

**COMITE REGIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT
(COREST)**

Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 28 novembre 2017
à VERDUN**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente la synthèse. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion dans le présent relevé.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord sont mis en ligne sur le site internet www.grandest.fr de la Région Grand Est à la rubrique MES SERVICES // Comités régionaux des services de transport.

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

* * *

Monsieur Edouard JACQUE, Président du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, accueille les participants en présentant ses excuses pour le report de la réunion du COREST, initialement prévue le 2 octobre 2017.

Monsieur JACQUE salue les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, CFL, les services de la Région, l'agence territoriale de Metz et l'agence territoriale de Bar-le-Duc – Saint-Dizier) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs :

Monsieur JACQUE rappelle que le COREST est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée tout au long de l'année, de Groupes de Travail Techniques (GTT), en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettront notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. A ce titre, une réunion a été tenue en 2017 pour échanger sur l'organisation de l'offre TER de la ligne Thionville – Charleville.

Ouverts aux débats sur l'ensemble des besoins et modes de transport présents sur les territoires, et aux questions liées à l'intermodalité, les COREST permettent plus particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire du COREST est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les Groupes de Travail Techniques (GTT), mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

Monsieur JACQUE souligne l'ambition du Grand Est pour la construction d'une identité commune de la nouvelle région à travers notamment l'élaboration des documents stratégiques tels que le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internalisation (SRDEII).

Cette ambition se traduit également par une année 2017 riche en événements pour la politique régionale en matière de transports et de mobilité.

Tout d'abord avec une **nouvelle convention TER** unifiée signée depuis fin 2016. Le Grand Est, qui a fait du transport sa priorité, est la 1ère Région de France à avoir signé une convention d'exploitation depuis la fusion des régions. Le Grand Est et SNCF Mobilités consolident ainsi leur engagement pour 8 années supplémentaires afin de favoriser la mobilité des usagers des transports régionaux.

A titre d'exemple, cette nouvelle convention permet de faire circuler 200 trains de plus **chaque jour à coût constant en 2017**, grâce au cadencement du réseau, mis en œuvre ou amélioré successivement en Lorraine, sur le triangle marnais (Reims, Châlons-en-Champagne, Épernay) et sur le TER 200 en Alsace.

Puis avec le **transfert de compétence des transports interurbains et scolaires** avec les 10 départements.

Par ailleurs avec le **budget transport, 1^{er} poste budgétaire de la collectivité**. Près de 850 millions d'euros consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER, plus de 150 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 millions d'euros pour le Transport Interurbain et Scolaire.

Monsieur JACQUE souligne la volonté des Régions, aux compétences renforcées, d'innover et d'expérimenter de nouveaux modèles économiques pour financer des projets d'infrastructure en levant des verrous nationaux notamment l'obligation d'une généralisation de l'expérimentation au bout de deux ans.

Ensuite avec la mise en place au 1^{er} mai 2017 du dispositif **DIRIGE** (*Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est*) qui est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est.

Enfin, avec la mise en place d'une **nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est**, effective **depuis le 1^{er} septembre 2017**, et découlant directement de la nouvelle convention TER.

Monsieur JACQUE rappelle également deux importants axes de travail portés par la Région Grand Est l'un visant à renforcer les liens et les synergies de développement entre les zones urbaines et rurales du Grand Est à travers l'engagement du Pacte de Ruralité, et l'autre visant à prendre en compte la dimension européenne et transfrontalière du territoire en travaillant au quotidien au montage de projets et au renforcement de la coopération transfrontalière.

Monsieur JACQUE rappelle l'ordre du jour de la réunion et poursuit sur les actualités de la politique « transports ».

1. Actualités de la politique « transports » de la Région Grand Est :

1.1 La nouvelle gamme tarifaire TER

Monsieur JACQUE rappelle la volonté de la Région d'harmoniser des tarifs TER sur l'ensemble des territoires du Grand Est dans le cadre de la nouvelle convention TER.

La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications actuellement présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant depuis le 1^{er} septembre 2017 une tarification applicable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, comme par exemple Thionville – Charleville-Mézières, où les usagers peuvent bénéficier de tarifs bien plus avantageux que les tarifs nationaux. La Région Grand Est a également souhaité, pour cette nouvelle tarification harmonisée, s'appuyer sur des principes de simplicité et de lisibilité.

Les tarifs sont désormais articulés autour de deux classes d'âges (PRIMO pour les moins de 26 ans / PRESTO pour les 26 ans et plus) et non plus en fonction du statut. Cette limite d'âge converge avec la plupart des tarifications urbaines.

Les avantages de la nouvelle gamme tarifaire sont multiples :

- des tarifs plus simples pour tous les habitants du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;

- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est ;
- convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- lutter contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;
- le TER est partout moins cher que la voiture.

Monsieur JACQUE rappelle que les recettes perçues avec la vente des titres TER couvrent moins d'un tiers du coût de production de la SNCF pour assurer le fonctionnement quotidien du réseau régional ; les 2/3 étant versés par la Région via la Convention TER.

Monsieur GIRAUD souligne la volonté de la Région de fidéliser les utilisateurs du TER par l'achat de cartes PRIMO ou PRESTO, qui offrent des réductions importantes, avec des tarifs proches de l'ex gamme Métrolor en semaine et encore plus avantageux le week-end. Il précise également que l'acquisition de cartes permet de générer des profils « clients », de mieux connaître ainsi les utilisateurs du réseau TER et d'adapter au mieux l'offre de transport par exemple.

Il est également précisé que divers tarifs, sociaux notamment, viennent compléter cette gamme.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur KLEFFERT met en avant la hausse tarifaire liée à la mise en place de la nouvelle gamme tarifaire, en citant l'exemple d'un trajet Nancy – Longwy (+32% d'augmentation avec la carte). Il rappelle qu'en 2010 des négociations avec les associations et le Conseil Régional avaient permis la création d'une tarification régionale la plus basse de France.

Monsieur JACQUE fait remarquer que la définition des tarifs TER relève de la responsabilité de la Région et précise qu'une évaluation de l'impact de la nouvelle gamme tarifaire sur le trafic sera réalisée. Il faut attendre cette analyse pour en mesurer les effets et pour en tirer les conclusions.

Monsieur GIRAUD précise qu'à fin octobre plus de 20 000 cartes PRIMO ont été vendues en Lorraine, soit près de la moitié des cartes vendues sur tout le Grand Est.

- Monsieur COGNOT demande s'il est prévu de faciliter la distribution des cartes commerciales Primo et Presto. Il faut se rendre à un guichet pour faire la carte ce qui s'avère compliqué dans les territoires ruraux dépourvus de gare. Il regrette le manque de communication sur la nouvelle gamme tarifaire et insiste sur le travail de communication et d'information à réaliser sur les différents canaux de ventes SNCF. Il cite l'exemple du point de vente SNCF de la maison de la presse d'Étain.

Note post-réunion : il est possible d'imprimer depuis le site internet TER Grand Est le formulaire de demande de carte commerciale et de la recevoir à domicile en envoyant le formulaire complété et signé accompagné d'une photo d'identité à Contact TER Grand Est - BP 10056 - 67067 STRASBOURG CEDEX. Il faut également joindre à l'envoi un chèque à l'ordre de SNCF Mobilités de 20 € pour une carte Primo (- de 26 ans) ou 30 € pour une carte Presto (26 ans et +).

- Les participants suggèrent que la Région et la SNCF s'appuient davantage sur les mairies, les offices de tourisme et les maisons des services pour communiquer sur l'offre et les services TER.

1.2 Le transfert de la compétence transport interurbain et scolaire :

Monsieur JACQUE rappelle la **démarche volontariste du Grand Est**, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1^{er} janvier 2017. La loi prévoyait en effet le transfert en deux temps : au 1^{er} janvier 2017 des lignes routières interurbaines et au 1^{er} septembre 2017 des lignes routières scolaires. Aujourd'hui, l'ensemble des services transférés représente plus de **3500 circuits scolaires**, qui transportent **235 000 élèves**. Le réseau régional transféré, c'est aussi **326 lignes routières** (régulières + TAD). Pour permettre à ces 10 réseaux de fonctionner, une centaine d'agents des Départements ont été transférés à la Région et installés dans 10 Agences Territoriales. Sur un plan budgétaire, cette nouvelle compétence représente plus de **245 millions d'euros**. Cette vue d'ensemble recouvre cependant des situations très variées, puisque la Région hérite de **10 réseaux départementaux** avec des histoires et des pratiques différentes en matière, par exemple, de niveau de service et de tarification. Aussi, au-delà de la nécessité de faire converger à terme les réseaux, démarche pour laquelle la Région a engagé une analyse d'ensemble avec une assistance spécialisée ; **c'est avant tout le principe de la continuité de service** qui a été appliqué pour cette rentrée 2017.

Madame MAGRINI présente les caractéristiques des 3 réseaux desservant le territoire du COREST, à savoir le réseau TIM, le réseau TED et le réseau des transports de la Meuse. Elle souligne l'important travail réalisé par les différents acteurs concernés sur le sujet de la refonte des rythmes scolaires pour la rentrée 2017 au regard du calendrier imposé et ce, en parallèle du transfert de compétence.

Madame QUINTALLET, Directrice de l'Agence territoriale de Bar-le-Duc – Saint-Dizier, intervient sur le plan du transport scolaire en soulignant les impacts à venir des différents Plans Collèges, votés par les Départements, sur l'organisation des circuits scolaires.

Madame MAGRINI met en avant l'organisation sur le réseau TIM de 2 lignes routières transfrontalières, dont la liaison Metz – Belval. A ce sujet, Monsieur JACQUE demande que soit étudiée la possibilité d'un prolongement de cette liaison vers Longwy.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur KLEFFERT rappelle la suppression de la ligne ferroviaire Longwy – Belval – Thionville.

Monsieur JACQUE précise que l'organisation de la desserte a été modifiée avec le cadencement, avec notamment la systématisation des correspondances à Rodange entre les trains de l'axe Longwy – Rodange – Luxembourg (ligne 70 CFL) et de l'axe Rodange – Esch-sur-Alzette (ligne 60 CFL).

- En réponse à la question posée par Monsieur ARIES sur la gratuité des transports scolaires, il a été rappelé que la Région s'est engagée à maintenir jusqu'à la rentrée 2018 le *statu quo* avant de proposer une politique à l'échelle du Grand Est. La Meurthe-et-Moselle est aujourd'hui le seul département du Grand Est à pratiquer intégralement la gratuité des transports scolaires. La Région a engagé une Assistante à la Maitrise d'Ouvrage pour la définition de la politique de transport routier de voyageurs qui devra traiter de la tarification des réseaux.

2. Vie des lignes régionales

SNCF présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions de dessertes des lignes TER comprises dans le bassin Pays Haut – Vallée de l'Orne pour 2016 et 2017 (6 premiers mois de l'année).

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2017, ainsi que ceux programmés en 2018 et évoque les projets pour 2019/2020.

La Région présente le dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est (DIRIGE) et les projets en émergence sur le territoire.

Les présentations sont jointes en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur KLEFFERT rappelle la demande de l'ADV-CLCV portant sur la réalisation des travaux d'infrastructure de nuit sur la ligne Nancy – Longwy. Ces travaux actuellement réalisés de jour impactent trop fortement les circulations des TER de cet axe, et expliquent la diminution de la fréquentation de la ligne. Le développement de l'offre TER entre Nancy et Longwy contribuerait également à redynamiser cette ligne selon l'association.
- Les représentants de l'AUTERCOVEC regrettent le manque d'information sur la ligne Verdun – Chalons en Champagne. Ils mettent en avant des difficultés pour disposer des fiches horaires de cette ligne en gare de Verdun, et soulignent un manque d'information sur les possibilités de trajets entre Verdun et Paris via Châlons-en-Champagne sur le site OUI SNCF. Ils demandent la mise en place d'un groupe de travail sur la ligne Verdun – Châlons-en-Champagne.

Monsieur GIRAUD rappelle que la ligne Verdun – Châlons-en-Champagne est suivie par le COREST de la Marne. Les deux lignes TER desservant Verdun ont des logiques différentes de flux, l'une vers Metz et l'autre vers Châlons-en-Champagne. L'organisation de liaisons hebdomadaires entre Metz – Verdun et Châlons-en-Champagne peut être étudiée dans le cadre d'un groupe de travail inter-COREST.

Note post-réunion : une visite en gare de Verdun a été effectuée par SNCF Mobilités suite au COREST. Il a été confirmé que l'ensemble des informations voyageurs, y compris la ligne Verdun – Châlons-en-Champagne, se trouve centralisé dans un panneau d'affichage A0. Il est noté toutefois qu'une impression en format A3 des horaires des différentes lignes TER desservant la gare de Verdun soit réalisée au prochain service.

Concernant la mise en place d'un groupe de travail spécifique à la ligne Verdun – Châlons-en-Champagne, il est important avant tout de rappeler l'engagement de la Région dans le maintien des lignes ferroviaires fragiles actuellement circulées. La priorité d'investissement de la Région est fléchée sur ces infrastructures, en l'absence de nouvelles ressources financières pour la Région. Le GT pourrait porter sur l'organisation de la ligne routière Verdun – Châlons-en-Champagne afin d'améliorer les connections entre ces deux villes.

- Madame AARNINK GEMINEL met en avant l'intérêt d'une liaison routière transfrontalière entre le nord meusien (secteur de Montmédy) et le secteur belge de Virton – Arlon. Elle souligne également l'existence en Belgique d'une taxe poids lourds (+3,5 tonnes).

Concernant la mise en place d'une taxe poids lourds en France, la Région met en avant la nécessité de faire évoluer le cadre législatif. Ce sujet est travaillé à l'échelle nationale.

- Monsieur KLEFFERT souligne l'intérêt de mettre en place une liaison entre Sedan - Longwy et le Luxembourg, et ce notamment au regard des données INSEE 2014 sur la répartition des frontaliers par commune de résidence.

Les réponses ne peuvent pas venir uniquement de la Région. Monsieur JACQUE met en avant en effet la nécessité pour les territoires de se structurer afin que les communes et intercommunalités deviennent des Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD), ce qui permettrait de répondre aux enjeux locaux de mobilité.

Selon Monsieur ARIES la création d'AOMD est une bonne chose mais les communes n'ont pas les moyens en milieu rural de financer ce service, en l'absence d'un tissu économique permettant d'apporter une ressource financière suffisante.

- Monsieur COGNOT regrette les allègements du service ferroviaire durant la période estivale, notamment sur les lignes fortement impactées par des travaux. Il dénonce des temps de parcours allongés par les trajets en autocars. Il est nécessaire de repenser le plan de transport allégé afin de garantir le maintien d'un service attractif durant l'été.

L'association met également en avant la nécessité de travailler sur l'amélioration de la lisibilité des fiches horaires. Il est important de s'inspirer des évolutions apportées par d'autres régions sur ce sujet.

- Monsieur KLEFFERT interroge SNCF sur le maintien des réunions de certifications des lignes.

Monsieur GIRAUD précise que la Région et la SNCF ont lancé un travail sur la labellisation des lignes TER en lien avec la nouvelle convention d'exploitation du TER en Grand Est. L'élaboration du nouveau dispositif est en cours.

- Monsieur KLEFFERT intervient sur la ligne transfrontalière Longwy – Luxembourg, en sollicitant le renforcement de l'offre en heure de pointe du matin pour les frontaliers, le doublement de la voie entre Mont-Saint-Martin et Pétange et la réalisation du PEM de Longwy.

La Région rappelle à Monsieur KLEFFERT que des réponses lui ont été apportées sur ces sujets lors de précédents échanges de courriers.

Note post-réunion : Concernant le PEM de Longwy, ce projet fait partie des projets prioritaires à mettre en œuvre pour lesquels une intervention financière a été sollicitée auprès du Premier Ministre Luxembourgeois. En effet, les difficultés de stationnement en gare de Longwy constituent une réalité partagée par l'ensemble des acteurs locaux. C'est pourquoi une démarche collective a été engagée entre la Région, la ville de Longwy et la Communauté d'Agglomération de Longwy pour réaménager les abords de la gare de Longwy et y créer de nouvelles places de stationnement. Les études menées par SNCF – Gares et Connexions sont en cours, notamment pour ce qui relève des conditions de libération des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Concernant l'offre transfrontalière entre Longwy et Luxembourg, de nouveaux horaires sont entrés en vigueur le 10 décembre dernier sur le réseau luxembourgeois avec une offre renforcée et rééquilibrée sur la ligne Longwy – Luxembourg. Il est proposé 15 allers-retours en semaine, avec le maintien d'une cadence à la demi-heure en heure de pointe.

Concernant l'infrastructure, le doublement de la voie ferrée entre Pétange et Mont-St-Martin doit nécessairement s'inscrire dans le cadre d'un projet global intégrant le réseau des CFL. Or le Ministère des Transports Luxembourgeois n'a pas retenu ce projet comme prioritaire au regard des évolutions du trafic.

- Il a été mis en avant l'intérêt de s'appuyer sur l'offre de la ligne routière Longwy – Metz dans la définition du plan de transport adapté en cas de travaux impactant la ligne Longwy – Nancy.
- Les travaux réalisés à l'arrière de la gare de Metz et la fermeture du passage souterrain de la gare posent la question de la gestion des correspondances (allongement du parcours clients, continuité du trajet en cas de retard, ...) entre les services ferroviaires (TER et TGV) et les lignes routières régionales.
- Monsieur LANVIN fait remonter la demande locale d'ouverture de la salle d'attente de la gare d'Audun-le-Roman, notamment durant la période hivernale.

SNCF prendra contact avec la mairie d'Audun-le-Roman à ce sujet.

- L'aménagement des abords de la halte de Baroncourt a été évoqué. Conformément au dispositif DIRIGE, la Région a rappelé que les communes ou intercommunalités ayant des projets d'aménagement de ce type doivent solliciter par courrier la Région.
- Dans le cadre du projet d'aménagement du Pôle d'échange multimodal de Longwy, Monsieur ARIES a annoncé la signature par la Communauté d'Agglomération de Longwy de la convention d'étude de libération des emprises.

3. Les évolutions de l'offre de transport

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017 ainsi que les évolutions pour le service annuel à venir. Elle assure également une restitution des échanges du groupe de travail technique portant sur l'organisation de l'offre TER Thionville – Charleville-Mézières. La présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur KLEFFERT demande la création d'un service supplémentaire sur la ligne routière Metz – Longwy au départ Metz à 21h15 relevant la correspondance du TGV en provenance de Paris arrivant à Metz à 21h04.
- Monsieur COGNOT demande la création d'un service supplémentaire sur la ligne Verdun – Metz afin de proposer un départ plus tardif de Verdun que 18h14.

La Région a étudié cette demande avec le transporteur de la ligne routière Metz – Verdun et propose un départ de Verdun vers 20h30. Il s'agit de réutiliser le matériel assurant le trajet Metz 18h55 – Verdun 20h25.

Cette évolution pourrait être mise en place à titre expérimentale à compter du changement de service de juillet 2018.

- Monsieur KLEFFERT souligne la difficulté pour les étudiants du secteur de Longwy pour se rendre à Reims le dimanche.

Note post-réunion : Le dimanche soir il est possible de quitter la gare de Longwy à 19h16 (TER 833214 à destination de Nancy) et de rejoindre Reims à 22h04, par le biais d'une correspondance à Longuyon avec le TER 838238 (Thionville 19h10 – Longuyon 19h48 – Charleville 20h50) et à Charleville avec le TER 838334 (Charleville 21h08 – Reims 22h04).

Il est également possible de rejoindre Reims en passant par Metz et en empruntant un TGV à destination de Paris, par le biais d'une correspondance à Champagne-Ardenne TGV. Exemple : autocar 55153 Longwy 19h30 – Metz 20h25 / TGV 2892 Metz 20h50 – Champagne – Ardenne TGV 21h37 / TER 840531 Champagne – Ardenne TGV 21h45 – Reims 21h57

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Monsieur JACQUE remercie les participants, précise que le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2018 (période plus propice aux réunions de fin de journée). En 2016 et 2017, l'automne a été privilégié en raison du calendrier électoral.

Liste des présents du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord

▪ **Présidence du COREST :**

M. JACQUE Edouard, Président du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, Conseiller Régional de la Région Grand Est.

▪ **Elus et leurs représentants :**

Mme AARNINK GEMINEL Dominique, Conseillère Départementale de la Meuse (Canton de Montmédy).

M. ARIES Christian, Vice-Président du Conseil Départemental de la Meurthe-et-Moselle et Président de la Communauté d'Agglomération de Longwy.

M. LANVIN Philippe, Vice-Président de la Communauté de communes du Cœur du pays Haut.

▪ **Associations et usagers :**

M. COGNOT Jean, usager et membre de l'AUTERCOVEC

M. MANGIN René, membre de l'AUTERCOVEC

M. ROUYERE Roland, membre de l'AUTERCOVEC

M. HIMBERT Emilien, Trésorier de l'AUTERCOVEC

M. KLEFFERT Paul, Président de l'ADV/CLCV

▪ **SNCF Mobilités :**

Mme FEISTHAUER Natacha, responsable de Ligne

Mme FISCHBACH Catherine, responsable de ligne

M. LESCASSE Noel, Responsable Production

M. WALLERICH Didier, Délégué aux Affaires Publiques et de la communication externe

▪ **SNCF Réseau :**

M. THORENS Pascal, Direction Territoriale Grand Est à SNCF RESEAU,

M. WITTENMEYER Eric, Dirigeant Unité Voyageurs - Pole Client et Service à SNCF RESEAU

M. BEILLOUET Xavier, gestionnaire de capacité Direction Territoriale Grand Est à SNCF RESEAU

▪ **Région Grand Est :**

Mme QUINTALLET Catherine, Directrice de l'Agence Territoriale de Bar-le-Duc – Saint-Dizier

M. Jean SALQUE, Directeur de l'Agence Territoriale Thionville – Longwy

Mme MAGRINI Fabienne, Chef du Pôle Transport, Agence territoriale de Metz

M. Marc GIRAUD, Chef de Service, Service Offre de Transports et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité

Mme Emilie BOLIS, Chargée de mission, Service Offre de Transports et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité