

**COMITE REGIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT
(COREST)**

Sillon Lorrain Nord

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 5 octobre 2017
à UCKANGE**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente la 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 dans le présent relevé.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST du Sillon Lorrain Nord sont mis en ligne sur le site internet www.grandest.fr de la Région Grand Est à la rubrique MES SERVICES // Comités régionaux des services de transport.

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

* * *

Mme TORLOTING, Présidente du COREST du Sillon Lorrain Nord, accueille les participants, et remercie la commune d'Uckange accueillant la réunion.

Mme TORLOTING salue les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, CFL, les services de la Région, l'agence territoriale de Metz et l'agence territoriale de Thionville – Longwy) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs :

Mme TORLOTING rappelle que le COREST est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée tout au long de l'année, de Groupes de Travail Techniques (GTT), en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettront notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. A ce titre, deux réunions ont été tenues en 2017 avec l'AVTERML pour échanger et travailler sur l'amélioration du suivi transfrontalier de la régularité et de l'information voyageurs.

Ouverts aux débats sur l'ensemble des besoins et modes de transport présents sur les territoires, et aux questions liées à l'intermodalité, les COREST permettront plus particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire du COREST est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les Groupes de Travail Techniques (GTT), mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

Mme TORLOTING souligne l'ambition du Grand Est pour la construction d'une identité commune de la nouvelle région à travers notamment l'élaboration des documents stratégiques tels que le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internalisation (SRDEII).

Cette ambition se traduit également par une année 2017 riche en événements pour la politique régionale en matière de transports et de mobilité.

Tout d'abord avec une **nouvelle convention TER** unifiée signée depuis fin 2016. Le Grand Est, qui a fait du transport sa priorité, est la 1^{ère} Région de France à avoir signé une convention d'exploitation depuis la fusion des régions. Le Grand Est et SNCF Mobilités consolident ainsi leur engagement pour 8 années supplémentaires afin de favoriser la mobilité des usagers des transports régionaux.

A titre d'exemple, cette nouvelle convention permet de faire circuler 200 trains de plus **chaque jour à coût constant en 2017**, grâce au cadencement du réseau, mis en œuvre ou amélioré successivement en Lorraine, sur le triangle marnais (Reims, Châlons-en-Champagne, Épernay) et sur le TER 200 en Alsace.

Puis avec le **transfert de compétence des transports interurbains et scolaires** avec les 10 départements.

Puis avec le **budget transport, 1^{er} poste budgétaire de la collectivité**. Près de 850 millions d'euros consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER, plus de 150 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 millions d'euros pour le Transport Interurbain et Scolaire.

Ensuite avec la mise en place au 1^{er} mai 2017 du dispositif **DIRIGE** (*Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est*) qui est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est.

Enfin, avec la mise en place d'une **nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est**, effective **depuis le 1^{er} septembre 2017**, et découlant directement de la nouvelle convention TER.

Mme TORLOTING rappelle l'ordre du jour de la réunion et poursuit sur les actualités de la politique « transports ».

1. Actualités de la politique « transports » de la Région Grand Est :

1.1 La nouvelle gamme tarifaire TER

Mme TORLOTING rappelle la volonté de la Région d'harmoniser des tarifs TER sur l'ensemble des territoires du Grand Est dans le cadre de la nouvelle convention TER.

La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications actuellement présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant depuis le 1^{er} septembre 2017 une tarification applicable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, comme par exemple Metz - Strasbourg, où les usagers peuvent bénéficier de tarifs bien plus avantageux que les tarifs nationaux. La Région Grand Est a également souhaité, pour cette nouvelle tarification harmonisée, s'appuyer sur des principes de simplicité et de lisibilité.

Les tarifs sont désormais articulés autour de deux classes d'âges (PRIMO pour les moins de 26 ans / PRESTO pour les 26 ans et plus) et non plus en fonction du statut. Cette limite d'âge converge avec la plupart des tarifications urbaines.

Les avantages de la nouvelle gamme tarifaire sont multiples :

- des tarifs plus simples pour tous les habitants du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;
- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est ;
- convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- lutter contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;

- le TER est partout moins cher que la voiture.

