

Comité Régional des Services de Transport

COREST

SILLON LORRAIN NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 5 octobre à 18h |

Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Sillon Lorrain Nord sont accessibles en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

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

Mme Brigitte TORLOTING, Vice-Présidente de la Région Grand Est et Présidente du COREST Sillon Lorrain Nord, souhaite la bienvenue aux participants, salue les élus, présente et remercie les intervenants (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, CFL et les services de la Région).

Propos introductifs

Mme Brigitte TORLOTING rappelle que le dernier COREST Sillon Lorrain Nord s'est tenu le 29 novembre 2022 dans le même lieu. Elle présente l'ordre du jour et précise que des temps de questions-réponses sont prévus afin que chacun puisse s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h avant un pot de rafraîchissement.

1. Actualités de la Région Grand Est

Présentation par Mme Emilie GRAVIER, Directrice du Transport Ferroviaire de Voyageurs.

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

Le périmètre du présent COREST s'intègre dans le Bassin de mobilité « Metz Longwy Thionville ». La première réunion du Comité de bassin se tiendra le 27 novembre.

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

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

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

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

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

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

« **RECONTACT CLIENT** » : Mme Roselyne HISTE WOLFF, Directrice des lignes Lorraine à SNCF Voyageurs présente le dispositif qui s'applique en cas de suppression totale ou partielle d'un train. Il concerne :

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

Ce dispositif, opérationnel sur la ligne Nancy - Metz - Thionville - Luxembourg depuis février 2023, devrait l'être sur l'ensemble des lignes TER d'ici la fin d'année 2023.

Madame TORLOTING indique que près de 5000 usagers sont déjà abonnés au service de recontact (Infos Trafic) sur le sillon lorrain.

2. Vie des lignes régionales :

- Metz — Thionville — Luxembourg
- Thionville — Perl
- Thionville — Bouzonville - Creutzwald

SNCF Voyageurs présente pour les lignes TER suivies par le COREST du Sillon Lorrain Nord la régularité, le nombre de circulations, les causes de suppressions pour l'année 2022 et le 1^{er} semestre 2023, ainsi que les faits marquants et temps forts de la ligne.

SNCF Voyageurs précise que sur la ligne ferroviaire Metz — Trèves, qui ne circule que le week-end, les suppressions sont essentiellement liées au matériel roulant et aux tensions sur la ressources en conducteur transfrontalier.

Mme TORLOTING indique que le Président LEROY a inauguré la future rame Régiolis transfrontalier le 11 septembre dernier à Trèves, en présence de Malu Dreyer, Ministre-Présidente de Rhénanie-Palatinat.

Madame TORLOTING demande des précisions sur le taux de remplissage des cars TER des lignes Thionville — Perl et Thionville — Bouzonville — Creutzwald.

Pour la ligne TER Fluo Metz — Thionville — Luxembourg, SNCF Voyageurs présente les indicateurs transfrontaliers de suivi de la production, issus du travail partenarial mené avec CFL :

- Taux Régularité (jusqu'au point frontière): 95,4% en 2022, perte d'un point de régularité à fin août 2023 (94,4%). Cet écart est notamment dû aux mouvements sociaux nationaux
- Ponctualité de bout en bout (au terminus et incluant le parcours au Luxembourg): 88,3% en 2022, perte de 4 points de ponctualité à fin août 2023 (84,8%)
- Taux de suppression : 3,31% en 2022, en légère augmentation à fin août 2023 (3,8%)

La majeure partie des incidents résulte d'évènements externes à TER. Pour les causes imputables à TER, le matériel roulant apparait comme la principale cause à l'origine des dysfonctionnements.

- Respect des compositions des trains d'heure de pointe. Depuis 2022 il y a d'importantes difficultés pour atteindre l'objectif de 98% mais la tendance est à l'amélioration

L'accident au passage à niveau de Belleville en mai 2023 occasionne toutefois des tensions sur le parc de matériel qui devrait perdurer jusqu'en avril 2024.

- Information voyageurs : 3 nouveaux indicateurs ont été présentés. Ils sont issus des enquêtes de satisfaction clients réalisées par TER via un questionnaire distribué à bord des trains. En 2023, 59% des usagers ont déclaré être satisfaits de l'information voyageurs en situation perturbée, près de 85% le sont en situation normale.

