

**Comité Régional des Services de  
Transport**

---

**COREST**

**SILLON LORRAIN NORD**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

Réunion du 15 octobre 2024 - 18h30 |

*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 5 octobre 2023, également à l'Hôtel de Région. 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 20h30 avant un moment convivial auquel sont invités tous les participants.

Elle rappelle que la question des « Mobilités » est le 1er budget de la Région Grand Est (RGE), budget qui n'a jamais été aussi élevé, et qui est en augmentation. Ceci est également à mettre en lien avec l'important volet « Mobilités » du CPER présenté et adopté lors de la session plénière du Conseil régional le 17 octobre 2024. Elle précise que le Sillon lorrain, même si ce n'est pas nécessairement connu de tous, connaît des flux de voyageurs extrêmement importants, sans doute l'un des plus importants si l'on exclut la région parisienne. Pour permettre ces circulations, face à une demande qui ne cesse de croître, cela nécessite notamment d'investir sur les infrastructures mais la seule RGE ne peut pas rattraper les investissements qui n'ont pas eu lieu les dernières décennies. Egalement de disposer de matériels roulants suffisants, ce qui n'est pas toujours facile quand les industriels comme ALSTOM accusent des retards importants de la livraison des commandes faites par les régions (comme récemment en Normandie).

Mme TORLOTING rappelle enfin que la RGE est AO des Mobilités régionales et chef de file des mobilités sur son territoire, mais qu'elle ne peut pas faire tout toute seule et doit s'appuyer sur la mobilisation des collectivités locales également Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) et le Grand-Duché du Luxembourg.

### **1. Actualités de la Région Grand Est**

Après ce propos liminaire, la parole est donnée à Mme Emilie GRAVIER, directrice du Transport Ferroviaire de Voyageurs au sein de la collectivité, pour la présentation du **premier point de cette réunion, consacré aux actualités régionales.**

Mme GRAVIER précise les chiffres clés du budget régional des mobilités (qui intègre le TER, les liaisons routières FLUO, les PEM..., tant en fonctionnement qu'en investissement), ainsi que ceux du réseau ferroviaire régional.

Un retour sur les tarifications de l'été 2024, dédiées au public jeune, est également fait dont GRENZELOS (offrant une réciprocité tarifaire avec les *landers* allemands limitrophes). Une hausse de 6% des ventes est constatée.

Mme GRAVIER présente les évolutions du site FLUO. Un zoom est également porté sur une nouveauté à venir à 2025, le système des vélos FLUO en location dans 52 gares du réseau régional. Ces vélos en libre-service permettront une complémentarité avec le train, pour effectuer le « dernier kilomètre » vers la destination finale de l'utilisateur. 4 gares du Sillon Lorrain Nord sont concernées

Mme GRAVIER évoque ensuite les apports du nouveau contrat signé entre la Région Grand Est et SNCF Voyageurs, dont la philosophie générale est de placer l'utilisateur au cœur du système. Pour cela, un nouvel indicateur est mis en place (conformité voyageurs), les retards sont désormais comptés à partir de 2 min 59, les pénalités dues par l'opérateur portées au maximum à 20M€ annuels, contre 2M€ auparavant.

Florian CHALUMEAU (chef de projet SERM Lorraine Luxembourg) présente le projet de SERM du territoire lorrain, ses enjeux et objectifs, et son calendrier d'avancement. Il rappelle la loi et ses principaux objectifs : offrir un service global de mobilités. Sur le volet ferroviaire, il s'agira de développer l'offre, améliorer la robustesse, ... Ce travail se conduit en parallèle d'une étude visant l'établissement d'un Schéma de Mobilités Transfrontalières, étude conduite de manière partenariale avec le Grand-Duché.

Mme GRAVIER effectue un point sur l'enjeu de la sécurité dans les trains qui est une préoccupation majeure de la collectivité, avec la recherche d'un continuum de sécurité. Sont rappelées les actions volontaristes en terme de sûreté : convention avec la Gendarmerie et la Police nationale, campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports, patrouilles mixtes franco-luxembourgeoise... Est également évoquée l'expérimentation avec Metz Métropole qui va se lancer, au sujet la vidéosurveillance dans les gares métropolitaines, dont les images pourront être renvoyées au centre de supervision urbaine métropolitain.

