

**CESER ALSACE  
CHAMPAGNE-ARDENNE  
LORRAINE**

---



## **Contribution à la future Convention TER Grand Est**

*Votée en séance plénière du 16 septembre 2016*



Vu la Loi n°82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu la décision du bureau du Conseil économique, social et environnemental régional du Grand Est - Alsace Champagne-Ardenne Lorraine en date du 30 août 2016,

**Le Conseil économique, social et environnemental régional  
du Grand Est - Alsace Champagne-Ardenne Lorraine  
a voté la présente contribution par 209 pour et 6 abstentions**



## SOMMAIRE

---

PRÉAMBULE.....	6
INTRODUCTION .....	7
1. CONTEXTE GÉNÉRAL .....	8
2. DESSERTES .....	9
3. LIAISONS INTERRÉGIONALES ET TRANSFRONTALIÈRES .....	15
4. QUALITÉ DE SERVICE.....	17
5. INTERMODALITÉ .....	20
6. POLITIQUE COMMERCIALE.....	21
7. MATÉRIELS.....	22
CONCLUSION .....	23

## PRÉAMBULE

---

Le CESER rappelle que la Région est l'Autorité Organisatrice des Transports à l'échelle régionale et par conséquent de l'intermodalité.

Dans le cadre de la prochaine convention relative au Transport Express Régional (TER), le Conseil régional et la SNCF sont deux partenaires co-contractants dans un contexte de monopole du transport ferroviaire.

La Région décide sur l'ensemble de son périmètre du contenu du service public de transport de voyageurs, de la qualité des dessertes, de la tarification dans le respect des règles tarifaires nationales et de l'information aux usagers.

La SNCF, exploitant ferroviaire, assure la production des services, l'exploitation des gares, la maintenance des matériels, installations et équipements, l'accueil et l'information des usagers, la promotion du service ferroviaire, la mise en œuvre des moyens nécessaires au respect des objectifs fixés par la Région.

Toutefois, avec une dette de 50Mds € en augmentation annuelle de 3Mds €, dont 1,6Mds € pour les seuls intérêts financiers, le CESER s'interroge sur la capacité de la SNCF à apporter un service pérenne et considère notamment que l'État devrait mettre en place une caisse d'amortissement de la dette (pour la partie antérieure à la Loi S.R.U DE 2000).

## INTRODUCTION

---

L'État des lieux mené par le CESER au sujet des trois anciennes conventions d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs entre les Conseils régionaux d'Alsace, de Champagne-Ardenne, de Lorraine et la SNCF, met en évidence de nombreuses disparités. Pour proposer la meilleure qualité de service aux usagers en région Grand Est, cette nouvelle convention ne peut être la simple juxtaposition des trois anciens documents.

Le CESER, force de proposition, formule des préconisations afin de contribuer activement à la rédaction de la future convention d'exploitation.

# 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

---

Pour le CESER, le TER doit être :

- Attractif, notamment concernant les fréquences et dessertes,
- De qualité, notamment en termes de ponctualité et d'information des usagers,
- Accessible à tous, facile d'utilisation et économiquement abordable,
- Un maillon essentiel dans la chaîne de mobilité favorisant l'accès quotidien aux établissements scolaires et à l'emploi pour de nombreux actifs de notre région,
- structurant pour le développement économique,
- contributif à la dimension environnementale de lutte contre les pollutions.

Le CESER rappelle que la contribution publique régionale au Transport Express Régional (TER) s'élève à environ 430 millions d'€ pour l'année 2016, soit 18 % du budget total de la Région, ceci dans un contexte de monopole, donc sans éléments de comparaison avec d'autres opérateurs. Aussi, le Conseil régional doit-il exiger de l'exploitant une qualité de service irréprochable.

Si le CESER partage la volonté du Conseil régional d'établir une nouvelle convention sur 8 voire 10 ans, permettant ainsi de développer dans la durée des outils et systèmes innovants, le CESER regrette que les négociations pour la nouvelle convention TER ne puissent s'appuyer sur le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), les réflexions sur ce document n'ayant pas encore pu débuter. Le CESER préconise que l'adaptation du plan de transport s'appuie sur le SRADDET, lors des revoyures, dès l'adoption de celui-ci.

Le CESER prend acte de la contrainte de temps que s'est fixé le Conseil régional mais estime que cette précipitation peut nuire à la qualité de service (territoires délaissés, sujets non traités) du fait de l'absence d'un état des lieux approfondi des déplacements. Aussi le CESER préconise-t-il une première clause de revoyure et d'évaluation à 2 ans.

Selon la SNCF, les coûts de l'entreprise ferroviaire augmentent en moyenne de 2 à 2,5 % par an à activité constante, sans en donner une réelle justification. Le CESER considère cela inacceptable et préconise une transparence des comptes du réseau TER sur notre région sans pour autant aller à la comptabilité stricte par ligne.

L'objectif de la Région étant de stabiliser sa contribution au Transports Express Régional, le CESER craint une dégradation de la qualité de service, alors que les nouveaux besoins liés à l'évolution du périmètre régional, et la nécessité d'encourager l'usage du mode ferroviaire pour une meilleure maîtrise des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, imposent au contraire un développement de l'offre.

