



**Comité Régional des Services de Transport**

**COREST**

**MULHOUSE NORD**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 09 octobre 2017 à 18h  
Lycée Martin Schongauer à COLMAR**

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 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 Mulhouse Nord sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (rubrique « mes services », domaine « Comités régionaux des services de transport : COREST », « Mulhouse Nord »).*

### **Présidence du COREST Mulhouse Nord :**

M. Francis KLEITZ, Conseiller Régional, Vice-Président de la Commission Transport et Déplacements

En présence de :

M. David VALENCE, Conseiller Régional, Président de la Commission Transport et Déplacements

M. Jean-Paul OMEYER, Conseiller Régional

### **Région Grand Est :**

M. Marc GIRAUD - Chef du Service Offre de Transport et Territoires

Mme Sylvie TETERYCZ, Chargée de mission Territoire Centre Alsace et TER200

Mme Christine STEINER, Chargée de mission Territoire Sud Alsace

M. Philippe DUFOUR, Responsable du pôle Transports à l'Agence de Mulhouse

Nicolas LOQUET, Directeur de l'Agence de Sélestat

### **SNCF – Mobilités :**

M. Danilo CAPRIULO - Directeur Territorial Production – Alsace

Mme Christine LOIGET - Responsable de lignes TER Sud Alsace

M. Pascal BELLONI – Responsable de lignes (Colmar-Metzeral)

### **SNCF – Réseau :**

M. Pascal THORENS - Dirigeant du Pôle Clients et Services

Mme Mélanie BRAJON - Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Alsace

**La liste des participants et des personnes excusées est jointe en annexe.**

\* \* \*

M. KLEITZ, Président du COREST Mulhouse Nord, souhaite la bienvenue aux participants, remercie Mme Patricia ESSNER, Proviseur du lycée Martin Schongauer, d'accueillir la réunion en son bâtiment, salue les membres de la table d'honneur et les élus présents.

### **Propos introductifs :**

M. KLEITZ rappelle que le COREST est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée tout au long de l'année, de Groupes de Travail Techniques (GTT), en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettent notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. Ouverts aux débats sur l'ensemble des besoins et modes de transport présents sur les territoires, et aux questions liées à l'intermodalité, les COREST permettent plus

particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire du COREST est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les Groupes de Travail Techniques (GTT), mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

M. KLEITZ retrace les nombreux événements qui ont marqué la politique régionale en 2017 en matière de transports et de mobilité :

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

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

- le transfert de compétence des transports interurbains et scolaires des 10 départements, au 1<sup>er</sup> janvier 2017.
- le budget transport, 1<sup>er</sup> poste budgétaire de la collectivité : près de 850 millions d'euros consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER, plus de 150 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 millions d'euros pour le Transport Interurbain et Scolaire.
- la mise en place d'outils de développement et de planification tels que l'élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires) qui est en cours, avec une importante démarche de concertation
- la mise en place du dispositif DIRIGE (*Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est*), depuis le 1<sup>er</sup> mai 2017, qui est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est.

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

### **1.1 La nouvelle gamme tarifaire TER**

M. VALENCE, Président de la Commission Transport et Déplacements, indique qu'une nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est est effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017, découlant directement de la nouvelle convention TER.

La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant une tarification applicable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, où les usagers peuvent bénéficier de tarifs bien plus avantageux que les tarifs nationaux. La Région Grand Est a également souhaité, pour cette nouvelle tarification harmonisée, s'appuyer sur des principes de simplicité et de lisibilité.

Les avantages de la nouvelle gamme tarifaire sont multiples :

- des tarifs plus simples pour tous les habitants du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- un ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;
- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est.
- une convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- une lutte contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;
- le TER est partout moins cher que la voiture.

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

## **1.2 Le transfert de la compétence transport interurbain et scolaire :**

M. VALENCE souligne la démarche volontariste du Grand Est, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017. La loi prévoyait en effet le transfert en deux temps : au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des lignes routières interurbaines et au 1<sup>er</sup> septembre 2017 des lignes routières scolaires. Aujourd'hui, l'ensemble des services transférés représente plus de 3500 circuits scolaires, qui transportent 235 000 élèves. Le réseau régional transféré, c'est aussi 326 lignes routières (régulières + TAD).