Mme TORLOTING rappelle que les recettes perçues avec la vente des titres TER couvrent moins d'un tiers du coût de production de la SNCF pour assurer le fonctionnement quotidien du réseau régional ; les 2/3 étant versés par la Région via la Convention TER.

M. GIRAUD souligne la volonté de la Région de fidéliser les utilisateurs du TER par l'achat de cartes PRIMO ou PRESTO, qui offrent des réductions importantes, avec des tarifs proches de l'ex gamme Métrolor en semaine et encore plus avantageux le week-end.

Il est également précisé que divers tarifs, sociaux notamment, viennent compléter cette gamme.

M. DELESCAUT regrette l'absence de concertation avec les associations d'usagers sur l'élaboration de la nouvelle gamme tarifaire, et interroge la Région sur la prise en compte de la gratuité des transports pour les étudiants au Luxembourg.

M. GIRAUD fait remarquer que la définition des tarifs TER relève de la responsabilité de la Région. Un travail plus global sur une refonte de l'ensemble des billets et abonnements multimodaux du territoire Grand Est sera initié dès le dernier trimestre 2017 en vue d'une harmonisation des pratiques sur l'ensemble du territoire, en lien avec Autorités Organisatrices de la Mobilité Partenaires

Il est proposé d'évoquer ce sujet lors d'une prochaine réunion du GTT.

Note post réunion : Point sur la nouvelle tarification pour les étudiants frontaliers.

Pour un étudiant de moins de 26 ans il est possible de circuler avec un abonnement PRIMO jusqu'au point frontière, à charge de l'étudiant d'avoir le titre lui permettant de circuler librement au Luxembourg, c'est-à-dire une Mycard, un Jugendabo ou un Studentenabo.

Des réflexions sont en cours pour solutionner la particularité d'un étudiant au Luxembourg de plus de 26 ans et de moins de 30 ans avec une carte Studentenabo.

Il est fait remarquer par un participant que les tarifs TGV sont parfois moins élevés que le tarif TER entre Metz et Thionville.

Mme BOLIS rappelle les tarifs applicables depuis le 1^{er} septembre entre Thionville et Metz :

- avec la carte Pesto, le trajet coûte en semaine 4,90 € et 2,10 € le week end
- avec la carte Primo, le trajet coûte en semaine 3,50 € et 2,10 € le week end

1.2 Le transfert de la compétence transport interurbain et scolaire :

Mme TORLOTING rappelle la **démarche volontariste du Grand Est**, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1^{er} janvier 2017. La loi prévoyait en effet le transfert en deux temps : au 1^{er} janvier 2017 des lignes routières interurbaines et au 1^{er} septembre 2017 des lignes routières scolaires. Aujourd'hui, l'ensemble des services transférés représente plus de **3500 circuits scolaires**, qui transportent **235 000 élèves**. Le réseau régional transféré, c'est aussi **326 lignes routières** (régulières + TAD). Pour permettre à ces 10 réseaux de fonctionner, une centaine d'agents des Départements ont été transférés à la Région et installés dans 10 Agences Territoriales. Sur un plan budgétaire, cette nouvelle compétence représente plus de **245 millions d'euros**. Cette vue d'ensemble recouvre cependant des situations très variées, puisque la Région hérite de **10 réseaux départementaux** avec des histoires et des pratiques différentes en matière, par exemple, de niveau de service et de tarification. Aussi, au-delà de la nécessité de faire converger à terme les réseaux, démarche pour laquelle la Région a engagé une

analyse d'ensemble avec une assistance spécialisée ; **c'est avant tout le principe de la continuité de service** qui a été appliqué pour cette rentrée 2017.

Mme SAUVAGE, Directrice adjointe à la DTM et Chef du service « Transport routier », rappelle les caractéristiques du Réseau TIM : 112 lignes régulières, 355 circuits spéciaux scolaires et 2 lignes transfrontalières, près 38 000 scolaires transportés sur les lignes régulières et scolaires du réseau et plus 1,1 millions de voyages commerciaux. Elle rappelle ensuite l'actualité de la rentrée scolaire marquée par l'assouplissement des rythmes scolaires et les aménagements des circuits scolaires qui en découlent.