\*\*\*\*\*

*Rappel : pour une parfaite compréhension des éléments, la présentation de la réunion du 15 octobre 2024 ([disponible en téléchargement sur le site de la Région Grand Est](#) — Rubrique COREST) peut être consultée aux pages 6 à 15, pour ce point « Actualités de la Région Grand Est ».*

### **Echanges avec la salle (1), suite à la présentation de ce premier point**

**Remarque** : lors des prises de parole, les personnes n'ont pas nécessairement pris le temps de se présenter (et/ou il a été impossible de prendre en note leur nom). Afin de ne pas créer de différence de traitement, l'ensemble des questions sont rendues anonymes.

Question de la salle pour obtenir des précisions quant aux conditions et modalités d'utilisation du futur dispositif de vélo Fluo, ainsi que sur la politique tarifaire qui sera pratiquée.

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER (Région Grand Est)** : à date la tarification n'est pas encore connue, le prestataire n'étant pas encore recruté par la collectivité. Un tarif à la

journée et à la demi-journée sera proposé et sera réservé aux usagers du train. L'objectif étant que l'usager dispose d'une solution à son arrivée en gare pour réaliser le « dernier kilomètre » vers sa destination finale (rendez-vous professionnel, médical,...). Cela permettra également d'apporter une solution à l'usager qui ne souhaite pas emporter son vélo lors de la partie de son parcours effectuée en train.

Toujours sur ce sujet, une autre remarque de la salle pour s'interroger sur l'homogénéisation des dispositifs équivalents déjà existants, comme à Thionville et Metz (Mob d'emploi).

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER (Région Grand Est)** : il n'est pas question de faire concurrence aux systèmes déjà en place, mais d'apporter une solution supplémentaire et complémentaire. Le travail d'installation de ces vélos est conduit en bonne intelligence avec les AOM locales. De même, ces nouvelles stations de VLS ne viendront pas se substituer aux actuelles, en s'installant bien sur de nouveaux sites.

Question de la salle sur l'organisation de l'offre de transports (ferroviaire mais également urbain ou vélo) en gare d'Hagondange, afin de pouvoir rejoindre facilement le lycée Gustave Eiffel de Talange (situé à une faible distance de la gare d'Hagondange)

- **Réponse de Mme Brigitte TOROTING (présidente du COREST SLN)** : ce travail est conduit par les AOM locales concernées, notamment dans le cadre du futur SERM évoqué plus tôt.

*Information post-réunion : la Communauté de Communes de Rives de Moselle mettra en œuvre à compter du printemps de 2025 un réseau de bus urbains, qui devrait apporter une première réponse aux besoins de mobilités internes au territoire identifiés, comme ce point particulier.*

Question de la salle sur des incivilités vécues par une usagère en gare de Metz (comportements inappropriés, insultes...), ainsi que sur les problèmes récurrents des escaliers mécaniques de cette gare (pannes, arrêts intempestifs...)

- **Réponse de Mme Claire MONJALET (SNCF Gares & Connexions)** : Les pannes constatées par les usagers de la gare sont un sujet majeur de préoccupation pour Gares & Connexions. Elles s'expliquent par des difficultés techniques, des infiltrations d'eau pouvant venir perturber le bon fonctionnement de ces appareils. Par ailleurs, concernant les arrêts intempestifs provoqués par des usagers souhaitant emprunter l'escalator à contresens, elle indique qu'un travail pédagogique constant est mené à l'attention des usagers pour les sensibiliser aux désagréments provoqués. La présence d'agents de la Sureté ferroviaire est également prévue régulièrement, afin de dresser des amendes quand cela est nécessaire. Enfin des réflexions sont en cours pour repenser de manière plus globale les conditions d'accès aux quais de la gare (couloir des départs).

Question de la salle sur la possibilité ouverte dans le débat public, d'ouvrir une liaison ferrée entre Fontoy, Audun-le-Tiche, Esch-sur-Alzette (LU), qui offrirait une nouvelle « porte d'entrée » vers le Luxembourg et une liaison directe vers Belval

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER et de M. Florian CHALUMEAU (Région Grand Est)** : il est rappelé brièvement le contexte de cette réflexion à venir sur la possibilité de reconstruire cette liaison ferrée abandonnée depuis de nombreuses décennies. Un groupe de travail avec les acteurs du territoire concernés sera prochainement réuni pour évoquer les perspectives sur ce dossier.

De manière plus générale, il est rappelé que ce dossier s'inscrit dans des démarches et projets plus généraux comme le SERM Lorraine — Luxembourg, et l'étude préalable au SMOT.

**Complément de réponse de Mme Brigitte TORLOTTING (présidente du COREST) :**

il est rappelé que la Région Grand Est réfléchit avec l'ensemble des partenaires concernés à développer des liaisons pénétrantes nord-sud vers le Luxembourg (quand aujourd'hui le réseau est construit sur un axe est-ouest dans ce secteur). De même, cette réflexion vise à apporter des solutions de mobilité aux territoires ruraux, comme cela est inscrit dans le pacte des ruralités adoptés par la Région en avril 2024.

Il est également rappelé le travail conduit par un constructeur et SNCF Voyageurs avec le projet *Drais*, auquel la Région Grand Est collabore. Avec comme perspective de pouvoir faire rouler ces véhicules ferroviaires légers sur des lignes de desserte fine du territoire.

Remarque d'une personne de l'assistance sur le besoin d'augmenter la présence humaine dans les gares comme une possibilité de réduire les incivilités constatées. Cette même personne indique qu'il en est de même dans les trains où la présence de contrôleurs est un vecteur de baisse des incivilités.

- **Information post-réunion :** *Il est rapidement rappelé que les trains se rendant vers Luxembourg sont systématiquement accompagnés par un contrôleur (voire une équipe). Sur d'autres lignes du Sillon lorrain nord, la présence n'est pas systématique mais les usagers disposent d'outils afin de communiquer facilement avec les services d'urgence en cas de nécessité, ou pour faire remonter des difficultés rencontrées lors de leur voyage.*

Témoignage d'une personne de l'assistance sur ses conditions de transport en tant qu'utilisateur de la ligne Metz-Luxembourg, qu'elle juge en constante dégradation depuis 5 ou 6 ans, du fait d'une croissance importante du nombre de voyageurs alors que le matériel roulant ne suit pas cette croissance.

- **Réponse de Mme Brigitte TOROTING (présidente du COREST SLN)** qui propose de passer aux points suivants de l'ordre du jour qui permettront de répondre plus précisément sur les questions de qualité du service rendu, notamment en entendant les éléments apportés par l'opérateur SNCF.

## **2. La vie des lignes TER du COREST Sillon Lorrain Nord**

Mme Brigitte TORLOTTING conclut ce premier temps d'échanges pour passer au point suivant de l'ordre du jour, consacré à la vie de lignes TER étudiées dans ce COREST (Metz-Luxembourg L01b / Thionville-Perl L02 / Thionville-Bouzonville L03).

*Rappel : pour une parfaite compréhension des éléments, la présentation de la réunion du 15 octobre 2024 ([disponible en téléchargement sur le site de la Région Grand Est](#) — Rubrique COREST) peut être consultée aux pages 16 à 31, pour ce point « La vie des lignes TER du Sillon Lorrain nord ».*

### **Pour la ligne L01B**

La présentation des données fréquentation et de production, est effectuée par Mme Roselyne HISTE-WOLF et M. Julien DROUAILLET (SNCF Voyageurs).

Ces données sont produites pour la première année par la SPL Grand Est Mobilités, à la demande de la Région Grand Est. Elles concernent les 6 premiers mois de l'année 2024, avec

un nouvel indicateur « la ponctualité client » calculé à compter de 2 min 59 (contre 5 min 59 les années précédentes) sur le territoire du Grand Est.

Un zoom est effectué sur les données de production (ponctualité au terminus) permettant de disposer d'une vision « usagers » des temps de parcours réels. Issues d'un travail conjoint entre SNCF Voyageurs et CFL.

Un retour sur les conditions de trafic pendant la période de travaux sur le territoire luxembourgeois (été 2024) est effectué, avec les incidences la coupure des circulations en gare de Thionville du fait de la fermeture de la gare de Bettembourg (LU).

Toujours concernant la vie de cette ligne L01b Metz-Thionville-Luxembourg, Mme Emilie GRAVIER (Région Grand Est) réalise une présentation d'un *retroplanning* prévisionnel de la mise à disposition des 16 rames Z26500 (5 caisses) rachetées par la Région Grand Est auprès de la Région Normandie. Ces rames arrivent plus tard qu'envisagé initialement, du fait du retard pris par ALSTOM pour livrer les rames devant remplacer ce matériel au sein de la flotte normande. Leur mise en circulation (après travaux d'équipement ERTMS et homologation sur le réseau luxembourgeois) se fera progressivement et à hauteur de 7 rames sur le réseau régional au fil de l'année 2025. Elles seront pleinement opérationnelles pour effectuer des liaisons transfrontalières avec le Luxembourg à compter de fin 2026, une fois l'atelier de maintenance de Montigny-lès-Metz pleinement opérationnel. La construction de cet équipement a connu lui aussi un retard suite à la découverte d'une pollution des sols.

### **Pour la ligne L02**

La présentation des données fréquentation et de production, est effectuée par M. Gilles HEIZMANN (Région Grand Est).

Tout comme pour la ligne L01B, ces données sont produites pour la première année par la SPL Grand Est Mobilités, à la demande de la Région Grand Est. Le nouvel indicateur « ponctualité client » calculé à compter de 2 min 59, ne concerne que les circulations effectuées en train (les week-ends). La ponctualité reste calculée à 5 min 59 pour les circulations effectuées en car.

### **Pour la ligne L03**

La présentation des données fréquentation et de production, est effectuée par M. Gilles HEIZMANN (Région Grand Est).

Ces données produites par la SPL Grand Est Mobilités. La ponctualité reste calculée à 5 min 59 pour ces circulations effectuées en car.

### **Echanges avec la salle (2), suite à la présentation de ce premier point**

**Remarque** : lors des prises de parole, les personnes n'ont pas nécessairement pris le temps de se présenter (et/ou il a été impossible de prendre en note leur nom). Afin de ne pas créer de différence de traitement, l'ensemble des questions sont rendues anonymes.

Question de la salle sur l'utilisation actuelle des deux rames Z26500 déjà en possession de la Région Grand Est.

- **Réponse de Julien DROUILLET (SNCF Voyageurs)** : Elles circulent entre Metz et Nancy (le week-end) et au sud de Nancy en semaine (notamment entre Nancy Lunéville) Dès que 7 rames seront arrivées sur le territoire lorrain (ce qui correspond à la capacité maximale d'entretien sur le technicentre de Metz-Sablon dans l'attente de celui de Montigny), un travail sera conduit pour essayer de les engager sur le Sillon Lorrain

courant 2025, mais pas jusque vers Luxembourg faute d'obtention de l'homologation. Il rappelle enfin que le planning initialement présenté lors du COREST de 2023 a glissé du fait de ces différents retards.

Interrogation sur le train Luxembourg-Thionville (départ de Luxembourg à 17h28) dont la circulation est suspendue depuis décembre 2023. La personne souhaite savoir quand ce train pourra être remis en circulation.

- **Réponse de Julien DROUILLET (SNCF Voyageurs)** : il rappelle que ce train est à l'heure actuelle suspendu du fait de difficultés dans sa production, suite à la conduite de travaux sur les voies au sud de la gare de Luxembourg-ville.

**Complément de réponse d'Emilie GRAVIER (Région Grand Est)** : elle rappelle que la collectivité suit le sujet avec beaucoup d'attention, car il est constaté que les trains encadrants et particulièrement le 17h39, se retrouvent saturés du fait de cette suspension. Il est d'ailleurs commandé à SNCF-V pour chaque nouveau service annuel, mais les contraintes évoquées empêchent sa circulation. Un train domestique luxembourgeois circule désormais sur ce sillon horaire. Pas de retour avant 2028.

Un autre usager interroge sur les actions conduites par l'opérateur, voire la Région Grand Est, auprès de l'ACF (autorité luxembourgeoises de régulation) sur la priorisation des trains circulant sur le réseau national luxembourgeois.

- **SNCF Voyageurs** : Le point est pris et sera analysé pour engager une éventuelle action en ce sens.

Interrogation de la salle pour savoir quand l'ensemble des circulations de la ligne L02 (Metz-Thionville-Apach-Trèves) seront de nouveau effectuées par train.

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER (Région Grand Est)** : il est rappelé que cette ligne est intégrée au lot dit TFA, entre France et Allemagne dont la procédure d'attribution est en cours. Il est attendu que cette liaison soit opérée en train (fréquence aux 2 heures) à compter du SA 2028. Le matériel Régiolis devant permettre ces nouvelles circulations est bien réceptionné par la collectivité.

Demande d'une personne de l'assistance pour que soient affichées en gare de Perl (Allemagne) les fiches horaires des liaisons par car permettant de rejoindre la France.