SNCF Voyageurs a présenté un point sur l'évolution du parc de matériel roulant à court et moyen terme. Il est rappelé que les 25 rames TER 2N de la ligne entrent progressivement en opération mi-vie. Il s'agit d'une étape de maintenance majeure et impérative des trains dont l'objectif est de redonner un potentiel d'exploitation de 15-20 ans au matériel roulant. Ces opérations immobilisent jusqu'à 3 rames par an. De plus, une rame TER2N est hors service suite à un accident avec un camion au passage à niveau de Belleville en mai 2023. Aussi, pour palier à ces immobilisations, la rame de réserve est engagée en opérationnel.

Fin 2023, deux rames TER2N 5 Caisses achetées à la Région Normandie devraient circuler en Grand Est sur le réseau ferré national. La procédure d'homologation se poursuivra au Luxembourg afin de permettre le passage de la frontière de ces deux rames au printemps 2024.

Par la suite, la mise en service de l'atelier de Montigny (en 2026) et l'arrivée des 14 autres rames normandes TER2N 5 caisses permettront d'engager plus de rames et de proposer des capacités d'emport renforcées sur le sillon.

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Partage du relevé terrain réalisé sur la ligne Thionville — Perl mettant en avant des défauts d'affiche des horaires (Basse Ham, Koenigsmacker, Perl ...), l'absence de traitement de la végétation sur les quais, l'intérêt de mettre dans la fiche horaire une mention indiquant « cette ligne est desservie le samedi et dimanche et certains jours fériés », etc. (M. DELEURME)

Les éléments ont été transmis à SNCF pour que des interventions soient réalisées.

- Suppression de la desserte de l'arrêt routier Basse Ham stade (O voyageur) situé dans le ressort territorial du SMITU et desservi par CITELINE, ainsi que l'arrêt Malling (M. DELEURME).
- Intérêt pour la desserte de l'arrêt Nennig par les trains de la liaison ferroviaire Metz — Trèves mise en place dans le cadre de l'appel d'offre transfrontalier en cours (M. DELEURME).

S'agissant de la desserte d'une gare en Allemagne, les questions sur cette desserte doivent être remontées au Land de Sarre.

- Sécurité en gare en Metz en raison de la présence de personnes en vélo et trottinette en gare et sur le quai (Mme BRAGARD). Il est demandé la réalisation de messages vocaux, dès 6h, indiquant l'interdiction de circuler à vélo/trottinette dans la gare, sur les quais et dans les trains.

SNCF Gares & Connexions précise que des messages de ce type sont diffusés en gare mais peut-être pas aux heures matinales. Il est évoqué le dispositif « gare sereine » qui vise à diminuer le nombre d'annonce émises en gare et lutter contre les nuisances de voisinage. La programmation des annonces sera regardée par SNCF Gares & Connexions.

- Arrêt d'urgence des escalators par des usagers lors des heures de pointe de soirée ce qui ne permet plus leur utilisation par les usagers des trains suivants (Mme BRAGARD, relayé également par d'autres usagers présents). Il est demandé l'intervention de la police ferroviaire pour faire respecter l'utilisation des escalators et verbaliser en cas d'usage inadapté. D'autres solutions sont évoquées : installation de portique ne permettant pas d'accéder aux escalators dans le sens de la montée, ou encore présence d'agents en haut des escalators à l'arrivée des trains venant de Luxembourg. Plus globalement, le dimensionnement de la gare de Metz au flux voyageurs est questionné.

SNCF Gares & Connexions confirme que le taux de fonctionnement des escalators en gare de Metz est inférieur à l'objectif national. SNCF Gares & Connexions va analyser le nombre d'incidents en soirée. Il est précisé que le matin, une tournée est prévue pour réenclencher les escalators.

- Absence d'espaces dédiés aux trottinettes dans les trains (Mme BRAGARD).

La Région indique qu'après la définition du programme des travaux « mi-vie » des TER 2N, il a été demandé à SNCF d'étudier des aménagements pour traiter le sujet des trottinettes à bord des rames, sans toutefois retarder les opérations mi-vie. Des solutions basées sur l'installation de casiers à bagage ont été proposées et présentées à l'AVTERML en janvier 2023. Cependant, au regard de la diminution de places assises et de l'absence d'une solution fonctionnelle et techniquement optimisée pour les trottinettes ces aménagements n'ont pas été retenus par la Région. La demande est bien enregistrée et l'analyse se poursuit.

