

COMPTE-RENDU

Comité Lorrain des Partenaires

Mardi 25 janvier 2005 à 16h30

(Salle des délibérations)

Liste des participants :

Jean-Pierre MASSERET, Président du Conseil Régional de Lorraine
Patrick HATZIG, Président du Comité Lorrain des Partenaires
Michaël WEBER, Elu Régional délégué au TER
Bertrand MERTZ, Président du Comité de Dessertes Sillon Lorrain
Christian ECKERT, Président du Comité de Dessertes Pays Haut
Laurence DEMONET, Président du Comité de Dessertes Meurthe et Vologne
Thibaut VILLEMIN, Président du Comité de Dessertes de la Meuse,
Yves FRISONI, AUTERCOVEC, association des usagers de la ligne 5,
Jean COGNOT, AUTERCOVEC, association des usagers de la ligne 5,
Pierre MALCURAT, AUTERCOVEC, association des usagers de la ligne 5,
Bernard DENIZART, AUTERCOVEC, association des usagers de la ligne 5,
Jacky NICOLAS, Conseiller Régional,
Claude GUILLOUX, AUTERLOR,
Roger WEBER, AUTERLOR,
Jean-Michel HERR, CGT
Michel HANZO, CGT,
Pascal HAND, F.G.A.A.C,
Eric MAROCHINI, Assistant parlementaire de Michel LIEBGOTT,
Guy KIEFFERT, adjoint au Maire d'Uckange,
Jean-Paul MAURER, Président SMITU,
Manuel LOFFREDO, SMITU,
Loïc PERDU, RFF, Chargé de Mission exploitation,
Paul BLADT, Vice-Président Transports Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France,
Hanan Bouchaiba, Chargée de Mission CG de la Meuse,
Martine HURAUT, Maire de Bar-le-Duc,
Jean-Jacques FUNKE, Communauté de Communes du Pays de Pont-à-Mousson,
Jean-Luc MANOURY, Conseiller Régional,
Geneviève THIRY, Conseillère Régionale,
François FERRIER, Conseiller Régional,
Josiane MADELAINE, Conseillère Régionale,
Jean-Luc MAZZILLI, Sud-Rail,
Didier MARTIN, CG Vosges,
Hubert STROBEL, ADRESS,
Gérard GIACOMELLI, DRE Lorraine,
Jean-Marie STOLL, DRE Lorraine,
Francis PARMENTIER, CES lorraine,
Daniel PIOT, FNTV/CES,
Pascal GAIRE, Directeur Services Transports CUGN,
Didier BIANCHI, Président CC Bassin de Pompey,

Martine POIROT, CC Bassin de Pompey,
Jean-Pierre PARNISARI, Vice-Président CC Bassin de Pompey,
Jean-Paul METZ, Neuves-Maisons,
Christian LUZERNE, Mairie de MALLING,
Bernard AUBIN, CFTC, secrétaire Fédéral,
Thierry GOURLLOT, Conseiller Régional,
Guy DUBOIS, Adjoint Belleville,
Michel SANCHEZ, AGURAM,
Alain ABEYA, AGURAM,
Pierre GEOFFROY, ADUAN,
Paul KLEFFERT, ADV/CLCV,
Patrice BERARD, ADURNE,
Philippe LECLERCQ, Conseiller Régional,
Jean-Marie UHLRICH, Vice-président CG Meurthe et Moselle,
Bernard HOELLINGER, adjoint au Maire de Forbach,
Philippe GARCIA, Attaché Economique Ambassade de France Luxembourg,
Martine WAGNER, Secrétaire Générale AGIRR FNAUT Lorraine,
Michel ZONCA, AUT FNAUT Lorraine,
Claude PIERRE DIT BARROIS, FNAUT Lorraine,
Pierre NICOLAS, AUT FNAUT Lorraine,
Jean-François FLECK, Conseiller Régional,
Georges MUSCHIATI, Adjoint au Maire ville de Hayange,
Antoine ODOARDI, Chargé de Mission ville de Hayange,
Claude GUILLAUME, TER SNCF,
Marie-Thérèse GANSOINAT-RAVAINE, Vice-présidente Conseil Régional,
David MELLONI, Directeur de Cabinet Ville de TOUL,
Fernando GHAMO, Conseiller Municipal de Basse-Ham
Dominique LIMBACH, Vice-Président de la CA Sarreguemines Confluences,