- **Réponse de Christophe LAURENT (SNCF Voyageurs)** : SNCF y travaille avec la DB, mais cela n'est pas si simple, car cet arrêt est situé sur le territoire allemand sur lequel ni la RGE, ni la SNCF n'ont la main.

Question de la salle sur la politique d'arrêts des trains entre Metz et Trèves, avec comme corollaire la possibilité d'un arrêt supplémentaire en gare de Nennig (Allemagne) qui permettrait de rejoindre la commune de Remich (Luxembourg) située sur l'autre rive de la Moselle.

- **Réponse de (SNCF Voyageurs)** : Il est indiqué que la politique d'arrêts sur le territoire allemand est décidée par les autorités allemandes compétentes, en lien avec l'exploitant concerné sur cette ligne. Ce point est néanmoins pris par SNCF Voyageurs pour une transmission à la Direction de Lignes « Portes d'Allemagne » pour envisager ce qu'il serait possible de faire pour répondre à cette demande.

Demande d'une personne présente dans l'assistance pour envisager d'utiliser les véhicules *Drais* sur la ligne (actuellement fermée au trafic voyageurs), entre Dillingen (Allemagne) et Bouzonville. Ce qui permettrait de faciliter les liaisons entre ces deux communes frontalières.

- **Réponse de Mme Brigitte TORLOTTING (présidente du COREST)** : il est rappelé que les DRAISY sont pour l'heure encore au stade du prototype, une phase d'essai en conditions réelles devrait avoir lieu dans l'est mosellan d'ici quelques années. Si toutes ces étapes sont franchies et le matériel homologué, il sera alors temps d'envisager les endroits où éventuellement déployer ce nouveau dispositif.

Interrogation de la salle pour savoir si la création d'un arrêt ferroviaire pourrait s'envisager sur la commune de Montigny-lès-Metz, à l'occasion de la création de l'atelier de maintenance en cours de construction. Ce qui répondrait à une demande locale et permettrait de décharger la gare de Metz.

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER (Région Grand Est)** : Il est indiqué que cette option est actuellement étudiée dans le cadre de l'étude du SERM Lorraine-Luxembourg, au même titre que la possibilité d'autres nouveaux arrêts sur le périmètre de la Métropole de Metz. A ce stade, aucune décision n'est prise. Les enjeux de faisabilité technique et financière sont à étudier.

### **3. Travaux sur les lignes (2024-2025)**

Mme Brigitte TORLOTTING conclut ce second temps d'échanges, en remerciant les participants. Elle passe au troisième point consacré aux travaux sur les lignes du COREST et passe la parole aux représentants de SNCF Réseau.

*Rappel : pour une parfaite compréhension des éléments, la présentation de la réunion du 15 octobre 2024 ([disponible en téléchargement sur le site de la Région Grand Est](#) – Rubrique COREST) peut être consultée aux pages 32 à 40, pour ce point « Travaux sur les lignes (2024-2025) ».*

La présentation des travaux engagés sur l'année 2024 et ceux à engager sur l'année 2025 sur l'infrastructure ferroviaire (périmètre des lignes du COREST) est effectuée par M. Patrick KERGUIGNAS (SNCF Réseau).

Pour l'année 2024, ces travaux sont principalement des travaux de maintenance, opérés de nuit. Est également à retenir la poursuite de l'extension du poste de commande centralisée du réseau de Thionville.

Pour 2025, à nouveau les travaux seront majoritairement réalisés de nuit. On peut notamment retenir le remplacement du pont-rail situé avenue de l'Amphithéâtre à Metz ou le remplacement d'un appareil de voie à Metz-Sablon.

Un zoom est également apporté sur les conditions de raccordement du futur atelier de maintenance de Montigny-lès-Metz qui sera réalisé au courant de l'année 2025. A nouveau les travaux seront concentrés la nuit au printemps 2025.

La parole est ensuite donnée au représentant des CFL (opérateur luxembourgeois), M. Christian KIEFFER, pour la présentation des travaux à venir sur le réseau ferré luxembourgeois. Le calendrier des interruptions de circulations est donné pour l'année 2025, ainsi que des prévisions pour les années 2026 et 2027 (avec interruptions des circulations en gare de Thionville).

