

partenaires

ensemble, notre région avance



LORRAINE

N° 21 / Automne 2007

PAGES. 4-5

TER : une convention pour dix ans

PAGE. 7

L'événement Mondial Air Ballons

PAGE. 3

FRET
La stratégie
du haut débit



À VOTRE ÉCOUTE

Environnement : priorité absolue au rail

Le secteur des transports est l'un des enjeux majeurs du Grenelle de l'Environnement. En effet, il est responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet



Jean Macaire / directeur régional

de serre avec une hausse de 18 % depuis 1990. La route représente plus de 90 % des émissions de CO₂ du secteur des transports. Les premières mesures opérationnelles annoncées actent un changement radical de stratégie avec une priorité absolue au rail pour les nouvelles infrastructures. La décision de réaliser 2 000 km de lignes à grande vitesse supplémentaires d'ici 2020 constitue un signal fort

pour la poursuite de la LGV Est vers Strasbourg. L'objectif d'augmentation de 25 % du fret ferroviaire en 5 ans, le développement de l'autoroute ferroviaire, les actions en faveur des transports urbains, périurbains et l'intermodalité sont autant des défis que des opportunités pour le secteur ferroviaire. Pour la SNCF, le développement durable est une ligne de force de sa stratégie, complètement en harmonie avec sa culture d'entreprise, et ceci avant même que ce thème s'impose à tous. L'actualité reprise dans ce numéro (signature de la nouvelle convention TER, mise en place du haut débit ferroviaire, lancement de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan...) montre que ce thème irrigue toute notre stratégie d'entreprise. ●

vos contacts

Jean Macaire / directeur régional
Christine Graffiedi / responsable régionale institutionnelle
 T. / 03 87 38 82 25 F. / 03 87 38 88 83
 @. / christine.graffiedi@sncf.fr
 Adresse / 1, rue Henry-Maret, BP 10591, 57010 Metz Cedex 01

partenaires

Directeur de la publication : Jean Macaire.
Rédacteur en chef : Christine Graffiedi. **Conception et réalisation :**
TEXTUEL 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris.
Impression : Alpha SA. **Photo de couverture :** Bernard Maurice.
ISSN : en cours.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le contrat de projets État-Région

Le contrat de projets État-Région **2007-2013** a été signé le 26 mars. Son volet relatif aux transports a pour principal objectif d'augmenter la capacité ferroviaire dans le sillon lorrain, colonne vertébrale de la Lorraine, où se concentrent tous les trafics (TGV, TER, fret). Le CPER propose donc l'amélioration des nœuds ferroviaires de Metz et de Nancy ainsi qu'un passage à quatre voies entre Novéant-sur-Moselle et Pagny-sur-Moselle. Pour faciliter les déplacements quotidiens, un important volet est également

consacré à l'intermodalité tarifaire et billettique ainsi qu'à l'information des voyageurs. Une quinzaine de pôles d'échanges intermodaux seront ainsi aménagés. Enfin, pour mieux anticiper sur les défis à venir, un certain nombre d'études sont déjà financées (elles concernent notamment la ligne Épinal-Belfort, les liaisons transfrontalières, les secteurs Conflans-Jarny, Hagondange-Thionville, etc.). Au total, ce contrat de projets État-Région prévoit de consacrer 143,9 millions d'euros au transport ferroviaire. ●

25 000

CARTES SIMPLICITÉS ont été mises en circulation depuis le 1^{er} février. Sur ce nombre, treize mille ont été acquises par des salariés, sept mille par des étudiants et cinq mille par des élèves.

AUTOROUTE FERROVIAIRE

Une affaire qui roule



► **Le service d'autoroute ferroviaire Lorry-Rail est ouvert depuis le 10 septembre dernier.** Il permet d'acheminer entre Le Boulou et Bettembourg, jusqu'à 40 semi-remorques par circulation, à un coût équivalent à la prestation de traction routière, mais avec un temps de transit plus court (17 h, manutentions comprises, contre 25 h par la route). Le parc de wagons aujourd'hui disponibles devrait croître au fur et à mesure du développement de l'activité. Lorry-Rail a choisi la SNCF pour la traction de ses convois, laquelle a déployé tous ses talents et mobilisé ses personnels pour que ce nouveau produit soit l'illustration d'une production fiable sur de grandes distances. Les premiers clients de Lorry-Rail sont de six nationalités différentes : des routiers espagnols, français, belges, allemands, danois et suédois. Chaque jour de nouveaux contrats sont conclus, tant en Espagne, en France, qu'en Europe du Nord. Depuis novembre, le service est quotidien, dans les deux sens de circulation. ●

RAILTEAM

Esprit d'équipe



► **Sept membres fondateurs** (la SNCF, représentée par Guillaume Pepy et Mireille Faugère, DB, SNCB, NS, CFF, Eurostar UK et ÖBB) ont signé cet été le contrat donnant naissance à la coopération Railteam. Railteam proposera aux voyageurs un véritable réseau à grande vitesse européen ainsi qu'une mine de services (points d'information dans les principales gares de correspondance, accès aux salons voyageurs, site Internet, etc.). ●



BLASONNAGE

Affichez vos couleurs !

► **Si vous souhaitez faire du train un vecteur de l'image de votre territoire,** la SNCF vous propose de porter haut les couleurs de votre commune en faisant voyager son blason de ville en ville. Blasonnage d'un TGV, d'une voiture de voyageurs... L'idée vous tente ? Alors, contactez Christine Graffiedi, responsable régionale institutionnelle : christine.graffiedi@sncf.fr ●



NOMINATIONS

• Précédemment chargée d'études de dessertes et des travaux au sein du pôle production TER, Véronique Denninger est, depuis le 1^{er} mai, responsable de ligne TER sillon lorrain. À ce titre,

elle veille particulièrement à la qualité du service offert aux voyageurs de la ligne Nancy-Luxembourg.



• Familière de la région (où elle était auparavant responsable du pôle relations sociales), Laurence Berrut a été nommée le 1^{er} octobre directrice de l'établissement

d'Épinal. Un poste clé, où elle devra notamment conforter la dynamique commerciale fret et voyageurs de la Lorraine.

Pascal Bœuf /
supply chain manager
chez Solvay France

“ À l’heure actuelle, seule la SNCF est véritablement en mesure de pratiquer le wagon isolé, qui représente une partie importante du fret ferroviaire des industries chimiques. Face aux nombreuses tonnes transportées par camions, la politique d’optimisation de la gestion du wagon isolé me paraît être une bonne chose.”

Patrick Varlois /
responsable de
l’approvisionnement
en propylène de l’unité
polypropylène de l’usine
Ineos à Sarralbe (Moselle)

“ Fret SNCF nous livre 12 000 à 16 000 tonnes de propylène par mois, une matière première vitale pour notre production. Si les trains ne livrent pas en temps voulu, la production s’arrête. C’est pourquoi nous sommes en contact quotidien avec tous les acteurs locaux, régionaux et nationaux de Fret SNCF.”

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Une région au cœur de la nouvelle stratégie de Fret SNCF

Comblent le déficit et affrontent la concurrence...
Face à ces deux défis, Fret SNCF se réorganise. L’est de la France, en particulier la Lorraine, est au cœur du nouveau dispositif.



Par sa tradition industrielle, l’est de la France conserve un trafic de fret important, rappelle Alain Declercq, directeur fret de la région Est. *De plus, la proximité de l’Allemagne nous ouvre des perspectives de développement à l’international, tout en nous confrontant directement à la concurrence. En 2005, nous avons ainsi été les premiers à accueillir des concurrents sur nos rails.* » Dans ce contexte, les nouvelles orientations de Fret SNCF prennent toute leur dimension. « La région se trouve placée au cœur de la stratégie de haut débit, qui permet notamment de faire circuler des transports massifs de marchandise (1 000 à 1 500 tonnes) à travers l’Europe », souligne Alain Declercq.

Cette stratégie concerne également le transport combiné, c’est-à-dire l’acheminement des marchandises qui débarquent dans les grands ports du nord de l’Europe (Anvers, Rotterdam, Dunkerque, Le Havre) en provenance d’Asie. Reste le wagon isolé, l’un des avantages concurrentiels de la SNCF. « Nous fermerons 262 gares fret – aucune dans l’Est –, car leur trafic est trop faible pour être rentable, indique Alain Declercq. Les moyens récupérés seront répartis entre les trois “hubs” nationaux et la trentaine de plates-formes qu’ils alimenteront en wagons isolés, à raison de huit à dix rotations quotidiennes. »