1) POINT DE CONJONCTURE 2004 DU SERVICE METROLOR

M. HATZIG rappelle que traditionnellement le bilan annuel du TER METROLOR est présenté en juin, conformément aux engagements contractuels de la Convention Région/SNCF.

Néanmoins, Mr HATZIG indique qu'au moment de l'examen du Budget Primitif 2005 de la Région Lorraine, qui comporte de nombreuses initiatives en faveur du service public Métrolor, il apparaît utile de présenter un premier bilan provisoire de l'année 2004, en termes de :

- Fréquentation ;
- Recettes ;
- qualité du service, et plus particulièrement de ponctualité et réalisation du service.

Mr HATZIG souligne que les résultats qui vont être présentés par M. TOUSSAINT, Directeur Délégué TER, sont prometteurs et confortent la volonté de la Région de s'engager avec ambition dans le développement du Métrolor.

Monsieur TOUSSAINT présente les résultats (voir annexe)

DEBAT AVEC LA SALLE

Monsieur PIERRE DIT BARROIS (AUT – FNAUT Lorraine) évoque notamment les points suivants : (voir contribution en annexe)

- le contexte et tendances lourdes au niveau du transport ;
- le fonctionnement du Comité Lorrain des Partenaires ;
- le volet ferroviaire du schéma Régional des Infrastructures et Transports.

Monsieur FRISONI (AUTERCOVEC) souhaite une meilleure prise en compte par la Région des réflexions du Comité de Dessertes de la Meuse. Il attend un engagement régional fort sur la pérennisation de la ligne 5 Metz-Verdun.

Monsieur GUILLOUX (AUTERLOR) se félicite de l'augmentation de la fréquentation constatée en 2004. Il souhaiterait cependant qu'un lien puisse être établi entre le niveau de la fréquentation, la qualité du service offert (notamment la ponctualité) et le niveau de l'offre.

Monsieur HANZO (CGT) se félicite du renouveau et des investissements en faveur du matériel roulant, de l'augmentation des dessertes, de la nouvelle tarification notamment en faveur des jeunes. Il attire néanmoins l'attention sur le manque d'entretien des lignes susceptible de remettre en cause les ambitions régionales et l'augmentation des péages (voir contribution en annexe).

2) LE VOLET FERROVIAIRE DU BUDGET PRIMITIF 2005 ET LES NOUVELLES INITIATIVES REGIONALES EN FAVEUR DU METROLOR

Intervention de M. HATZIG

- La structure du budget « Infrastructures et Transport (en Crédits de Paiement) :

BUDGET INFRA et TRANSPORT	CP	274,31 M€	
TRANSPORT FERRE REGIONAL	CP	189,24 M€	68,99%
CONVENTIONNEMENT TER	CP	110,44 M€	58,36%
ELECTRIFICATION LIGNES VOSGIENNES	CP	6,40 M€	3,36%
MATERIEL ROULANT	CP	63,00 M€	33,29%
GARES	CP	1,50 M€	0,79%
INFRA FERROVIAIRES VOYAGEURS	CP	7,12 M€	2,59%
LIGNES ROUTIERES	CP	0,78 M€	0,03%
TGV	CP	60 M€	21,87%

Pour mémoire, Routes : 17,6 M€ (6,41 % du budget)

Enfin, Mr HATZIG indique que l'Etat a décidé de diminuer la dotation régionale liée au TER de 4,5 M€ lors du vote de la loi de finance fin décembre 2004. Il précise qu'aucune notification particulière (modalité de calcul,...) n'a été fournie à ce jour à la Région Lorraine.

- Les actions nouvelles en faveur du développement du service public Métrolor

Anticipant sur les priorités du futur volet ferroviaire du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (S.R.I.T.), Mr HATZIG indique que le Conseil Régional a inscrit au Budget Primitif 2005 un ensemble de mesures concrètes qui sont l'expression de la nouvelle ambition régionale pour le transport public ferroviaire de voyageurs et des débats menés au sein des Comités de dessertes :

- l'application d'une **nouvelle tarification dite « zonale » kilométrique** qui constitue une **innovation nationale** en terme de **solidarité régionale**
- l'inscription d'un programme complémentaire d'un montant de **100 M€ en Autorisation de Programme** pour l'acquisition de **nouveaux matériels roulants**
- **l'amplification** du programme régional de **modernisation des gares TER** par la création d'une action nouvelle en faveur de **l'aménagement des parkings**.
- **le renforcement de l'offre ferroviaire sur le Sillon lorrain** (Nancy-Luxembourg) **et sur les lignes vosgiennes nouvellement électrifiées** (Nancy-Epinal-Remiremont / Nancy - Saint-Dié).

Mr HATZIG précise 2 points complémentaires :

1. l'inscription d'une **Autorisation de Programme de 70 M€** pour la réalisation de **la gare d'interconnexion TGV de Vandières**

Mr HATZIG rappelle que la confirmation de la réalisation d'emblée de la gare lorraine TGV à Louvigny a été accompagnée par une mission de concertation spécifique menée par M. le Préfet de Région conformément à la décision du CIADT du 18 décembre 2003. Conduite au cours de l'été 2004 à l'initiative du Ministre de l'Equipement, cette mission a permis de préciser les modalités liées au projet de construction de la gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières (délais, coûts, procédures et financement).

Parmi les principales collectivités locales associées à cette démarche de concertation, **une majorité des acteurs intéressés, dont la Région Lorraine, s'est dégagée en faveur de cette solution**. Aussi, le Conseil Régional confirme son attachement à ce projet et propose de participer à sa concrétisation sur la base d'une participation financière de 70 M€.

2. la poursuite de **l'intermodalité tarifaire et billettique** de type « **Carte Orange** » en garantissant la compatibilité technique de tous les partenaires des différents moyens de transport public.

La Tarification zonale kilométrique : innovation, attraction et solidarité

Mise en place **en décembre 2005**, elle constitue un **enjeu important d'égalité pour tous les Lorrains**. Elle concerne les billets à l'unité dont les prix restent élevés :

- Instituer une **tarification simple et lisible pour l'utilisateur avec 7 niveaux de prix** ;
- **Rendre plus attractif le prix des billets à l'unité pour tous les Lorrains** sur l'ensemble du réseau : **40 % en moyenne pour tous** sans conditions ;
- **Récompenser les usagers réguliers du TER** (abonnés de travail et scolaires/étudiants, possesseur de la Carte Métrolor) : accès **au nouveau tarif réduit** offrant environ **60% de réduction** permanente sur le plein tarif actuel ;
- **Etre solidaire des Lorrains en situation précaire** en instaurant un **tarif préférentiel** permettant l'achat d'un ticket **aller-retour pour le prix d'un aller simple** (soit environ **75% de réduction** sur le plein tarif actuel SNCF).

Les bénéficiaires de cette tarification seront :

- *Les demandeurs d'emploi au chômage de longue durée, et/ou âgés de moins de 25 ans, et/ou indemnisés en dessous du SMIC et/ou ayant épuisés leurs droits,*
- *Les jeunes en insertion suivis par le réseau des missions locales et les PAIO,*
- *Les stagiaires en Formation professionnelle rémunérés en dessous du SMIC,*
- *Les titulaires de Contrat Emploi Solidarité ou Consolidé (CES ou CEC),*
- *Les bénéficiaires d'allocations CAF : RMI, Allocation Adulte Handicapée et/ou Allocation Parent Isolé,*
- *Les bénéficiaires de la CMU,*
- *Les bénéficiaires de l'allocation vieillesse.*

Tableau récapitulatif de la nouvelle tarification zonale kilométrique

Zone	Palier kilométrique	Nouveau tarif zonal (tous publics)**	Nouveau tarif zonal réduit (usagers réguliers)
Zone 1	1 – 10 km	1,2* €	1,2* €
Zone 2	11 – 20 km	2 €	1,5 €
Zone 3	21 – 30 km	3 €	2 €
Zone 4	31 – 45 km	4 €	3 €
Zone 5	46 – 65 km	5 €	4 €
Zone 6	66 – 90 km	6 €	5 €
Zone 7	+ 90 km	7 €	6 €

* 1,20 € correspond au minimum de perception SNCF

** les personnes à faibles ressources bénéficieront d'un ticket aller-retour pour le prix d'un aller simple

Exemples de nouveaux tarifs zonaux METROLOR

	km	Plein tarif SNCF 2004	Nouveau tarif zonal Métrolor 2005 (tous publics)*	Réduction
Metz-Hagondange	18	3,2 €	2 €	38 %
Metz-Thionville	30	5,2 €	3 €	42 %
Nancy-Metz	57	8,5 €	5 €	41 %
Metz-Forbach	70	10,1 €	6 €	41 %
Nancy-Epinal	74	10,5 €	6 €	43 %
Metz-Sarrebourg	88	12,1 €	6 €	50 %
Nancy-Bar le Duc	99	13,3 €	7 €	47 %

*les personnes à faibles ressources bénéficieront d'un ticket aller-retour pour le prix d'un aller simple

Programme complémentaire pour l'acquisition et la modernisation du matériel roulant TER METROLOR

L'année 2005 verra se poursuivre l'amélioration qualitative du matériel roulant régional :

- Entre 2002 et 2004, **30 matériels neufs et modernisés ont été mis en service** ;
- En 2005, **20 engins neufs et modernisés, représentant environ 4 200 places seront livrés sur l'ensemble de la Lorraine** (5 TER 2N + 4 XGC + 5 Z11500 modernisées + 4 X4750 modernisés + 2 RRR modernisées).

En dépit de ces efforts déjà importants, la nouvelle ambition régionale en faveur du service public ferroviaire Métrolor appelle des besoins complémentaires en termes de nombre d'engins et de capacité des matériels **pour faire face à l'augmentation de la fréquentation attendue en raison** :

- de **l'augmentation de l'offre** programmée pour accompagner la mise en service du TGV EST (Nancy-Luxembourg, Metz-Sarrebruck, lignes vosgiennes, ...) ;
- de **la substitution de l'offre Corail Est par des trains interrégionaux** à la charge des Régions concernées consécutive à la mise en service du TGV EST (Nancy-Strasbourg, Nancy/Metz-Bar le Duc-Châlons, Metz – Forbach – Sarrebruck, ...) ;
- du **cadencement** progressif de l'ensemble du réseau METROLOR ;
- de la **nouvelle tarification zonale kilométrique** et de la future **Carte Orange Lorraine**.

Pour répondre à ces besoins, le Conseil Régional de Lorraine a décidé un nouveau programme d'acquisition d'un montant de **100 M€** de matériel roulant, soit :

- **Reprise de 6 automoteurs X73500** ex Chemins de Fer Luxembourgeois, avec une affectation prévue à partir de fin 2005, adaptés à la desserte ferroviaire des lignes non électrifiées et des secteurs peu denses ;
- **4 automotrices TER 2 niveaux**, livrables à partir de 2008/10 dans la poursuite des commandes déjà effectuées, adaptées aux relations périurbaines (autour de Metz, Nancy, Epinal)
- **8 Autorails Grande Capacité (AGC) quadricaises en version électrique**, livrables à partir de 2007, permettant de substituer progressivement les trains Corail appelés à disparaître à la mise en service du TGV sur les liaisons interrégionales ;
- **6 Autorails Grande Capacité (AGC) quadricaises en version thermique équipés INDUSI**, livrables à partir de 2009 dans la continuité des livraisons déjà prévues, aptes à circuler en Allemagne grâce au système de sécurité INDUSI.

Ce programme complémentaire portera l'investissement total **du Conseil Régional en faveur du matériel roulant à 403 M€ entre 2002 et 2010**.

La rénovation des gares SNCF

Une nouvelle impulsion nécessaire en 2005 pour améliorer les conditions d'accueil des usagers et développer les parkings

- **Le programme régional de rénovation des gares 2002-2006 s'inscrit dans une optique globale d'amélioration de l'accueil de la clientèle et de la qualité du service public ferroviaire.**
- Pour faire face aux difficultés rencontrées jusqu'à présent (faiblesse et retards des dotations de l'Etat), un nouveau mode opération est prévu avec la SNCF et RRF pour accélérer le rythme des travaux et amplifier le nombre de gares rénovées chaque année.

En 2005, l'engagement et la réalisation de 13 projets est prévu en complément de la poursuite des études liées aux gares intermodales TGV (dont Bar le Duc, Epinal, Thionville, etc. ...).

- **L'importance de l'accès aux gares pour les véhicules particuliers (et notamment les capacités de parking pour les usagers du TER METROLOR) a été largement soulignée lors des nombreuses concertations menées au sein des Comités de dessertes et avec les associations d'usagers ; à la fois comme la principale attente des voyageurs et comme un vecteur central du développement du service public ferroviaire.**

Aussi, dans le cadre du programme régional de rénovation des gares régionales, **une nouvelle priorité sera accordée à l'aménagement des parkings des gares TER pour améliorer la qualité du service et l'accessibilité au METROLOR.**

Les gares de Hagondange, Varangéville, Conflans Jarny, Clouange et Réding pourront bénéficier de cette nouvelle initiative dès 2005.

Pour ces réalisations, **1,5 M€ ont été inscrits au Budget Primitif 2005.**

DEBAT AVEC LA SALLE

- M. METZ (Neuves-Maisons) demande si cette nouvelle tarification sera valable sur toutes les lignes en Lorraine.

Les représentants de la Région indiquent que cette tarification sera valable pour tout déplacement ayant son origine et sa destination en Lorraine.

- M. KLEFFERT (ADV) prend acte de cette nouvelle tarification zonale et souhaite que les « abonnements de travail » soient plus souples, particulièrement sur la durée de validité (glissant/calendaire).

- M. NICOLAS (AUT-FNAUT) demande si ces tarifs s'appliqueront sur les trains Grandes Lignes.

Les représentants de la Région indiquent qu'à ce jour, la nouvelle tarification zonale n'est valable que dans les trains TER. Des discussions sont engagées avec les activités VFE et TIR de la SNCF pour permettre leur utilisation sans incidence financière pour le Conseil Régional.

- M. PARMENTIER (CES) se félicite de la nouvelle tarification et souligne que la démarche Régionale en faveur du Fer est très positive et pose la question sur ces 4.5 Millions d'euros retirés par l'Etat de la Dotation Globale Décentralisation.
- M. MASSERET indique que la question des 4.5 Millions d'euros est toujours en suspend ; Il rappelle que le nouveau tarif zonal est un moyen pour que les Lorrains utilisent davantage le train, ce qui induit parallèlement d'améliorer les conditions de parking en périphérie des gares. Il insiste donc sur la cohérence de la politique Régionale. S'agissant de la fermeture du viaduc de Richemont, il indique que le Conseil Régional proposera 2500 places supplémentaires par sens dans ses TER entre Metz et Thionville.
- M. FRISONI (AUTERCOVEC) insiste sur la communication très importante à engager afin d'aviser toute la population de ces initiatives régionales en faveur du rail.
- M. BIANCHI (CC Pompey) évoque les conséquences de la nouvelle tarification zonale sur la tarification intégrée en vigueur sur le secteur de Pompey.
- M. MAURER (Transfensch) attire l'attention sur la collaboration à engager avec les Autorités Organisatrices Urbaines pour que la politique Régionale en faveur des parkings vienne bien en appui, et non en concurrence, des services urbains des transports collectifs. Il indique que la mise en place de parkings relais desservis par les transports urbains s'inscrit dans cette logique.
- M. MAZZILI (Sud Rail) émet les remarques suivantes :
 - La vallée de la Fensch mérite une offre ferroviaire améliorée ;
 - La complémentarité car-train est indispensable pour que le transport public soit une réelle alternative à la route.
- M. HOELLINGER (Forbach) demande si cette nouvelle tarification sera appliquée sur les trains Eurocity Metz-Forbach et évoque les contraintes d'accès en Allemagne qui nécessite des matériels équipés INDUSI.
- M. AUBIN (CFTC) se réjouit de la nouvelle tarification zonale mais souligne qu'il existe un risque de limiter l'égalité d'accès des Lorrains au transport Régional, notamment en zones frontalières ou interrégionales.
- M. MUSCHIATI (Hayange) souligne le problème de parkings au niveau de la gare d'Hayange.
- M. ZONCA (FNAUT) s'interroge sur le devenir de la carte METROLOR.

Les représentants de la Région indiquent que la Carte Métrolor sera pérennisée, en proposant à ses possesseurs une réduction permanente moyenne de 60% sur le billet à l'unité.

- Mme HURAUT émet les remarques suivantes :
 - Elle s'interroge sur le coût de la nouvelle tarification zonale au regard du nombre d'utilisateurs du TER-METROLOR ;
 - Elle précise que la politique du Conseil Général de la Meuse s'appuie sur la complémentarité du rail et de la route pour proposer une meilleure desserte du département.

3) LE DEVELOPPEMENT DE L OFFRE FERROVIAIRE SUR L AXE NANCY-LUXEMBOURG EN DECEMBRE 2005

Intervention de M. MERTZ

M. MERTZ souligne que la mise en service du TGV Est Européen prévue mi 2007 occasionnera un bouleversement majeur qui amène la Région Lorraine à devoir **adapter le service public ferroviaire lorrain** pour répondre, dans les meilleures conditions, **aux deux vocations principales du TER :**

- **assurer les déplacements quotidiens des lorrains** pour leur travail, leurs études ou leurs loisirs ;
- **assurer les connexions TER/TGV** pour permettre les déplacements nationaux et internationaux, et diffuser partout en Lorraine l'effet TGV.

Or, les gares de Metz et Nancy structurent l'ensemble du réseau Métrolor dans la mesure où la plupart des lignes ferroviaires convergent vers l'une de ces deux villes.

Aussi, Mr Mertz indique que le Conseil Régional a décidé d'**anticiper la refonte de l'offre de transport sur le sillon lorrain, ainsi d'ailleurs que sur les lignes vosgiennes nouvellement électrifiées, en proposant en décembre 2005 une desserte rénovée et renforcée.**

En effet :

- l'axe Epinal-Nancy-Metz-Thionville est structurant pour l'ensemble du réseau ferroviaire lorrain ;
- les principaux travaux de désaturation des infrastructures ferrées entre Nancy, Metz et Thionville et inscrits au CPER 2000-2006 s'achèvent en décembre 2005.

Dans ce contexte, M. MERTZ rappelle le projet de service poursuivi par la Région Lorraine :

- augmenter l'offre actuelle, pour répondre aux besoins de transport identifiés et participer à la désaturation de l'A31
- augmenter les fréquences : 20 mn aux heures de pointe
- accélérer les temps de parcours
- rendre plus lisible la desserte entre :
 - ⇒ les trains rapides intervilles
 - ⇒ les trains de desserte locale
- rendre plus cohérente la desserte par une politique homogène d'arrêts selon les missions des trains (intervilles et omnibus)
- prendre en compte l'évolution périurbaine autour de Nancy et Metz
- Offrir des tarifications novatrices et attractives, pour accompagner le développement de la desserte