Un retour d'expérience est également présenté sur les conditions de substitution lors des travaux de l'été 2024, avec comme perspectives l'adaptation des horaires des cars (plus tôt le matin et plus tard le soir) pour mieux répondre à la demande des usagers et éviter la saturation. De même une réflexion est engagée pour faciliter le report sur le tramway de Luxembourg-ville sur sa nouvelle portion inaugurée à l'été 2024, accessible depuis la gare d'Howald.

### **Echanges avec la salle (3), suite à la présentation de ce troisième point**

**Remarque** : lors des prises de parole, les personnes n'ont pas nécessairement pris le temps de se présenter (et/ou il a été impossible de prendre en note leur nom). Afin de ne pas créer de différence de traitement, l'ensemble des questions sont rendues anonymes.

Demande de la salle de pouvoir prévoir des circulations directes Thionville — Esch-sur-Alzette (Luxembourg) en cas de fermeture de la gare de Bettembourg comme ce fut le cas lors de l'été 2024.

Toujours sur cet enjeu de l'impact des travaux du territoire luxembourgeois, proposition d'un participant à la réunion, visant à aménager un arrêt provisoire au sud de la gare de Bettembourg, lorsque celle-ci est indisponible pour raisons de travaux, arrêt depuis lequel le report vers des cars serait alors possible.

Enfin, une question de la salle afin de savoir si l'arrivée de nouveaux matériels roulants (rames Coradia) au sein du parc CFL, ciblés pour rouler sur le territoire luxembourgeois, permettra par ricochet de décaler d'autres matériels (les actuels TER2N Z24500) sur les trains à destination de la France.

- *Ces questions très spécifiques, relèvent des acteurs luxembourgeois, au premier rang desquels l'opérateur CFL. La Région Grand Est n'est pas en mesure d'y répondre directement. Les différents points sont pris par CFL*

Demande de la salle de pouvoir prolonger certains trains ayant habituellement pour terminus Luxembourg-ville, vers le nord du Luxembourg, permettant la desserte de la gare de Pfaffenthal, et le quartier du Kirchberg.

- **Information post-réunion** : *il apparait qu'il n'existe pas de possibilité de retournement dans les gares immédiatement situées au nord de celle de Luxembourg-ville, ce qui conduirait le matériel à rejoindre une gare plus éloignée, et donc à rendre ce matériel indisponible rapidement pour rejoindre la France. En outre, les capacités d'infrastructures contraintes rendent difficiles à ce stade toute nouvelle circulation sur cet axe.*

Demande d'une personne de la salle pour connaître les modalités et conditions d'accès au TGV au départ de Luxembourg-ville, et desservant Thionville et Metz, aux abonnés TER.

- **Réponse de SNCF Voyageurs** : Il est rappelé qu'il est possible d'accéder à ces trains lors des situations très perturbées, et inopinées. L'emprunt de ces trains n'est pas envisageable dans d'autres cas à ce stade.

## **4. Travaux dans les gares (2024-2025)**

Mme Brigitte TORLOTTING conclut ce troisième temps d'échanges, en remerciant les participants. Elle passe au quatrième et dernier point de l'ordre du jour, consacré aux travaux réalisés dans et aux abords des gares du secteur, et passe la parole aux représentants de SNCF Gares&Connexions.

*Rappel : pour une parfaite compréhension des éléments, la présentation de la réunion du 15 octobre 2024 ([disponible en téléchargement sur le site de la Région Grand Est](#) — Rubrique COREST) peut être consultée aux pages 41 à 46, pour ce point « Travaux sur les lignes (2024-2025) ».*

Interrogation de la salle pour signaler les difficultés rencontrées de manière récurrente selon l'utilisateur, pour le premier train du matin en gare de Metz, qui se trouve parfois supprimé ou retardé.

- **Réponse de Julien DROUAILLET (SNCF Voyageurs)** : il est rappelé que c'est problème bien identifié par SNCF, appelé le « réveil de gare », pouvant occasionner quelques difficultés de production (retard/absence inopiné d'un agent de conduite, panne du matériel roulant...). Un travail est conduit pour mieux en identifier les causes et y apporter des réponses robustes.

Demande d'un usager de la salle pour que les conditions d'informations voyageur soient revues et/ou plus en adéquation avec la situation réelle des circulations au moment T. Sont notamment donnés comme exemple l'envoi de SMS pour signaler des retards d'un train, après que le train en question soit déjà parti ou alors des informations contradictoires (entre mail, SMS, application mobile CFL, application mobile SNCF) concernant les conditions de reprise des circulations.

- **Réponse de SNCF Voyageurs** : Ces remarques sont prises en compte et seront transmises aux services concernés afin que la fiabilité de l'information, et la communication de celle-ci en temps et en heure soit bien effectuée.

Remarque d'une personne de la salle pour regretter que les quais de la ligne LO2 (Thionville-Apach) soient peu entretenus et souvent recouverts d'une végétation abondante.

- **Réponse de Claire MONJALET (SNCF Gares&Connexions)** : C'est en effet un constat également fait par les équipes de G&C, du fait d'un processus d'entretien pas assez robuste. La période 2023/2024 très pluvieuse a également rendu l'entretien de ces quais plus délicat que les autres années. Le processus sera revu pour éviter ces difficultés en 2025.

Question de la salle sur la possibilité que les trains dits « Proxy » (trains avec des missions quasi « omnibus ») entre Luxembourg et Metz puissent systématiquement desservir la gare de Howald (au sud de Luxembourg-ville)

- **Réponse de SNCF Voyageurs** : le plan des circulations ne le permet pas pour le moment. A terme, cela est bien prévu avec les possibilités offertes par la nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg.

Interrogation de la salle pour disposer de perspectives de disponibilité de nouveaux matériels roulants aptes à circuler sur le Sillon lorrain, et ainsi améliorer les capacités d'emport sur cet axe, une fois intégrées les 16 rames Z26500 dans les roulements vers Luxembourg.

- **Information post-réunion** : la définition d'une stratégie du parc de matériel roulant, en lien avec la SPL Grand Est Mobilités, devrait permettre de définir les besoins sur l'ensemble du territoire régional, dont celui du Sillon. Pour accompagner et répondre au mieux à la croissance dynamique des déplacements transfrontaliers vers Luxembourg. Point également à mettre en lien avec le projet de SERM Lorraine-Luxembourg.

Question d'un usager pour disposer d'un calendrier de réalisations des travaux permettant la suppression des passages à niveau entre Thionville et la frontière Luxembourgeoise

- **Information post-réunion :** le planning des travaux, notamment ceux inscrits au protocole franco-luxembourgeois de 2018 (et son avenant de 2021), est en cours de finalisation du côté de SNCF-Réseau. Y figure notamment le programme de suppressions des PN évoqués. Il devrait être connu au courant de l'année 2025, et permettra de connaître le calendrier de réalisations. L'objectif étant au global de rendre les liaisons vers Luxembourg plus robustes, et de permettre le passage de 8 TER par sens en heure de pointe (contre 6 actuellement).

Question sur le train de 17h39 (opérés par les CFL entre Luxembourg et Nancy), qui selon l'utilisateur serait amené à achever régulièrement sa course en gare de Metz lorsque ce train accuse un retard trop important sur son parcours Luxembourg-Metz. Ce qui oblige à une correspondance imprévue pour atteindre sa destination finale. Toujours selon l'utilisateur, cela s'expliquerait parce que le conducteur CFL risquerait de dépasser sa journée de temps de travail s'il devait rejoindre Nancy en retard et en repartir ensuite vers Luxembourg où doit être ramené ce matériel roulant CFL.

- **Réponse de SNCF Voyageurs :** ce train est bien opéré avec du matériel CFL (et son conducteur). Néanmoins, le sujet soulevé n'est pas lié à une difficulté de réutilisation d'un ADC CFL, qui arriverait en retard à Nancy. C'est plutôt lié à des sujets « incident » et gestion de crise en opérationnel. Il faut parfois faire le choix de limiter le train à Metz afin d'éviter de propager un retard sur tous les trains qui suivent ainsi que des problèmes collatéraux d'espacement en ligne et de risque de saturation des voies en gare (à Nancy particulièrement).

Interrogation de la salle sur le fonctionnement du nouveau régime de pénalités prévu par le contrat 2024-2033 signé en décembre 2023 entre la RGE et SNCF Voyageurs. Afin de mieux comprendre le fonctionnement et de voir si les usagers seraient intéressés par un mécanisme de compensation sur leur abonnement au service de train.