En réponse à la question posée sur la gratuité des transports scolaires, il a été rappelé que la Région s'est engagée à maintenir jusqu'à la rentrée 2018 le *statu quo* avant de proposer une politique à l'échelle du Grand Est. La Meurthe-et-Moselle est aujourd'hui le seul département du Grand Est à pratiquer intégralement la gratuité des transports scolaires. La Région a engagé une Assistante à la Maitrise d'Ouvrage pour la définition de la politique de transport routier de voyageurs qui devra traiter de la tarification des réseaux.

2. Vie des lignes régionales

SNCF présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions de dessertes des lignes TER comprises dans le bassin Sillon Lorrain Nord pour 2016 et 2017 (6 premiers mois de l'année). SNCF a également présenté le nouveau format du tableau de suivi transfrontalier de la régularité de l'axe Metz – Thionville - Luxembourg. La présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur DELESCAUT souligne le travail réalisé pour actualiser le tableau de suivi transfrontalier de la régularité mais fait remarquer que les chiffres annoncés ne correspondent pas à la réalité vécue par les usagers au quotidien. Il est demandé la prise en compte des suppressions dans le suivi de la régularité. Il met en avant l'application collaborative Rail Z, qui est alimentée par les données des applications SNCF et CFL et par les voyageurs.
- Monsieur WEISSE appuie la demande de prise en compte des suppressions dans le tableau de suivi transfrontalier de la régularité car un train supprimé met l'utilisateur en retard en l'obligeant à prendre le suivant.
- Il est souligné le faible taux de régularité du TER 88502 Metz 7h33 – Luxembourg 8h23 qui chute à 52,7% entre Thionville et Luxembourg sur la période du 1er janvier au 30 juin 2017. SNCF a engagé une analyse fine des causes d'irrégularité de ce service afin de dégager des pistes d'action permettant d'améliorer la situation.
- La présence de circulations Fret sur l'axe Metz - Luxembourg a fait débat. Il a été rappelé que cet axe dessert deux plateformes de triage à Bettembourg et Woippy, et est emprunté par les trains de marchandises de l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg (corridor européen dédié au fret). L'allocation des sillons est effectuée par SNCF Réseau en réponse aux commandes sillons et au regard de la capacité de l'infrastructure et de l'environnement ferroviaire. En heure de pointe, il y a moins de circulations fret afin de laisser la place aux transports de voyageurs. Il est souligné qu'en lien avec le développement de la plateforme multimodale de Bettembourg, le trafic fret risque d'augmenter dans les prochaines années. Il sera d'autant plus important d'assurer une bonne planification des sillons pour une bonne gestion des trafics.

Note post-réunion : Le poids de trafic fret sur l'axe Metz – Luxembourg en 2017

A Uckange (point le plus chargé de l'axe Metz – Thionville – Luxembourg), les sillons fret représentent 63% des sillons (dans les 2 sens) sur un jour de semaine

représentatif (jour ouvrable de base) du mois de janvier, les sillons TER représentent 32% et les sillons TGV 5%.

- La question de l'élargissement des voies entre Metz et Luxembourg a été posée. Il est précisé que la section Metz – Thionville est actuellement composée d'une double double-voie (4 voies) et que la section Thionville – Bettembourg est composée d'une double voie équipée d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) permettant en situation perturbée la circulation en sens inverse du sens normal des circulations sur une seule voie de la section de ligne à double voie.

A la suite de l'intervention de la SNCF, la Région a rappelé la mise en place d'un groupe de travail technique (GTT) au sein du COREST Sillon Lorrain Nord portant sur l'amélioration de l'information voyageurs et du suivi transfrontalier de la régularité sur la ligne Metz – Luxembourg.

Ce groupe de travail s'est réuni à deux reprises en 2017 (9 février et 11 septembre). Il résulte de ce GTT la mise en place d'un **tableau consolidé de suivi transfrontalier de la régularité** (élargissement de la plage de suivi et prolongement du suivi jusqu'en gare de Metz) et la mise en place d'un compte **twitter TER Grand Est**, avec une phase expérimentale de 6 mois sur la ligne Metz – Luxembourg.

Note post-réunion : Le compte twitter TER Grand Est a été lancé le 5 décembre 2017. Il fonctionne de 6h à 20h du lundi au vendredi et est alimenté par 3 community managers localisé à Nancy au Centre Opérationnel de Proximité (COP).

SNCF indique la mise en place d'une **équipe mobile de ligne** composée d'une dizaine de personnes pour mieux répondre aux exigences de qualité de service de la Région et des usagers. L'équipe mobile a pour mission de créer de la proximité, d'informer, de conseiller et de prendre en charge les voyageurs, en gare, sur les quais et dans les trains, en situation normale comme en situation perturbée.

Enfin, il est également précisé que le **blog de ligne du Sillon Lorrain Nord** est à nouveau actif depuis le 16 novembre 2017, et est alimenté par Natacha FEISHTAUER, nouvelle responsable de ligne du Sillon Lorrain Nord.

3. Les évolutions de l'offre de transport

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017 ainsi que les évolutions pour le service annuel à venir. Cette intervention est complétée par une intervention des CFL sur le nouvel horaire 2018 (adaptations à la minute des horaires sur la ligne 90) et les nouveaux arrêts sur le réseau luxembourgeois – Pfaffenthal-Kirchberg et Howald (passage d'un réseau en étoile à des circulations diamétralisées en gare de Luxembourg, desserte de la nouvelle gare d'Howald par les trains Metz - Luxembourg). Les présentations sont jointes en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Des usagers soulignent l'absence d'une desserte systématique de la gare de Maizières-lès-Metz à la demi-heure en pointe au départ de Luxembourg.

Madame BOLIS rappelle que toutes les heures entre 16h et 18h des trains omnibus quittent la gare de Luxembourg aux minutes h+13 et h+45. A partir de 19h13 la desserte de Maizières-lès-Metz par des trains en provenance de Luxembourg est assurée toutes les heures jusqu'à 23h13.

- Des usagers ont interrogé les CFL sur le trajet Metz – Kirchberg et sur la garantie d'une correspondance en gare de Luxembourg.

Monsieur LUX précise qu'en cas de retard les services ne seront pas retenus pour ne pas créer d'impacts en cascade sur d'autres lignes. Par ailleurs, en tenant compte de l'affectation des quais à chaque ligne, il ne sera pas possible de faire des

correspondances quai à quai entre les trains des lignes 10 et 90. L'effet fréquence entre Luxembourg-gare et Pfaffenthal-Kirchberg (6 trains/h en heure de pointe) assure une solution de report adaptée en cas de retard.

- La question de l'intégration du réseau LUXTRAM dans l'abonnement a été posée.

Note Post-réunion : CFL confirme que l'ensemble des abonnements proposés au Luxembourg sont acceptés par LUXTRAM (M Pass, Flexway...). Le funiculaire des CFL est un service gratuit (pas de titre de transport).

- Concernant l'amélioration de la communication sur le terrain entre CFL et SNCF, il est précisé par Monsieur SCARPONE la mise en place d'un poste de commande centralisé (BLZ – Betriebsleitzentrale) au Luxembourg réunissant le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire dans une même structure. Cette installation permet notamment d'avoir une vision globale du réseau luxembourgeois afin de réduire les délais d'intervention en cas de dysfonctionnement (avec un relai d'information sur le terrain par le chef de gare). Un travail a été engagé avec le Centre Opérationnel de Proximité SNCF basé à Nancy pour définir des procédures et des scénarios communs en cas de dysfonctionnement sur l'un ou l'autre des réseaux.

Ces éléments pourraient être partagés lors d'un prochain GTT de la ligne Metz – Thionville – Luxembourg.

4. Les travaux sur le réseau ferroviaire

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2017, ainsi que ceux programmés en 2018 et évoque les projets pour 2019/2020. Un point sur les études de capacité des infrastructures engagées par SNCF Réseau est également réalisé. CFL présente ensuite les travaux sur le réseau ferroviaire luxembourgeois (chantiers 2018, projets en cours à court et moyen termes). Leurs présentations sont jointes en annexe du présent relevé de conclusions.

Des précisions ont été apportées en séance par M. LUX concernant le barrage complet de la voie Bettembourg – Luxembourg à certaines périodes en 2018 (notamment du 10/02 au 18/02/2018 et 14/07 au 24/08/18), qui impacte également les liaisons nationales dont la ligne 60 desservant Esch-sur-Alzette. Un travail a été engagé avec SNCF pour définir le plan de transport adapté. Les premières réflexions portent sur l'organisation de services ferroviaires détournés par Longwy et par Esch-sur-Alzette, la mise en place de services routiers de substitution reliant directement la gare de Luxembourg depuis les gares de Thionville, de Bettembourg et d'Esch-sur-Alzette et le maintien de trains origine/terminus Bettembourg.

M. LUX a également précisé que la mise en place du système AURIS (système automatique d'information des voyageurs) est actuellement en cours, en phase pilote notamment à Rodange et Pétange puis devrait être élargie à Bettembourg. Ce système transmet des informations en temps réel sur d'éventuels retards ou d'éventuelles perturbations du trafic aux usagers par l'intermédiaire de panneaux d'affichage dynamiques.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- La question de la création d'une 3^{ème} voie entre Thionville et Luxembourg a été posée. SNCF Réseau précise qu'aucun chantier n'est planifié dans ce sens et que les besoins d'infrastructures sont étudiés dans le cadre des études de capacité.
- La question du maintien en gare de Luxembourg de manœuvres d'assemblage de rames dans le cadre du travail réalisé pour définir le nouvel horaire 2018 a été posée. Il est souligné que ces manœuvres réalisées en heure de pointe peuvent être mal vécues par les usagers.

M. LUX confirme que les manœuvres en gare ont été étudiées dans le cadre de la construction de l'horaire 2018, et qu'elles devraient être réduites.

M. SCARPONE rappelle que l'agent CFL présent sur le quai doit surveiller et informer les usagers afin de s'assurer que ces manœuvres se déroulent en toute sécurité.

5. Points divers

La Région présente :

- La démarche engagée par la Région Grand Est de renforcement du parc de matériel roulant (déploiement ERTMS sur l'ensemble des rames TER 2N NG, acquisition de rames TER 2N NG complémentaires, allongement des quais),
- L'étude de stationnement « Rive droite de la Moselle »,
- Le dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est (DIRIGE) et les projets en émergence sur le territoire.

La présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants du COREST :

- Des voyageurs demandent une amélioration des correspondances entre la ligne Yutz – Thionville du réseau CITELINE et les trains du Thionville – Luxembourg.

La Région souligne la nécessité d'avoir une vision globale sur l'organisation de l'intermodalité en gare de Thionville et que la trame ferroviaire cadencée doit permettre de faciliter le travail à engager sur l'amélioration des rabattements vers cette gare. Il est précisé toutefois que l'organisation du réseau CITELINE relève de la responsabilité du SMITU.

- Il est demandé si le dispositif DIRIGE traite également de la vidéosurveillance et de l'éclairage.

La Région confirme que ces sujets peuvent être traités dans le cadre de ce dispositif. Concernant la vidéosurveillance, cela doit être étudiée en lien avec les stratégies des communes et des propriétaires des infrastructures.

- La problématique de l'accès aux quais avec les vélos est évoquée. Il est demandé la mise en place de goulottes dans les escaliers des gares pour faciliter le transport des vélos.

Pour la Région, la priorité est d'assurer une fluidité d'accès aux quais pour les voyageurs et d'affecter toute la place disponible dans les trains aux voyageurs notamment aux heures de pointe. La solution privilégiée est l'installation d'abris vélos afin d'éviter au maximum l'emport des vélos dans les trains aux heures de pointes. Par ailleurs, ce type d'installation doit faire l'objet d'une autorisation de la part de SNCF, en tant que prioritaire et gestionnaire de l'infrastructure.

- Des voyageurs demandent l'ouverture des grillages en gare d'Hettange-Grande de chaque côté des voies afin de créer un deuxième accès aux quais.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme TORLOTING remercie les participants, précise que le Groupe de Travail Technique de la ligne Metz - Luxembourg sera amené à se réunir au cours du prochain semestre et que le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2018 (période plus propice aux réunions de fin de journée). En 2016 et 2017, l'automne a été privilégié en raison du calendrier électoral.

Liste des présents/excusés du COREST Sillon Lorrain Nord

▪ Présidence du COREST :

Mme Brigitte TORLOTING, Présidente du COREST Sillon Lorrain Nord, Conseillère Régionale de la Région Grand Est.