Comme cela a déjà été fait en Alsace, le CESER souhaite que toutes les lignes TER régionales soient référencées selon les normes ISO 9001 en vigueur<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> « L'Organisation internationale de normalisation (ISO) est une organisation internationale non gouvernementale, indépendante, dont les 163 membres sont les organismes nationaux de normalisation. Les Normes internationales sont des rouages indispensables. Elles établissent des spécifications de premier ordre pour les produits, les services et les systèmes dans une optique de qualité, de sécurité et d'efficacité. »  
Source : [www.iso.org](http://www.iso.org)

## **2. DESSERTES**

---

### **2.1. INFRASTRUCTURES FERRÉES**

#### **2.1.1. FINANCEMENTS**

L'état des infrastructures ferroviaires interfère indéniablement avec la qualité de service qui peut être proposée par la SNCF. Le CESER rappelle que l'insuffisance d'entretien du réseau depuis plus de 30 ans a dégradé la fiabilité, la continuité du service public de transport et le niveau de sécurité.

Le CESER souligne que les difficultés financières du système ferroviaire français sont dues essentiellement à l'insuffisance des politiques publiques en matière de financement qui ont conduit à la dégradation progressive du réseau. Pour le CESER, la remise à niveau et le développement de l'infrastructure sont indispensables pour améliorer le Service Public ferroviaire ce qui nécessite de dégager les moyens financiers nécessaires.

Le CESER s'inquiète du devenir des 1.250 kilomètres de lignes capillaires mixtes que compte notre région dont au moins 700 kilomètres pourraient ne plus être entretenus et donc à terme fermés au trafic. Face à ce constat, le CESER demande des précisions concernant les lignes affectées et les moyens financiers qui devraient être débloqués pour leur maintien opérationnel.

Le CESER considère que les besoins de financements du système ferroviaire ne peuvent reposer uniquement sur les péages des sillons du fait d'une baisse du trafic fret et de l'ampleur des travaux de régénérations des voies à mener. Le CESER estime donc urgent de mettre en place de nouveaux moyens de financement. Suite à l'abandon de l'écotaxe, le CESER préconise que la Région engage une réflexion concernant la création d'une redevance transit international des poids lourds. Pour le CESER, il serait intéressant de mettre en place cette redevance à titre d'expérimentation afin de limiter le trafic de poids lourds effectuant des liaisons internationales et transitant sur le territoire régional. Le transit poids lourds interdit en Suisse et l'équivalence d'une écotaxe mise en place en Belgique et en Allemagne incitent les poids lourds étrangers à utiliser les axes non payants de notre région (A31, A34, A35, A36). Cette redevance permettrait d'améliorer la multimodalité et de contribuer à l'entretien des infrastructures régionales.

Pour le CESER, l'aménagement et le développement durable du territoire impliquent de mener des actions sur le réseau ferroviaire. Le CESER préconise un degré de priorité d'interventions sur certaines lignes TER pour une remise à niveau permettant une amélioration du service actuel.

#### **2.1.2. PREMIÈRES PRIORITÉS**

##### **► LIGNE 4**

Le CESER est favorable à l'électrification de la ligne Paris-Bâle (ligne 4) dans sa totalité, dans un premier temps de Gretz-Armainvilliers à Troyes et dans un second temps, de Troyes à

Belfort. Pour autant, au regard des délais de réalisation de ces chantiers, le CESER demande une hausse de la qualité de service à très court terme sur cette ligne, par l'acquisition de matériels bi-modes, bi-courants, plus confortables et plus rapides.

### ► **LIGNE CHARLEVILLE-MÉZIÈRES - GIVET**

Le CESER demande que cette ligne soit réhabilitée dans sa totalité afin qu'elle puisse retrouver sa fonction vitale de desserte de la vallée de la Meuse. Dans ce secteur de moyenne montagne, cette ligne est fondamentale, d'une part, pour les usagers quotidiens (relations domicile-études et domicile-travail), et d'autre part, pour le fret, en lien avec la desserte multimodale du port de Givet. La ligne est aujourd'hui impactée par de nombreuses limitations de vitesse qui font chuter sa fréquentation, les temps de parcours étant considérablement rallongés. Le CESER prend note des engagements annoncés pour cette ligne tant par l'État que la Région, mais exige un calendrier précis et le détail des travaux prévus pour la remise aux normes de celle-ci.

### ► **NŒUD FERROVIAIRE DE STRASBOURG**

Le nœud de Strasbourg comprend la seconde gare de France (en volume usagers hors Île-de-France). Les nouvelles circulations avec la mise en service de la seconde phase de la LGV l'Européenne, utilisent toute la capacité disponible au nord de Strasbourg avec un risque élevé de dégrader la qualité des circulations. Pour le CESER, une mise à deux fois deux voies entre Vendenheim et Strasbourg est nécessaire pour assurer un niveau de régularité satisfaisant et permettra des développements de l'offre, en particulier de l'offre TER de proximité, pour les usagers pendulaires et une offre diversifiée en matière de sillons TGV.

Au-delà de la réalisation de la 4<sup>ème</sup> voie Vendenheim-Strasbourg, il conviendra de développer la capacité même de la gare de Strasbourg en élargissant la réflexion à l'axe Strasbourg-Kehl dans la mesure où cet axe et les équipements techniques qu'il dessert, peut être considéré comme partie intégrante de la problématique de capacité de la gare.

### ► **NŒUD FERROVIAIRE DE MULHOUSE**

Le nœud de Mulhouse concentre tous les trafics du Sud Alsace. Ainsi, la gare de Mulhouse est la 20<sup>ème</sup> gare de France avec 4,7 millions d'usagers et plus de 50.000 départs de trains commandés (environ 250 trains/jour en semaine, TER, TGV, Fret). L'étude prospective de capacité menée en 2011 confirme que l'ajout de trains aux heures de pointe n'est plus possible sans aménagements, et que toute évolution, même légère, du graphique horaire en heure de pointe serait particulièrement compliquée.

Une réelle opportunité d'aménagement du nœud de Mulhouse se dessine avec la régénération du poste de signalisation inscrite dans l'opération globale de commande centralisée du réseau. Or, ce type de modernisation nécessite une refonte totale de la signalisation. Le CESER préconise donc d'intégrer des éléments de développement et de fiabilité du réseau afin d'aller au-delà d'une simple régénération en améliorant le fonctionnement de la gare de Mulhouse (meilleure affectation des voies, augmentation des vitesses de circulation en approche, etc.).

Pour le CESER, ne pas prendre en compte le besoin de modernisation des installations de la gare de Mulhouse impliquera automatiquement le maintien, voire l'augmentation, des trafics routiers et présente des désavantages en termes socio-économiques (cadencements difficiles

à mettre en place sur certaines lignes, voire impossibles, correspondances peu efficaces, offres moins lisibles).

### **2.1.3. SECONDES PRIORITÉS**

#### **► LIGNE SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE - HAGONDANGE**

Concernant la ligne Châlons-en-Champagne - Conflans-Jarny, le CESER estime important de considérer celle-ci sous l'angle d'une liaison directe de Reims à Metz, tout en permettant la desserte ferrée de Sainte-Ménéhould et Verdun. C'est pourquoi le CESER souhaite la réouverture de la portion Châlons-en-Champagne - Verdun ainsi que la mise en place d'un plan de transport réellement adapté aux besoins des usagers, à même de relancer la fréquentation de cette ligne. Cette réouverture doit impérativement être accompagnée de la régénération des 400 mètres de lignes du barreau de raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple (liaison Reims – Verdun) et des travaux nécessaires au maintien de cette liaison sur le long terme. Pour le CESER, Verdun, capitale de la paix et haut lieu du tourisme de mémoire, doit être desservie par le transport ferroviaire.

#### **► LIGNE BOLLWILLER - GUEBWILLER**

Le CESER estime que l'étude réalisée pour la réouverture de la ligne Bollwiller - Guebwiller doit dès à présent se concrétiser par sa remise en service.

#### **► LIGNE TROYES - REIMS**

Le CESER estime que l'existence d'une liaison ferroviaire voyageurs Troyes - Châlons-en-Champagne - Reims, desservant l'aéroport de Vatry, s'appuyant sur la ligne fret actuelle Troyes - Châlons, est indispensable. En effet, la situation actuelle fait de cette ligne une nécessité pour relier les deux principales agglomérations du territoire champardennais et faire en sorte de mieux intégrer l'agglomération troyenne dans la région Grand Est.

#### **► DESSERTE DE L'EUROAIRPORT**

Au sujet de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse, le CESER estime nécessaire sa desserte ferroviaire. Il demande que les études débouchent rapidement sur une réalisation concrète.

### **2.1.4. LIGNES À ÉTUDIER**

#### **► THIONVILLE - APACH**

La ligne ferroviaire Thionville - Apach est actuellement exploitée en week-end uniquement. Au vu des besoins locaux de mobilité, le service en semaine, actuellement effectué par car, gagnerait à être à nouveau réalisé par des trains. Une coordination avec la desserte allemande permettrait, en outre, de rejoindre Trèves sans passer par Luxembourg et ainsi, de légèrement décharger l'axe Thionville - Luxembourg.

#### **► COLMAR - FRIBOURG**

Le CESER estime qu'une liaison ferroviaire entre Colmar et Fribourg (Allemagne) est pertinente (13.000 usagers quotidiens entre Breisach et Fribourg). Le CESER préconise donc la

régénération de la section Colmar - Volgelsheim permettant ainsi de rétablir cette liaison transfrontalière.

► **SARREGUEMINES - HAGUENAU**

Le CESER demande une étude afin de définir le nombre d'usagers potentiels de cette ligne et ainsi de pouvoir décider si la régénération et la réouverture de la portion Bitche – Niederbronn-les-Bains est nécessaire et répond à de réels besoins de transport.

► **EPINAL - SAINT-DIÉ**

Le CESER demande que les travaux nécessaires à l'amélioration de la voie soient effectués et accompagnés d'une augmentation de l'offre. Ces actions permettront de redynamiser la fréquentation de la ligne en offrant une liaison Épinal - Strasbourg de qualité, particulièrement pertinente pour la région Grand Est.

► **LAVELINE-DEVANT-BRUYÈRES - GÉRARDMER**

Le CESER demande la réouverture de cette ligne, embranchée sur la ligne Épinal - Saint-Dié, pour l'amélioration des déplacements quotidiens et la valorisation de l'aspect touristique.

► **NANCY - MERREY**

Le CESER estime que des travaux d'amélioration de la voie sont à effectuer afin de faciliter les déplacements quotidiens et l'arrivée d'usagers extérieurs à la région sur les stations thermales de Vittel et Contrexéville.

► **BARR - SÉLESTAT**

Afin d'améliorer les déplacements sur cette ligne, aujourd'hui limitée à 40 km/h sur certaines portions, le CESER demande la régénération complète de l'infrastructure pour retrouver une vitesse de circulation à 80 km/h sur l'ensemble du parcours.

