

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

Sillon Lorrain Nord

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 14 juin 2017
à MAIZIERES LES METZ**

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. 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. Elle adresse à Mme SARTOR, adjointe au maire de Maizières-lès-Metz et Conseillère Régionale, ses remerciements pour l'implication de la mairie et l'accueil réservé pour cette 3^{ème} réunion du COREST du Sillon Lorrain Nord.

Mme TORLOTING remercie également M. VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge de la Mobilité, pour sa mobilisation.

Mme TORLOTING salue les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région, l'agence territoriale de Thionville – Longwy) et excuse l'absence de représentant des CFL.

Propos introductifs :

Mme TORLOTING rappelle que le dernier COREST s'est tenu à l'automne 2017 à Uckange. Les COREST se tiendront dorénavant au mois de juin : les déplacements en soirée sont plus aisés et la période est plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires. Au-delà de cette réunion annuelle, des groupes de travail techniques se réunissent tout au long de l'année en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. A ce titre, une réunion a été tenue le 6 avril dernier avec l'AVTERML pour dresser un bilan du plan de transports adapté mis en place en février 2018 durant la semaine de barrage entre Bettembourg et Luxembourg, et travailler sur les évolutions à prévoir pour le chantier de l'été.

Après deux années d'installation, l'enjeu pour la Région est maintenant d'approfondir le travail et de renforcer la concertation. Aussi, les présentations des COREST ont été volontairement allégées et les interventions synthétiques pour laisser plus de place au débat.

Mme TORLOTING rappelle ensuite que les transports et les mobilités, 1^{er} poste budgétaire du Grand Est (867 M€ en 2018, en augmentation de 20 M€ par rapport à 2017), s'affirment comme l'une des quatre priorités stratégiques du Grand Est. Elle poursuit en présentant les cinq ambitions concernant cette politique :

- **Faire du Grand Est une Région connectée et attractive**, en lien avec démarche de concertation et d'élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Egalité des Territoires) ;
- **Faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité CHOISI et non SUBI pour les usagers**, à travers notamment la mise en place d'un plan d'actions pour l'information des voyageurs et la création de « petits prix TER » très attractifs, contingentés et 100% digitaux. L'ensemble de ces actions a été voté en plénière du 29 juin 2018 ;
- **Préparer sereinement, mais résolument l'ouverture à la concurrence des trains régionaux**, avec la possibilité d'expérimenter la concurrence ferroviaire sur une fraction détachable du réseau (10 % maximum, à partir du 1er janvier 2021), tel qu'inscrit dans la convention TER;

- **Harmoniser et développer les réseaux de transports interurbains et scolaires**, avec notamment une convergence des tarifs pour les scolaires à la rentrée 2019, au plus tôt. A ce sujet, une importante concertation a eu lieu avec les 10 Départements et les principales Autorités organisatrices de la mobilité, plusieurs scénarios sont à l'étude.

- **Poursuivre la dynamique du développement de la mobilité transfrontalière**, en particulier en renforçant le transport par rail et en poursuivant la coopération ferroviaire entre le France et le Luxembourg, avec notamment la mise en œuvre, aux côtés de l'Etat français, du « Protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers » signé le 20 mars 2018 à Paris.

Monsieur VALENCE explique sa présence à la demande du Président ROTTNER, qui est particulièrement attentif à la ligne Metz – Luxembourg, s'agissant d'une ligne à forts enjeux en matière de mobilité transfrontalière. Le Vice-Président rappelle que 45% des frontaliers du Grand Est se rendent au Luxembourg, et que les flux transfrontaliers ne vont pas cesser de croître dans les années à venir.

Monsieur VALENCE souligne que la Région a déjà pris ses responsabilités en planifiant des actions concrètes pour améliorer l'offre de transports sur la ligne Metz – Luxembourg, par l'allongement des quais, la mise en ERTMS et l'achat des rames TER 2N ou encore par le renforcement du cadencement à long terme. Il précise également qu'un groupe de travail d'élus régionaux a été mis en place pour traiter des questions transfrontalières.