M. MERTZ annonce les éléments clés de la nouvelle desserte, avant une présentation plus complète par la SNCF :

- **L'offre ferroviaire sera augmentée de 50 %** (de 2 à 3 millions de kilomètres-trains) ;
 - ⇒ Avec 4 à 5 trains par heure de pointe pour mieux répondre aux besoins croissants de déplacements domicile-travail, domicile-études
 - ⇒ Avec 1 à 2 trains par heure en journée pour répondre aux besoins de déplacements privé-loisirs
- **L'offre entre Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg passera ainsi de 35 à environ 50 allers-retours/jour, la desserte de Luxembourg sera en particulier doublée**
- **Clarification des missions des différents types de train entre les Métrolor intervilles rapides et ceux de desserte de proximité de type RER ;**
 - ⇒ Avec des trains rapides intervilles
 - ⇒ Avec des trains de desserte locale de type semi directs et omnibus
- **Lisibilité de l'offre de service** pour les usagers par mise en cohérence de la politique d'arrêt des trains.
- **Renforcement important de la desserte des communes périurbaines autour des bassins de vie de Nancy et Metz** dans une volonté de désaturation automobile ;
- **Horaires en correspondance** avec les trains grandes lignes.
- Conformément à l'engagement du Président Conseil Régional, **la desserte Nancy – Luxembourg sera intégralement et strictement cadencée à la mise en service du TGV EST et ses horaires adaptés aux circulations des TGV Est.**

M. MERTZ précise que le Comité de dessertes du sillon lorrain a été associé à la mise en œuvre de ce projet, et ses propositions ont été intégrées à la réflexion (par exemple : création de trains semi direct, horaires étalés en soirée, ...).

Avant de passer la parole à M. TOUSSAINT, Mr MERTZ indique que pour **faire face aux difficultés prévisibles de circulation entre Metz et Thionville à l'occasion des travaux sur le viaduc de Richemont (coupure totale de l'A31 dans le sens Metz-Thionville au droit du viaduc de Richemont)**, entre le 24 avril et le 26 septembre 2005, **des solutions de transport alternatives seront proposées sur le réseau Métrolor : augmentation des capacités du matériel roulant**, notamment par la livraison et la disponibilité, d'ici à avril 2005, de 6 à 8 rames TER 2N (soit environ **2500 places supplémentaires par sens en heure de pointe**), et **maintien des fréquences en heures de pointe en juillet-août, habituellement allégées en période d'été.**

Intervention de M. TOUSSAINT (SNCF)

(voir annexe)

DEBAT AVEC LA SALLE

- **Mme WAGNER** (AGIRR) demande d'examiner la faisabilité de rabattements par car sur des gares comme Hagondange pour favoriser l'utilisation du train pendant la fermeture du viaduc de Richemont.

Les représentants de la Région indiquent que l'Etat mène actuellement des missions d'examen de cette nature, sur le covoiturage et sur les capacités des parkings.

- M. KLEFFERT (ADV) s'interroge sur le problème des parkings des gares TER, rappelle l'intérêt des trains pendulaires pour la desserte de Longwy et s'interroge sur la capacité suffisante de la gare du Luxembourg pour absorber un surcroît de trafic.
- M. PIERRE DIT BARROIS (FNAUT) souligne les points positifs de l'action Régionale :
 - engagement fort pour la réalisation de la gare de Vandières ;
 - développement des dessertes périurbaines des agglomérations ;
 - acquisition de X 73500 adaptés aux secteurs ruraux ;
 - acquisition d'XGC INDUSI pour accompagner le développement de la fréquentation.
- M. GUILLOUX (AUTERLOR) indique que :
 - tous les matériels seront neufs ou rénovés avant 2010 ;
 - les travaux sur le viaduc de Richemont peuvent constituer une opportunité commerciale pour le TER ;
 - la qualité progresse mais il est nécessaire d'améliorer la ponctualité et la gestion des situations perturbées ;
 - par ailleurs, il approuve la mise en circulation de trains semi directs et intervalles sur l'axe Nancy-Luxembourg en Décembre 2005.
- M. AUBIN (CFTC) souhaite un point précis des relations de la Lorraine avec la Sarre.