- Dispositif de re-contact client critiqué par les usagers frontaliers (technologie du passé, sms en retard, trop de sms car retards et suppressions réguliers, information communiquée trop tardivement (10 à 15 minutes avant le départ de train) ...). L'appli CFL a été mise en avant par des usagers en raison de sa fiabilité et de sa facilité d'utilisation. D'autres usagers présents mettent toutefois en avant le manque de transparence sur les raisons de retards ou suppression dans l'appli CFL, et parfois une information discordante entre SNCF et CFL.

SNCF indique que 60% des clients interrogés disent préférer le sms pour être informés sur leur trajet. Le dispositif est encore en rodage, SNCF travaillera pour prendre les bonnes idées de CFL sur l'information voyageurs afin de le faire progresser.

SNCF rappelle que de nombreux échanges ont lieu avec CFL sur l'information voyageurs notamment sur les motifs des perturbations.

- Desserte omnibus de tous les trains du Sillon : cette demande n'est pas partagée par l'ensemble des usagers présents mais est revenue à plusieurs reprises. Le cas de Metz Nord a été évoqué comme une réponse à l'absence de stationnement gratuit en gare de Metz. Toutefois, le soir en cas de suppression d'un train omnibus au départ de Luxembourg, les usagers se reportent sur le train « semi-direct » suivant et empruntent à leur charge le bus urbain pour récupérer leur voiture à Metz Nord.

SNCF indique que la desserte omnibus est vigilée en cas de suppression opérationnelle et lors des mouvements sociaux avec s'il n'est pas possible de la préserver, un travail sur les arrêts à reporter.

Concernant une offre omnibus intégrale, il est fait remarquer que les circulations TER ne sont pas réalisées dans les mêmes conditions que le RER parisien. Les TER circulent sur des voies partagées avec TGV et Fret, ce qui complexifie leur exploitation. Par

ailleurs, une offre intégralement omnibus viendrait réduire le nombre de sillons disponibles par heure (utilise plus de capacité en ligne).

La Région rappelle que l'Etat s'est engagé pour le développement de RER métropolitains, et que Grand Est sera dans les 1^{ères} région qui concrétiseront ces projets.

- Difficultés d'accès aux trains des usagers de la gare d'Howald aux heures de pointe de soirée.

CFL indique que la desserte de Howald est fortement sollicitée et précise que la politique d'arrêt est en lien avec les capacités de l'infrastructure. La nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg pourra apporter des solutions de desserte.

- Affichage dynamique en gare de Luxembourg et absence de réactivité lors de changement de quai.

CFL précise que les affichages en gare de Luxembourg sont dynamiques et liés au système d'exploitation. Les usagers ont la possibilité de remonter les cas rencontrés afin que CFL puisse les analyser.

- Regret de ne pas pouvoir échanger avec TGV et l'administration des chemins de fer Luxembourg lors des COREST au sujet des conflits de sillon (M. JANCZAK).
- Heurt de la rame TER 2N avec camion au passage à niveau à Belleville : cet accident entraîne une réduction de 4% de la capacité d'emport (1 rame sur 25 nécessaires pour couvrir le plan de transport), est-il prévu une prise en charge de cette baisse de service par l'assurance du camion ? (M. JANCZAK).
- Position de la Région face au Pass Rail évoqué par l'Etat.

Les Régions attendent une clarification du dispositif pour pouvoir se positionner.

- Report des Corest à une heure plus tardive pour permettre aux usagers d'y participer.

La Région propose que le prochain COREST soit organisé à 20h.

- Formation à proposer aux contrôleurs pour apprendre à calmer les frustrations des usagers (pour une meilleure communication).

3. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente quelques chiffres-clefs à l'échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2023, 2024 et 2025 sur le périmètre du COREST Sillon Lorrain Nord.

SNCF Voyageurs explique qu'un plan de transport adapté (2 trains supprimés entre Metz et Luxembourg) sera mis en place durant 2 semaines (du 27 novembre au 8 décembre) suite à la mise en service de la Commande Centralisée du Réseau. Cette opération induira également la coupure de l'ensemble de circulations ferroviaires dans le secteur de Thionville le week-end du 25 et 26 novembre.

CFL a également présenté les dates des chantiers de 2024 et 2025.

En 2024, deux grandes périodes de travaux impacteront le plan de transport de la ligne Metz — Thionville — Luxembourg dont une 1ère coupure totale du 13 juillet au 12 août entre Thionville et Luxembourg, la gare Bettembourg ne sera effectivement pas accessible en raison du renouvellement du pont routier au-dessus de la gare. S'en suivra un barrage entre Bettembourg et Luxembourg du 13 août au 16 septembre.

L'AVTERML demande s'il est prévu de produire des trains Thionville - Esch sur Alzette - Belval durant le blocage de la gare de Bettembourg.

CFL précise que le travail est en cours sur les modes de substitution qui seront proposés et qu'une communication sera faite au 1^{er} semestre 2024.

En 2025, un nouveau blocage est prévu du 5 au 22 avril entre Bettembourg et Luxembourg, ainsi que durant 2 mois à l'été, du 16 juillet au 15 septembre, pour réaliser des travaux préparatoires au raccordement de la nouvelle ligne.

L'AVTERML interroge SNCF réseau sur le déploiement de l'ETCS jusqu'à Metz et son impact le cas échéant sur le matériel roulant. La question a été posée en soulignant son lien avec le programme d'acquisition par CFL de rames Coradia d'Alstom équipées des systèmes de sécurité ETCS.

Post-réunion : CFL précise que les nouvelles motrices 2400/2450 d'Alstom seront équipées des systèmes de sécurité ETCS (ERTMS) et TBL (pour circuler en Belgique). Elles peuvent donc circuler jusque Metz après le déploiement du système ETCS côté infrastructure. En premier lieu, dès l'arrivée de ces nouvelles motrices, il est prévu de remplacer les motrices Z2000 sur le réseau national et de libérer les motrices TER2N 2200 pour les faire circuler davantage sur le sillon lorrain. À noter aussi que la moitié du parc des TER2N sera entièrement renouvelée lors d'une opération mi-vie d'ici fin 2025.

SNCF Réseau précise que l'axe Longuyon — Bales (via Thionville et Metz) est équipé en ETCS niveau 1 et qu'à ce stade il n'y pas encore de date de déploiement sur l'axe Metz — Luxembourg.

Post-réunion : SNCF Réseau indique qu'il est envisagée une mise en exploitation du système ERTMS jusqu'à Metz à l'horizon fin 2024.

4. Gares et Accessibilités

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

SNCF Gares & Connexions présente les investissements des gares ainsi que les travaux de mise en accessibilité de la halte de Hettange-Grande. M. OLMETTA précise qu'en gare de Metz il est également envisagé une opération de grand entretien des escaliers mécaniques en 2024 pour plus 800 000 €. Il déplore l'importance des travaux à réaliser en gare d'Hagondange suite aux émeutes de juillet 2023 alors que plus de 4M€ venaient d'être investis pour la mise en accessibilité de la gare. Les 4 ascenseurs saccagés ne pourront pas être réparés avant janvier 2024, et l'abri vélo est hors service.

Les services de la Région évoquent les travaux en cours de construction d'un parking silo en gare de Thionville, et les réflexions en cours avec la Communauté d'Agglomération du Val de Fensch pour traiter les problèmes de stationnement en gare d'Uckange.

M. JANCZAK demande si les temps de réponse pour la prise en charge d'un PMR sur le sillon ont été concertés entre la France et le Luxembourg.

M. OLMETTA rappelle que la prise en charge doit être réservée 24h avant le départ du train et que la personne doit se présenter 30 minutes avant le départ de train.

M. HANSEN précise qu'au Luxembourg la prise en charge est à demander 1 h avant le départ du train pour un voyage national et 24h avant le départ pour un voyage international.

SNCF travaillera sur ce sujet avec CFL dans le cadre du Mass Transit.

Mme ROMILLY, Maire d'Hagondange et Conseillère Départementale de la Moselle, déplore le saccage de la gare d'Hagondange et est ravie d'apprendre que les travaux sont en cours pour rendre à nouveau accessible la gare au 1^{er} semestre 2024.

Madame le Maire indique que le problème du stationnement en gare d'Hagondange a été réglé par la mise en place de zones bleues.

Mme ROMILLY évoque également la motion du Conseil Départemental de la Moselle concernant la réouverture de la ligne de Fontoy et de la ligne Thionville-Bouzonville-Forbach. Une étude a été menée par le Conseil Départemental de la Moselle et un travail doit s'amorcer entre le Département et la Région.

Mme TORLOTING tient à souligner que la Région est en action et se mobilise pour améliorer la mobilité en Moselle. Cela demande un travail en commun avec le Luxembourg et des études qui sont défendues dans le CPER en cours de négociation.

M. KRILL confirme la problématique du stationnement en gare d'Uckange et souligne le volontarisme de la Communauté d'Agglomération à trouver des solutions notamment pour rendre disponible du foncier. Il évoque également le périmètre du COREST et le rattachement de la ligne Thionville — Hayange — Longwy à ce COREST qui est en prise directe avec les problématiques ferroviaires du sillon lorrain nord.

La Région indique que la demande d'évolution du périmètre du COREST Sillon Lorrain Nord a bien été prise en compte et sera examinée dans le cadre des Bassins de Mobilité.

Des usagers soulignent l'intérêt de proposer des abonnements combinés « parking + abonnement TER ».

L'AVTERML fait remarquer que l'offre urbaine CITELINE n'est pas organisée en rabattement vers les gares et regrette l'absence d'une offre de transport urbain sur le territoire de Rive de Moselle, ce qui permettrait toutefois de contribuer à la désaturation des parkings des gares du Sillon.

Mme TORLOTING indique que ce sujet devrait être échangé dans le cadre des Bassins de Mobilité.

Mme ROMILLY rappelle que la Communauté de Communes de Rive de Moselle a pris la compétence mobilité et que la structuration d'un réseau de transport en commun est bien en projet. Elle indique également qu'une voie douce a déjà été aménagée entre Hagondange et Maizières-lès-Metz.

M. KRILL précise que le SMITU rabat le réseau Citéline sur la gare de Thionville et que le rabattement sur les gares Hayange et Uckange serait pris en compte.

5. Evolution de l'offre de transport TER

La Région présente l'évolution de l'offre de transport pour les différentes lignes du territoire du COREST Sillon Lorrain Nord.

M. JANCZAK regrette l'absence du Ministère des Transports luxembourgeois pour échanger sur la suspension des 2 trains du sillon au SA 2024, et ce en raison selon lui d'un conflit avec un train CFL de la ligne Dudelange — Luxembourg. Il indique également que le site de Belval se développe de plus en plus, et rappelle l'importance de garantir des correspondances à

Bettembourg entre les trains de la ligne 90 Metz — Luxembourg et de la ligne 60 Rodange - Esch — Luxembourg.

Un usager évoque le cas du changement de minute de départ du TER 88710 de 6h33 à 6h31 ce qui peut amener à rater le train sans information préalable.

SNCF Voyageurs précise que les bougés horaires sont liés aux travaux et sont repris dans la fiche horaire. Un travail est en cours avec SNCF Réseau pour limiter le nombre de variante horaire en cas de travaux.

Concernant l'étude à venir autour de la ligne Thionville — Bouzonville — Creutzwald, un participant a rappelé que la ligne existe mais que le trafic voyageurs a été arrêté en 2016 ¹. Il précise que ce secteur est un bassin rural mono-industriel, dont les jeunes sont tournés vers le Luxembourg. Il regrette le temps passé sans action en soulignant l'évolution du trafic routier à Hombourg-Budange pour aller travailler au Luxembourg et demande des informations sur l'échéance de restitution de l'étude.

La Région précise que cette étude doit être lancée et que les résultats seront attendus pour fin 2024. Il est rappelé que la mise sur route intégrale de l'offre TER sur la ligne Thionville — Bouzonville — Creutzwald a été décidée en 2016 en raison de la faible fréquentation du seul aller-retour ferroviaire qui subsistait entre Thionville et Bouzonville - l'offre étant déjà produite majoritairement par autocar - et de tensions en ressources humaines et matériel côté SNCF en lien avec la mise en œuvre du cadencement du réseau TER en Lorraine.

Mme TORLOTING confirme que la Région travaille avec la SNCF et l'entreprise LOHR à l'expérimentation du train léger Draisie dans le secteur de Bitch, dont le coût de fonctionnement serait divisé par 2 par rapport au TER. Cette expérimentation devrait permettre d'ouvrir de nouvelles perspectives sur des lignes ferroviaires qui ne sont plus desservies par des trains de voyageurs.

Mme TORLOTING indique qu'un courrier du Président LEROY a été envoyé à tous les maires de Moselle présentant les actions de la Région au profit de la Moselle.

Mme la Présidente précise aux élus présents que les questions relatives à la mobilité transfrontalière sont discutées lors des réunions de la Commission InterGouvernementale (CIG) franco-Luxembourgeoise et travaillées en amont dans le cadre du Comité consultatif, et invite les élus à y participer.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme TORLOTING remercie les participants et clôt la réunion du COREST Sillon Lorrain Nord en invitant les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

¹ Ndlr. Le trafic voyageurs a été arrêté en 2016 entre Thionville et Bouzonville, les trains voyageurs ne circulent plus sur la section Bouzonville — Creutzwald depuis les années 90.

ANNEXE n°1 : Liste des présents et excusés du COREST Sillon Lorrain Nord

Présidence du COREST :

Brigitte TORLOTING, Présidente du COREST Sillon Lorrain, Vice-Présidente de la Région Grand Est

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

Marie Rose SARTOR, Conseillère Régionale Grand Est
Béatrice AGAMENNONE, Vice-Présidente à l'EUROMETROPOLE de Metz
Amandine LAVEAU-ZIMMERLE, Conseillère Métropolitaine à l'EUROMETROPOLE de Metz
Valérie ROMILLY, Maire d'Hagondange, Conseillère Départementale
Francois GATTI, adjoint au Maire de Creutzwald
Sonia MOREL, Collaboratrice de Madame LEDUC, Députée de Moselle
Stéphane KRILL, directeur de cabinet Communauté d'Agglomération du Val de Fensch

Associations, organisations syndicales, divers :

Xavier BALLIET, AVTERML
Dimitri JANCZAK, AVTERML
Valérie MULLER, Direction Départementale des territoires de la Moselle
Marc MENEGHIN, Direction Départementale des territoires de la Moselle
Alain ABEYA, Métropole de Metz
Laura BANNIER, Virgule.lu
Clément LHUILLIER, France Bleu

Usagers :

Odile DEL COLLE, usagère ligne Thionville — Apach
Catherine MALLINGER, usagère
Marie BRAGARD, usagère
Jean-Marc DELEURME, usager ligne Thionville — Apach
Simon AUDART, usager
Pierre Georges NADALIN, usager
Damien LOREK, usager
Marc SAIZMAR, usager
Norredine SOUIAD, usager

CFL :

Michel HANSEN, Responsable de l'Assistance Sécurité et Qualité, Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

SNCF Voyageurs :

Roselyne HISTE WOLFF, Directrice de lignes Lorraine, TER Grand Est, SNCF Voyageurs

Julien DROUAILLET, Directeur exploitation - Direction de lignes Lorraine — TER Grand Est, SNCF Voyageurs

Christophe LAURENT, Responsable Satisfaction Clients — Direction de Ligne Lorraine - TER Grand Est, SNCF Voyageurs

Tiffany SANFILIPPO, Responsable du Pôle Services et Relations Clients — TER Grand Est — SNCF Voyageurs

SNCF Réseau :

Patrick KERGUIGNAS, Gestionnaire de capacité, Direction territoriale Grand Est Pôle Clients et Service - SNCF Réseau

Florence KRAEMER, Responsable de l'unité voyageur, Direction territoriale Grand Est Pôle Clients et Service - SNCF Réseau

SNCF Gares & Connexions :

Dominique OLMETA, Directeur des gares - SNCF Gares & Connexions

Région Grand Est :

Emilie GRAVIER, Directrice du transport ferroviaire de voyageurs, Direction des Mobilités Ferrées

Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée, Direction des Mobilités Ferrées

Emilie BOLIS, adjointe à la cheffe de service et chargée de mission Offre de transports, Direction des Mobilités Ferrées

Karine CISZOWSKI, Directrice de la Maison de la Région Thionville/Longwy

Marie-Pierre AUGUSTIN, Directrice de la Maison de Région de Metz

Sylvie JACQUEMET, Cheffe du service transport, Maison de Région de Metz

EXCUSES

Jean-Marie MIZZON, Sénateur de Moselle

Catherine BELRHITI, Sénatrice de Moselle

Nadège HORNBECK, Vice-Présidente de la Région Grand Est

François GRODIDIER, Vice-Président de la Région Grand Est

Marc ZINGRAFF, Vice-Président de la Région Grand Est, Maire de Sarreguemines

Pierre CUNY, Maire de Thionville, Président de la Communauté d'Agglomération

Portes de France Thionville et Conseiller Départemental de la Moselle

Jean-Luc WOZNIAK, Maire de Creutzwald

Clémence POUGET, Maire de Yutz