La Lorraine accueillera un hub, à Woippy, première gare de triage de France, et trois plates-formes, à Woippy, Thionville et Blainville. L’ensemble de cette organisation sera mis en place en décembre prochain, au moment du changement d’horaire. « Nous sommes confrontés à deux défis importants : réduire notre déficit et affronter la concurrence, prévient Alain Declercq. Nos concurrents veulent tripler leur capacité de transport. À court terme, cela signifie que nous perdrons du trafic. Mais, à moyen terme, c’est une opportunité, car la concurrence crée une augmentation de la demande. C’est tout l’enjeu de cette réorganisation, qui doit nous aider à acquiescer d’autres réflexes. » ●

REPÈRES

Le fret en chiffres dans la région Est

- 40 % du trafic fret de la SNCF, pour la région Est (Alsace, Lorraine, Bourgogne et Franche-Comté)
- Capacité de traitement du hub de Woippy : 2 300 wagons par jour
- Trois plates-formes fret : Woippy, Thionville et Blainville
- 3 000 cheminots

CONVENTION TER

Une confiance renouvelée

La Région et la SNCF ont signé le renouvellement de la convention TER, pour une durée de dix ans, au lieu de cinq pour la précédente.



Qualité et régularité : des objectifs d'actualité pour un développement du TER en accord avec les attentes de la population.

Le 28 juin 2007, le conseil régional a voté le renouvellement pour dix ans de la convention TER qui régit les relations de la Région avec la SNCF. Elle fixe notamment le cahier des charges du fonctionnement du réseau TER et des services associés, avec des objectifs de qualité et de régularité. Cette nouvelle convention introduit quelques dispositifs innovants. Ainsi, plutôt que de fixer des objectifs en moyenne, elle distingue les périodes de pointe des périodes creuses. Par exemple, en matière de régularité, la franchise, seuil à partir duquel les pénalités s'appliquent, est fixée à 1 % du trafic en périodes de pointe et à 2 % en dehors de ces périodes. Autres dispositions, les systèmes d'information en cas de perturbation seront améliorés, et la SNCF s'engage sur une extension des plages horaires d'ouverture des guichets.

DES INDICATEURS PRÉCIS

Très soucieux de la qualité des transports dans une région où beaucoup franchissent la frontière luxembourgeoise pour aller travailler, le conseil régional souhaite des indicateurs précis répondant à des attentes de la population, et non des améliorations « noyées » dans des chiffres globaux.

En contrepartie, la Région s'engage à verser une somme forfaitaire. La SNCF prend le risque industriel : si elle réalise des gains de productivité, c'est elle qui en profite ; à l'inverse, si les coûts augmentent, c'est elle qui en supporte les conséquences. ●

TGV et TER : une alliance indispensable au cœur de la nouvelle dynamique ferroviaire lorraine, qui renforce son rôle de carrefour européen.



REPÈRES

Le TER en chiffres

- 540 trains par jour
- 10,5 millions de kilomètres parcourus par an
- 28 000 voyageurs par jour, dont près de 8 000 qui traversent la frontière
- 400 millions d'euros d'investissement depuis 2002

Trains et cars au départ				Train and bus departures • Abfahrt Züge	
Train	n°	Heure	Destination	Particularités	Voie
ter	2598	19h23	PARIS EST		
ter	835330	19h44	NANCY		
ter	831859	20h00	STRASBOURG		B
ter	835620	20h01	EPINAL		B
ter	830449	05h32	SELESTAT		B
ter	835300	05h40	NANCY		A

**Philippe
Toussaint /**
directeur délégué TER



“ Le fait que le conseil régional s’engage pour dix ans, et non cinq comme il aurait pu le faire, témoigne de la confiance qu’il nous accorde. Pour la SNCF, cette convention signifie une pérennisation de notre activité à l’heure de l’ouverture du marché.”

**Jean-Pierre
Masseret /**
président du conseil régional



La gare de Lunéville :
un exemple de gare
rénovée intégrant
de nombreux
équipements liés
à l’accessibilité.



“ Après une première expérience plutôt encourageante jusqu’en 2006, qui s’est notamment traduite par une augmentation de 20 % de la fréquentation du TER ainsi que par le lancement de la tarification zonale Métrolor, le conseil régional de Lorraine a décidé de s’engager dans une nouvelle convention avec la SNCF. Signée pour dix ans en juin 2007, cette convention exprime la volonté de la région Lorraine de donner un élan supplémentaire au Métrolor. Le conseil régional de Lorraine a l’ambition de faire du TER une véritable alternative à l’automobile. Il en a l’exigence et s’en donne les moyens. Pour cela, la Région consacre un effort financier sans précédent pour faire du Métrolor une solution simple, efficace et attractive, à l’heure où nous devons tous agir pour lutter contre le réchauffement de la planète, alors même que les énergies fossiles deviennent de plus en plus rares et chères. En décidant de créer des fréquences supplémentaires cadencées, de renouveler le parc de matériel roulant, de rénover les gares, d’améliorer l’information des usagers, de faciliter le transport des personnes à mobilité réduite et de proposer des tarifs accessibles à tous, le conseil régional témoigne de sa volonté d’aller de l’avant. Mais, au-delà de ces développements, la réussite du TER passe nécessairement par une amélioration continue de la qualité du service de la SNCF (notamment la régularité horaire des trains). Le conseil régional demande à la SNCF d’assurer 95 % de trains ponctuels aux heures de pointe. Cette exigence est indispensable pour atteindre nos objectifs et réussir notre pari : augmenter de 20 % et plus le trafic du Métrolor. La nouvelle dynamique ferroviaire lorraine alliant le TGV et le TER renforce le rôle de carrefour européen de la Lorraine et crée une véritable chaîne intermodale des transports, adaptée aux déplacements quotidiens de tous les Lorrains (accès à l’emploi, à l’éducation, aux loisirs).”



SYSTÈME D'INFORMATION VOYAGEURS

Infos à bord

Le système d'information voyageurs (SIV) permet de délivrer des informations dans les voitures. Un dispositif qui devrait se généraliser au fur et à mesure du renouvellement du matériel.

Bonjour et bienvenue à bord de ce TER... à destination de Nancy. Ce train desservira les gares de... » Une voix de synthèse résonne désormais dans certains TER de la région Lorraine. Le système d'information voyageurs (SIV) fonctionne depuis juin dernier, après environ un an d'expérimentation sur différentes lignes. « Les voyageurs sont très demandeurs d'information, fait remarquer Jean-Marc Ballabio, expert au pôle production TER de Lorraine. Dans les gares et aux



Jean-Marc Ballabio / expert au pôle production TER de Lorraine

points d'arrêt, nous en délivrons beaucoup, par divers canaux. En revanche, dans les voitures, seul le contrôleur pouvait renseigner les voyageurs. »

Au total, 38 % du matériel de la région est aujourd'hui équipé du SIV. Seuls les AGC (autorails de grande capacité) sont équipés du système complet, soit un message d'accueil et de bonne journée au départ de la ligne, avec indication de tous les arrêts, une annonce à l'approche de chaque arrêt, le tout complété par un bandeau lumineux sur lequel défilent les gares. Sur les TER 2N (double niveau), le message d'accueil est supprimé. Quant aux 70700 et les 70800, ils n'offrent que le bandeau visuel. « Le SIV fonctionne avec un double système, explique Jean-Marc Ballabio. Le GPS calcule la position du train et déclenche les annonces. Dans les zones où le GPS ne fonctionne pas, ou s'il tombe en panne, c'est un système d'odométrie qui prend le relais, qui calcule la distance parcourue en fonction du nombre de tours de roue. »

Pour les conducteurs, le SIV est très simple à utiliser. Petit à petit, l'utilisation du système entre dans les mœurs. Mais la sécurité reste bien sûr la priorité numéro un. « Attention, prévient Jean-Marc Ballabio, en cas d'incident, ce n'est qu'une fois les mesures de sécurité prises que le conducteur s'occupe d'informer les voyageurs. » ●

Christian Retournard / conducteur sur la ligne TER de Nancy



“Davantage de confort pour les voyageurs”

Qu'apporte le système d'information voyageurs ?

Indéniablement, il apporte davantage de confort au voyageur. Nous, les conducteurs, l'avons ressenti au moment de la période de test en octobre 2006, puis de la mise en service. Les gens étaient très agréablement surpris et nous le faisions savoir. Les voyageurs occasionnels sont les principaux bénéficiaires de cette information. En effet, comme ils connaissent peu le trajet, ils sont informés de l'arrêt environ un kilomètre et demi avant l'entrée dans la gare. Le système est également utile pour tous ceux qui dorment, par exemple.

Le SIV améliore-t-il l'atmosphère dans le train ?

Un voyageur bien informé est forcément moins stressé et il a moins tendance à s'en prendre au contrôleur, le seul agent qu'il côtoie pendant son voyage. C'est d'autant plus vrai en situation perturbée. Nous pouvons alerter immédiatement les passagers. Ce qui permet d'éviter certains phénomènes de panique ou des comportements dangereux, comme essayer d'ouvrir les portes ou de descendre sur les voies.

Y a-t-il des contraintes pour le conducteur ?

Elles sont très faibles. Avant le départ, nous entrons un code, ce qui prend une vingtaine de seconde dans la procédure de changement de conducteur en cabine... Pour les incidents, nous entrons également des codes préprogrammés : par exemple, un code pour signaler l'arrêt en pleine voie, un autre pour donner le motif. Au début, il fallait bien sûr s'astreindre à y penser. Aujourd'hui, c'est devenu un réflexe, et nous considérons le système d'information comme faisant partie de notre travail de conducteur. ●

EN BREF

NOUVEAUX TARIFS

Le 7 octobre, la SNCF a lancé une nouvelle offre tarifaire sur tous les trains à réservation obligatoire (TGV, Corail Téo et Lunéa). Objectif : gagner, en trois ans, encore 5 points d'occupation pour atteindre un taux de remplissage de 80 %. La nouvelle offre répond à trois priorités : développer une offre pour les clients professionnels en créant un tarif pro, baisser les prix pour les clients « loisirs » et limiter le nombre de places inoccupées dans les trains.

SIMPLICITÉS À L'ÉCOLE

Jusqu'à présent réservée aux salariés abonnés, la carte SimpliCités est désormais accessible au public scolaire. Sept mille étudiants et cinq mille élèves s'ajoutent donc aux treize mille salariés qui bénéficient de cette carte lancée en février 2007.

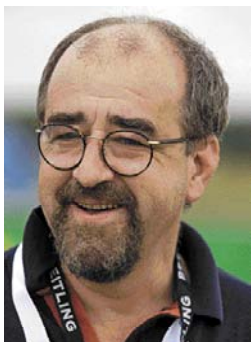


MONDIAL AIR BALLONS

La SNCF prend de la hauteur

Mondial Air Ballons est désormais le premier rassemblement de montgolfières du monde. Depuis son origine, la SNCF est partenaire de cette manifestation, qui met en valeur la région Lorraine.

Philippe Buron-Pilâtre /
concepteur et directeur
de la manifestation / délégué
général de Pilâtre de Rozier
Organisation



Pouvez-vous nous décrire Mondial Air Ballons ?

Organisé tous les deux ans sur l'ancienne base militaire de Chambley (Meurthe-et-Moselle), Lorraine Mondial Air Ballons est devenu le premier rassemblement mondial de montgolfières. Cette année, nous avons accueilli près de mille deux cents pilotes, environ mille montgolfières issues d'une quarantaine de pays, et plus de trois cent quarante mille visiteurs. Cet événement propose à la fois des compétitions (course de précision, de distance), deux spectacles par jour, avec un envol le matin et un autre le soir, un lieu de rencontre au sein du village Ballonville-Partenaire, ainsi que des animations et des expositions sur différentes facettes du monde des airs : de l'astronomie à l'espace, en passant par les modèles réduits et les cerfs-volants.

Qu'est-ce qui vous a amené à organiser cette manifestation ?

L'atavisme familial a bien sûr joué, puisque je suis un descendant de Jean-François Pilâtre de Rozier, ce Lorrain qui fut le premier, le 21 novembre 1783, à voler à bord d'une montgolfière. J'ai commencé par organiser un challenge dans le cadre de la Fête de la mirabelle à Metz, puis, en 1988, j'ai abandonné mon métier de journaliste pour créer le Mondial Air Ballons. Il s'agit de promouvoir la région Lorraine à travers un événement qui attire les médias du monde entier. En vingt ans et dix éditions, nous avons accueilli près de trois millions de visiteurs.

Qu'est-ce qui vous a rapproché de la SNCF ?

Avec le train, on est quasiment sûr d'arriver à l'endroit et à l'heure prévue. Tout le contraire de la montgolfière, donc... En fait, je travaille avec la SNCF depuis de nombreuses années. Plus la manifestation se développait, plus les voyages de presse devenaient difficiles à organiser. La SNCF m'a apporté son concours. Pour l'anecdote, en 1993, nous avons même réussi à négocier l'Orient-Express avec la Compagnie des wagons-lits, et la SNCF a fourni la locomotive. Avec l'arrivée du TGV sur la ligne à grande vitesse, c'est un nouveau départ dans notre partenariat. En 2007, jamais nous n'avons eu autant de journalistes qui sont venus par le train. ●

“Un événement
qui attire
les médias du
monde entier”



“Nous partageons des valeurs communes”



Sophie Hureaux /
adjointe au directeur
de la communication régionale
SNCF Metz-Nancy

En quoi consiste le partenariat de cet événement ?

Depuis son origine, la SNCF est partenaire de Mondial Air Ballons. Nous disposons d'une loge qui nous permet d'accueillir jusqu'à trois mille personnes, aussi bien des invités extérieurs que des cheminots. Jusqu'à présent, nous disposions d'un ballon sur lequel nous accrochions notre logo. Cette année, nous avons décidé d'acquérir notre propre ballon aux couleurs de la SNCF, du TGV et du TER. Il a été baptisé le 1^{er} août en présence, notamment, de Jean-Pierre Masseret, ainsi que du directeur régional et du directeur TER. Il s'agit du premier et unique aéronef de la flotte SNCF !

Pourquoi avoir instauré ce partenariat ?

L'aérostation fait partie de la culture régionale. Nous souhaitons donc participer à la valorisation de la Lorraine, en apportant notre concours, notamment sous forme de billets gratuits pour le transport de journalistes, d'organisateur ou d'invités. Par ailleurs, train et ballon sont tous deux des moyens de transport sûrs et calmes, nous partageons donc certaines valeurs communes. Nous allons d'ailleurs utiliser notre ballon à d'autres occasions : la Fête de la mirabelle à Metz ou l'opération « Ballons de lumière », organisée à Thionville par Pilâtre de Rozier Organisation. ●



Chaudeney-sur-Moselle

Avec près d'un millier de participants, la dix-neuvième édition de la Caldéniennaise a confirmé son succès sportif. Musique, déguisements et animations au détour des sentiers font la renommée de cette « Caldé », dont la direction régionale SNCF de Metz-Nancy est l'un des plus importants et fidèles partenaires.



Chalindrey

À l'occasion de la journée portes ouvertes organisée le 22 septembre, l'établissement maintenance et traction de Chalindrey a accueilli près de six mille visiteurs.



Photos : Bernard Maurice - Dk SNCF - J. Lopez

Mondial Air Ballons

Près de mille équipages de cinquante nationalités ont participé à la manifestation Mondial Air Ballons, le premier rassemblement du genre au monde. Parmi les aéronefs, figure désormais celui de la SNCF, aux nouvelles couleurs de l'entreprise, acquis par l'intermédiaire de la région Lorraine.

ENJEUX

Tour d'horizon de nos actions sur le terrain

Chaque jour, la SNCF s'engage dans notre région en matière de développement durable, de solidarité, de citoyenneté, de partenariat...



Custines et Böbingen

En juin dernier, les maires de Custines et de Böbingen ainsi que la zone fret Est ont baptisé une locomotive BB 37000 aux couleurs des deux villes. Une façon pour le moins originale de fêter le trente-cinquième anniversaire du jumelage de ces communes.



VTT du Chardon Val de Lorraine

La SNCF a de vrais champions ! Parmi les nombreux sportifs qui ont participé à la course VTT du Chardon Val de Lorraine, on comptait en effet mille cinq cents cheminots, venus de plusieurs régions de France. Sur ce nombre, près de quatre-vingt-dix ont parcouru 54 kilomètres en équipe et quatre ont bravé en solitaire 100 kilomètres de sentiers et chemins en sous-bois.



Saint-Dié-des-Vosges

Dans le cadre de la dix-huitième édition du Festival international de géographie de Saint-Dié-des-Vosges, Christian Pierret, maire de la commune, a inauguré le 4 octobre la carte géante Pôle Nord - Pôle Sud, réalisée par l'IGN et posée comme chaque année sur le sol du hall d'accueil de la gare. Partenaire de cet événement, la SNCF région de Metz-Nancy participe à l'acheminement des festivaliers... à grande vitesse, désormais.

Semaine européenne de la mobilité

Durant la Semaine européenne de la mobilité, les responsables de ligne des TER et Corail Intercités et leurs équipes sont allés à la rencontre de leurs clients de Lorraine. Autour d'une tasse de café et de viennoiseries, ils ont profité de cette rencontre pour présenter la nouvelle dynamique de proximité lancée cet été par la direction afin d'améliorer la qualité de service des transports publics.