▪ Elus et leurs représentants :

Mme Brigitte VAISSE, Conseillère Régionale de la Région Grand Est
Mme Catherine BAILLOT, Conseiller régional de la Région Grand Est
M. Walter BROCCOLI, Conseiller régional de la Région Grand Est
M. Bernard VEINANT, Conseiller Municipal de Basse-Ham
Mme Anna BASTIEN, Membre du CESER Grand Est

▪ Associations et usagers :

M. François GIORDANI, Président de la FNAUT Grand Est,
Mme Sandrine DE LUIGI, AVTERML
M. Bertrand TOUSSAINT, AVTERML
M. Henry DELESCAUT, AVTERML
M. Xavier BALLIET, AVTERML
M. Maxence BONHOMME, AVTERML
M. David VAISSE, usager TER Metz - Lux
M. Jésus LOPEZ, usager
Mme Laëtitia MASSON, usagère
M. Frédéric PIERRON, usager, agent SNCF
M. Audrey COLNARD, usagère
Mme Odile DEL COLLE, usagère Thionville-Apach
M. Jean-Marc DELEURME, usager Thionville-Apach
M. Laurent COURTADE, usager Thionville-Apach
M. Benoit SIAT, Chargé de mission transports Mobilités et Infrastructures au CESER
Mme Catherine ROEDER, journaliste Républicain Lorrain

▪ CFL

M. Guy LUX, Responsable Qualité, CFL Activité voyageurs
M. Emmanuel SCARPONE, Dirigeant Centre Opérationnel, CFL Activité voyageurs
M. Tom EWERT, Responsable Nouveaux Médias, CFL Activité voyageurs

▪ SNCF Mobilités :

Mme Natacha FEISTHAUER, responsable de Ligne
Mme Sophie HURAUX, attachée de presse
Mme Catherine FISCHBACH, responsable de ligne
M. Noel LESCASSE, Responsable Production
M. Didier WALLERICH, Délégué aux Affaires Publiques et de la communication externe
M. Audrey KURTZ, Responsable Marketing Desserte
M. Elliott GALL, Chargé d'études à la Direction Marketing et Commerciale

▪ SNCF Réseau :

M. Pascal THORENS, Direction Territoriale Grand Est à SNCF RESEAU,
M. Xavier BEILLOUET, gestionnaire de capacité Direction Territoriale Grand Est à SNCF RESEAU

▪ Région Grand Est :

Mme Marie-Pierre AUGUSTIN, Directrice de l'Agence Territoriale de Metz,
M. Jean SALQUE, Directeur de l'Agence Territoriale Thionville – Longwy

M. Jean-Luc PETAIN, Responsable Service Opérationnel Ouest, Pôle Transport, Agence territoriale de METZ
Mme Michèle SAUVAGE, Directrice Adjoint du Transport Routier de Voyageurs, Direction des Transports et de la Mobilité
M. Marc GIRAUD, Chef de Service, Service Offre de Transports et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité
Mme Emilie BOLIS, Chargée de mission, Service Offre de Transports et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité

▪ **Excusés :**

M. Jean-Luc BOHL, Vice-Président de la Région Grand Est et Président Metz Métropole,
M. Jean-Marie MIZZON, Sénateur de la Moselle
M. Dominique GROS, Maire de Metz
M. Jean-Luc WOZNIAK, Maire de Creutzwald

Inscrits uniquement sur le site internet

M. Alain Lux, membre du CESER Grand Est
M. Patrick BECKER, Maire de Kuntzig, Vice-Président à la Communauté d'Agglomération Porte de France Thionville, Membre du SMITU
M. Yves CLEMENT, Président Association UCIROUTHE (Usagers et Citoyens de la Route – Thionville et Environ)
M. Pierre Marie BAUDE, Vice-Président Trans'boulot
Mme Nathalie PROCHON, usagère TER
Mme Véronique KRAWSZYK, Usagère Metz – Luxembourg
M. Arnaud HIM, usager ligne Metz – Luxembourg, membre AVTERML
Mme Aurélie FISCHER, usagère
Mme Stéphanie SCHWEITZER
Mme Violaine LANGLET
M. Olivier KALMES
M. Pierre Antoine ARDIN
M. Mathieu VAILLANT
M Philippe CHEN
M. Michel VILLAIN
M. Jérôme PAYER
Mme Morgane BARDET
Mme Delphine DIDIER-ROSSIGNAL, Agent de développement Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette