

**Comité Régional des Services de  
Transport**

---

**COREST**

**SUD MOSELLAN SAVERNE PLAINE  
ET PLATEAU**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

Réunion du 13 octobre 2022 à 18h |

## Ancien Mess des sous-officiers — SARREBOURG

*Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une 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.*

*Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Sud Mosellan Saverne Plaine et Plateau sont accessibles en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>*

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

**M. Jerome END**, Conseiller Régional et Président du COREST Sud Mosellan Saverne Plaine et Plateau, souhaite la bienvenue aux participants, salue les élus, présente et remercie les intervenants.

Il rappelle que le dernier COREST Sud Mosellan Saverne Plaine et Plateau s'est tenu **le 13 mai 2019 à MOMMENHEIM**.

Après 2 années de suspensions liées aux conséquences de la situation sanitaire, la Région a relancé l'organisation des COREST (COmités REgionaux des Services de Transport) dans les différents territoires du Grand Est.

### **1. Actualités de la Région Grand Est**

Pour la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'enjeu du passage de la décarbonation des transports est primordial. Réduire l'empreinte carbone de la mobilité, participer au désenclavement des territoires sans jamais délaissier la qualité de son offre, tel est le leitmotiv de la Région Grand Est.

Il convient de rappeler que le Grand Est bénéficie du **1<sup>er</sup> réseau ferroviaire de France** (hors Ile de France) et que comparativement à d'autres régions, les citoyens du Grand Est sont proportionnellement plus nombreux à prendre le train qu'ailleurs. Ainsi, 15 % du réseau ferroviaire national est situé dans le Grand Est, alors que sa population représente seulement 8,5 % de celle de la France.

Depuis 2019, la Région Grand Est a réuni tous ses réseaux de transports sous un seul et même nom : **Fluo Grand Est**, pour un service unifié et plus lisible. Cette nouvelle marque rassemble l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet **Fluo.eu**.

Avec **plus d'un milliard d'euros** en 2021, dont 523 M€ pour le financement du TER, 242 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) ou encore plus de 143 M€ pour l'acquisition de matériel roulant, l'enveloppe consacrée aux mobilités dans le Grand Est constitue le 2<sup>ème</sup> poste de dépense et **représente plus de 30% du budget régional**.

D'ici 2030, la Région Grand Est a prévu d'investir pour **l'acquisition ou la rénovation de matériel roulant** à hauteur de plus d'1,2 milliard d'euros.

Malgré les confinements et les recommandations de télétravail, la Région Grand Est a été la seule Région (hors Ile de France) à avoir maintenu un **plan de transport le plus haut possible** durant les deux dernières années.

Partant du postulat que le premier levier de reconquête du train est le niveau d'offre, la Région Grand Est a lancé un **grand plan d'actions de développement de l'offre ferroviaire dès le service annuel 2022**. C'est dans ce cadre que 6 trains ont été ajoutés journalièrement sur la **ligne Strasbourg – Nancy** du lundi au samedi ainsi que 2 trains supplémentaires le dimanche.

**L'évolution de la gamme tarifaire**, décidée en séance plénière du Conseil Régional fin 2021, a l'immense avantage de la simplicité et de la lisibilité : le même taux de réduction pour tous, partout, tout le temps, en contrepartie de la possession d'une carte unique.

Par ailleurs, depuis quatre décennies, l'effort de maintenance sur les **Lignes ferroviaires de Desserte Fine du Territoire (LDFT)** a recherché la pérennisation de leurs composants seulement à court-moyen terme, faute de moyens suffisants pour pérenniser ces infrastructures sur le temps long.

Cette situation se traduit par un vieillissement avancé des composants de l'infrastructure de tous types, pour beaucoup en limite d'âge. Elle génère de sérieuses menaces sur la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité pour de nombreux territoires périurbains à ruraux.

**À l'échelle du Grand Est, près de 800 km de lignes sont concernées**. Leur remise en état et pérennisation à **moyen terme** en conséquence est **estimée à plus d'un milliard d'euros entre 2020 et 2032**, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020. **Cela représente plus de 155 M€ pour les lignes du COREST**. Au regard de l'ampleur de ces opérations et de l'impossibilité de les financer selon la contractualisation État-Région, la **Région s'est accordée avec l'État et SNCF Réseau** à travers un protocole signé à Girancourt le 20 février 2020, sur une répartition des Lignes de Desserte Fine du territoire régional. SNCF Réseau conserve pleinement la charge des lignes de vocation structurante et la Région s'organise pour reprendre la gestion des autres lignes, hors de son cadre de compétence strict, avec un appui financier ponctuel de l'État.

Compte-tenu des besoins nécessaires à court terme sur les LDFT, pour éviter que l'apparition de désordres techniques ne génère des ralentissements ou des interruptions de circulation, **la Région –au-delà de son périmètre de compétence strict– et l'État financent conjointement** dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER) un **programme de travaux d'urgence annuels**, qui couvre la période **2020-2025**. **La section Mommenheim – Sarreguemines est concernée**.

Ce **programme reste cependant insuffisant** pour assurer dans la durée la qualité de service et les performances de l'infrastructure. Des **travaux conséquents** sur l'infrastructure seront pour cela nécessaires le plus vite possible.

Enfin, la Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire transpose en droit national le "quatrième paquet ferroviaire" pour la construction d'un espace ferroviaire unique européen (libre accès aux réseaux ferroviaires et aux marchés ferroviaires nationaux, réforme de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructures). Elle définit également les **modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs** (calendrier d'ouverture, etc.).

Ainsi, jusqu'en décembre 2023, les Régions pourront continuer à attribuer des contrats à la SNCF, pour une durée maximale de 10 ans. Passé cette date, tous les contrats seront obligatoirement mis en concurrence.

**La ligne Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck est comprises dans le lot transfrontalier France – Allemagne (qui comprend 7 lignes au total), dont l'appel d'offres est en cours.**

Interrogée par Mme MATHIS sur la conséquence de l'ouverture à la concurrence de la ligne Strasbourg – Sarreguemines, la Région a indiqué qu'elle restera l'autorité organisatrice et qu'à ce titre elle continuera à définir le niveau d'offre et les tarifs que l'opérateur (SNCF ou autre) appliquera. Pour la vente des billets, la Région Grand Est lancera un marché pour un opérateur intégrateur.

M. LANG s'interroge de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur son métier d'agent de circulation.

## **2. Vie des lignes régionales :**

Les participants regrettent que le COREST portent sur un nombre trop important de lignes. Ils souhaitent que l'on puisse retrouver des comités de ligne plus ciblés et plus efficaces sur la ligne qu'ils fréquentent.

La Région explique qu'en raison du contexte passé, les groupes de travail spécifiques sur les lignes ont été suspendus, à l'instar des COREST. Toutefois des groupes de travail plus particulièrement ciblés sur la ligne ou sur une problématique pourront être mis en place.

Les usagers et élus présents au COREST ont manifesté leur exaspération face à dégradation de la qualité de service sur la ligne Strasbourg – Sarreguemines, et les échanges se sont concentrés sur ce sujet récurrent.

Aussi, face aux difficultés de production sur la ligne Sarreguemines – Strasbourg, M. END propose la mise en place d'un groupe de travail.

Par ailleurs, SNCF Voyageurs a présenté ses excuses aux usagers de la ligne pour ce qu'ils ont vécu ces derniers mois et donne des explications à propos des dysfonctionnements.

- La première difficulté est liée aux tensions sur les disponibilités de conducteurs :
  - o Reprise des recrutements dès l'été 2021 avec toutefois des difficultés de recrutement.
  - o Nombre important d'arrêts maladie avec de nombreux cas de Covid entraînant des suppressions de trains en dernière minute.

### Perspective d'évolution :

- o 48 conducteurs en formation à Strasbourg et 4 à Sarreguemines,
- o Détachement d'environ 10 conducteurs d'autres régions.
- La deuxième difficulté est liée à des problème matériels :
  - o 14 rames lorraines immobilisées début 2022 en raison de la détection de fibres amiantées dans les cabines de conduite.

### Perspective d'évolution :

- o Remise en service après opération de traitement, perspectives fin mai 2023,
- o Location temporaire de matériel à d'autres Régions (IDF, BFC),
- o Campagne de recrutement pour renforcer les effectifs du technicentre et création d'une passerelle couverte en gare basse de Strasbourg pour la maintenance des Régiolis, circulant notamment sur la ligne Strasbourg - Sarreguemines.
- La troisième difficulté est liée à l'exploitation de l'infrastructure :

- Ralentissement à 40km/h entre Sarreguemines et Kalhausen qui absorbe les marges permettant normalement de résorber les retards,
- Cantonnement long qui oblige à laisser 30 minutes entre les trains.

Perspective d'évolution :

- Réalisation des travaux d'infrastructure cet été pour lever le ralentissement.

Face aux difficultés de production, Mme DENTZ rappelle que les débats sur la qualité de service sur la ligne Strasbourg – Sarreguemines ont déjà eu lieu lors des précédents COREST, et évoque l'intérêt de travailler sur l'amélioration du cantonnement entre Obermodern et Diemeringen.

SNCF Voyageurs indique également que les difficultés de production sur la ligne routière Saverne – Obermodern – Haguenau sont liées à la pénurie de conducteurs de car.

M. END annonce la mise en place d'un groupe de travail (GT) sur la ligne Sarreguemines – Strasbourg pour pouvoir échanger en proximité et être à l'écoute des besoins des usagers dans l'objectif d'améliorer le service de transport organisé par la Région. La première réunion du GT se tiendra le 14 novembre à 16h à Bouxwiller. Il faudra organiser la représentation entre élus, usagers, territoires afin de tenir des GT avec une quinzaine de participants pour mener un travail de qualité.

Des usagers du secteur de Sarrebourg / Réding ont également fait part de leurs insatisfactions face à la dégradation de la qualité de service sur la ligne Sarrebourg – Saverne – Strasbourg, avec des trains surchargés en direction de Strasbourg et des dysfonctionnements dans l'information voyageurs.

M. GLATH, maire de Keskastel, a dénoncé des cars surchargés aux horaires scolaires sur la ligne routière Sarre-Union – Sarreguemines.

A la suite du COREST, TER a confirmé qu'il n'y a plus de problème de surcharge concernant la prise en charge des scolaires au départ ou à l'arrivée à Keskastel depuis Septembre 2022.

M. GLATH évoque également la réouverture de la ligne ferroviaire Sarre-Union – Sarreguemines. Sur ce sujet, la Région rappelle que face à l'ampleur des investissements nécessaires pour pérenniser les infrastructures ferroviaires sur le long terme, la priorité est donnée au maintien de lignes ferroviaires actuellement circulées. Leur remise en état et pérennisation est estimée à plus d'un milliard d'euros entre 2020 et 2032, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020.

Par ailleurs, un participant a fait part de son mécontentement face au refus des conducteurs de car de la ligne Saverne – Haguenau de vendre à bord des titres en correspondance avec des trains. Il est vrai, le système de vente à bord des cars ne permet d'acheter que des trajets sur la partie routière de la ligne.

Mme MATHIS est intervenue pour lire un extrait de la définition de la Responsabilité Sociétale des Entreprises disponible sur le site <https://www.ecologie.gouv.fr/responsabilite-societale-des-entreprises>.

M. KURTZMANN, Maire de Peltre et Conseiller délégué à l'Eurométropole de Metz, a par ailleurs demandé le rattachement de la ligne Metz – Sarrebourg au COREST Est Mosellan. Il fait part de son incompréhension face à l'offre de desserte de Peltre, dont la commune dispose de nombreux services sur son territoire (Maternité, Hôpital, établissements scolaires, interconnexion au réseau LE MET'...), et dont le niveau d'offre TER est toutefois similaire à celui de Sanry-sur Nied ou Courcelles-sur-Nied.

La Région propose d'organiser un GT en 2023 sur la desserte de Peltre.

### **3. Travaux sur le réseau**

SNCF Réseau précise que les travaux présentés en COREST ne sont pas exhaustifs, ce sont ceux qui impactent le plan de transport, notamment les travaux réalisés à l'été 2023 entre Mommenheim et Sarreguemines qui entraîneront la fermeture de la ligne sur la section en travaux. Un plan de transport adapté (PTA) sera mis en place du 30 juin au 3 septembre sur le principe d'une offre train + car. M. END a répondu favorable à la demande portée par l'association ADRESS de mise en place d'un groupe de travail sur l'organisation du plan de transport durant les 2 mois d'interruption des circulations à l'été 2023 sur la ligne Sarreguemines – Strasbourg. Ce point sera traité dans le groupe de travail mensuel de la ligne Sarreguemines – Strasbourg.

M. LANG interroge SNCF Réseau sur l'échéance de réalisation de la suite rapide caténaire prévue entre Hochfelden et Saverne.

A la suite du COREST, SNCF Réseau confirme la réalisation d'une suite rapide caténaire sur la section de ligne Saverne-Vendenheim entre Wilwisheim et Vendenheim de nuit (entre 22h10 et 5h57) du 12/13 juin au 29/30 septembre 2023.

### **4. Evolution de l'offre de transport TER**

L'évolution des horaires liée à la mise en œuvre du Réseau express Métropolitain et Européen (REME) de Strasbourg au 1<sup>er</sup> décembre 2022 a été présentée en séance.

Les élus et usagers déplorent un manque de concertation en amont de la définition des grilles horaires dans le cadre du REME au Service Annuel 2023.

Des questions sont soulevées sur les raisons de l'absence de développement d'offre sur la ligne Sarreguemines – Strasbourg alors même que l'ensemble des horaires de la ligne va être décalé. Ce décalage de 12 à 13 minutes est désapprouvé. Les usagers et élus ont l'impression que la ligne Sarreguemines – Strasbourg a été sacrifiée pour permettre le développement du REME, alors même qu'ils ne seront pas épargnés des impacts de la mise en place d'une ZFE à Strasbourg.

La Région explique que la ligne Sarreguemines – Strasbourg n'est pas exclue du REME, dont la mise en œuvre sera progressive sur les années à venir, 2023 étant la 1<sup>ère</sup> étape. Le développement de l'offre sur la ligne Strasbourg – Sarreguemines est lié d'une part à la remise à niveau de l'infrastructure (s'agissant d'une LDFT) et à la mise en œuvre de l'appel d'offres transfrontalier France-Allemagne (comme la ligne Strasbourg – Offenbourg). L'objectif à cet horizon est bien de dynamiser l'offre de cette ligne en proposant un cadencement aux deux heures, voire à l'heure, toute journée, renforcé à la 1/2h en pointe.

Sur cette ligne, les réactions ont principalement porté sur la modification de l'arrivée du 1<sup>er</sup> train à 6h25 à Strasbourg (contre 6h21 auparavant), jugée trop tardive notamment pour le personnel soignant de l'Hôpital de HautePierre (prises de poste à 6h30).

Suite au COREST, SNCF étudie la modification du sillon de TER de 6h25 à Strasbourg pour une arrivée plus matinale. Au regard du calendrier ferroviaire et des contraintes de circulations (dont des conflits avec d'autres trains), cette adaptation est étudiée pour le SA 2024/2025. En attendant, il a été convenu à l'issue de la réunion du COREST et annoncé en GT de décembre, la possibilité pour les soignants d'utiliser la ligne Saverne – Strasbourg sans surcôt avec leur abonnement (nécessité d'en faire la demande personnellement auprès du Centre de Relation Clients SNCF).

Les échanges ont également porté sur l'évolution de la desserte des gares de Sarrebourg et Réding. Plusieurs usagers souhaiteraient le même niveau de desserte dans les 2 gares ou la

possibilité d'autoriser aux usagers Réding <> Strasbourg le passage par Sarrebourg sans surcout.

Sur ce dernier point, SNCF propose pour les abonnés, au regard du faible écart de prix entre un abonnement Sarrebourg – Strasbourg et Réding – Strasbourg, de prendre pour ceux qui le souhaitent un abonnement jusqu'à Sarrebourg afin de pouvoir utiliser indifféremment les trains de Réding ou de Sarrebourg.

Par ailleurs, d'autres solutions de connexion des 2 gares sont offertes, soit en rabattement par autocars du réseau ISIBUS dont la ligne régulière 1 assure la desserte des gares de Réding et de Sarrebourg, soit à vélo au regard de la faible distance entre les gares (entre 3 à 5 km en fonction de l'itinéraire).

Le sujet se pose différemment pour les scolaires, au regard du nombre moins élevé d'abonnés. Aussi, SNCF autorise pour les scolaires concernés le passage par Sarrebourg pour des déplacements Réding – Strasbourg (nécessité d'en faire la demande personnellement auprès du Centre de Relation Clients SNCF).

Il a été précisément demandé l'ajout d'un arrêt à Réding sur le TER arrivant à Strasbourg à 8h40. Cette modification a été apportée dès le changement de service de décembre 2022.

M. KURTZMANN regrette l'évolution des horaires et de la politique d'arrêt des trains au départ de Metz vers Peltre, à savoir la suppression du 16h17 et la transformation du 17h47 en train accéléré à destination de Strasbourg.

Mme MILANDOU exprime sa crainte de voir une augmentation tarifaire plus importante avec les évolutions d'offre. La Région Grand Est précise que le prix du billet TER est calculé en fonction des km parcourus. Toutefois, l'augmentation des charges liée à l'augmentation des coûts de l'électricité et des carburants va nécessiter certainement une nouvelle augmentation tarifaire, cela ne sera pas lié à l'augmentation de l'offre de transport.

Mme CASAGRANDE interroge la Région sur le projet PAMINA. La Région indique que l'étude de faisabilité pour un concept de mobilité multimodale dans l'espace PAMINA, portée par le GECT Eurodistrict PAMINA, n'est pas finie. Des compléments sont attendus pour valider les conclusions de l'étude. Ce projet s'inscrit dans une perspective de long terme.

## **5. Gares et Accessibilités**

Mme MATHIS soulève la question de la mise en accessibilité de la gare de Ingwiller. La gare de Obermodern est également évoquée.

La Région indique que les règles ont été fixées dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) qui prévoit la mise en accessibilité de 65 gares en Grand Est. Il reste encore 29 gares à aménager et 137 M€ à investir d'ici 2029. A cette échéance, la mise en accessibilité des autres gares non prioritaires légalement (dont celles d'Ingwiller et Obermodern) pourra être envisagée.

Une question sur la présence de Citiz en gare est posée. Mme Zuber indique que les informations relatives à ce service sont accessibles sur le site TER Grand Est (<https://www.ter.sncf.com/grand-est/services-contacts/services/ter-voiture-libre-service>), notamment les facilités tarifaires pour les abonnés. Cependant, ce service ne se trouve pas dans toutes les gares.

Le sujet de l'entretien de la gare de Diemeringen est également évoqué en séance et a été remonté à SNCF Gares&Connexions après la réunion.

L'ensemble des participants conviennent de la réactivation de groupes de travail plus ciblés sur les lignes ou les problématiques. Le périmètre du COREST étant trop vaste pour une concertation de qualité.

L'ordre du jour est épuisé, M. END clôt la réunion du COREST Sud Mosellan – Saverne Plaine et Plateau en remerciant l'ensemble des participants pour leurs interventions.



## **ANNEXE n°1 : Liste des présents du COREST SMSPP**

### **Présidence du COREST :**

Jérôme END, Président du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau,  
Conseiller régional de la Région Grand Est

### **Elus et leurs représentants, CESER, AOT :**

Huguette ZELLER, Conseillère régionale de la Région Grand-Est  
Eliane KREMER, suppléante au Député HETZEL  
Catherine RIEFFEL, assistante au Député HETZEL  
Roland KLEIN, Président de la Communauté d'Agglo de Sarrebourg Moselle Sud,  
Patrick MICHEL, Président de la Communauté de Communes de Hanau - La Petite  
Pierre,  
Christian UNTEREINER, Président de la Communauté de Communes Pays  
Phalsbourg  
Grégoire PERRY, Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays de  
Phalsbourg, Maire de Lutzelbourg  
Xavier ULRICH, Vice-Président de la Communauté de Communes Pays de la Zorn  
Walter KURTZMANN, Maire de Peltre, conseiller Eurométropole de Metz  
Gabriel GLATH, Maire de Keskastel  
Christian DORSCHNER, Maire de Wingen-sur-Moder  
Jean-Marc REICHHART, Maire de Zittersheim  
Martine FROELICHER, adjointe au maire de Réding  
Jean-Luc HERRMANN, adjoint au maire d'Ingwiller  
Cyrille LEZIER, adjoint au maire d'Ingwiller  
Philippe SORNETTE, conseiller municipal représente M MARTY maire Sarrebourg  
Elisabeth MATHIS, conseillère municipale à la mairie d'Ingwiller  
Catherine FRANCOIS, conseillère municipale à la mairie de Wingen sur Moder  
André LOTT, membre du CESER

### **Associations, organisations syndicales, divers :**

Fernand MARY, président association ADRESS  
Joseph ESCHLIMANN, Vice-Président association ADRESS  
Francis BARBARAS, trésorier association ADRESS  
Eric LEININGER, secrétaire association ADRESS  
Claude BRAUER, T2SB (Train touristique Sarreguemines-Bitche)  
Sylvie BASSET, Directrice centre Sarrebourgeois, transporteur KEOLIS  
Olivier ROHRBACHER, ASCT représentant SUD RAIL  
Thomas LEPOUTRE, journaliste DNA

### **Usagers :**

Léa DENTZ, usagère  
Brigitte NOMINE, usagère  
Marie MAZERAND, usagère  
Olivier SPIELMANN, usager  
Dolores TIBERGHEN, usagère  
Bryan DOSDA, usager  
Jacques UMBER, usager  
Jean UMBER, usager

Jennifer CASAGRANDE, usagère  
Pierre BERNARD, usager  
Pierre PERNOT, usager  
Valérie et Frédéric ENTZMINGER, usagers  
Véronique LEVERT, usagère  
Kamélya WANDER, usagère ligne Strasbourg Sarreguemines,  
Serge MAZERAND, usager  
Philippe SCHUHL, usager,  
Mickael LANG, agent de circulation SNCF Réseau  
Zélia MILANDOU, usagère,  
Pascal KIEFFER, conducteur SNCF, usager  
Hervé MATHIAS, agent SNCF, usager  
Nadia MAGER, usagère  
Virginie HOFFMANN, usagère

**SNCF Voyageurs :**

Danilo CAPRIULO, Responsable Production TER SNCF Mobilités - Territoire Alsace  
Olivier DAVID, Directeur de lignes TER Portes d'Allemagne  
Nicolas BORDILLAT, Directeur de lignes TER Alsace  
Christian BICHELBERGER, Directeur de lignes adjoint – Direction de lignes TER Portes d'Allemagne  
Christophe LAURENT, Responsable satisfaction clients – Direction de Ligne TER Lorraine  
Damien CLAUDE, Responsable satisfaction clients – Direction de Ligne TER Lorraine  
Anne ZUBER, Responsable satisfaction clients – Direction de Ligne TER Alsace

**SNCF Réseau :**

Pascal THORENS, Directeur du Pôle Clients et Services, Direction territoriale Grand Est Pôle Clients et Service  
Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER Alsace/Lignes 1 et 4 - Pôle Clients et Services

**Région Grand Est :**

Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est  
Emilie BOLIS, adjointe à la cheffe de service et chargée de mission Offre de transports à la Région Grand Est  
Guillaume LETERME, chargé de mission au Service Organisation de l'Offre ferrée à la Région Grand Est  
Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, chargée de mission au Service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est  
Thomas HEIDERICH Chargé de mission offre longue distance à la Région Grand Est