## **2.2. GARES ET HALTES FERROVIAIRES**

Suite au succès rencontré par la réouverture des gares de Bazancourt et Poix-Terron, le CESER demande la réouverture de la gare du Châtelet-sur-Retourne, pour laquelle une étude a été menée en 2012, et qui correspond à une réelle demande des habitants afin de desservir le secteur sud de Rethel.

Sur la section Charleville-Mézières - Metz, le CESER demande la réouverture de la gare de Douzy (étude réalisée).

La Gare Lorraine d'interconnexion TGV-TER à Vandières est un projet articulé autour de 6 enjeux :

- porte d'entrée originale avec arrivée en train au cœur des villes,
- défi architectural (gare plateforme),
- développement durable,
- gestion novatrice de la mobilité en région,
- montée en puissance du nombre d'usagers (entre autres amélioration de la qualité de service),

- effet levier TGV-TER ou TER-TGV.

Aussi, le CESER demande la réactivation du dossier par la Région en lien avec le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle. Pour le CESER, faire abstraction de cette gare dans le cadre de la nouvelle Convention TER est inacceptable, tant elle est indispensable à la structuration des mobilités du sillon lorrain.

Concernant le triangle Reims – Épernay - Châlons-en-Champagne le CESER préconise la construction d'une halte ferroviaire en zone ECOPARC Reims sud (Farman / Pompelle / Croix Blandin), principale zone d'activité de la Marne (11.000 salariés aujourd'hui) et en très forte expansion. Déjà inscrite dans le Contrat de Projet 2007-2013 mais non réalisée, cette halte serait un atout décisif répondant aux besoins de cette zone et faciliterait le report modal de nombreux déplacements quotidiens actuellement effectués en véhicules particuliers.

Le CESER estime que la création d'une halte ferroviaire à Yutz est rendue nécessaire par l'engorgement et la saturation prochaine du pôle d'échanges multimodal de Thionville (parkings et augmentation du nombre de frontaliers et d'usagers quotidiens). Cette halte serait dotée d'un parking relais et permettrait d'absorber les flux des usagers du TER.

### **2.3. OFFRES**

Afin d'augmenter significativement la part du mode ferroviaire entre les 3 agglomérations de Reims, Châlons-en-Champagne et Épernay, le CESER demande une amélioration des dessertes et la mise en place du cadencement. Le train ne capte pour l'instant que 10 % des déplacements. Ces liaisons bénéficient donc d'un fort potentiel.

Le CESER demande un déploiement du cadencement à l'échelle régionale, sur les lignes qui le nécessitent, afin de fluidifier les déplacements et réduire l'impact des ruptures de charges.

Si les sillons alsaciens et lorrains, ainsi que l'étoile de Reims, sont tout à fait adaptés à la mise en place du cadencement, le CESER considère en revanche que les autres lignes de la région méritent aussi une attention toute particulière afin d'adapter au mieux la desserte aux besoins des usagers. Pour les usagers, les critères les plus importants sont : le temps de transport, la fréquence, la régularité des dessertes et le confort.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 instaure les « services librement organisés », autrement dit la possibilité pour les autocaristes privés d'assurer des services réguliers interurbains. Pour le CESER, les parcours en autocars sur longues distances constituent une offre supplémentaire de mobilité, adaptée particulièrement à certains voyages (loisirs, vacances, etc.). Ceci étant, ils peuvent difficilement se substituer aux lignes ferroviaires qui permettent notamment des déplacements professionnels rapides et efficaces (sécurité, confort, possibilité de travailler pendant le trajet).

Pour toute liaison « dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins », une déclaration auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) est obligatoire. Le CESER rappelle que la Région, autorité organisatrice, peut demander l'interdiction d'une liaison à l'ARAFER si elle prouve que la ligne concernée porte atteinte à l'équilibre économique d'un service public.

Le CESER considère que l'offre des transports régionaux est à améliorer. La mise en place de lignes d'autocars privées peut être une solution lorsqu'elles complètent, améliorent l'offre

actuelle du TER et permettent le rabattement des usagers vers les points d'arrêts et gares du réseau. Il est regrettable que les premières ouvertures de lignes effectives et annoncées en région Grand Est ne remplissent pas ce rôle, pourtant important pour la desserte des zones blanches et des villes non reliées par la voie ferrée.

Le CESER préconise que les lignes d'autocar créées soient pérennes et que leur fonctionnement se fasse sans dumping social et/ou fiscal.

Notre région est actuellement desservie par trois Trains d'Équilibre du Territoire (TET), à savoir Paris - Belfort, Hirson - Metz et Reims - Dijon (le samedi matin uniquement). Ces TET sont actuellement financés par l'État. Si ces liaisons étaient reprises par la Région, le CESER préconise que le Conseil régional obtienne de l'État une affectation pérenne des ressources financières nécessaires au bon fonctionnement et au développement des TET (renouvellement de matériels, fréquence, etc.), afin qu'ils puissent continuer à jouer leur rôle de desserte fine du territoire en cohérence avec l'offre TER.

Le CESER estime qu'avant d'entreprendre une alternative au ferroviaire, toutes les pistes doivent être étudiées et mises en œuvre pour sauver les lignes qui le nécessitent (enquête, adaptation du plan de transport, communication, etc.). Le CESER rappelle qu'un changement de mode de transport du ferroviaire au routier signifie dans la plupart des cas, la disparition de la ligne, le mode routier entraînant une baisse de la fréquentation des usagers, puis progressivement une fermeture de la ligne.

Le CESER admet que certaines lignes TER fréquentées uniquement aux heures de pointes puissent être assurées par autocars lors des périodes creuses. Néanmoins, lorsque le service utilise un mode alternatif, il préconise, d'une part, que ces véhicules soient équipés de systèmes de distribution de billets, et d'autre part, qu'ils offrent le même niveau de confort que les trains et soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le CESER demande également que la convention indique très précisément les conditions de substitution au mode ferroviaire en cas de travaux ou d'incidents techniques, afin que la continuité du service prévu soit assurée dans les meilleures conditions. Ce remplacement temporaire doit s'organiser prioritairement en coopération avec les autres réseaux de transports par l'utilisation de lignes existantes, voire par un renforcement exceptionnel des dessertes.

Enfin, le CESER estime que le périmètre régional impose la mise en place de TER « au long cours ». Dans le contexte de l'ouverture totale de la LGV l'Européenne, le CESER souhaite que la Région veille au maintien des liaisons TER actuelles, complémentaires de la grande vitesse en permettant une desserte plus fine des territoires.

### 3. LIAISONS INTERRÉGIONALES ET TRANSFRONTALIÈRES

---

Le CESER considère essentiel de maintenir les liaisons TER interrégionales existantes. Pour ce faire, il préconise que la Région travaille en bonne intelligence avec nos Régions voisines, tant concernant l'offre proposée que sur les montants engagés pour l'exploitation de ces lignes et le renouvellement des matériels.

A l'instar du Schéma stratégique de MObilité Transfrontalière entre la Lorraine et le Luxembourg (SMOT) dont les objectifs sont de coordonner l'action des AOM pour développer les Transports en Commun (TC) et le covoiturage et faire passer la part modale des TC (ferroviaires et routiers) à 25% d'ici 2030, il est nécessaire de prendre en compte la dimension environnementale. Le CESER préconise que des schémas similaires au SMOT soient créés pour l'ensemble des pays limitrophes à la région Grand Est et même de passer à un SMOT 2 avec la création d'un « droit frontalier ». Le but est de travailler à même niveau entre une Région ou un Département et un État limitrophe pour faciliter les projets. Il s'agit de raccourcir les délais de prises de décision pour tout ce qui relève des aspects politiques, réglementaires, techniques, financiers et économiques. Le « droit frontalier » permettrait également d'harmoniser les systèmes de taxation des réseaux de transports et de raccourcir les circuits de décision (abonnement tout public, nouvelles fréquences, nouvelles lignes ferroviaires, Parkings relais - P+R).

Selon les dernières enquêtes, en 2035, ce sont 180.000 lorrains ou luxembourgeois domiciliés en Lorraine qui devraient se rendre quotidiennement au Luxembourg contre 90.000 actuellement.

Pour faciliter les déplacements des navetteurs, plusieurs projets d'infrastructures sont ou vont s'enclencher :

- le projet A31Bis qui prévoit des aménagements de l'autoroute actuelle, la construction de nouveaux tronçons et des remises à niveau environnementales en lien avec l'A3 luxembourgeoise et une exploitation multimodale de l'autoroute élargie,
- l'utilisation des transports en commun et covoiturage sur cette voie réservée aux transports en commun en site propre,
- la mise en place du cadencement TER en 2 phases (3 avril et 1<sup>er</sup> septembre 2016) avec une augmentation supposée de 50% des usagers,
- les travaux en gare de Luxembourg (voies supplémentaires de circulation, quais supplémentaires, tramway, etc.),
- passer au SMOT 2,
- le projet « Moselle Nouvelles Mobilités » avec l'auto-partage via les véhicules électriques,
- les mobilités douces avec des pistes cyclables sur Alzette – Belval (inciter les étudiants),
- le développement des lignes de bus transfrontalières,
- l'importance des lignes ferroviaires directes entre Longwy et Luxembourg avec mise en place d'un « Park and Ride » à la gare de Longwy,

- enfin le développement des transports collectifs au départ des villes frontalières.

Tous ces projets sont appelés à faciliter le déplacement des frontaliers dans les vingt années à venir, mais le CESER s'interroge sur leur capacité à absorber la très forte hausse. Il est estimé que le service ferroviaire amélioré pourra assurer au maximum environ 45.000 à 50.000 déplacements. Les modes routiers ne pourront faire face aux 135.000 autres.

Le CESER préconise qu'un travail de fond soit engagé entre le Conseil régional et le Grand-Duché de Luxembourg en liaison avec toutes les organisations et associations concernées, pour mener toutes les réflexions nécessaires et mettre en place un plan d'actions apte à répondre à ce véritable défi. Le CESER est prêt à y apporter sa contribution.

Le CESER considère que Nancy, devenue métropole, ainsi que le sud de la Lorraine, doivent être reliés efficacement avec l'Europe et le sud de la France. Pour ce faire, la réouverture du barreau Lure - Villersexel (connexion LGV Rhin-Rhône sans rupture de charge) et la rénovation de la ligne Épinal - Belfort sont des priorités qui permettront :

- d'améliorer les liaisons TGV vers le sud,
- d'améliorer les liaisons du sud Lorraine vers la Franche-Comté et la Suisse (Épinal - Belfort).

De plus, un axe Épinal - Belfort rénové permettra de relier efficacement le sud de l'Alsace au sud de la Lorraine, particulièrement vers Mulhouse et l'EuroAirport (première plateforme aérienne de la région Grand Est).

## 4. QUALITÉ DE SERVICE

---

### 4.1. ACCESSIBILITÉ

Pour rappel, les principes issus de la loi de 2005 précisent que tous les sites classés ERP (Établissements recevant du public) doivent mettre en place un échancier pour être aux normes de la loi. L'ordonnance du 26 septembre 2014 qui va désormais pouvoir entrer en vigueur, instaure des « *agendas d'accessibilité programmée* » (Ad'AP) introduisant un délai supplémentaire pour se mettre aux normes d'ici 2023.

Les différents équipements d'accessibilité (boucles magnétiques, quais accessibles, logo, panneaux signalétiques et affichages de renseignements) qui répondent à tous les publics en situation de handicap sont pris en compte dans les travaux programmés.

Les schémas d'accessibilité des trois anciennes régions ont été adoptés par les anciens Conseils régionaux avec l'échancier financier. Le Conseil régional appliquera les échanciers financiers adoptés. A titre d'exemple, le CESER rappelle que le Programme FEDER 2014-2020 prévoit 16 M€ sur le territoire lorrain avec un taux de financement limité à 50%. Il en va de même pour le CPER 2015–2020 avec 20M€. Il s'agit d'une enveloppe insuffisante qui nécessitera une priorité de revoyure du CPER.

Pour le CESER, le schéma définitif devra permettre un transport évitant le plus possible les ruptures de charge. Le Conseil régional devra se prononcer en faveur de tous les usagers y compris ceux en situation d'handicap, afin de leur permettre de voyager en TER en tenant compte des ruptures de continuité du réseau.

Le CESER demande à la Région d'étendre le « service accès plus », existant déjà dans certaines gares du Grand Est, à l'ensemble des gares pertinentes. Cela permettrait d'offrir un accompagnement adapté aux personnes en situation d'handicap ainsi qu'aux personnes vivant dans des zones isolées.

Le CESER exige que la totalité des matériels affectés en permanence ou occasionnellement au service TER (trains et autres véhicules) soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, prioritairement sur les lignes les plus fréquentées (par exemple, celles desservant des lieux de rééducation, d'hébergement ou de cure).

### 4.2. PONCTUALITÉ

Le CESER constate et déplore une dégradation de la ponctualité des trains qui détériore l'efficacité du service TER et pénalise d'autant plus les abonnés et usagers du quotidien. Dans les conventions en vigueur au sein des anciennes régions, la SNCF obtient une prime lorsqu'elle atteint les objectifs fixés et se voit pénalisée si des retards de trains sont enregistrés. Le CESER prend acte de la politique de bonus mais préconise que celui-ci soit très inférieur au malus.

Le CESER considère que la définition même du retard doit être précisée et préconise qu'un train soit considéré en retard lorsqu'il arrive en gare 3 minutes après l'heure indiquée. Une

tolérance doit être inscrite dans la convention à propos des retards justifiés et liés à l'attente d'une correspondance.

Dans les conventions actuelles, les trains supprimés ne sont pas pris en compte dans les calculs de ponctualité. Le CESER s'oppose à cette anomalie et demande que la suppression d'un train soit considérée comme un retard comptabilisé jusqu'au train suivant.

#### **4.3. PRÉSENCE HUMAINE EN GARE ET DANS LES TRAINS**

Le CESER demande que la présence d'agents soit maintenue dans les principaux points d'arrêt afin de renseigner les usagers, délivrer des titres de transport et assurer la sécurité et l'accompagnement des personnes le nécessitant.

Concernant l'accompagnement des trains, le CESER rappelle que les missions du commercial à bord des trains (ou contrôleur) selon la SNCF, sont les suivantes : *« vérifier les titres de transport, accueillir les voyageurs, les renseigner sur les produits et services, veiller à leur confort et à leur sécurité. Il est également en charge des opérations de la sécurité de la circulation des trains »*.

Pour le CESER, le contrôleur est l'interlocuteur privilégié des usagers au cours de leurs voyages, garant de la sécurité et de la sûreté, tout en assurant des missions commerciales indispensables (renseignements, contrôle des titres de transport et régularisation des usagers, promotion et vente des produits et services SNCF). Il apparaît une corrélation entre l'absence de contrôleurs et une diminution de la fréquentation des lignes, engendrée par un sentiment d'insécurité. Le CESER préconise donc l'accompagnement systématique de tous les trains TER en région Grand Est.

Au cas par cas selon les lignes, le CESER suggère de renforcer les contrôles par la mise en place d'opérations ponctuelles à la descente du train tout en maintenant un contrôleur à bord de chaque train.

#### **4.4. PÔLES D'ÉCHANGES**

Le CESER préconise que les gares deviennent de véritables pôles d'échanges facilitant le changement de mode de transport (routier, ferré, modes actifs) et proposant des services (restauration rapide, salle d'attentes, points wifi, etc.).

#### **4.5. INFORMATION AUX USAGERS**

Le CESER préconise la mise en place d'un système de signalement des dysfonctionnements disponible pour les usagers. Un rapport de ces dysfonctionnements devra être mis à disposition de la Région et des associations d'usagers.

Pour le CESER, le dialogue entre les usagers, l'autorité organisatrice et l'exploitant est un point essentiel de la politique régionale de transport.

Si en situation d'aléas, la digitalisation (envoi de sms, applications) permet d'être beaucoup plus performant et réactif, le CESER préconise néanmoins que la gare reste le moyen privilégié d'information de l'utilisateur en y affichant suffisamment longtemps à l'avance, les changements de grille horaire liés à des aléas ponctuels mais prévisibles (travaux, grèves, etc.).

Le retour d'expérience des usagers constitue pour le CESER un excellent moyen d'amélioration de l'offre TER proposée, c'est pourquoi il est satisfait de la mise en place de Comités Régionaux de Service Transport (COREST) sur chaque ligne. Le CESER sera vigilant quant au fonctionnement et à la composition de ceux-ci, ainsi qu'aux moyens dédiés.

#### **4.6. BILLETTIQUE/ABONNEMENTS**

Le CESER encourage la Région à développer rapidement l'interopérabilité des différents systèmes de billettique. Cela permettrait aux usagers d'emprunter le réseau régional et les réseaux urbains avec plus de facilité tout en profitant de formules tarifaires incitatives.

Pour les usagers du quotidien, le CESER préconise que l'abonnement couvre les relations interrégionales sans qu'ils aient à s'abonner dans chaque région. Le CESER demande, pour les abonnés, en cas d'annulation du service, une prolongation de l'abonnement équivalente à la période d'interruption.

## 5. INTERMODALITÉ

---

La COP 21 fixe des chiffres concrets en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Pour le CESER, malgré les améliorations techniques apportées aux motorisations des matériels routiers, ces objectifs ne peuvent être atteints qu'en opérant un report modal ambitieux, en particulier vers le ferroviaire.

Le CESER rappelle que la Région est l'Autorité Organisatrice des Mobilités à l'échelle régionale et par conséquent de l'intermodalité.

La SNCF est un prestataire ayant en charge la mise en place du service demandé par la Région, lequel se doit d'être le plus efficace possible.

Le CESER souhaite que la Région joue son rôle de chef de file des Autorités Organisatrices en coordonnant l'action des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) de la région afin de proposer des correspondances adaptées entre les différents modes de transports, dans le but de fluidifier les déplacements. Le CESER demande la mise en place rapide d'une centrale de mobilité unique à l'échelle régionale afin de permettre aux usagers de préparer leurs déplacements en disposant du maximum d'informations nécessaires (coûts, temps de transport, mode(s) utilisé(s), bilan carbone, etc.).

Afin de favoriser le report modal et d'augmenter le nombre d'usagers du TER, le CESER souhaite que la Région participe financièrement à l'aménagement des abords des principales gares et haltes ferroviaires par l'amélioration des cheminements piétons et cyclistes, ainsi que la réalisation d'abris à vélos, d'arrêts de bus et cars à proximité des quais, et de parkings relais.

## **6. POLITIQUE COMMERCIALE**

---

### **6.1. TARIFICATION INCITATIVE**

Afin d'inciter au report modal, le CESER souhaite que le Conseil régional travaille avec la SNCF pour que le prix de vente du billet de train puisse intégrer un tarif préférentiel pour une place de stationnement (véhicule, deux-roues), ou pour un voyage sur un réseau urbain de transport en commun.

### **6.2. TARIFICATION SPÉCIFIQUE/DISTRIBUTION**

Le CESER demande à la Région d'étendre la tarification sociale « Pass'solidaire Champagne-Ardenne » à l'ensemble des lignes TER de la région Grand Est.

Pour le CESER, il est important de développer les offres TER destinées aux groupes, notamment en déployant à l'échelle régionale les titres intermodaux régionaux pour groupes qui existent actuellement en Alsace (Alsa+ groupe journée).

Le CESER demande une harmonisation des tarifications à l'échelle régionale dans les meilleurs délais.

Dans le cadre de liaisons TER interrégionales, permettant l'accès à des villes limitrophes à la région, le CESER préconise d'étendre l'ensemble des tarifications régionales à la totalité du parcours TER.

Concernant la distribution des titres de transport, le CESER souhaite que les plages horaires d'ouverture des guichets en gare soient adaptées (du premier au dernier train) et que les points d'arrêts sans distribution soient tous équipés d'automates.

### **6.3. COMMUNICATION/MARKETING**

Au sein de la nouvelle convention, le CESER préconise l'ajout d'un nouveau volet qui oblige la SNCF à développer une politique marketing pour capter de nouveaux usagers à l'occasion de campagnes de publicité sur des lieux stratégiques, surtout en dehors des gares.

Les travaux menés par le CESER mettent en évidence un manque d'information sur l'offre TER et les tarifs spécifiques associés. Le CESER estime que le Conseil régional doit mieux et davantage communiquer, en complément de la SNCF, afin de convaincre de nouveaux usagers d'adopter le mode ferroviaire pour leurs déplacements tant réguliers qu'occasionnels.

## 7. MATÉRIELS

---

Face aux multiples retards liés à des pannes sur les lignes Paris - Bâle et vallée de la Marne, le CESER demande qu'y soient affectés de toute urgence des matériels récents et adaptés permettant d'assurer une régularité et un meilleur confort aux usagers (toilettes entretenues et accessibles aux PMR, prises de courant, emplacement vélo, planchers bas pour un meilleur accès aux trains, etc.).

Le parc matériel de la région Grand Est compte actuellement 11 séries différentes. Le CESER préconise d'en réduire le nombre afin d'optimiser le parc et de diminuer les coûts de maintenance. Le CESER préconise également que les entretiens soient réalisés dans les technicentres de notre région.

Sur certaines lignes transfrontalières, le CESER rappelle toute l'importance de l'interopérabilité des matériels afin de pouvoir circuler sur les réseaux étrangers (Suisse, Allemagne, Luxembourg).

En discussion depuis 2005 entre l'État français et le Grand-Duché de Luxembourg, l'adaptation du matériel au système européen de contrôle des trains (ERTMS), lequel permet le passage rapide des frontières et assure la sécurité des circulations, arrive à la date couverte fixée par le Luxembourg en 2017 pour cette adaptation. Le Conseil régional a passé commande pour la mise en conformité de 25 rames TER Métrolor auprès de la SNCF (coût estimatif 2014 de 25 millions d'euros). Le CESER soutient le Conseil régional dans sa démarche financière de fonds européens mais exige dans le cadre des engagements réciproques de l'État français et du Grand-Duché de Luxembourg au financement de la LGV 2, que le gouvernement français tienne ses engagements financiers<sup>2</sup>.

Le CESER préconise que les matériels ferroviaires roulants soient financés par le Conseil régional via un pôle national matériel (composé des Régions) dans le but de diminuer les coûts d'achats. Lorsque la Région achète de nouveaux matériels roulants, le CESER exige qu'ils deviennent propriété de la Région afin d'économiser certains frais d'exploitations, notamment sur l'amortissement.

Pour le CESER, les ateliers de maintenance doivent demeurer propriété de la SNCF. C'est à la SNCF d'assurer l'entretien du matériel roulant tout en optimisant la gestion.

---

<sup>2</sup> *Convention de financement et de réalisation de la LGV l'Européenne, phase 2, du 12 novembre 2009, en lien avec la Commission intergouvernementale franco-luxembourgeoise du 21 mai 2015.*

## CONCLUSION

---

Pour le CESER, le service public régional de transport de voyageurs joue un rôle structurant d'aménagement du territoire qui nécessite de mobiliser les moyens adéquats. La recherche constante d'un service de qualité adapté aux besoins des populations, des territoires et des activités, tout en maîtrisant le montant de la contribution d'exploitation, constitue, selon le CESER, l'objectif que le Conseil régional doit se fixer. Cet objectif ne peut être atteint qu'en travaillant en partenariat avec les collectivités et les associations d'usagers, à même d'indiquer à l'Autorité Organisatrice des transports régionaux les dysfonctionnements constatés et les améliorations à apporter pour adapter au mieux l'offre à la demande des usagers.

Le CESER apprécie la mise en place des COREST sur les lignes de notre région et rappelle qu'il sera vigilant sur leur mise en œuvre, leur fonctionnement et les moyens dédiés.

Le CESER souhaite que le Conseil régional joue pleinement son rôle de chef de file des Autorités Organisatrices afin d'améliorer l'intermodalité et inciter davantage d'habitants de notre région à privilégier les transports en commun et les modes doux.

Le CESER demande que l'adaptation du plan de transport s'appuie sur le SRADDET, lors des revoyures, dès l'adoption de celui-ci.

Capter de nouveaux usagers sur le réseau de transport express régional nécessite également de communiquer sur le service TER et les diverses offres tarifaires proposées. Aussi, le CESER estime que le Conseil régional doit impérativement mettre en place une politique de communication complémentaire à celle de la SNCF.

Notre région se trouve confrontée à des déplacements quotidiens transfrontaliers de plus en plus nombreux avec nos 4 voisins européens. Les dernières études montrent qu'ils devraient encore augmenter significativement et passer de 170.000 en 2016 à 270.000 en 2035. Anticiper cette évolution est donc un réel défi qui ne sera relevé et gagné qu'avec un engagement fort des diverses autorités concernées. Pour le CESER, le Conseil régional devrait demander un droit à l'expérimentation sur ces liaisons. Le CESER soutiendra cette démarche.

Le CESER espère que ses recommandations et préconisations seront retenues et intégrées dans les négociations entre le Conseil régional et la SNCF. Leur mise en œuvre permettrait d'adapter au mieux et au plus vite les plans de transport, afin de répondre aux attentes des usagers, de faire connaître les offres proposées et d'accroître la fréquentation des transports en commun.

Cette hausse de la fréquentation induira mécaniquement une augmentation des recettes assurant une meilleure pérennité du service de transport, son développement et un maillage au plus fin des territoires, gages de la valorisation d'un « bien ou mieux vivre ensemble » dans notre nouvelle région.

# CESER ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

---

## **Présidence**

5, rue de Jéricho - CS70441 - 51037 Châlons-en-Champagne cedex  
03 26 70 31 79 - [champagne-ardenne@ceser-grandest.eu](mailto:champagne-ardenne@ceser-grandest.eu)  
[www.ceser-champagne-ardenne.fr](http://www.ceser-champagne-ardenne.fr)

## **Antenne territoriale de Strasbourg**

1 Place Adrien Zeller - 67000 Strasbourg  
03 88 15 68 00 – [alsace@ceser-grandest.eu](mailto:alsace@ceser-grandest.eu)  
[www.ceser-alsace.eu](http://www.ceser-alsace.eu)

## **Antenne territoriale de Metz**

Place Gabriel Hocquard - 57036 Metz Cedex 1  
03 87 33 60 26 - [lorraine@ceser-grandest.eu](mailto:lorraine@ceser-grandest.eu)  
[www.ceselorraine.eu](http://www.ceselorraine.eu)

[informations@ceser-grandest.eu](mailto:informations@ceser-grandest.eu)

**Retrouvez le CESER sur Twitter @ceser\_acal**  
et Facebook [www.facebook.com/ceseracal](http://www.facebook.com/ceseracal)

