

Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. 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-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.

Madame Véronique GUILLOTIN, Conseillère Régionale et Présidente du COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord, souhaite la bienvenue aux participants, salue les élus présents, les représentants d'associations ainsi que tous les participants et remercie les intervenants (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, Services de la Région).

Propos introductifs

Mme GUILLOTIN rappelle que le dernier COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord s'est tenu le 24 octobre 2022 à Jarny et présente l'ordre du jour.

1. Actualités de la Région Grand Est

M. LETERME (Chargé de mission organisation de l'offre ferrée — Région Grand Est) présente les différentes actualités communiquées par la Région.

Bassins de mobilités : Ainsi que le demandait la Loi d'Orientation des Mobilités votée fin 2019, la Région Grand Est a défini, en concertation avec les EPCI du territoire, des périmètres de bassins de mobilités. Ces périmètres, au nombre de 11, ont été adoptés en octobre 2022. La Région a commencé à réunir de nouvelles instances à cette échelle, appelés comités de bassins. Ils ont vocation à devenir les instances de référence pour échanger sur les mobilités, tous modes confondus, qu'elles soient de compétence régionale ou locales. Chaque comité aura pour objectif de définir ses priorités et ses ambitions en termes de mobilités et de complémentarité d'offres. Ces éléments aboutiront à la signature d'un contrat opérationnel de mobilité qui traitera également de la mobilité solidaire.

Le périmètre du présent COREST s'intègre dans 2 Bassins de mobilités : Metz- Longwy-Thionville-Luxembourg (dont la première réunion de Comité de Pilotage a eu lieu le 27 novembre) et Verdunois (première réunion le 18 décembre).

Chiffres clés TER Fluo Grand Est en 2022 (gares, trains...) dont 1800 trains par jour et 185 000 voyages par jour du lundi au vendredi.

Le budget : 1,2 milliard d'euros, 1^{er} poste de dépense régional, + de 30% du budget régional :

- Investissements conséquents en matière de matériel roulant ferroviaire ;
- Interventions volontaristes au-delà du strict champ de compétences, dont notamment en matière de projets de modernisation des gares et des infrastructures ferroviaires.

La gamme tarifaire : un bilan positif, après les évolutions de 2022 :

- Doublement du nombre de porteurs de cartes FLUO
- Un jeune sur 3 en Grand Est détenteur d'une carte de réduction

En 2023, la Région a mis en place un bouclier tarifaire pour limiter l'impact de l'inflation et de la hausse des charges sur le prix des billets (abonnés et occasionnels) et un Pass Jeune valable durant la période estivale (juillet/août).

Recontact Client : M. LAURENT (Responsable Satisfaction Clients pour SNCF Voyageurs) présente le dispositif proposé aux usagers en cas de suppression totale ou partielle d'un train. Il concerne :

- Les clients occasionnels ayant acheté un billet pour un train désigné et ayant laissé leurs coordonnées,
- Les abonnés après création et activation d'un compte SNCF sur le site TER Grand Est.

Ce dispositif est opérationnel depuis mars 2023 sur l'ensemble des lignes TER Grand Est pour les occasionnels et depuis février 2023 pour les abonnés de la ligne Nancy - Metz - Thionville — Luxembourg (4 800 abonnés). Il devrait être généralisé aux abonnés de l'ensemble des lignes TER dans le courant de l'année 2024.

Questions/remarques des participants et réponses :

M. THIRY (Maire d'Audun-le-Roman) fait part de la remontée d'une passagère dont le car ne serait pas passé le 30 octobre. Il indique que nombre d'usagers d'Audun-le-Roman préfèrent prendre le train vers Luxembourg à Hettange-Grande par manque de continuité du service.

M. LAURENT précise que concernant les cars de substitution, l'information est mise à jour (en gares et sur le site TER) pour les changements d'heure.

M. KLEFFERT (Président de l'ADV-CLV), témoigne du bon fonctionnement de la ligne routière Longwy-Metz, hormis des retards réguliers sur le car au départ de Longwy à 16h20. Il indique que la situation de la desserte actuelle entre Longwy et Nancy est intolérable et réclame que conformément aux objectifs de la LOM chaque zone du territoire régional soit correctement desservie par des trains.

M. BENABID (Adjoint au maire de Moyeuvre-Grande) indique être sollicité par un nombre croissant de travailleurs transfrontaliers s'installant sur la commune et les communes des alentours. L'offre ne permettant pas de partir vers 6h30, nombre prennent leur véhicule afin de se rendre en gare d'Uckange.

Par ailleurs, pour le retour de Metz vers la vallée de l'Orne, le dernier train quitte Metz à 19h30. Sans possibilité de retour en train de Metz au-delà de 19h30. Il souligne l'intérêt d'une offre plus développée en soirée notamment les week-ends.

Pour précisions en semaine : Metz 19.33 -> Moyeuvre-G. 20.05 (Correspondance 9' à Hagondange) ; le samedi : Metz 20.37 -> Moyeuvre-G. 21.01 (direct) ; le dimanche : Metz 19.37 -> Moyeuvre-G. 20.04 (direct)

M. KRILL (Directeur de cabinet du Président de la Communauté d'Agglomération du Val de Fensch) indique que ce secteur qui irrigue le sillon lorrain a besoin d'un renforcement de l'offre. Il est nécessaire d'abord de renforcer l'offre de la ligne Thionville-Longwy. Entre Thionville et Fontoy un potentiel de 80 000 habitants sont pour la plupart actuellement découragés d'emprunter le train. Il témoigne également des difficultés de stationnement en gare d'Uckange liées au grand nombre de véhicules y convergeant.

La seconde préoccupation est le périmètre de ces Corest. La ligne Thionville-Longwy mériterait d'être intégrée au Sillon Lorrain Nord car ces lignes connectées y sont intimement liées.

Les élus du Val de Fensch sont mobilisés autour de la motion votée par le Conseil Départemental de Moselle. Ils attendent sur le sillon un développement de desserte analogue à celui développé dans le cadre du REME strasbourgeois avec des fréquences supplémentaires pour leurs vallées.

M. GIRAUX (conducteur de train de Charleville-Mézières, représentant CGT Cheminots) témoigne de sa participation à un groupe de travail sur la ruralité dans le secteur d'Etain où un nombre croissant de travailleurs frontaliers a été identifié. Tous ne rejoignent pas les mêmes endroits au Luxembourg.

M. THIRY a fait part de travaux auxquels il avait participé en 2002 avec la Région Lorraine pour l'étude de trajets en cars depuis Etain et Briey pour des liaisons Etain/Esch/Luxembourg. Il souligne que la liaison Briey-Luxembourg mise en place cet été rencontre un certain succès.

Il rappelle un projet proposé en 2022 dans le cadre de la Conférence Inter-Gouvernementale franco-luxembourgeoise (CIG Fr-Lux) pour un cadencement d'Hagondange vers Longwy et un cabotage entre Conflans-Jarny et Baroncourt.

Un cadencement Thionville-Longwy-Luxembourg permettrait de limiter en partie la surcharge du sillon. De même il évoque un trajet qui rejoindrait le sillon lorrain en arrivant à Uckange. Il regrette « l'abandon » de la ligne Nancy-Longwy.

Mme GUILLOTIN reprend ce qui a été échangé lors de la CIG : la nécessité de renforcer le sillon lorrain avec des branches renforcées à l'Est et à l'Ouest avec des mobilités qui permettent de joindre directement le Luxembourg depuis les branches Ouest.

L'étude globale MMUST à 360° permettra une meilleure connaissance des mobilités sur l'ensemble du territoire. Le travail transfrontalier va poursuivre son augmentation, la population aussi.

2. Vie des lignes régionales :

Lignes ferroviaires:

- Thionville - Longwy — Charleville-Mézières
- Longwy - Nancy
- Longwy - Luxembourg
- Metz - Hagondange — Conflans-Jarny - Verdun

Lignes routières:

- Metz — Verdun
- Metz-Longwy

Messieurs LAURENT et CLAUDE (responsables satisfaction clients TER - SNCF Voyageurs) présentent la régularité, les causes de retards et de suppressions pour l'année 2023 (1^{er} semestre puis septembre-octobre), ainsi que la typologie de trafic et l'évolution du trafic, en soulignant les faits marquants et temps forts pour les différentes lignes ferroviaires du COREST.

- **Thionville/Longwy/Charleville-Mézières :**

Rappel des événements impactant avec des plans de transport adaptés en raison :

- d'indisponibilités de matériel roulant : gestion du désamiantage des rames Z11500,
- de la mise en place de la commande centralisée des aiguillages du secteur de Thionville.

Le chiffres de fréquentations de la ligne sont très bas (10 abonnés)

Mme GUILLOTIN souligne l'impact du manque d'agents de conduite.

M. LAURENT explique que les absences conjuguées aux difficultés de recrutement sont impactantes malgré les actions mises en place : écoles de conduite déployées en grand nombre.

- **Nancy/Longwy :**

M. CLAUDE fait part du travail mené sur la propreté des rames et des fortes affluences constatées les lundis matin et vendredis soir et indique que la part des abonnés remonte sur cette ligne.

- **Longwy-Luxembourg :**

M. LAURENT précise que les données de ponctualité reprennent le début et la fin de parcours sur le territoire français.

La ligne a été concernée par de nombreux travaux des deux côtés de la frontière (avec des périodes de substitution routière côté français)

- **Metz/Conflans-Jarny/Verdun :**

La ligne a été impactée par les plans de transport adapté suite aux retards de maintenance COVID et par 39 semaines de substitutions routières entre 9 heures et 16 heures.

- **Metz/Longwy :**

Une question relative aux fréquentations a été posée car certaines circulations ont été identifiées comme « bien remplies ». Les fréquentations importantes concernent surtout les horaires des étudiants migrant hebdomadairement (de même que sur Nancy/Longwy).

M. KLEFFERT a signalé le retard du car Longwy-Metz du jour avec 42' en plus du temps de parcours normal, il évoque l'effet cascade des retards. Il préconise une adaptation des horaires tenant compte de l'effet congestion.

Il a rappelé la préconisation de l'ADV auprès l'agglomération de Longwy pour un dimensionnement du parking relais à 950 places plutôt que les 633 places du projet en cours d'élaboration. Il aurait souhaité la possibilité d'un parking sur pilotis à étages.

Il sollicite le doublement de la voie ferrée entre Longwy et Rodange pour le développement des liaisons transfrontalières. L'ADV, face à l'augmentation du nombre de logements construits sous la pression du nombre de travailleurs transfrontaliers affirme que l'augmentation du nombre de places de parking en gare de Longwy et le doublement des voies jusqu'à Rodange sont les réponses à apporter et qu'elles permettraient que la gare de Longwy reste utilisée.

M. THIRY n'approuve pas l'objectif d'augmentation du stationnement centralisée en gare de Longwy, car elle contribuerait à augmenter les flux routiers en amont. Il regrette également que la liaison routière expresse Longwy-Metz ne permette pas des dessertes intermédiaires (Audun-le-Roman, Hayange).

M. GIRAUX rappelle qu'à Longuyon, 25% de la population est tributaire des transports en commun, n'ayant pas permis de conduire et véhicule personnel et que prolonger les trains Luxembourg - Longwy jusque Longuyon constituerait une solution pour ces personnes.

Mme BOLIS précise que des liaisons Luxembourg-Longuyon ont existé mais qu'elles ont été abandonnées par les CFL au moment de la mise en place de l'IFER (Imposition Forfaitaire sur les entreprises de Réseau).

Mme GUILLOTIN informe que la Conférence Inter-Gouvernementale franco-luxembourgeoise vise à mobiliser les voisins luxembourgeois et que les négociations y sont complexes.

M. ROUYERE (Président de l'association Rail Avenir) souligne la difficulté d'emprunter les TER pour des horaires tardifs. Il préconise une dynamisation du trafic par la mise sur fer des substitutions routières et le rétablissement de communications vers Reims pour donner un intérêt régional à la ligne Metz-Verdun.

Il évoque l'incident d'un groupe qui s'est rendu au marché de Noël de Colmar. Le train du retour en retard de 25 min à Metz, le groupe a pu prendre un TER vers Conflans mais pas pour Verdun : demande d'un retour plus tardif de Metz -> Verdun.

M. OLMETA (Directeur des Gares Lorraine — SNCF Gares & Connexions) explique que des agents d'escale sont présents en gare de Metz jusqu'à 19h30.

Les réponses aux questions transmises par l'Association Rail Avenir ont été traitées et ont fait l'objet d'un retour écrit postérieurement au COREST.

M. KLEFFERT : souligne le trou de desserte en milieu de matinée entre Longwy et Nancy.

Les services de la Région reconnaissent que la desserte mériterait d'être renforcée mais que cela ne pourrait se faire sans l'engagement de moyens supplémentaires non disponibles à ce jour.

M. CAPUT regrette un manque d'offre et un nombre trop important de suppressions. De plus en plus d'habitants travaillent au Luxembourg mais il n'y a pas d'autre d'offre. Il fait part de ses inquiétudes pour la fréquentation de gare de Baroncourt car lorsque le lycée professionnel de Landres fermera 180 élèves ne prendront plus train. Il s'agit de la seule gare de Meuse sur ce secteur.

Il regrette également que la passerelle rende impossible la prise du train à Baroncourt pour des personnes à mobilité réduite.

3. Evolution de l'offre de transport TER

- **Ligne Thionville Longwy Charleville**

Les services de la Région évoquent l'étude de mobilité menée sur le bassin de Longwy élargi qui fera l'objet d'une concertation avec les partenaires du territoire. Il s'agit de l'engagement pris au 1er COREST sur le bassin « à côté du sillon lorrain », portée sur le volet transfrontalier qu'il faut consolider sur le volet des mobilités internes.

- **Ligne Longwy-Luxembourg**

La Région Grand Est a sollicité un renforcement de l'offre opérée par CFL en lien avec la SNCF. La demande est en attente de la validation des autorités luxembourgeoises pour l'ajout d'offres en matinée et soirée

M. ROUYERE regrette qu'une première réunion pour mieux cerner les besoins de mobilités ait eu lieu en avril 2023 sans la présence des associations d'usagers.

Mme GUILLOTIN indique qu'en avril David VALENCE était intervenu auprès des élus. On a lancé l'étude de mobilité et les associations seront conviées à une restitution de l'étude.

M. ROUYERE insiste sur la (re)mise en place d'un barreau médian (Metz- Conflans-Jarny — Verdun — Châlons-en-Champagne).

4. Travaux sur le réseau

M. KERGUIGNAS (Chargé de compte TER Lorraine/Champagne Ardenne - Pôle Clients et Services, Unité Voyageurs - SNCF Réseau) présente quelques chiffres-clefs à l'échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2023, 2024 et 2025 sur le périmètre du COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord.

M. THIRY fait part de son insatisfaction relative aux impacts de l'utilisation de la base travaux d'Audun-le-Roman. Il déplore les dégâts causés à la place de la gare par le passage des camions pour rejoindre la base travaux. Il indique réfléchir à la prise d'un arrêt municipal pour interdire l'accès aux camions. Le bruit engendré et les trous d'1m de diamètre sur la voirie. La remise à niveau de l'ensemble du site pourrait coûter 300 000 € que la commune devrait investir avec un possible soutien de la Région jusqu'à 100 000€ (dispositif DIRIGE pour le développement de l'intermodalité en gare).

M. THORENS (Directeur du Pôle Clients et Services, Direction territoriale Grand Est—SNCF Réseau) indique qu'il faut que cela soit discuté avec les équipes SNCF Réseau en place et que les attentes seront à nouveau transmises aux équipes. Les réponses apportées ne sont peut-être pas celles attendues.

Suite donnée hors de la réunion COREST : le Pilote d'Opération SNCF Réseau a pris contact avec Monsieur le Maire d'Audun-le-Roman et a proposé une solution pour combler les trous.