- **Réponse de Mme Emilie GRAVIER (RGE) :** Il est rappelé que ce mécanisme de pénalités a pour objectif principal d'encourager l'opérateur SNCF Voyageurs à s'orienter vers une amélioration de la qualité du service rendu aux usagers, et non pas de chercher à ce que RGE perçoive ces pénalités. Par ailleurs, il est indiqué que la RGE réfléchit en lien avec la SPL Grand Est Mobilités à la mise en œuvre d'un dispositif dit de « Garantie voyageurs » (dénomination non définitive à ce stade) qui selon des modalités encore à définir, pourrait apporter un dédommagement aux usagers rencontrant des difficultés récurrentes et/ou importantes sur leur trajet.

\*\*\*

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme TORLOTING remercie les participants et clôt l'édition 2024 de la réunion du COREST Sillon Lorrain Nord en invitant les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

## **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, AOM :**

Catherine BAILLOT, Conseillère régionale Grand Est  
Patrick BECKER, Vice-président CA Thionville Portes de France  
Stéphane KRILL, directeur de cabinet Communauté d'Agglomération du Val de Fensch  
Alain ABEYA, Métropole de Metz

### **Associations, organisations syndicales, divers :**

Catherine PION-VALENCE, AVTERML  
Marc SAIZOMOU, AVTERML  
Xavier BALLIET, AVTERML  
Dimitri JANCZAK, AVTERML  
Laura BANNIER, Virgule.lu  
Jean-Marie DROBISZ, OGBL Metz-Thionville  
Hanane BOUCHKHACHEKH, OGBL Metz-Thionville  
Mathieu COMMARD, CC Rives de Moselle  
Cédric ANDRE, CC CE

### **Usagers :**

Mathieu FRESSE, usager  
Philippe KUGLER, usager  
Norredine SOUIAD, usager  
Alexandre SITRUK, usager  
Benoît DESAUTE, usager  
Souad LAAFOU, usagère  
Simon AUDART, usager  
Cécile FINOT, usagère  
Eric TERMENS, usager  
Laurent COURTADE, usager  
Amina BOUCHAKOUR, usagère

### **CFL :**

Christian KIEFFER, Coordinateur pour l'information voyageur en situation de travaux rattaché à la direction générale, Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois  
Caroline LÖWENKAMP, Coordinatrice Qualité, Direction Activités Voyageurs, 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

Gérôme STEIL, Responsable Gestion de Crise - Responsable Performance Production - TER Grand Est — Direction de Ligne Lorraine — SNCF Voyageurs

### **SNCF Réseau :**

Anne CHAROIS, Directrice du Pôle Clients et Services - SNCF RESEAU, DIRECTION TERRITORIALE GRAND EST

Patrick KERGUIGNAS, Chargé de Compte TER Périmètre Champagne Ardenne et Lorraine - SNCF RESEAU, DIRECTION TERRITORIALE GRAND EST

### **SNCF Gares & Connexions :**

Claire MONTJALET, Directrice des gares - SNCF Gares & Connexions

Ioan DECAMPS, Gestionnaire de gares Lorraine Nord- SNCF Gares & Connexions

### **Région Grand Est :**

Emilie GRAVIER, Directrice du transport ferroviaire de voyageurs, Direction du Transport Ferroviaire de Voyageurs

Emilie BOLIS, adjointe à la cheffe de service et chargée de mission Offre de transports, Direction du Transport Ferroviaire de Voyageurs

Gilles HEIZMANN, chargé de mission, Direction du Transport Ferroviaire de Voyageurs, Service Organisation de l'Offre Ferrée

Clémentine POTTIER-HAMEL, 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**

Mme Catherine BELRHITI, Sénatrice de Moselle, Conseillère régionale Grand Est

Mme Isabelle RAUCH, Députée de Moselle

M. Ludovic MENDES, Député de Moselle

M. Cédric GOUTH, Maire de Woippy, Vice-Président du Conseil Régional, vice-Président de l'Eurométropole de Metz

M. Arnaud SPET, Président CC de l'Arc Mosellan

Mme Marie-Rose SARTOR, Conseillère régionale Grand Est

Mme Véronique SCHMIT, Conseillère régionale

M. François GROSDIDIER, Maire de Metz, Président de l'Eurométropole de Metz, Conseiller régional Grand Est

M. Julien FREYBURGER, Maire de Maizières-lès-Metz, Président CC Rives Moselle  
Mme Clémence POUGET, Maire de Yutz  
Monsieur Jean-Luc WOZNIAK, Maire de Creutzwald  
Monsieur Philippe GLESER, TEMO (ex-SMITU) - Directeur