Monsieur VALENCE reconnaît que le conflit social au sein de SNCF fait vivre un cauchemar quotidien aux usagers des transports ferroviaires. Il évoque notamment les incidents survenus la veille du COREST au poste d'aiguillage de Woippy et sur les voies à Uckange qui ont fortement perturbé le trafic entre Metz et Luxembourg. L'intervention du Président ROTTNER dans la presse a condamné fermement ces actes de sabotage, en affirmant que cette situation était inacceptable. Une pression par la Région a été mise sur la SNCF afin de sortir le plus rapidement possible de ce conflit « qui n'a que trop duré », mais aussi pour le remboursement des titres de transports. Il précise que, face au service non rendu en période de grève, SNCF devra également s'acquitter de pénalités financières, conformément à la convention qui lie la région et la SNCF, qui seront investies pour améliorer les services aux usagers.

Monsieur VALENCE rappelle que la Région soutient la réforme ferroviaire, en précisant que l'institution a été partie prenante des débats. Il précise que le texte voté ce jour pose les bases nécessaires à la transformation du système ferroviaire et oblige SNCF à repenser ces pratiques pour mieux s'inscrire dans un système d'ouverture à la concurrence. Il poursuit en précisant que la Région Grand Est est précurseur sur ce sujet car il est prévu dans la convention d'exploitation l'ouverture d'une partie du réseau à la concurrence des trains régionaux en 2021.

Madame TORLOTING rappelle l'ordre du jour de la réunion.

- 1 – Protocole d'accord France-Luxembourg
- 2 – Vie des lignes TER régionales
- 3 - Investissements dans les gares
- 4 - Evolution de l'offre de transport TER
- 5 – Matériel roulant TER

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

1. Le protocole d'accord France-Luxembourg

La Région Grand Est présente les différents points inscrits au protocole d'accord franco-luxembourgeois relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, qui a été signé le 20 mars 2018 à Paris.

Il est souligné que le protocole prévoit 400 M€ de travaux, soit la moitié de ce qu'il faudrait pour remettre en état les lignes capillaires voyageurs du Réseau Grand Est.

Les interventions au COREST :

- Monsieur DELESCAUT demande s'il est prévu la gratuité des parkings aménagés dans le cadre du protocole.

Monsieur VALENCE indique que cela dépendra du maître d'ouvrage. Il rappelle également que dans le cadre du dispositif DIRIGE la Région Grand Est accompagne techniquement et financièrement les porteurs de projet d'aménagement de points d'arrêt. L'aide financière apportée peut aller jusqu'à 50% du reste à charge du porteur de projet. La maîtrise d'ouvrage des projets par la Région est également possible dans le cas où la collectivité locale ne dispose pas des moyens techniques permettant de suivre en direct une opération.

Madame SARTOR précise qu'à proximité de la gare de Maizières-lès-Metz, la Municipalité a aménagé un parking stabilisé mis à disposition gratuitement des usagers du TER. La commune porte également un autre projet d'aménagement de parking dont les modalités d'utilisation ne sont pas encore définies.

- Il est demandé des précisions sur la création d'une 3^{ème} voie de part et d'autre de la frontière.

Monsieur WEILL explique que le sas fret fonctionne comme « un tourne à gauche » en voiture. Il permet de positionner le train de marchandise sur une voie d'évitement assurant l'accès à la plateforme de Bettembourg sans conflit avec les trains de voyageurs.

Les usagers s'interrogent sur l'intérêt d'un tel aménagement, notamment si un train de fret tombe en panne sur les voies avant le sas. Ils mettent également en avant l'intensification du trafic fret sur cette section avec le développement de la plateforme de Bettembourg. Il est demandé la création d'une 3^{ème} voie sur l'ensemble de la section Thionville – Bettembourg.

