

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

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

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 5 juin 2019  
à MONTMEDY**

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 LECRIQUE, Maire de Montmédy, accueille les participants et les remercie de leur présence.

Monsieur Edouard JACQUE, Président du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, remercie la commune de Montmédy accueillant le COREST, ainsi que les participants de leur présence, et tout particulièrement Madame Jocelyne ANTOINE, Conseillère Régionale.

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

### **Propos introductifs :**

Monsieur JACQUE rappelle que le dernier COREST s'est tenu à le 4 juin 2018 à Longwy. Au-delà de cette réunion annuelle, des **Groupes de Travail Techniques** peuvent se réunir en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. En effet, même si toutes les questions peuvent être abordées ce soir, le COREST ne peut pas forcément résoudre immédiatement tous les problèmes. Certains dysfonctionnements nécessitent en effet d'approfondir le diagnostic et de mettre en œuvre des plans d'actions de court, moyen et long terme.

Aucun groupe de travail technique n'a été réuni depuis le dernier COREST, mais des échanges ont pu continuer avec la Région. Les débats en COREST ont permis de définir les groupes de travail 2019/2020 qui seront mis en place à la rentrée 2019.

Monsieur JACQUE indique qu'après une période de fondation, et alors que la Région Grand Est exerce maintenant pleinement ses compétences d'autorité organisatrice des transports interurbains, ferroviaires et routiers, ce COREST doit permettre de poursuivre les échanges autour des questions de mobilité du territoire. Il précise que les échanges sur l'offres routières de transport sera discutées dans une autre instance de concertation qui sera mise en place prochainement.

Monsieur JACQUE rappelle ensuite que le Conseil Régional a consacré les mobilités comme une priorité d'intervention, avec un budget de 879 M€ en 2019, dont 452 M pour le financement du TER, 260 M pour le routier ou encore plus de 70 M en investissement.

Il passe la parole à Mme BOLIS qui présente FLUO Grand Est, la nouvelle identité du réseau de transports de la Région. Cette nouvelle marque rassemble les 13 réseaux de transport routier et ferroviaire gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet [Fluo.eu](http://Fluo.eu), un calculateur d'itinéraire capable de proposer le meilleur trajet en temps réel, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles : transport public régional et urbain, vélo, covoiturage, autopartage, véhicules individuels, etc. Fluo.eu englobe ainsi le nouveau Système d'Information Multimodale à l'échelle du Grand Est et remplace donc SimpliCim-lorraine en Lorraine. C'est aussi le portail unique d'inscription aux transports scolaires assurés par la Région Grand Est. Disponible sur le web et sur applications mobiles, Fluo offre également les informations en anglais et en allemand.

Monsieur JACQUE évoque par ailleurs qu'en mars dernier, les élus du Conseil régional du Grand Est ont validé la démarche d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire, son calendrier de mise en œuvre ainsi que les périmètres d'expérimentation proposés. La Région a ainsi approuvé le lancement de deux premiers lots expérimentaux : l'un relatif à la ligne Nancy – Vittel – Contrexéville, et l'autre au secteur Bruche – Piémont – Vosges.

Enfin Monsieur JACQUE aborde la convergence en matière de politique de transport scolaire et interurbaine. Le Président de la Région a soumis à l'Assemblée un règlement de transport scolaire unique au niveau régional, construit autour d'une offre de transport porteuse d'un vrai vecteur d'éducation et de formation mais également d'un partenariat fort avec les territoires et les acteurs de la chaîne éducative. Cette volonté se traduit par l'application sur tout le territoire de la Région dès septembre 2019 de la gratuité des transports pour les primaires. Par ailleurs, il sera mis en place progressivement, lors du conventionnement des contrats de transports scolaires des 13 réseaux composant la Région Grand Est, la tarification régionale, avec notamment un accès aux transports scolaires au tarif de 1€ le trajet pour les usagers commerciaux, ainsi que le règlement pour les secondaires.

Monsieur JACQUE présente l'ordre du jour de la réunion et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h30.

## 1. Vie des lignes régionales

Lignes TER ferroviaires : Thionville – Longwy – Charleville  
Longwy – Nancy  
Longwy – Luxembourg  
Metz – Hagondange – Conflans – Verdun

Lignes routières régionales : Metz – Verdun (ligne routière)  
Metz – Longwy (ligne routière)  
Thionville – Audun-le-Roman (ligne routière)

SNCF Mobilités présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions des circulations des lignes TER suivis par le COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord pour 2018 et 1<sup>er</sup> trimestre 2019. La diminution du trafic à l'échelle du Grand Est en 2018 peut s'expliquer, au moins en partie, par les grèves. Il repart à la hausse au 1<sup>er</sup> trimestre 2019.

*Note post-réunion : A la demande des participants, les données mensuelles de régularité ont été intégrées à la présentation mise en ligne.*

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 le bilan 2019 des travaux, ainsi que la programmation des grands chantiers prévus en 2020 et les perspectives à partir de 2021. Un zoom est réalisé sur l'opération de renouvellement des rails et du ballast effectuée sur la période février à juin 2019 entre Gondrecourt et Pagny.

CFL présente les investissements réalisés dans les gares de Rodange et de Luxembourg. M. LUX précise que les travaux en gare de Rodange n'auront pas d'impact sur l'offre de transports entre Longwy - Luxembourg, mais pourront affecter la régularité du service.

## 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, ce qui explique la diminution de la fréquentation de la ligne. Il regrette l'absence de prise en compte de l'impact pour les usagers dans le calcul économique fait par SNCF Réseau d'une programmation des travaux de nuit.

Monsieur KLEFFERT rappelle également la demande de l'ADV-CLCV portant sur l'intégration des suppressions dans le calcul de la régularité, ainsi que l'intégration des statistiques CFL de régularité et de suppressions dans celles de la Région Grand Est.

Il évoque les services en gare et plus particulièrement les guichets dans les gares. Il souligne l'intérêt de maintenir des guichetiers pour « renseigner » les usagers. Le passage de contrats avec les buralistes ou la vente de billet par téléphone sont de bonnes actions mais elles ne permettent pas de disposer d'une information précise sur l'offre de transport.

Monsieur KLEFFERT réitère la demande de doublement de la voie ferroviaire entre Mont-Saint-Martin et Pétange, et regrette la décision prise par le Ministre des Transports Luxembourgeois de reporter ce projet après 2030.

Monsieur JACQUE rappelle que le doublement de la voie ferrée entre Rodange 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 et d'avancer l'échéance de réalisation avant 2030, la Région Grand Est apporterait son soutien.

- Monsieur VOGT demande à ce que soit étudié le repositionnement à un horaire avancé d'environ 10 minutes du TER du vendredi au départ de Nancy à 19h45 et à destination de Verdun 21h10, tout en s'assurant de maintenir un horaire adapté aux étudiants les plus éloignés de la gare de Nancy.

Il poursuit sur la section Verdun – Etain, et plus particulièrement sur la sécurisation du passage à niveau 120, la suppression du passage à niveau 121 et la levée du RAL 40 sur plusieurs centaines de mètres à l'entrée d'Etain.

Cette demande est soutenue par Monsieur ROUYERE, qui ajoute la problématique des passages à niveau situés sur la commune de Saint-Jean-les-Buzy.

*Note post-réunion : le Pôle Sécurité et Sureté de SNCF Réseau a été sollicité au sujet des différentes questions concernant les passages à niveau. Il peut être prévu au COREST 2020 de faire un point sur ce sujet spécifique.*

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

La Région rappelle que la réactivation du raccordement de Saint Hilaire au Temple a fait l'objet d'une étude portée par SNCF Réseau dont les conclusions mettaient en avant un projet techniquement très complexe et financièrement hors de portée – 16,6M€.

Il est rappelé qu'une alternative avait été étudiée, en tenant compte des remarques faites par Monsieur VOGT afin d'éviter la construction d'un ouvrage d'art. Au final, le coût de ce scénario alternatif était comparable au scénario principal de l'étude.

Monsieur VOGT souligne l'intérêt de la gare de Vandières, comme gare d'interconnexion et de convergence des lignes ferroviaires.

- Monsieur GIRAUX soutient la demande de l'ADV-CLVC sur le maintien des guichets en gare notamment dans les territoires ruraux où il est parfois difficile, voire impossible, d'acheter un titre de transport par le biais d'un smartphone (zone blanche).

Il fait remarquer que la part importante de suppressions de trains liés à la présence de bagage abandonné est à corrélérer avec la suppression des contrôleurs qui assuraient un tour sécurité en traversant le train.

Il souligne également la mauvaise connexion de la Meuse à Strasbourg, et rappelle la demande de mise en place de liaisons Charleville – Nancy.

- Monsieur ROUYERE demande à disposer de statistiques plus fines sur la fréquentation de la ligne Verdun – Nancy.

*Note post-réunion : En 2018, il est dénombré 5 580 voyages en 2018 dans les services Nancy – Verdun.*

Il regrette l'absence de retour de SNCF Mobilités sur la revue de ligne mise en place sur la ligne Metz – Conflans – Verdun.

Il dénonce les nouvelles règles de régularisation à bord des trains mises en place par SNCF.

Monsieur ROUYERE demande à améliorer les correspondances entre les services ferroviaires et les services routiers, notamment entre les lignes Metz – Conflans – Verdun et Verdun – Chalons.

- Monsieur LECRIQUE souligne l'impact négatif de la fermeture des guichets sur le territoire. Il rappelle qu'à l'époque de la fermeture de la gare de Montmédy, la Communauté de Communes avait proposé à SNCF d'installer un terminal de délivrance de billets, et que le choix s'est finalement porté sur la mise en place d'un système de vente à la Maison de la Presse mais qui ne délivre que des billets TER. Monsieur le Maire indique par ailleurs que des discussions ont été engagées entre SNCF et la Maison de la Presse au sujet d'un dysfonctionnement du système NovaTER.

*Note post-réunion : SNCF Mobilisés a pris contact avec la Maison de la Presse.*

Il regrette la verbalisation des usagers lorsqu'ils sont contraints de monter à bord des trains sans titre de transport en raison d'un dysfonctionnement du Distributeur de Billets Régionaux.

Il poursuit en soulignant l'absence d'un système d'information voyageurs dynamiques en gare de Montmédy.

Les services de la Région ont précisé en réunion que l'installation d'afficheurs légers en gare de Montmédy a été programmée dans le schéma de services des gares 2019.

Enfin, il fait remarquer l'importance de disposer d'un accès au TGV depuis la gare de Sedan.

- Monsieur TIRLICIEN souligne l'intérêt de la coordination des différents modes de transports et ce au regard prioritairement d'un service public de qualité et d'une prise en compte environnementale et non de la concurrence économique. Il indique que la Région semble être la bonne maille pour organiser des convergences pertinentes au service des territoires.

## 2. Les investissements en gare

La Région présente les investissements réalisés dans les gares et points d'arrêt.

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.

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

- Monsieur CHEVALIER intervient sur l'état de la gare de Montmédy qui véhicule une mauvaise image du réseau et de la ville. Il souligne la volonté de la commune et de l'intercommunalité d'intervenir aux côtés de la Région et de SNCF pour réanimer cette entrée de ville. Un espace d'attente surveillé pourrait être aménagé.

Il est acté le montage d'une réunion pour échanger plus précisément entre la commune, l'intercommunalité, la Région et SNCF sur les attentes et les possibilités d'améliorer le service en gare de Montmédy.

Monsieur GIRAUX soutient la demande de Montmédy et évoque le cas de Douzy et de l'aménagement de la maison médicale.

Monsieur JACQUE souligne l'intérêt de porter des projets qui fédèrent, facteur important d'aboutissement de nombreux projets.

- Monsieur TIRLICIEN regrette la position de SNCF dans les projets d'aménagement des gares, qui renvoie ses responsabilités sur les collectivités. Il rappelle l'échange avec la Région sur l'état de la passerelle de la gare de Moyeuve-Grande, et la demande de la commune de mettre en place un passage à niveau des voies pour améliorer l'accessibilité de la gare.

Les services de la Région indiquent avoir fait remonter le sujet à SNCF Réseau qui a réalisé un diagnostic de la passerelle.

*Post réunion : La passerelle appartenant à SNCF Réseau fait l'objet d'inspections régulières. Le diagnostic réalisé ne met pas en avant des problèmes de structure.*

*Concernant la demande de mise en place d'une traversée de voie à niveau par le public (TVP) en gare de Moyeuve-Grande, celle-ci ne sera pas autorisée. La politique de sécurité actuelle de SNCF Réseau porte au contraire sur la suppression des TVP.*

- Monsieur VIDON, Sous-Préfet de Verdun, souligne la nécessité de maintenir un accès aux services publics, et le rôle des Maisons de Service au Public, comme celle de Montmédy, pour accompagner les habitants dans leurs démarches administratives et pour construire une offre de services sur un bassin de vie. SNCF peut être un partenaire pertinent en fonction des besoins et enjeux locaux.

Monsieur le Sous-Préfet indique que l'Etat accompagnera le projet de redynamisation de la gare de Montmédy.

Il souligne l'importance que représente le sujet des transports et des mobilités sur les territoires, notamment pour l'emploi, et met en avant l'impact positif attendu du projet de Loi d'Orientation des Mobilités sur les territoires.

Monsieur JACQUE complète en indiquant l'intérêt de travailler aussi sur les mobilités inutiles et la notion de « non mobilité » encouragée par le télétravail et la création d'espaces de travail collaboratifs par exemple.

- Monsieur KLEFFERT intervient au sujet du projet de parking en gare de Longwy. Il regrette que le projet ne soit pas concrétisé à ce jour, et estime qu'il ne répond pas aux besoins et aux projections de croissance du flux frontalier vers le Luxembourg. Il préconise l'aménagement d'un parking offrant au minimum 950 places de stationnement.

Il est précisé en réunion que des travaux ont été engagés avec la mise en place d'un franchissement à niveau facilitant le cheminement vers la gare depuis le parking aménagé rue de la croix chaudron.

Par ailleurs, il est indiqué que le projet global – PEM et parking – a été présenté aux autorités luxembourgeoises pour obtenir un cofinancement dans le cadre du protocole d'accord franco-Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers.

- Monsieur ROUYERE souligne la difficulté de disposer d'une information sur le trafic dans les gares non équipées de système d'information voyageurs.

SNCF Mobilités rappelle que l'application mobile SNCF permet d'avoir une information en temps réel.

- Monsieur KLEFFERT déplore l'absence de toilettes dans les toutes les gares, et réitère sa demande d'installer des abris couverts et chauffés à l'arrière de la gare de Metz pour les usagers des cars régionaux.

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

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

Monsieur LUX présente l'adaptation du plan de transport de la ligne Longwy – Luxembourg – Mersch prévu au 12 juillet 2019.

Monsieur JACQUE propose la mise en place d'un **Groupe Travail Technique sur la ligne Nancy – Longwy**, incluant également les lignes routières Longwy – Longuyon et Longuyon – Montmédy.

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

- Monsieur LECRIQUE souligne l'intérêt pour le territoire que représente la desserte TER de la gare de Montmédy notamment pour les étudiants se rendant dans les universités de Reims et Nancy, mais aussi pour l'accessibilité au Centre de détention.
- Monsieur ROUYERE intervient sur la ligne Verdun – Chalons. Il demande la réactivation ferroviaire de cette liaison, notamment au regard du projet de création d'un parc médiéval à Saint-Ménéhould. Il regrette le manque de connexion entre les lignes Metz – Verdun et Verdun – Châlons-en-Champagne, et la liaison jusqu'à Reims. Il est nécessaire d'améliorer l'information voyageurs sur ces lignes et de communiquer davantage sur les offres proposées.

Monsieur JACQUE rappelle que la priorité régionale porte sur le maintien des lignes encore en service et 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.

Il fait remarquer que les projets de réouverture de ligne pourront être étudiés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Monsieur GIRAUX demande à annexer au compte rendu de la séance la proposition faite par la CGT au COREST Marne.

*Note post-réunion : Annexe 2 au présent Compte-Rendu - document CGT – Projet réouverture Ligne 5 Châlons-en-Champagne - Verdun*

Il est proposé la mise en place d'un **Groupe de Travail Technique sur la ligne Verdun – Chalons**, en lien avec le COREST Marne.

- Monsieur GIRAUX demande l'amélioration des correspondances à Longuyon entre les lignes Charleville – Longwy et Longwy – Nancy pour les usagers de Conflans-Jarny.
- Monsieur KLEFFERT regrette la mise en place de la nouvelle gamme tarifaire en Grand Est qui a conduit à une augmentation significative des prix des billets TER en Lorraine, +218% pour un trajet Longwy – Nancy. Il dénonce la nécessité de prendre une carte pour bénéficier de réduction.

Il regrette également la mise en place par SNCF des nouvelles règles de régularisation.

Monsieur LUX fait un point d'information sur la mise en place de la gratuité des transports publics au Grand-Duché de Luxembourg à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020. Cette gratuité s'appliquera jusqu'au point frontière sauf pour les gares de Volmerange-les-Mines et Audun-le-Tiche, étant uniquement intégrées au réseau luxembourgeois. Les discussions ont été engagées avec les réseaux voisins, l'objectif étant que la quote-part sur la partie luxembourgeoise des abonnements transfrontaliers soient à 0€. Il précise que la 1<sup>ère</sup> classe sera maintenue payante, y compris sur la ligne Longwy – Luxembourg.

Monsieur JACQUE souligne le risque de report important des usagers de Longwy vers la gare de Rodange pour bénéficier de cette gratuité.

Monsieur KLEFFERT demande la gratuité des transports jusqu'à la 1<sup>ère</sup> gare française, afin de permettrait aux frontaliers de Longwy de bénéficier de la gratuité des transports publics luxembourgeois.

Il est important toutefois de valoriser la baisse du coût de l'abonnement pour les usagers frontaliers.

Monsieur DROBISZ souligne la qualité des débats et souhaite avoir des informations sur l'impact de l'équipement des rames TER2N avec le système ERTMS, qui obligerait, comme lu dans la presse, les usagers de la ligne Metz – Luxembourg à descendre en gare de Thionville.

Monsieur JACQUE rappelle que la première décision prise par la Région Grand Est en 2016 portait sur l'équipement ERTMS des 25 rames TER 2N, pour un investissement de 28M€. A l'initiative de la Région, une demande de dérogation a été introduite par SNCF auprès de l'Administration des Chemins de Fer Luxembourg afin de maintenir le système KVB en activité jusqu'au 30 juin 2020, et assurer le service de transport sans perturbation conséquente pour les usagers.

SNCF Mobilités précise qu'un scénario est étudié en cas de confirmation par l'autorité de sécurité ferroviaire du Luxembourg du maintien de l'interdiction pour les trains de voyageurs non équipés ERTMS. Ce scénario ne prévoit pas une rupture de charge systématique à Thionville. Seules 24 circulations seraient concernées par cette correspondance, dont 50% en heures de pointe, sur les 98 services de la ligne. Actuellement deux rames TER 2N sont équipés ERTMS pour réaliser notamment la formation des conducteurs.

Il est également indiqué que ce sujet sera abordé lors du COREST du Sillon Lorrain Nord du 18 juin 2019 à Uckange.

*Note post-réunion : L'autorité de sécurité ferroviaire du Luxembourg a confirmé par courrier en date du 18 juin 2019 l'interdiction de circulation pour les trains de voyageurs non équipés du système de sécurité européen ERTMS à partir du 1er janvier 2020.*

\*\*\*

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Monsieur JACQUE remercie les participants. Il précise que la présentation et le relevé de conclusions seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est.

Il précise que les prochains groupes de travail techniques seront amenés à se réunir au second semestre 2019. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2020.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Monsieur JACQUE remercie les participants et clôt la réunion. Il invite l'ensemble des participants à continuer d'échanger autour d'un verre de l'amitié organisé par la commune de Montmédy, qu'il remercie.



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

### En tribune

- **Présidence du COREST :**  
M. JACQUE Edouard, Président du COREST Meuse et Meurthe-et-Moselle Nord, Conseiller Régional de la Région Grand Est.
- **Transporteur - SNCF Mobilités et CFL :**  
Mme FREY Laetizia, responsable de Ligne SNCF Mobilités  
M. GODDERIDGE Régis, Responsable Production SNCF Mobilités  
M. Christophe LAURENT, responsable de Ligne SNCF Mobilités  
M. LUX Guy, Responsable Qualité, CFL Activité voyageurs
- **SNCF Réseau :**  
M. WITTENMEYER Eric, Dirigeant Unité Voyageurs - Pole Client et Service  
M. BEILLOUET Xavier, gestionnaire de capacité Direction Territoriale Grand Est
- **Région Grand Est :**  
Mme BOLIS Emilie, Adjointe au chef de service et chargée de mission, Service Offre de Transport et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité

### Inscrits et signataires de la liste de présence :

M. ANTHOUARD Philippe, Directeur Général des Services de la Mairie de Moyeuivre-Grande  
Mme ANTOINE Jocelyne, Conseillère Régionale Grand Est  
M. ARIES Christian, Vice-Président du Conseil Départemental de la Meurthe-et-Moselle et Président de la Communauté d'Agglomération de Longwy  
M. BRASS Christophe, Chargé de mission, Service Offre de Transport et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité  
M. CHEVALIER Jean, Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays de Montmédy et Président de l'Office de Tourisme transfrontalier du Pays de Montmédy  
M. COGNOT Jean, Membre de l'association Rail Avenir  
M. COLLIGNON Jean, CESER - Commission Transport  
M. DROBISZ Jean-Marie, OGBL  
Mme FERRARO Muriel  
M. GIRAUX André, délégué CGT Cheminot  
M. HELAS Claude, Membre de l'association Rail Avenir  
M. KLEFFERT Paul, Président de l'ADV/CLCV  
M. LECRIQUE Yves, Maire de Montmédy  
M. LEONARD Claude, Président du Conseil Départemental de la Meuse  
M. LEPAGE Arnaud  
M. NAHANT Serge, Vice-Président du Conseil Départemental de la Meuse  
Mme. NILLES Simone, Communication Externe, CFL Service de Communication  
M. ROUYERE Roland, Président de l'association Rail Avenir  
M. TIRLICIEN Roger, Adjoint au Maire de Moyeuivre-Grande  
M. VIDON Benoit, Sous-Préfet de Verdun  
M. VOGT Michel

### Excusés :

M. HAZARD Samuel, Président de Communauté d'agglomération du Grand Verdun et Maire de Verdun  
Mme PERIDONT, Proviseur du LP Eugène FREYSSINET de Verdun  
Mme AARNINK GEMINEL Dominique, Conseillère départementale Canton de Montmédy

## **ANNEXE 2**

### **PROJET CGT Réouverture ligne 5 Châlons-en-Champagne - Verdun**



**Syndicat CGT des Cheminots  
de Châlons en Champagne**



**Secteur CGT des Cheminots  
de Reims**

**Projet CGT**

**Ré-ouverture ligne 5**

**Châlons en Champagne**



**Verdun**



**JUIN 2018**

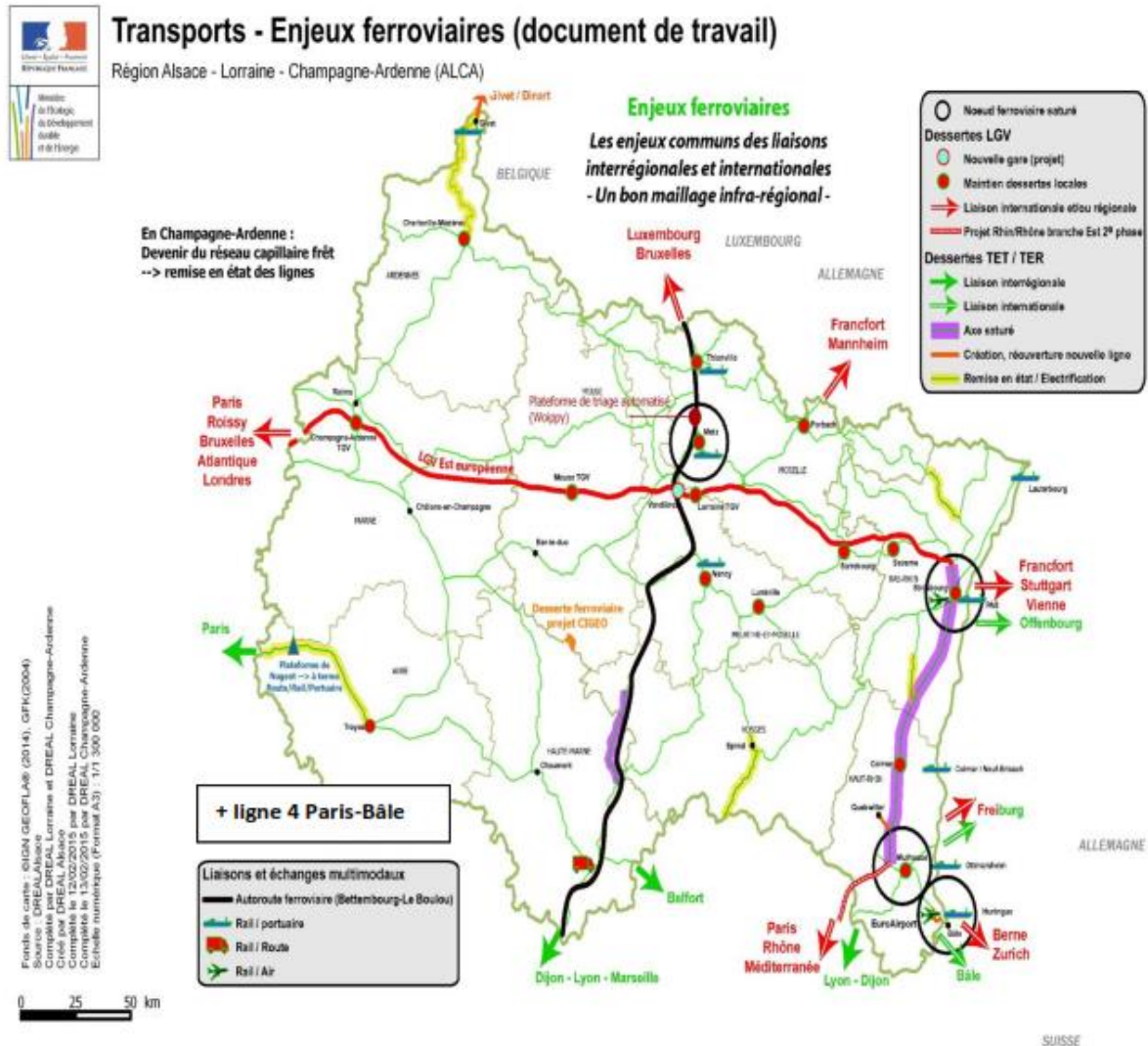
## PROJET CGT LIGNE 5 VERDUN → CHALONS-EN-CHAMPAGNE → BAR-LE-DUC

La région Grand-Est est traversée par 4 lignes ferroviaires Est-Ouest :

- La ligne Thionville Valenciennes, permettant de relier Metz à Lille, entièrement électrifiée ;
- La LGV Est européenne reliant Paris à Strasbourg
- La ligne 1 Paris Strasbourg, via Bar-le-Duc entièrement électrifiée ;
- La ligne 4 Paris-Bâle, via Troyes, Chaumont et Vesoul, dont l'électrification jusque Troyes est toujours en attente.

Trois lignes ferroviaire Nord-Sud :

- La ligne reliant Bâle à Strasbourg, entièrement électrifiée ;
- La ligne Dijon Luxembourg, entièrement électrifiée ;
- La ligne Dijon-Reims-Mézières, en partie électrifiée.



A l'échelle de notre région, la ligne 4 joue à la fois un rôle national, international et un rôle

d'aménagement du territoire important puisqu'elle permet la desserte fine des territoires situés dans la partie Sud-Est de la région.

De par la topographie du département des Ardennes, la ligne Charleville-Mézières – Givet constitue un moyen de transport indispensable pour maintenir et développer l'activité économique de la vallée de la Meuse et assurer des déplacements domicile-études de nombreux scolaires.

Les axes Nord-Sud Dijon Luxembourg et Mulhouse-Strasbourg, déjà saturés, ne sont pas en capacité de compenser la saturation des axes routiers.

La LGV Est-Européenne permet de relier Paris-Strasbourg en 01H50. Cette ligne grande vitesse dessert les gares Champagne-Ardenne TGV, Meuse TGV et Lorraine TGV.

La mise en place d'une ligne Lille Metz permettrait une liaison directe entre la région Grand-Est et la région Haut de France.

La ligne Paris-Strasbourg permet de desservir finement les territoires situés dans la partie centrale de la région Grand-Est.

Néanmoins certaines lignes ferroviaires régionales, partiellement abandonnée ou partiellement fermée méritent pourtant une attention particulière.

La ligne 5 Châlons en Champagne Verdun fermée aux voyageurs depuis décembre 2013, doit pourtant faire l'objet d'une étude particulière aux regards d'enjeux environnementaux, sociétaux et surtout de désenclavement des territoires, rôle premier du service public.

Dans un souci d'économie financière et sous couvert de baisse de fréquentation, l'ex région Champagne-Ardenne avait décidé de la mise sur route de la desserte. Le constat est alarmant et surtout laisse entrevoir l'utilité publique d'une remise sur rail et d'une redynamisation de la desserte ferroviaire.

L'écriture du SRADDET peut être l'occasion de se poser la question de l'éventualité d'une réouverture de la desserte ferroviaire voyageur sur la partie Châlons en Champagne-Verdun.

Plusieurs éléments nouveaux plaident en la faveur de cette éventualité et laisse la porte ouverte à la faisabilité de ce projet.

## 1. Historique

Le tracé de la ligne Paris – Strasbourg évitant Reims et Metz, ces deux villes avaient dû faire pression auprès des Chemins de fer de l'Est pour obtenir une liaison ferroviaire. Celle-ci se greffe à la ligne Reims – Chalons à Saint Hilaire au Temple par un raccordement en triangle.

Le 23 juillet 1867, la section de Saint Hilaire au Temple à Sainte Menehould était ouverte, atteignant Verdun le 14 avril 1870 et Conflans-Jarny le 7 juin 1873, permettant l'accès à Metz par la ligne de la vallée de la Moselle.

Entre 1871 et 1918, la "ligne 5" (appellation Est) constituait l'itinéraire de référence entre Paris et Metz par le point frontière d'Armanvilliers, avant l'ouverture, bien plus tardive, de l'itinéraire direct via Lérouville.



Depuis longtemps les Verdunois revendiquent des trains sur cette ligne, permettant un désenclavement de Verdun et plus largement l'ensemble des usagers tout le long de la ligne.

Dès 1975, les usagers ont réclamé plus de trains, une desserte étoffée et régulière. Force est de constater que les différentes politiques menées jusqu'à présent ont été bien loin de répondre à la fois aux demandes et aux besoins des

différents territoires traversés.

Dès 1993, l'annonce de l'arrivée du TGV-Est a alerté l'association des usagers local et des pétitions en nombre importants ont vus le jour pour le maintien de la desserte ferroviaire.

D'ailleurs les usagers verdunois ont longtemps demandé la réouverture du raccordement de Saint-Hilaire au temple en direction de Reims pour un accès direct au TGV Est-Européen au départ de Reims.

D'ailleurs aujourd'hui encore l'association AUTERCOVEC revendique encore la remise en service de cet équipement.

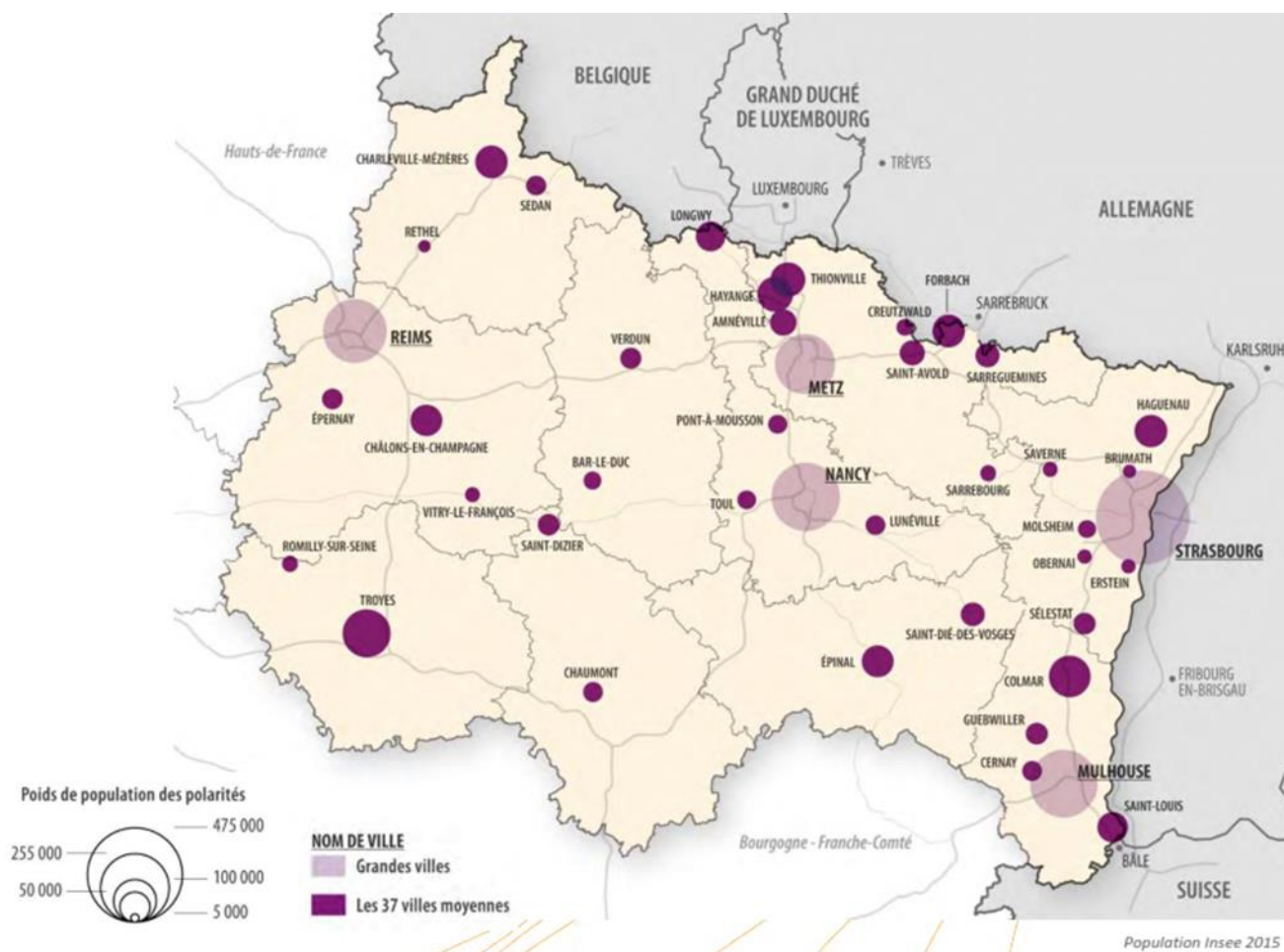
Lors du service annuel 2014, l'ex conseil régional Champagne-Ardenne a décidé la mise sur route de la desserte. Cette mesure a été contesté par de nombreux élus et citoyens présents lors des rassemblements. Pour autant la promesse des élus régionaux d'une desserte routière adapté avec des bus de qualité est bien loin d'avoir répondu aux besoins des populations, puisque le nombre de personne transportée est en très net diminution.

## 2. Le territoire

Les villes moyennes dans le Grand-Est :

- Plus d'un habitant sur cinq de la Région (1 265 000 hab).
- Près de trois emplois sur dix de la Région (600 000 emplois).
- Les ville-centres y accueillent plus d'un habitant sur deux et plus de sept emplois sur dix.

Sur la ligne 5 la ville de Verdun fait partie des 37 villes identifiées "villes moyennes" par la région Grand-Est.



Verdun en chiffres :

- Population (2014) → 18 393 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Verdun

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
<b>Moins de 15 ans</b>	2 789	15,2 %	18,3 %
<b>15 - 29 ans</b>	3 894	21,2 %	13,6 %
<b>30 - 44 ans</b>	3 016	16,4 %	18,8 %
<b>45 - 59 ans</b>	3 652	19,9 %	21,8 %
<b>60 - 74 ans</b>	2 878	15,6 %	17,6 %
<b>75 ans et plus</b>	1 928	10,5 %	8,9 %

- Les entreprises à Verdun :
  - Nombre d'entreprises → 1 034
  - Dont commerces et services aux particuliers → 483
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
  - Ecoles maternelles → 3
  - Ecoles élémentaires → 7
  - Collèges → 4
  - Lycées → 2
  - Lycées professionnels → 3
  - Lycées agricoles → 1
  - Ecoles de formation sanitaire et sociale → 1
  - Instituts universitaires (IUP, IUT et IUFM) → 1

Les villes de moindre importance sur la ligne 5 :  
Suippes en chiffres :

- Population (2014) → 3 970 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Suippes

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
<b>Moins de 15 ans</b>	767	19,3 %	18,3 %
<b>15 - 29 ans</b>	1 135	28,6 %	13,6 %
<b>30 - 44 ans</b>	841	21,2 %	18,8 %
<b>45 - 59 ans</b>	589	14,8 %	21,8 %
<b>60 - 74 ans</b>	358	9,0 %	17,6 %
<b>75 ans et plus</b>	232	5,8 %	8,9 %

- Les entreprises à Suippes :
  - Nombre d'entreprises → 127
  - Dont commerces et services aux particuliers → 59
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
  - Ecoles maternelles → 1
  - Ecoles élémentaires → 2
  - Collèges → 1



Sainte-Ménéhould en chiffres :

- Population (2014) → 4219 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Sainte-Ménéhould

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
<b>Moins de 15 ans</b>	654	15,5 %	18,3 %
<b>15 - 29 ans</b>	620	14,7 %	13,6 %
<b>30 - 44 ans</b>	674	16,0 %	18,8 %
<b>45 - 59 ans</b>	786	18,6 %	21,8 %
<b>60 - 74 ans</b>	853	20,2 %	17,6 %
<b>75 ans et plus</b>	528	12,5 %	8,9 %

- Les entreprises à Sainte-Ménéhould :
  - Nombre d'entreprises → 127
  - Dont commerces et services aux particuliers → 59
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
  - Ecoles maternelles → 2
  - Ecoles élémentaires → 1
  - Collèges → 1
  - Lycées professionnels → 1

Clermont-en-Argonne en chiffres :

- Population (2014) → 1514 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Clermont-en-Argonne

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
<b>Moins de 15 ans</b>	242	16,0 %	18,3 %
<b>15 - 29 ans</b>	207	13,7 %	13,6 %
<b>30 - 44 ans</b>	210	13,9 %	18,8 %
<b>45 - 59 ans</b>	350	23,1 %	21,8 %
<b>60 - 74 ans</b>	285	18,8 %	17,6 %
<b>75 ans et plus</b>	180	11,9 %	8,9 %

- Les entreprises à Clermont-en-Argonne :
  - Nombre d'entreprises → 62
  - Dont commerces et services aux particuliers → 26
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
  - Ecoles maternelles → 1
  - Ecoles élémentaires → 1
  - Collèges → 1

Châlons-en-Champagne en chiffres :

- Population (2014) → 45002 hab.
- Nombre d'habitants par classe d'âge à Châlons-en-Champagne

Données 2014	Nombre habitants	% de la population	Moyenne des villes
<b>Moins de 15 ans</b>	7 999	17,8 %	18,3 %
<b>15 - 29 ans</b>	9 806	21,8 %	13,6 %
<b>30 - 44 ans</b>	8 632	19,2 %	18,8 %
<b>45 - 59 ans</b>	8 340	18,5 %	21,8 %
<b>60 - 74 ans</b>	6 210	13,8 %	17,6 %
<b>75 ans et plus</b>	3 497	7,8 %	8,9 %

- Les entreprises à Châlons-en-Champagne :
  - Nombre d'entreprises → 1783
  - Dont commerces et services aux particuliers → 827
- Ecoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur (données 2016)
  - Ecoles maternelles → 14
  - Ecoles élémentaires → 15
  - Collèges → 5
  - Lycées → 4
  - Ecoles de formation sanitaire et sociale → 5
  - Instituts universitaires (IUP, IUT et IUFM) → 2
  - Ecoles d'ingénieurs → 1
  - Centres de formation d'apprentis (hors agricoles) → 1
  - Autres écoles d'enseignement supérieur → 1
  - Autres formations post-bac non universitaire → 2

Ses bassins d'emplois sont à dominantes services publics et de proximité, santé et action sociale.

Verdun évolue dans un environnement d'emplois en hausse, dans un environnement favorable, contrairement à Châlons en Champagne qui évolue dans un contexte d'emploi à la baisse dans un environnement favorable.

Les chiffres cités ci-dessus permettent de mettre en évidence un besoin important de déplacement en particulier vis-à-vis des scolaires et des étudiants. En effet la faible proportion d'établissement en formation supérieur démontre la nécessité d'adapter le système de transport collectif de voyageur à ses données.

A cela s'ajoute la pertinence d'un accès vers la région parisienne au départ de Suippes en raison d'un fort contingent de militaires.

De plus au vu du nombre de ville dites "villes moyennes", il y lieu d'imaginer une desserte qui serait en capacité de les relier de manière simple et adapté. Ainsi Verdun pourrait être le point de départ d'un parcours Verdun-Châlons en Champagne-Vitry le François (Saint-Dizier) -Bar le Duc.

Cette innovante relation ferroviaire donnerait ainsi la possibilité d'accroître sensiblement le nombre d'usagers potentiel sur l'ensemble du parcours, tout en jouant un rôle de désenclavement des territoires et d'égalité important.

### 3. Les enjeux économiques et environnementaux

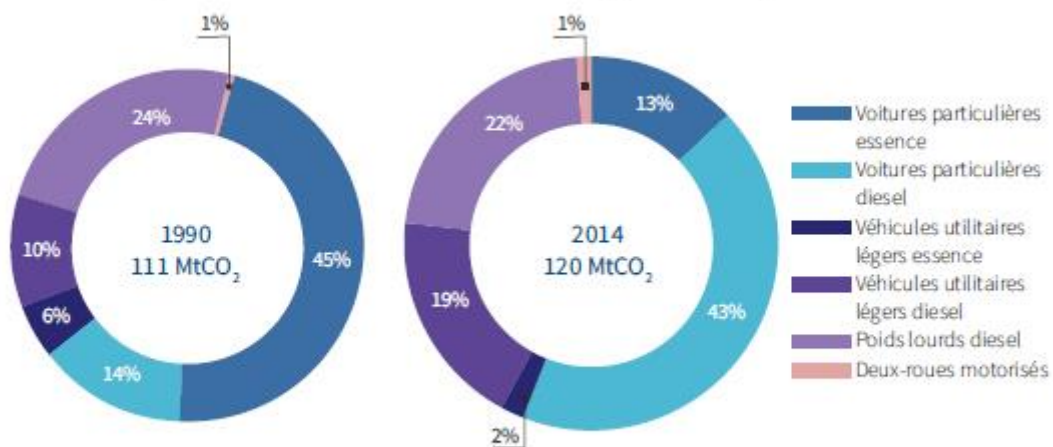
- **L'environnement**

Aujourd'hui les réseaux routiers sont saturés par les politiques de transport menées depuis des années qui ont fait la part belle au camion et à la voiture. De ce fait les temps de parcours se sont allongés et l'accidentologie s'est accrue.

En 20 ans, la pollution industrielle a baissé de 45 à 65 %, la pollution due aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile.

Le secteur des transports représente 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29 % en 1990. Il est également le principal émetteur de CO<sub>2</sub>, avec 39 % des émissions totales de GES (hors UTCF).

#### Répartition des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier



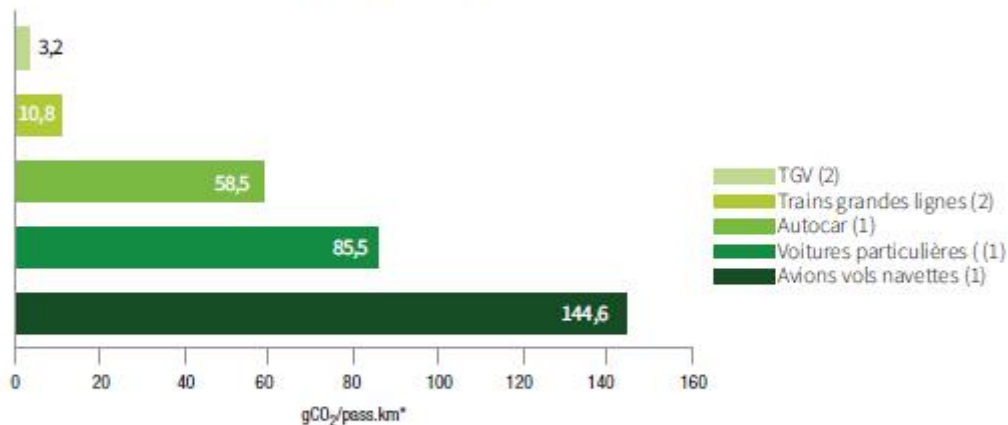
Source : CITEPA - « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France (format SECTEN) » - avril 2016  
Champ : France métropolitaine

Avec 109 g de CO<sub>2</sub> par km en 2016, notre pays a déjà atteint l'objectif de la directive européenne imposant aux constructeurs de ramener la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures neuves à 130 g de CO<sub>2</sub> par km en 2015. La France va devoir, néanmoins, poursuivre ses efforts pour atteindre l'objectif de 95g de CO<sub>2</sub>/km visé en 2020. Le déploiement des véhicules bas carbone et le développement de nouveaux modes de mobilité devraient contribuer à l'atteinte de cet objectif.

Aux regards de ses différentes analyse il y a désormais lieu de s'interroger sur la pertinence du maintien d'une desserte pas bus de la ligne 5. Le coût qui était ses dernières années un des arguments premiers, doit aujourd'hui être relayé au second rang.

Un bus émet environ 5 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un train. La question environnementale est sans doute est des enjeux majeurs des décennies à venir, le STADDET doit-être fer de lance sur ce sujet.

## Émissions de CO<sub>2</sub> des transports de passagers sur des distances nationales



\* Grammes CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre.

Sources :

(1) Deloitte pour l'ADEME - « Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports » - 2008 (données 2005)

(2) SNCF - « Information CO<sub>2</sub> des prestations de transport » - juillet 2016

Champ: France métropolitaine (phase amont + phase d'utilisation)

Il ne faut pas oublier que depuis le 1er janvier 2018, la Loi relative à la transition énergétique impose aux entreprises de plus de 100 travailleurs l'élaboration d'un plan de mobilité. La mise sur rail de la ligne 5 pourrait permettre à certaine entreprise d'améliorer leur plan de mobilité avec une part importante dédié à l'écologie, tout en ouvrant des perspectives d'emploi plus large.

### • **Les enjeux économiques**

La ligne 5 offre une diversité de commune qui ont presque toutes des enjeux économiques important à mettre en avant.

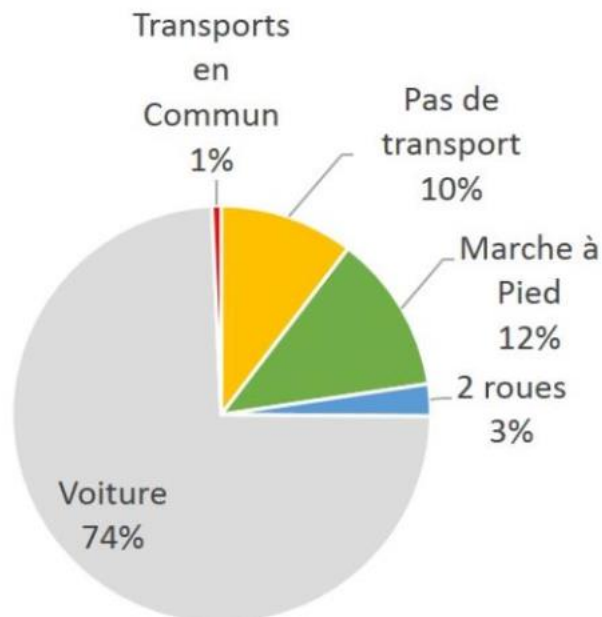
On peut citer comme exemple :

Suippes et son camp militaire. En effet celui draine un nombre important de personnels à transporter avec beaucoup de relation vers la région parisienne.

Sainte-Ménéhould avec un projet de parc médiéval dont l'ouverture est prévue en 2021. A la clé est prévu 500 emploi et le double 10 ans plus tard. La prévision estimée est d'environ 350 000 visiteurs par an. Il n'est pas concevable de ne pas anticiper ces déplacements en privilégiant des moyens de transports autre que le routier.

Depuis 2007 un groupe d'acteurs socio-économiques et associatifs, d'habitants et d'élus propose de développer un Parc naturel Régional. Il n'est pas soutenable de ne pas associer à ce PNR une architecture de déplacement uniquement tournée vers le tout routier. Il est facile d'imaginer une desserte ferroviaire qui s'inscrive en parallèle de ce projet. Si l'on regarde de plus près les moyens de transports utilisés pour les trajets domicile-travail, la voiture représente 74% des déplacements.

## Moyens de transport utilisés pour les trajets domicile - travail en Argonne (INSEE 2012)



La réouverture de cette ligne ferroviaire pourrait-être une opportunité de faire baisser ses chiffres. Néanmoins il faudra être imaginatif et certainement novateur pour offrir une desserte nouvelle et intelligemment repensé.

Et enfin Verdun, centre mondial de la paix. La candidature de Verdun sur la liste du patrimoine mondial des "Sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale (front ouest)", peut-être l'occasion de réfléchir à la desserte ferroviaire sous un angle nouveau.

Enfin plus globalement, sur l'ensemble de la ligne, le patrimoine historique, écologique et environnementale doivent permettre de redéfinir une offre ferroviaire nouvelle en complète intégration dans un système éco-responsable.

### **4. Revoir et repenser la desserte ferroviaire**

Toutes les dessertes imaginées jusque maintenant ont conduit à la fermeture de la ligne et à une baisse de fréquentation de la desserte routière.

Pourtant les atouts de cette ligne sont importants et doivent permettre une desserte repensée et nouvelle.

Ainsi il y a d'abord lieu d'optimiser le nombre de voyageurs transportés en ne se limitant pas à la gare de Châlons-en-Champagne et en ouvrant vers Bar-le-Duc. Ce nouveau concept permettrait à la fois de rationaliser l'offre, d'augmenter le nombre d'usager et d'assurer des missions de services publics plus étendu. Les bassins d'emploi des villes moyennes seraient ainsi reliés entre elles et offrirait des possibilités de déplacements supplémentaires facilitant ainsi la recherche d'emploi des chômeurs.

Il convient sans doute de regarder au plus près des différents projets portés par les territoires. Ainsi le projet de PNR peut permettre d'imaginer une desserte fondée sur le sport et la nature, avec par exemple des arrêts à la demande à proximité des GR de randonnées, des parcours

de VTT. Il peut même être mis en place des points d'arrêt léger type ponton en bois, respectueux de l'environnement et économe.

L'important patrimoine historique, peut aussi ouvrir des perspectives nouvelles de développement. Ainsi des billets de trains couplés à des visites de sites historiques ou avec des guides au départ de Châlons vers Verdun, constituent des idées à développer.

Dans le même ordre d'idée, il faut se demander si les engins moteurs utilisés ne peuvent pas être configuré différemment. Par exemple augmenter et optimiser la place pour les VTT, offrir un espace tourisme pensé avec les offices de tourisme. Écran tactile, personnel formé au tourisme sur la ligne, tout est à imaginer et mérite réflexion pour faire de cette ligne un exemple de renouveau en lien avec les atouts des territoires.

Ce projet doit accompagner les différents projets des élus locaux et permettre d'être facilitateur et déclencheur d'idée nouvelle et constructive.

Il faut aussi penser la desserte d'un point de vue économique. Ainsi l'utilisation d'une seule rame (type AGC 76500) sur la journée complète permettrait de rationaliser efficacement les engins moteurs. Il faudrait donc 2 engins pour optimiser la desserte et l'entretien tel que décrit précédemment.

Sur Châlons en Champagne, des conducteurs et des agents d'accompagnements sont positionnés sur ce site. Ainsi il conviendrait de faire en sorte que l'utilisation des agents soient organisés de façon à limiter les couts. Une station gazoil est également disponible pour avitailler les engins moteurs.

## **5. Le financement**

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières. La modernisation du réseau exige plus de 3 Mds€ d'investissement par an. Or, et ce malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Mds€ pour les atteindre. C'est le financement qui doit être modifié, l'état doit prendre ses responsabilités :

- En transformant sa dette du système ferroviaire en dette publique ;
- En dégageant de nouveaux financements en nationalisant les sociétés d'autoroute.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures.
- Cela doit permettre d'en finir avec le principe "hausse des péages = baisse des subventions".
- Création d'un Versement Transport additionnel pour les régions ;
- Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage) ;
- La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaire ;
- En mobilisant l'épargne populaire.

Au-delà du financement national, ce projet peut être l'occasion de réfléchir à un financement innovant gagnant-gagnant avec les collectivités locales et la région Grand-Est.

Si le projet est un incubateur pour les territoires desservis il y a lieu de s'interroger sur la manière dont les collectivités locales pourraient s'investir financièrement sur le projet.

Ainsi le thème du tourisme dans les rames pourrait aisément être pris en charge par les offices de tourisme locaux.

La SNCF pourrait également être mis à contribution dans le sens où elle est en capacité d'organiser un espace dédié dans les gares desservies, mise en place d'une organisation rationalisée permettant de répondre aux enjeux financiers.

Une contribution prélevée sur le tarif des entrées des différents sites historiques pourrait également être envisagée, aux regards de l'augmentation du nombre de visiteurs.

Ses propositions ne sont pas exhaustives mais elle mérite d'ouvrir le débat sur un financement novateur et pérenne de cette ligne.

## **6. La grille horaire**

Il faut dès à présent optimiser une grille horaire qui réponde aux besoins nouveaux décrit précédemment et apporte suffisamment d'amplitude pour la rendre utile, et répondant aux besoins des usagers.

Propositions :

<b>VERDUN → CHALONS-EN-CHAMPAGNE → BAR LE DUC (SAINT-DIZIER)</b>				
<b>Verdun</b>	05h06	08h36	12h03	17h44
<b>Clermont-en-Argonne</b>	05h32	09h02	12h29	18h10
<b>Les Islettes</b>	05h37	09h08	12h36	18h16
<b>Ste-Ménehould</b>	05h46	09h16	12h45	18h25
<b>Suippes</b>	06h08	09h37	13h07	18h47
<b>St-Hilaire-au-Temple</b>	06h22	09h51	13h22	19h02
<b>Châlons en Champagne</b>	06h35	10h04	12h35	19h15
<b>Châlons en Champagne</b>	07h04	10h09	13h46	
<b>Vitry-le-François</b>	07h23	10h26	14h07	19h32
<b>Bar-le-Duc</b>	07h53	10h50		19h59
<b>Saint-Dizier</b>			14h26	
<b>Châlons en Champagne</b>	06h55	10h19	14h48	20h18
<b>Paris-Est</b>	08h01	11h53	17h01	21h53
<b>Châlons en Champagne</b>	06h37	10h14	13h19	19h18
<b>Reims</b>	07h28	10h51	14h01	20h07

<b>(SAINT-DIZIER) BAR LE DUC → CHALONS-EN-CHAMPAGNE → VERDUN</b>				
<b>Saint-Dizier</b>		09h30		
<b>Bar-le-Duc</b>	06h00		15h09	
<b>Vitry-le-François</b>	06h31	09h50	15h32	
<b>Châlons en Champagne</b>		10h10	15h52	
<b>Paris-Est</b>		08h26	14h24	
<b>Châlons en Champagne</b>		10h01	15h34	
<b>Reims</b>	06h03	08h36	15h06	
<b>Châlons en Champagne</b>	06h40	10h11	15h41	
<b>Châlons en Champagne</b>	06h50	10h20	16h05	
<b>St-Hilaire-au-Temple</b>	07h03	10h33	16h18	
<b>Suippes</b>	07h17	10h48	16h33	
<b>Ste-Ménéhould</b>	07h41	11h12	16h57	
<b>Les Islettes</b>	07h51	11h21	17h06	
<b>Clermont-en-Argonne</b>	07h56	11h27	17h12	
<b>Verdun</b>	08h28	11h53	17h38	

Cette grille horaire permet une utilisation optimum du matériel, des agents de conduite et d'accompagnement.

De plus, elle œuvre la porte vers Bar-le-Duc, Paris et Reims.