

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

***Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord***

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 4 juin 2018  
à LONGWY**

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](http://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 et les remercie de leur présence.

Monsieur JACQUE salue les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, CFL, les services de la Région, l'agence territoriale de Thionville – Longwy) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

### **Propos introductifs :**

Monsieur JACQUE rappelle que le dernier COREST s'est tenu à l'automne 2017 à Verdun. Les COREST se tiendront dorénavant au mois de juin : les déplacements en soirée sont plus aisés et la période est plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires. Au-delà de cette réunion annuelle, des groupes de travail techniques se réunissent tout au long de l'année en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. A ce titre, une réunion a été tenue le 15 mai 2018 pour échanger sur la ligne TER Verdun – Conflans – Hagondange – Metz avec l'association Rail Avenir.

Monsieur JACQUE rappelle ensuite que les transports et les mobilités, 1<sup>er</sup> poste budgétaire du Grand Est (867 M€ en 2018, en augmentation de 20 M€ par rapport à 2017), s'affirment comme l'une des quatre priorités stratégiques du Grand Est. Il poursuit en présentant les cinq ambitions concernant cette politique :

- Faire du Grand Est une Région connectée et attractive, en lien avec démarche de concertation et d'élaboration du SRADDET (*Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Egalité des Territoires*) ;
- Faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité CHOISI et non SUBI pour les usagers,
- Préparer sereinement, mais résolument l'ouverture à la concurrence des trains régionaux,
- Harmoniser et développer les réseaux de transports interurbains et scolaires, avec notamment une convergence des tarifs pour les scolaires à la rentrée 2019.
- Poursuivre la dynamique du développement de la mobilité transfrontalière, en particulier en renforçant le transport par rail et en poursuivant la coopération ferroviaire entre le France et le Luxembourg, avec notamment la mise en œuvre, aux côtés de l'Etat français, du « *Protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers* » signé le 20 mars 2018 à Paris. Dans ce protocole figure l'intérêt de cofinancement luxembourgeois au projet d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de Longwy.

Concernant la mobilité transfrontalière, Monsieur JACQUE annonce que des réflexions ont été engagées, dans le cadre de la réorganisation de l'offre régionale de transports sur le périmètre de Champagne Ardenne à l'horizon 2020. Ces réflexions visent à assurer une

liaison directe de Charleville-Mézières à Longwy en correspondance avec les services de la ligne transfrontalière Longwy – Luxembourg.

Monsieur JACQUE évoque également le mouvement social national à la SNCF engagé depuis avril 2018 en soulignant que la Région, qui est tenue de respecter le droit de grève des cheminots, regrette cette situation et souhaite qu'un retour à un service normal puisse advenir rapidement, comme en témoigne le courrier adressé à M. PEPY demandant pour les usagers une indemnisation à la plus juste proportion par SNCF.

Monsieur JACQUE rappelle l'ordre du jour de la réunion.

- 1 - Vie des lignes TER régionales
- 2 - Investissements dans les gares
- 3 - Evolution de l'offre de transport TER

La présentation réalisée en séance est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

### **1. Vie des lignes régionales**

SNCF Mobilités présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions des circulations des lignes TER comprises dans le bassin Pays Haut – Vallée de l'Orne pour 2017 et 1<sup>er</sup> trimestre 2018.

Parmi les différents chiffres présentés, le taux de suppression de 3,2% au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 sur la ligne Nancy – Longwy nécessite une explication détaillée.

*Note post-réunion : plusieurs incidents expliquent ce taux de suppression élevé : une aiguille bloquée à Jarville en janvier, panne d'un fret en mars ainsi que la défaillance du tableau d'indication des voies en gare de Nancy et les mouvements sociaux.*

CFL présente le suivi hebdomadaire de la ponctualité (pondération au nombre de voyageurs par point d'arrêt) de la ligne Longwy – Luxembourg.

Un point sur les lignes routières régionales est réalisé par les services de la Région Grand Est.

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2018, ainsi que les grands chantiers prévus en 2019. Un zoom a été réalisé sur l'opération de renouvellement des voies et du ballast effectuée sur la période janvier – juin 2018 entre Longwy et Longuyon.

#### 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.
- Monsieur GIRAUX évoque la fermeture de la ligne Thionville – Charleville de janvier à juin 2017, or des données de régularité sont présentées sur cette période pour cette ligne. Les services de la Région expliquent que le portefeuille trains de cet axe comprend également les services ferroviaires Thionville – Longwy.
- Monsieur GIRAUX suggère le passage des trains par Conflans – Jarny pour rejoindre Thionville lors de travaux sur les voies entre Longuyon et Thionville, bloquant la circulation des trains.

*Note post-réunion : Il s'agit d'un itinéraire alternatif pour le Fret. Pour les services voyageurs, cela induirait au allongement du temps de parcours à minima de 30 minutes avec de fortes contraintes d'insertion en heure de pointe entre Hagondange*

et Thionville. Par ailleurs, cet itinéraire ne permettrait pas de desservir les gares d'Audun le Roman et d'Hayange. Enfin, il serait nécessaire de former les agents de conduite qui assurent les services de la ligne Charleville – Thionville à cet itinéraire détourné.

- Monsieur GIRAUX indique qu'en gare de Carignan il n'est pas possible d'acheter un billet TER Carignan – Thionville et fait remarquer que la présence des contrôleurs à bord des trains de la ligne Charleville – Thionville permet de pallier ce problème

*Note post-réunion : une visite sur place en gare de Carignan a été effectuée. Le DBR permet de distribuer des billets TER (gamme PRESTO et PRIMO) pour réaliser le trajet Carignan – Thionville, et plus globalement pour réaliser d'importe quel trajet en Grand Est sur le réseau TER.*

- Monsieur KLEFFERT souligne les problèmes d'entretien des infrastructures ferroviaires.

Monsieur JACQUE rappelle que la Région est fortement attentive sur ce sujet afin de s'assurer que les TER circulent en sécurité en tenant leurs horaires. Il est également rappelé que la Région via la convention TER paie des péages, facturés à SNCF Mobilités, pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires.

SNCF Réseau précise que les investissements de maintenance des infrastructures ferroviaires sont plus importants en 2018 qu'en 2017 (182 M€ en 2017 – cf COREST automne 2017, 222M€ en 2018 pour la maintenance, soit +20%).

- Monsieur MANGIN intervient sur l'allongement des temps des parcours pour les usagers de Verdun en passant par Hagondange, notamment lors de la mise sur route de certains services ferroviaires pour des raisons de travaux.

*Note post-réunion : Le trajet Metz – Verdun s'effectue environ en 1h10 en train par Onville, en 1h21 en train par la Vallée de l'Orne (sans correspondance), en 1h30 en car régional, en 1h33 / 1h42 en train par la Vallée de l'Orne avec correspondance à Hagondange. En cas de travaux ou d'allègement du service ferroviaire, le temps de parcours pour réaliser le trajet Metz – Verdun (train + car de substitution) est d'environ 2h en passant par la vallée de l'Orne avec une correspondance Hagondange.*

- Madame MARCHAND fait remarquer que depuis la suppression des trains Paris – Longwy par Charleville-Mézières il n'y a pas d'autre possibilité pour les usagers de Longwy d'emprunter le car régional Longwy – Metz, ce qui explique l'évolution du trafic sur cette ligne routière.

Monsieur JACQUE rappelle la mise en place en 2020 de liaisons directes Longwy – Charleville-Mézières, prioritairement orientées pour répondre au besoin de mobilité transfrontalière vers le Luxembourg.

- Monsieur MANGIN regrette le manque de connexion entre les lignes Metz – Verdun et Verdun – Châlons-en-Champagne.

Les services de la Région précisent que ce sujet sera travaillé dans le cadre d'un groupe de travail, mis en place en mai 2018, autour de la ligne Metz – Verdun avec l'association Rail Avenir.

- Monsieur MANGIN évoque également la réactivation du raccordement de Saint Hilaire au Temple sur l'axe Verdun – Reims.

La Région a exprimé sa priorité en faveur du maintien des lignes encore en service et à la réalisation de travaux permettant de sauver ces lignes lorsqu'elles sont menacées. Les investissements nécessaires pour réhabiliter l'ensemble des lignes impactées dans le Grand Est s'élèvent à 500 M€ dans les 10 ans à venir. Au-delà d'un aspect historique, cette difficulté s'explique par des contraintes horaires à Châlons et Metz.

Il est également rappelé que des travaux ont été réalisés sur la section Verdun – Conflans afin de maintenir les performances de la ligne.

- Monsieur GIRAUX souhaite que les horaires de la ligne routière Verdun – Châlons-en-Champagne soient revus pour le service annuel 2019 afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des populations de cet axe.

Il demande également que les services Verdun – Nancy mis en place en fin de semaine pour répondre au besoin de mobilité des étudiants soient activés quotidiennement, et qu'un aller-retour quotidien soit proposé entre Longwy et Reims.

La Région prend note de ces ambitions et rappelle que la politique « Transports et Mobilité » représente le 1<sup>er</sup> poste budgétaire de la Région, et que l'essentiel des développements de l'offre TER ces dernières années a été réalisé à budget constant.

Monsieur JACQUE rappelle également la volonté des Régions, aux compétences renforcées, d'innover et d'expérimenter de nouveaux modèles économiques pour financer des projets d'infrastructure. Il en appelle à la mobilisation de l'ensemble des acteurs sur ce sujet aux côtés des Régions.

- Monsieur LESIRE intervient sur un problème de mobilité des scolaires marnais fréquentant les établissements de Verdun. Il demande si une dérogation pourrait être accordée aux élèves internes pour emprunter les services des transports scolaires mis en place en Meuse (le lundi matin et vendredi soir).

Les services de la Région ont enregistré cette demande, qui sera travaillée avec les Agences Territoriales concernées. Il est rappelé que le transfert de la compétence transports scolaire et interurbain a eu lieu en 2017, et qu'un important travail a été engagé avec une assistance spécialisée, afin de faire converger à terme les différents réseaux. Pour les rentrées 2017 et 2018, l'objectif prioritaire est d'assurer la continuité des services.

- Monsieur ARIES attire l'attention sur l'intérêt de ne pas vider les sites scolaires existants.
- Monsieur KLEFFERT réitère sa demande de création d'un aller-retour supplémentaire sur la ligne Metz – Longwy afin notamment de relever la correspondance à Metz pour Longwy du TGV Paris 19h40 – Metz 21h05.

Il met également en avant des problèmes de rupture de la correspondance en gare Metz entre des TGV et des cars régionaux, et demande la remise en place de l'agent d'escale pour communiquer avec les chauffeurs.

*Note post-réunion : Dans la convention d'exploitation du service de transport régional il est précisé, dans un accord de complémentarité entre les lignes routières gérées directement par la Région et les lignes ferroviaires, des règles en cas de perturbation dans l'exécution du service. Dans ce cadre, il est précisé, qu'à l'exception de certains services recensés, les autocars régionaux doivent assurer un délai d'attente au maximum de 10 min en cas de retard du service en correspondance. Pour un retard supérieur à 10 min, les services routiers régionaux partent à l'heure prévue. Si aucune possibilité d'acheminement n'est prévu dans l'heure, il incombe à SNCF de prendre en charge les usagers et d'assurer leur acheminement.*

*Par ailleurs une procédure téléphonique a été mise en place en gare de Metz entre le chef d'escale et les conducteurs des autocars pour communiquer le nombre d'usagers en correspondance en cas de retard.*

- Monsieur KLEFFERT demande la création d'une liaison Longwy – Arlon.  
Monsieur JACQUE précise que ce sujet appelle une mobilisation du SITRAL pour mettre en place une liaison routière transfrontalière.  
Monsieur ARIES complète en soulignant la nécessité de trouver un financement pour la mise en place d'une telle liaison.
- Monsieur KLEFFERT réitère la demande de doublement de la voie ferroviaire entre Mont-Saint-Martin et Pétange, et regrette que la décision prise par le Ministre des

Transports Luxembourgeois visant à reporter ce projet après 2030 impacte les frontaliers français.

Monsieur JACQUE fait remarquer que 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. Si l'Etat Luxembourgeois décidait de s'engager dans ce projet, la Région Grand Est apporterait son soutien.

## 2. Les investissements en gare

La Région présente le plan de modernisation des gares du Grand Est. Ce plan est composé de 3 volets d'intervention (Schéma de service en gare, aménagement des points d'arrêt et mise en accessibilité du réseau de transport). Il porte sur un investissement régional de 15 à 20 M€ par an entre 2016 et 2021.

Les 3 volets sont déclinés à l'échelle du COREST :

- Déploiement du schéma de service en 2019 dans les gares de la ligne Metz – Conflans – Verdun, avec plus de 390 000 € investis par la Région.
- Déploiement du schéma de service en 2020 dans les gares des lignes Nancy – Longwy et Thionville – Longwy, avec respectivement plus de 108 000 € et de 210 000 €.
- Etude en cours pour l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de Longwy.
- Emergence d'un projet d'aménagement du parvis de la halte d'Audun-le-Roman.
- Conventionnement des travaux de mise en accessibilité de points d'arrêt routiers à Audun le Roman (30 000 € investis par la Région).

Monsieur JACQUE rappelle que depuis 1<sup>er</sup> mai 2017, le Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est – DIRIGE - est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers de la Région Grand Est. Il appelle les collectivités locales à se mobiliser et à porter des projets de modernisation des points d'arrêt, et notamment les intercommunalités dans une logique de bassin de vie et d'attractivité de ces équipements. Monsieur JACQUE invite également les intercommunalités à se structurer en Autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD) et, pour celles déjà organisées en AMOD, à faciliter le rabattement vers les gares du territoire (en car, en mode doux – vélo et marche à pied, ...), et à favoriser la convergence avec les réseaux voisins.

### Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Monsieur KLEFFERT demande s'il est prévu dans le cadre du schéma de service en gares d'installer des toilettes dans toutes les gares.

La Région précise que les toilettes sont des prestations proposées uniquement dans certaines gares, notamment les grandes gares (Metz par exemple) et les gares de connexions (Charleville Mézières, Sedan, Hagondange par exemple). Il est par ailleurs rappelé que tous les trains sont équipés de toilettes.

- Monsieur KLEFFERT intervient concernant le projet de parking en gare de Longwy. Il indique que 800 bulletins trimestriels sont distribués par l'ADV-CLCV en gare de Longwy. Au regard de ce chiffre et de l'accroissement du nombre de frontaliers vers le Luxembourg, le projet de parking de la gare de Longwy ne devrait pas être suffisant, il préconise l'aménagement d'un parking à étages offrant au minimum 950 places de stationnement.

Monsieur ARIES précise que les travaux d'aménagement du PEM de Longwy devraient débuter en 2019. Il rappelle également qu'un parking provisoire a été aménagé en direction du Golf (rue de la croix chaudron) à 5 minutes à pied de la gare, et que ce dernier reste sous utilisé.

Monsieur JACQUE insiste sur la nécessité d'inscrire la réflexion sur les besoins en stationnement à l'échelle de l'agglomération transfrontalière et de prendre en compte aussi les aménagements projetés côté luxembourgeois.

Monsieur LUX complète en précisant qu'il est acté le financement de la construction d'un parking relais à niveaux d'environ 1600 places à côté de la gare de Rodange, pour plus de 43 M€ d'investissement.

- Concernant Longuyon, il a indiqué qu'à la suite de plusieurs réunions réalisées sur place, avec SNCF et la Région, au sujet du projet d'aménagement du parking de la gare, aucun dossier n'a été déposé dans le cadre de DIRIGE par la commune ou l'intercommunalité. Ce projet se heurte au contexte actuel tendu à Longuyon en raison notamment des difficultés budgétaires évoquées récemment par la presse.

### **3. Evolution de l'offre de transport**

M. LUX présente un point de situation et retour d'expérience suite à la réorganisation des horaires sur le réseau CFL au service annuel 2018 (décembre 2017).

Il est précisé que pour la ligne Longwy – Luxembourg deux goulots d'étranglement avaient été identifiés : la section Rodange – Pétange et la gare de Luxembourg. Pour traiter ces difficultés, l'offre a été réduite sur la ligne 60 et les manœuvres en gare de Luxembourg ont été réduites notamment par la dimétralisation de certains trains, c'est-à-dire le prolongement au-delà de la gare de Luxembourg. C'est le cas des trains de Longwy qui sont diamétralisés jusqu'à Mersch et desservent l'arrêt Pfaffenthal Kirchberg, se traduisant par une amélioration des taux de ponctualité (+6,3 points pour la ponctualité voyageurs entre 2017 et le 1<sup>er</sup> quadrimestre 2018 et + 3,5 points pour la ponctualité des trains entre 2017 et le 1<sup>er</sup> quadrimestre 2018).

L'offre de transport Longwy – Luxembourg a été développée la journée et rééquilibrée dans les deux sens (15 allers-retours en semaine), avec le maintien d'une cadence à la demi-heure en heure de pointe.

La Région présente le bilan des modifications de dessertes pour les services annuels de 2018 et 2019. Un point spécifique est fait également sur l'évolution de la desserte Thionville – Longwy – Charleville à l'horizon 2020.

Le dernier point de la présentation aborde les échanges du groupe de travail technique de la ligne TER Verdun – Conflans – Metz.

Il est prévu d'organiser à l'automne un groupe de travail sur l'offre de transport proposée en 2020 sur l'axe Charleville – Thionville – Longwy sur la base de celui tenu en 2017, et un second groupe de travail avec Rail Avenir pour poursuivre les échanges sur la ligne TER Metz – Conflans – Verdun.

SNCF Mobilités a apporté des précisions sur la mise en place d'une revue de ligne sur la ligne Metz – Conflans – Verdun. Les revues de ligne sont organisées tous les 3 mois. Dans ce cadre, SNCF Mobilités réalise des enquêtes de satisfaction dans les trains portant sur la production du service (régularité, correspondance, information voyageurs, ...). Les remontés clients sont ensuite analysés et alimentent le travail réalisé lors des revues de ligne par les différents métiers SNCF (managers et agents) afin de trouver des plans d'action permettant d'améliorer le service rendu aux usagers.

#### Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Il est indiqué l'existence d'une liaison CFL Virton – Rodange qui assure des correspondances à Rodange de/vers Luxembourg. Cette offre complète celle mise en place en correspondance à Athus entre les trains Libramont – Virton – Athus et Athus – Luxembourg.

- Monsieur KLEFFERT regrette la fermeture du guichet de Longuyon.

La Région explique que des efforts de rationalisation des guichets permettent de déployer des Distributeurs de Billets Régionaux (DBR) dans des gares totalement dépourvues d'outil de vente. Elle précise également que le maintien des guichets est assuré par SNCF Mobilités là où ils apportent un service utile à un nombre suffisant d'usagers.

La Région et la SNCF s'inscrivent dans une logique de diversification des outils et services proposés aux usagers, en vue de faciliter au maximum l'accès au transport public.

Ainsi, de nombreux canaux de distribution sont amenés à se développer sur l'ensemble du territoire, notamment des canaux digitaux. Ces derniers permettent l'achat de billet en ligne tels que les applications mobiles et les sites internet TER Grand Est ou [www.oui.sncf](http://www.oui.sncf). Ils sont également appréciés car ils permettent d'acheter un titre de transport sur l'ensemble du territoire et en toute simplicité.

De plus, la Région travaille actuellement sur le déploiement de la fibre optique.

- Monsieur MANGIN regrette l'absence de mobilisation des élus départementaux et régionaux lors des instances de concertation.
- Monsieur KLEFFERT regrette l'abandon de la certification des lignes.

La Région précise qu'une nouvelle démarche qualité a été entreprise à l'échelle du réseau Grand Est au moment de la mise en place de la nouvelle convention d'exploitation, afin de s'affranchir du référentiel de certification AFNOR. La démarche de certification NF Service avait en effet atteint certaines limites, parmi lesquelles le manque de prise en compte de la perception clients ou encore l'absence d'indicateur d'amélioration de la performance de production.

La nouvelle démarche intègre des mesures de satisfaction perçue et de qualité produites. On passe d'une démarche de certification à une démarche de labellisation, qui a fait l'objet d'une présentation en avril 2017 aux associations d'usagers, à laquelle l'ADV-CLCV a participé. L'année 2017 a servi de phase expérimentale avant la mise en œuvre effective de la démarche de labellisation pour 2018.

*Post réunion : A l'échelle du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, les lignes incluses dans le processus de labellisation sont les lignes TER Metz – Verdun et Nancy – Longuyon – Longwy. Les résultats du premier trimestre 2018 ont été présentés aux associations d'usagers en juin 2018. Sur ces deux lignes ces résultats ne permettent pas pour la 1ère période de l'année leur labellisation.*

- Monsieur KLEFFERT défend la mise en place d'une offre transfrontalière Epernay – Luxembourg.

La Région souligne que selon les chiffres sur la mobilité annoncés récemment par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, dans le cadre de la mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0, un frontalier français parcourt une distance moyenne de 34 km pour un temps de parcours moyen de 54 min.

- Il est évoqué l'intérêt de mettre en place d'une ligne routière Thionville – Longwy par Bréhain.
- Monsieur AMBROSINI rappelle que l'association Trans'boulot intervient dans le champ de la mobilité. Cette structure a pour objectif de lever les freins liés à la mobilité afin de permettre l'accès à l'emploi et à la formation. Trans'boulot travaille notamment au développement de plateforme mobilité-services. Des échanges ont eu lieu avec la Région pour accompagner l'association dans son activité et ses projets, notamment avec le soutien du DLA (dispositif local d'accompagnement).

*Post réunion : les pilotes du DLA Grand Est sont la DIRECCTE (Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi),*



*la Caisse des Dépôts et Consignation et la Région Grand Est. Dans un souci de proximité, les DLA départements animent légalement sur leur département. Pour la Meurthe-et-Moselle, l'animation est assurée par Lorraine Active.*

\*\*\*

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Monsieur JACQUE remercie les participants. Il précise que les prochains groupes de travail techniques seront amenés à se réunir à l'automne 2018. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2019.

## 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 :**

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

M. VALENTINI Claude, Conseiller municipal de Longuyon.

### ▪ **Associations et usagers :**

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

M. MANGIN René, membre de l'association Rail Avenir

M. AMBROSINI Christophe, Directeur de l'association Trans'Boulot

Mme MARCHAND Pascale, usagère

M. LESIRE Johann, Directeur adjoint Groupe Scolaire Sainte-Anne de Verdun

M. BAUD Bertrand, Républicain Lorrain

M. GODEFROY Stéphane, AGAPE

M. JACQUES Thomas, AGAPE

### ▪ **Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :**

M. BERTAUX Boris, délégué CGT Cheminot

M. GIRAUX André, délégué CGT Cheminot

### ▪ **Transporteur - SNCF Mobilités et CFL :**

Mme FEISTHAUER Natacha, responsable de Ligne SNCF Mobilité

M. LESCASSE Noel, Responsable Production SNCF Mobilité

M. LUX Guy, Responsable Qualité, CFL Activité voyageurs

### ▪ **SNCF Réseau :**

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 :**

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

M. Gilles REMY, Pôle Transport, Agence territoriale de Nancy

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

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

### ▪ **Excusés :**

M. HAZARD Samuel, Président de Communauté d'agglomération du Grand Verdun et Maire de Verdun

M. POTIER Dominique, Député de Meurthe-et-Moselle