Monsieur THORENS explique que dans le cadre du suivi de la Régularité par SNCF Réseau, un système de pénalités s'applique aux entités responsables en cas d'aléas de production perturbant le trafic ferroviaire. Les entreprises transportant du Fret Ferroviaire sont incitées à prendre les mesures visant à réduire ou éliminer les impacts sur les circulations voyageurs.

- Monsieur DELESCAUT estime que le protocole vise principalement à l'améliorer la situation au Grand-Duché de Luxembourg, et qu'il manque de projets de développement côté français.
- Une usagère demande des informations sur les actions envisagées à court terme pour améliorer la situation des frontaliers. Elle témoigne du stress vécu au quotidien lors des trajets domicile-travail. Elle estime également que le montant du remboursement de l'abonnement lié à la grève SNCF est dérisoire par rapport aux problèmes vécus au quotidien par les usagers.
- L'AVTERML intervient également sur le sujet de l'indemnisation proposée par SNCF pour la grève. L'association estime qu'il y a une discrimination des usagers transfrontaliers dans l'application de cette mesure commerciale. Le remboursement ne porte que sur la partie française du parcours, or les abonnements souscrits par les usagers auprès de SNCF portent sur l'ensemble du parcours (pas de contrat avec

CFL). L'association demande donc un remboursement tenant compte de l'ensemble du parcours.

Monsieur VALENCE rappelle que le Président ROTTNER s'est exprimé à plusieurs reprises sur l'impact des mouvements sociaux des salariés du groupe SNCF qui pénalisent les usagers des transports publics régionaux. Le Président est particulièrement attentif à ce qui se passe sur cette ligne structurante du réseau et une vigilance accrue a été demandée à SNCF sur le plan de transports adapté de la ligne Metz – Luxembourg.

Il précise que les conditions de transport pendant les grèves sur cet axe ont été parfois bien plus satisfaisantes que sur d'autres lignes du réseau où aucun service de transport en commun ne circulait durant les grèves.

- En réponse à une question sur les pénalités appliquées par la Région à la SNCF en raison des grèves, Monsieur VALENCE indique que la Région a demandé à la SNCF de réinvestir les pénalités aux services des usagers et notamment dans l'amélioration de l'information des voyageurs.

Note post-réunion : le plan d'actions information voyageurs a été voté lors de la Commission Permanente du 22 juin 2018. Il porte sur trois années (2018 – 2020) avec pour ambition d'améliorer la qualité de l'information voyageurs en situation perturbée inopinée, à la fois dans les gares, à bord de trains et au niveau des trois centres opérationnels de supervision des TER.

2. Vie des lignes régionales

SNCF Mobilités présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions des circulations des lignes TER comprises dans le bassin Sillon Lorrain Nord pour 2017 et 1^{er} trimestre 2018.

Sur la ligne Metz – Luxembourg, l'évolution entre le 1^{er} trimestre 2017 et 1^{er} trimestre 2018 est de -0.85%. En effet, la semaine de travaux en Février 2018 et le taux de fraude, en hausse, peuvent être deux facteurs pouvant expliquer ce chiffre issu du système d'affectation des recettes de la SNCF (FC12K). Toutefois, cette baisse ne semble pas refléter la réalité de la situation.

Un point est également réalisé sur l'interruption des circulations des trains entre Bettembourg et Luxembourg, en rappelant le principe du plan de transport adapté de février 2018, et le bilan réalisé par SNCF, CFL, Région et AVTERML en avril 2018.

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2018, ainsi que les grands chantiers prévus en 2019. Un zoom a été réalisé sur l'opération d'installation de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) du secteur de Thionville (sorte de tour de contrôle ferroviaire)

Les interventions au COREST :

Sur les données de trafic :

- Concernant la diapositive présentant le top 5 des trajets du COREST, Monsieur DELESCAUT demande à ce que cette donnée soit également présentée en volume.
- *Note post-réunion : tableau complété avec le nombre de voyages en 2016 et 2017*

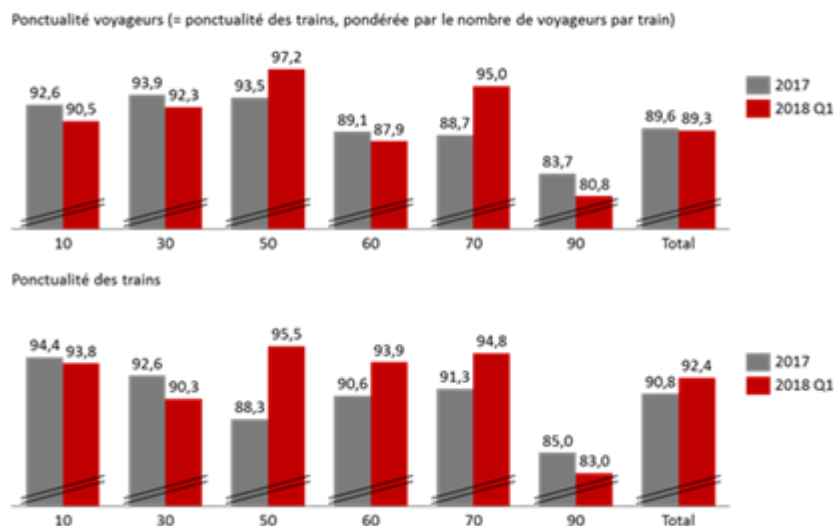
Top 5 des trajets du SILLON LORRAINE NORD	Voyages 2016	Voyages 2017	Evolution 2016/2017	(rappel) Evolution 2015/2016
1. Bettembourg-Thionville	1 621 328	1 665 268	3%	6%
2. Bettembourg-Metz-Ville	1 222 452	1 261 603	3%	6%
3. Bettembourg-Hagondange	628 420	586 997	-7%	-1%
4. Metz-Ville-Thionville	513 282	521 283	2%	3%
5. Bettembourg-Hettange-Grande	483 720	473 215	-2%	7%

- Un usager indique que la baisse de trafic sur le trajet Hettange-Grande – Bettembourg (Luxembourg) peut s'expliquer par un report des usagers sur la gare de Volmerange-les-Mines.
- Il est demandé des informations sur la ponctualité des lignes du réseau CFL, notamment celles de Rodange, Wasserbillig et Troisvierges.

Note post-réunion : extrait de la présentation faite par CFL lors du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord

Retour d'Expérience – Horaire 2018

Ponctualité – une évolution hétérogène



- Une usagère précise que de nombreux usagers pouvant prendre le train à Maizières-lès-Metz, le prennent à Hagondange car l'offre de transports y est plus développée. De plus, elle souligne que la suppression du guichet pose problème car le distributeur de billets régionaux (DBR) est souvent en panne.

Monsieur VALENCE explique que le maintien des guichets est assuré par SNCF Mobilités là où ils apportent un service utile à un nombre suffisant d'usagers. Or à Maizières-lès-Metz la majorité des usagers de la gare sont des abonnés travail, qui n'achètent pas des titres de transport tous les jours. Il précise également que les efforts de rationalisation des guichets permettent de déployer des Distributeurs de Billets Régionaux (DBR) dans des gares totalement dépourvues d'outil de vente.

De nombreux canaux de distribution sont amenés à se développer sur l'ensemble du territoire, notamment des canaux digitaux car 70 % des ventes sont effectuées par cette voie. Ces derniers permettent l'achat de billet en ligne tels que les applications mobiles et les sites internet TER Grand Est ou www.oui.sncf. Ils sont également appréciés car ils permettent d'acheter un titre de transport sur l'ensemble du territoire et en toute simplicité.

Pour ce qui est des problèmes de fonctionnement du DBR, cela renvoie à la question de la maintenance effectuée par SNCF.

- Il est demandé d'ajouter les arrêts des trains « proximi » en cas d'aléas de production.

Monsieur LESCASSE précise qu'un travail est engagé pour améliorer la prise en charge des usagers en cas d'aléas d'exploitation. Le travail porte notamment sur le maintien des trains omnibus au lieu de certains trains express.

Sur les données de régularité :

- Il est rappelé la demande des usagers de Thionville et de Metz de pouvoir emprunter les TGV en cas d'aléas de production.
- Monsieur DELESCAUT évoque l'absence de publication sur le blog TER Sillon Lorrain des statistiques hebdomadaires de régularité transfrontalière.

Madame FEISTHAUER précise que ces éléments ont été transmis à l'AVTERML.

- L'AVTERML fait remarquer que les statistiques présentées portant sur la régularité de la ligne Metz – Luxembourg uniquement jusqu'au point frontière sont biaisées et ne correspondent pas à la réalité vécue par les usagers au quotidien. L'association demande si les données transmises à la Région par SNCF sont vérifiées.

Monsieur WEYER précise que l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), autorité indépendante, vérifie les données fournies par SNCF à l'échelle nationale, et que des contrôles aléatoires sont réalisés sur l'ensemble des lignes du réseau régional dans le cadre la convention d'exploitation.

- Monsieur JEAN complète l'intervention de l'AVTERML en précisant que les statistiques présentées ne mettent pas en avant les heures de pointes, là où le trafic est le plus impacté en cas de dysfonctionnement sur le réseau.

Il est demandé de présenter des statistiques hebdomadaires de régularité transfrontalière par période de la journée.

Une présentation des données issues de l'application collaborative RAILZ pourra également être faite au prochain COREST.

SNCF Mobilités explique la procédure mise en place entre les Centres Opérationnels de Proximité (COP) du TER et des CFL pour améliorer le suivi de la production du service sur la ligne Metz – Luxembourg. Une conférence téléphonique CFL-SNCF est organisée chaque matin pour analyser les problèmes survenus la veille sur la ligne, et définir des actions communes permettant d'améliorer le service. Après analyse des données, une étude est réalisée afin de comprendre les causes des retards (roulements matériels, agents, causes externe, etc). Sur la base de cette étude, des réunions seront organisées entre CFL, SNCF et la Région pour partager les actions mises en œuvre visant à traiter les problèmes récurrents liés à l'exploitation dans l'optique d'améliorer la production au quotidien.

Sur le barrage des circulations à Bettembourg – plan de transports adapté :

- Les participants regrettent l'absence de cars de substitution entre Thionville et Kirchberg, comme demandé par l'AVTERML lors de la réunion de bilan des travaux de février.

Cette demande a été étudiée par CFL mais la disponibilité du matériel roulant ne permet pas de diversifier les trajets depuis Thionville ou/Bettembourg.

- SNCF précise que des trains en composition multiple seront mis en service au départ de Bettembourg en fin de journée uniquement. Aux heures de pointe du matin, CFL refuse de réceptionner gare de Bettembourg des trains en provenance de Metz en

composition multiple pour des raisons de sécurité et de gestion des mouvements d'usagers vers les cars.

- SNCF précise que le plan de transports adapté mis en place pour le chantier d'été prend en compte l'allègement du service ferroviaire durant cette période de moindre affluence.
- L'acceptation des usagers TER sur les lignes routières transfrontalières a été abordée. Seule la ligne 323 ne peut être empruntée par les usagers TER. L'AVTERML précise que les usagers détenteurs d'un M PASS peuvent l'emprunter.

Il est également indiqué qu'il existe une ligne 194 reliant Bettembourg à Kirchberg.

Sur les travaux réalisés par SNCF Réseau :

- Les problèmes liés au dévoiement du câble de la halte SERNAM à Thionville a été évoqué, en lien avec le projet de TCSP. Il s'agit d'un problème de maîtrise foncière entre SNCF et la Ville de Thionville.
- Monsieur DELERME rappelle les différentes demandes formulées auprès de SNCF Mobilités et de la Région concernant la ligne Thionville – Perl : affichage, signalisation, information voyageurs, suppression de la desserte de l'arrêt Stade à Basse Ham, ...

Il précise également qu'il existe une ligne routière entre Perl et Luxembourg.

- Des précisions sont données par SNCF Réseau sur les chantiers dit « Suite Rapide ». L'objectif d'une suite rapide est la remise à neuf de l'ensemble des constituants de la voie dans un temps très limité, afin de gêner le moins possible la circulation ferroviaire. Une suite rapide est une véritable usine roulante capable de renouveler jusqu'à 1000 mètres de voies en une journée.

3. Les investissements en gare

La Région présente le plan de modernisation des gares du Grand Est. Ce plan est composé de 3 volets d'intervention (Schéma de service en gare, aménagement des points d'arrêt et mise en accessibilité du réseau de transport). Il porte sur un investissement régional de 15 à 20 M€ par an entre 2016 et 2021.

Ces volets sont déclinés à l'échelle du COREST :

- Déploiement du schéma de service pour le 2^{ème} semestre 2018 dans les gares de la ligne Metz – Thionville - Luxembourg, avec plus de 200 000 € investis par la Région.
- Emergence de projets d'aménagement de parkings en gare d'Hettange-Grande, Maizières-lès-Metz et Uckange

La Région présente également un point d'avancement de l'étude de stationnement « rive droite de la Moselle ».

Les interventions au COREST :

- Un usager s'étonne de la faible desserte de la halte de Walygator au regard du parking disponible.

La Région précise que la desserte de la halte de Walygator ne peut se faire qu'en empruntant les voies bis. Il est prévu pour 2030 la mise en place d'un omnibus intégral desservant cette halte avec une cadence à l'heure en heure de pointe.

- Madame SARTOR précise que la ville de Maizières-lès-Metz travaille sur le développement de l'attractivité de la gare à travers notamment l'aménagement du quartier gare.

- Un usager fait remarquer que lorsque la halte de Walygator est desservie, l'information sonore à bord du train annonce la gare de Maizières-lès-Metz environ 400 m après l'avoir desservie.

Note post-réunion : Il est nécessaire d'intervenir sur les Systèmes d'Informations Voyageurs Embarqués (SIVE) pour modifier les annonces à bord des trains. SNCF Mobilité procédera à cette adaptation pour le service annuel 2019.

- Monsieur CLEMENT demande des informations sur les modalités de gestion du nouvel abri vélos en gare de Thionville, et sur la possibilité de faire gérer cet équipement par l'association Mob'emploi, présente en gare.

Note post-réunion : SNCF Gares & connexions possède et gère l'abri vélos en libre accès en gare de Thionville.

4. Les évolutions de l'offre de transport

La Région présente le bilan des modifications de dessertes pour les services annuels de 2018 et 2019.

5. Points divers

La Région fait un point sur le matériel roulant TER, en rappelant l'enjeu majeur pour l'axe Metz – Thionville – Luxembourg que représente l'équipement de l'ensemble du parc TER 2N en ERTMS et l'acquisition de rames TER 2N complémentaires.

Les interventions au COREST :

- L'AVTERML demande des précisions sur le planning d'acquisition de nouvelles rames TER 2N.

La Région explique que les discussions sont en cours avec d'autres régions que Centre - Val de Loire car il semblait difficile d'obtenir les rames supplémentaires pour 2022. Des négociations ont été entamées avec toujours pour objectif de disposer de rames supplémentaires TER 2N équipées ERTMS pour 2022.

- La question du coût d'équipement en ERTMS des voies ferrées a été posée.

Note post-réunion : Le projet d'équipement en ERTMS est un projet d'envergure avec l'équipement de la ligne entre Longuyon et Bâle et 5 phases de déploiement jusqu'en 2022. Le coût total des opérations est de l'ordre de 235 millions €.

- Un participant s'interroge sur la liaison Mulhouse – Bale.

La Région explique que cette liaison est une ligne ferroviaire française jusqu'à Bale, équipée donc de bout en bout par le même système de sécurité ferroviaire. Il n'a donc pas de problème d'interopérabilité des réseaux, comme sur la ligne Metz – Luxembourg. Par ailleurs, il est précisé que le trafic sur cette ligne transfrontalière est moins important que sur la ligne Metz – Luxembourg, qui doit donc faire face à des problèmes bien spécifiques.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme TORLOTING remercie les participants. Elle précise que le prochain groupe de travail technique de la Metz – Luxembourg sera amené à se réunir à l'automne 2018 pour faire le bilan sur les travaux d'été 2018 entre Bettembourg et Luxembourg. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2019.

Liste des présents (feuilles d'émargement)/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.

M. David VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge des mobilités.

• Elus et leurs représentants, CESER et AOT :

Mme Marie-Rose SARTOR, Conseillère Régionale de la Région Grand Est, adjointe au maire de Maizières-lès-Metz

Mme Brigitte VAISSE, Conseillère Régionale de la Région Grand Est

M. Jordan GROSSE-CRUCIANI, Conseiller Régional de la Région Grand Est

Mme Marie-Anne ISLER-BEGUIN, Vice-Président de Metz Métropole

M. François LACK, Adjoint au Maire de Maizières-lès-Metz

M. David DONNEZ, membre du CESER

M. Benoit SIAT, Chargé de mission transports Mobilités et Infrastructures au CESER

M. Björn DESMET, Directeur de la Direction Départemental des Transports de Moselle

• Associations et usagers :

M. Louis BLANDINEAU, usager

M. Arnaud WEITTMANN, usager

M. Jonathan JEAN, usager

M. Laurent MORHAIN, usager

M. Martin ANTONIA, usager

M. Xavier BALLIET, AVTERML

Mme Grace KONGO, AVTERML

Mme Catherine PION-VALENCE, AVTERML

M. Eric TERMENS, AVTERML

M. Dimitri JANCZAK, AVTERML

M. Audrey COLNARD, AVTERML

Mme Corinne KRASAUSKAS, AVTERML

M. Hervé PARMENTIER, AVTERML

M. Henry DELESCAUT, AVTERML

Mme Aurélie FISCHER, AVTERML

Mme Morgane BARDET, AVTERML

M. Frédéric MULLER, AVTERML

M. David VAISSE, usager TER Metz Luxembourg

Mme Odile DEL COLLE, usagère Thionville-Apach

M. Jean-Marc DELEURME, usager Thionville-Apach

M. Christophe AMBROSINI, Directeur de Trans'Boulot

M. Yves CLEMENT, Président de l'Association des Citoyens de la Route

• Région Grand Est

M. Pascal JACQUES, Chargé de mission Transports à l'Agence Territoriale de Metz

M. Florian WEYER, Directeur de la Direction des Transports et de la Mobilité

Mme Emilie BOLIS, Chargée de mission Offre de Transport et Territoires à la Direction des Transports et de la Mobilité

- **SNCF MOBILITES**

M. Jacques WEILL, Directeur Régional Adjoint TER Grand Est
M. Philippe BETOUS, Directeur ESV Lorraine TER Grand Est
M. Noël LESCASSE, Responsable Production Lorraine TER Grand Est
Mme Natacha FEISTHAUER, Responsable de ligne TER Grand Est
Mme Catherine FISCHBACH, Responsable Relation Client à Distance & Information Voyageur TER Grand Est
Mme Sophie HURAUX, attachée de presse TER Grand Est
M. Didier WALLERICH, Directeur aux affaires publiques et de la communication externe

- **SNCF RESEAU**

M. Xavier BEILLOUET, Gestionnaire de capacité Lorraine à la Direction Territoriale Grand Est
M. Pascal THORENS, Directeur Pole Clients et Services à la Direction Territoriale Grand Est

EXCUSES

M. Jean-Marc TODESCHNINI, Sénateur de Moselle
M. Carole GRANDJEAN, Députée de Meurthe et Moselle
M. Philippe SLENDZAK, Maire de Yutz