



## **Le Président**

Monsieur Henry DELESCAUT  
Secrétaire Général de l'Association des  
Voyageurs du TER Metz-Luxembourg  
47 rue St André  
57950 MONTIGNY LES METZ

Strasbourg, le 14 juin 2019

Cab : tvo/dd 19/025

Monsieur le Président,

J'ai bien pris connaissance de votre interpellation et j'ai demandé aux services de la Région et à ceux de la SNCF de m'apporter des éléments de réponse précis à vos légitimes interrogations.

S'agissant de l'incident signalé, il s'agit d'un dysfonctionnement mineur d'affichage, détecté lors des essais, dans le logiciel de gestion du système ERTMS développé par Alstom.

Bien que cette faille du logiciel soit mineure, l'autorisation de mise en exploitation commerciale des trains, qui a été tout récemment délivrée à la SNCF par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), impose la correction du bug pour exploiter les trains en service commercial.

Le correctif logiciel est prêt, en cours de validation par les différents experts indépendants et par l'EPSF.

S'agissant d'un logiciel gérant un système de sécurité, ces étapes de validation sont particulièrement longues.

La SNCF, à la demande de la Région Grand Est, fait tout son possible pour que l'ensemble des validations soit obtenu avant le 1er juillet, mais il existe un risque que cela prenne plus de temps.

Or, les 4 premières rames françaises équipées ERTMS devaient circuler sur la ligne dès le mois de juillet.

Etant entendu que ce type de difficulté est assez fréquent pour des projets de cette envergure, une marge avait été prévue pour cela dans le planning.

Néanmoins, aujourd'hui, selon les informations dont je dispose à ce jour, le planning du projet est toujours strictement respecté, tel qu'il est annoncé depuis 2 ans :

- 12 rames sur 25 équipées fin 2019,
- 20 rames équipées début avril 2020,
- Les 25 rames équipées fin juin 2020.

.../...

C'est pour cette raison que la Région Grand Est maintient sa demande d'autorisation de circuler avec l'ancien système de sécurité luxembourgeois pendant tout ou partie du 1er semestre 2020, afin de limiter les impacts sur les voyageurs transfrontaliers de la décision unilatérale du Luxembourg ayant conduit à ramener l'échéance de bascule au 31/12/2019. A ce jour, les autorités luxembourgeoises n'ont toujours pas répondu officiellement à cette demande.

Par ailleurs, les formations des conducteurs français se sont déroulées selon le calendrier prévu. Seule la partie finale (2 jours), dénommée « la certification », doit se faire en ligne sur une circulation commerciale. C'est cette partie, initialement programmée en juin, qui a dû être reportée (l'annonce ayant été faite aux agents SNCF le 12/06). Ces journées de certification seront reprogrammées dès que la date de correction du bug sera connue, si possible en juillet, et au plus tard en août, pour pouvoir tenir le plan de transport prévu en septembre pour la rentrée scolaire.

Si le correctif du bug est validé d'ici le 1er juillet comme espéré, il n'y a donc aucune conséquence à prévoir sur le projet.

Toutefois, si le correctif du bug n'était pas validé avant le 1er juillet et que les 4 premières rames françaises équipées ERTMS ne pouvaient pas circuler à cette date, des adaptations de compositions de trains seraient nécessaires et certains trains au départ de Thionville seraient réduits en capacité.

Une telle situation pourrait être, en toute dernière extrémité, tenable, jusqu'à la fin des congés d'été, sans avoir besoin de recourir à d'autres solutions (TGV, cars, etc.)

Néanmoins, je reste convaincu que l'obtention de la validation du correctif du logiciel par l'ensemble des autorités devrait intervenir dans les meilleurs délais.

Pour ce faire, j'ai demandé expressément et personnellement à la SNCF de relancer les autorités luxembourgeoises, comme je l'ai fait moi-même, et d'appuyer à nouveau notre demande de dérogation pour le 1er semestre 2020, au vu des éléments qui précèdent.

Pour parer aux conséquences de cette situation, j'ai demandé à la SNCF de travailler à un plan d'urgence pour la rentrée 2019, en mobilisant toutes les ressources disponibles (TGV, cars, covoiturage, etc.) dans l'hypothèse très improbable où le correctif logiciel n'aurait pas été validé d'ici là.

Dès réception des éléments plus précis en provenance de la SNCF notamment, je ne manquerai pas de vous tenir informé.

Dans cette attente et restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma sincère considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-François', written in a cursive style.