M. BENABID relève problème concernant la passerelle de Moyeuvre-Grande car il est fréquent que les usagers traversent les voies. Il cite l'aménagement en gare de Rombas (passage planchéié).

SNCF Gares & Connexions indique que la réglementation ne permet plus de faire des passages planchéiés. Il y a des travaux prévus sur la passerelle, il ne faut pas avoir de craintes sur l'utilisation de la passerelle, s'il y a des travaux d'urgence Gare & Connexions les fait.

5. Gares et Accessibilités

La Région rappelle le dispositif DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est) et les évolutions du dispositif votées en début d'année 2023 par l'assemblée régionale pour valoriser les aménagements « verts » et limiter l'imperméabilisation des sols.

La Région et SNCF Gares & Connexions présentent les investissements dans les gares sur le périmètre du COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord.

M. CAPUT regrette que les efforts envers les gares se portent vers les grandes gares et que les petites gares rurales soient fermées. Il aurait souhaité que les perspectives ouvertes par 1001 gares soient concrétisées.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme GUILLOTIN remercie les participants et clôt la réunion du COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord en invitant les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

ANNEXE n°1 : Liste des présents du COREST Meuse et Meurthe-Moselle Nord

Présidence du COREST :

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

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Christophe CAPUT, Maire de Dommary-Baroncourt,
René THIRY, Maire d'Audun-le-Roman,
Lokmane BENABID, adjoint au Maire de Moyeuvre-Grande,
Stéphane KRILL, Communauté d'Agglomération Val de Fensch,
Lia TAGHIANOSYAN, collaboratrice parlementaire de M. JACQUIN,
Stéphane GODEFROY, AGAPE,

Associations, organisations syndicales, divers :

Paul KLEFFERT, Président Association ADV-CLCV,
Roland ROUYERE, Président Association Rail Avenir,
André GIRAUX, représentant CGT SNCF Ardennes,

Usagers :

Guillaume AUSSEL, usager,

SNCF Voyageurs :

Christophe LAURENT, Responsable Satisfaction Clients — Direction de Lignes TER Lorraine,
Damien CLAUDE, Responsable Satisfaction Clients — Direction de Lignes TER Lorraine,

SNCF Réseau :

Pascal THORENS, Directeur du Pôle Clients et Services, Direction territoriale Grand Est,
Patrick KERGUIGNAS, Chargé de compte TER Lorraine/Champagne Ardenne - Pôle Clients et Services, Unité Voyageurs

SNCF Gares et Connexions :

Dominique OLMETA, Directeur des Gares Lorraine,

Région Grand Est :

Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée,
Emilie BOLIS, adjointe de la cheffe de Service Organisation de l'Offre Ferrée,
Guillaume LETERME, chargé de mission du Service Organisation de l'Offre Ferrée,
Karine CISZOWSKI, Directrice de la Maison de Région de Thionville — Longwy,
Olivier ZENTAY, Service Transports Maison de Région de Nancy,
Marie-Pierre AUGUSTIN, Directrice de la Maison de Région de Metz,

EXCUSES

Françoise SOULIMAN, Préfet de Meurthe-et-Moselle,

Nadège HORNBECK, Vice-Présidente du Conseil Régional,
Laurent JACOBELLI, Député de Moselle,
Jean-Marc FOURNEL, Maire de Longwy,
Caroline FIAT, Députée de Meurthe-et-Moselle,
Laurent TOUVET, Préfet de la Moselle,
Dominique RENAUD, Conseillère Régionale,
Samuel HAZARD, Maire de Verdun et Président de la Communauté d'Agglomération
du Grand Verdun,
Florence GOULET, Députée de la Meuse
Xavier PANNECOUCKE, sous-préfet de Verdun
Olivier JACQUIN, Sénateur de Meurthe-et-Moselle
Eric DUMONT, Président de la Communauté de Communes du Pays de Montmédy
Roselyne HISTE-WOLFF, Directrice des Lignes TER Lorraine, SNCF Voyageurs
Benjamin MARCHAND,