Pour permettre à ces 10 réseaux de fonctionner, une centaine d'agents des Départements ont été transférés à la Région et installés dans 10 Agences Territoriales. Sur un plan budgétaire, cette nouvelle compétence représente plus de 245 millions d'euros.

Cette vue d'ensemble recouvre cependant des situations très variées, puisque la Région hérite de 10 réseaux départementaux avec des histoires et des pratiques différentes en matière, par exemple, de niveau de service et de tarification. Aussi, au-delà de la nécessité de faire converger à terme les réseaux, démarche pour laquelle la Région a engagé une analyse d'ensemble avec une assistance spécialisée ; c'est avant tout le principe de la continuité de service qui a été appliqué pour cette rentrée 2017.

M. DUFOUR, Responsable du Pôle Transports de l'agence de Mulhouse, présente les caractéristiques du transport interurbain et scolaire dans le département du Haut-Rhin.

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

Il est fait part :

- D'une question quant à la gratuité du transport scolaire pour les moins de 16 ans et de la prise en charge de l'abonnement scolaire ferroviaire ;
- Du lien à développer entre les transports urbains et périurbains ;
- D'une question quant à la poursuite du service offert par la navette des crêtes qu'il faudrait développer.

## Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

M. VALENCE précise qu'aucune hypothèse n'est exclue sur la tarification. Il est nécessaire d'harmoniser la tarification actuellement différenciée, conséquence des différents marchés conclus par les dix Départements. Il rappelle que la Région s'est engagée à maintenir au moins jusqu'à la rentrée 2018 le statu quo avant de proposer une politique à l'échelle du Grand Est. La Région a engagé une Assistance à la Maitrise d'Ouvrage pour la définition de la politique de transport routier de voyageurs qui devra traiter de la tarification des réseaux et de l'optimisation des circuits routiers, en lien avec le réseau ferroviaire.

M. VALENCE indique que pour les transports par cars, un dialogue avec les agglomérations est prévu, notamment dans le cadre du SRADDET. M. KLEITZ souligne que l'objectif de l'étude pré-citée est notamment d'optimiser la fréquentation des cars.

Concernant la navette des crêtes, la Région étudie avec le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges (PNRBV) l'évolution du service. Celui-ci pourrait s'orienter vers un développement plus global et moins ponctuel. Pour 2018, le service sera suspendu ou proposé à l'identique. A noter que la Communauté de Communes de la Région de Guebwiller finance largement le service. M. KLEITZ ajoute que le choix devra être économiquement viable.

## **2. Vie des lignes TER**

- Colmar – Munster – Metzeral
- Colmar – Mulhouse (omnibus)
- TER 200
- Mulhouse – Thann - Kruth

### **2.1 Trafic, régularité, suppressions**

SNCF – Mobilités présente le bilan du trafic et de la régularité à l'échelle du réseau TER Grand Est pour l'année 2016 et pour le 1<sup>er</sup> semestre 2017. Pour cette même période, elle expose les chiffres des lignes du territoire de Mulhouse Nord, ainsi que les suppressions de circulations.

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

Il est fait part du fait :

- Que les chiffres du trafic se basent probablement sur les voyages payés, en omettant la fraude, et que les voyageurs qui payent leur billet se sentent lésés ;
- Qu'il y a très peu ou plus de contrôle ;
- Que lorsqu'il y a des contrôles, les chiffres du trafic augmentent et qu'à l'inverse, ils baissent lorsqu'il n'y a pas de contrôles ;
- Qu'une comparaison du trafic avec les chiffres de l'année 2015 aurait été souhaitable ;
- Que le taux de régularité présenté sur la ligne Mulhouse – Thann – Kruth est satisfaisant mais que la réalité l'est moins, surtout en heure de pointe ;
- Que la taxe appliquée lors des contrôles sur la ligne Mulhouse – Thann – Kruth soit supprimée au regard de l'égalité des citoyens ;
- Que l'information des voyageurs est trop tardive et/ou que les affichages ne fonctionnent pas.

## Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

M. VALENCE indique qu'il n'y a pas de lien systématique entre les contrôles et les chiffres. La même politique est appliquée en Alsace et certaines lignes voient leur fréquentation augmenter.

M. OMEYER précise que des contrôleurs sont présents très régulièrement sur la ligne Mulhouse – Thann – Kruth.

M. KLEITZ signale que de manière générale, la Région a demandé une intensification des contrôles.

SNCF – Mobilités souligne que la production est plus fragile en heure de pointe, notamment en raison des contraintes de matériel. SNCF recherche systématiquement des solutions pour les « trains malades » (les trains ayant plus de 5 retards sur une période de deux mois), mais que celles-ci sont parfois difficile à trouver.

SNCF Mobilités reconnaît qu'il existe une marge de progression importante dans l'information aux voyageurs. La nouvelle convention TER applique d'ailleurs des pénalités plus conséquentes lorsqu'il y a un défaut d'information.

M. VALENCE ajoute que la Région Grand Est a consenti à un fort investissement dans le matériel, certaines lignes étant saturées. La Région a également œuvré à la stabilisation de son budget avec néanmoins la circulation de 200 trains supplémentaires.

Au sujet de l'ouverture à la concurrence, une fraction, dont éventuellement certaines lignes capillaires, pourrait être sortie du réseau, en accord avec SNCF. Le département du Haut-Rhin n'est pas concerné, car il n'y a pas la cohérence de réseau nécessaire dans cette partie de l'Alsace.

## **2.2 Travaux sur le réseau**

SNCF – Réseau présente les travaux réalisés en 2017, les principaux travaux programmés en 2018 et les 1<sup>ers</sup> éléments sur les travaux envisagés en 2019/2020.

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

Il est fait part de questions concernant :

- Le financement par la Région Grand Est des infrastructures ferroviaires ;
- Des travaux sur le nœud de Mulhouse ;
- De la durée de vie des rails à St Amarin.

### Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

M. VALENCE indique qu'en principe, la Région n'a pas vocation à financer les infrastructures ferroviaires en-dehors du Contrat de Plan Etat - Région (CPER), comme c'est le cas pour la ligne Barr – Sélestat. Mais la Région Grand Est s'est mobilisée sur le réseau capillaire, par exemple pour la ligne Strasbourg – Molsheim – St Dié, ce en quoi, la Région se substitue à l'Etat.

« SNCF – Réseau précise que les travaux de modernisation du nœud de Mulhouse consistent notamment à modifier le plan de voies de la gare (déplacement et création de voies, augmentation de la vitesse, etc.) afin de développer sa capacité d'exploitation et d'anticiper les besoins futurs de toutes les entreprises ferroviaires, voyageurs comme fret. »

*Hors réunion* : SNCF – Réseau signale que deux défauts de rails ont été identifiés et auscultés le 05 octobre 2017, au niveau du PN46 (passage à niveau 46) à Saint Amarin. Il s'agit de défauts de rails classiques qui font l'objet d'une surveillance. Ces défauts ont été supprimés le 18 novembre 2017.

### **2.3 Investissements dans les gares**

La Région présente les aménagements réalisés dans les gares.

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

Il est fait part de questions concernant :

- L'existence de places de parking pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans le projet d'aménagement de la gare de Merxheim et de son accessibilité ;
- La mise en accessibilité des gares de Rouffach et de Bollwiller ;
- L'accès au parking TER de Wihr-au-Val.

#### Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

La Région indique que 2 places sont réservées aux personnes à mobilité réduite dans le projet de création d'un parking côté Est à Merxheim. Cette gare, de même que celles de Rouffach et Bollwiller n'ont pas été retenues comme points d'arrêts prioritaires et ne sont pas inscrites au Schéma directeur régional d'accessibilité / Agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap).

M. VALENCE annonce que les capacités de stationnement seront augmentées en gare de Bollwiller, en lien avec Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) et la commune.

La Région Grand Est s'assurera de l'accès au parking TER en gare de Wihr-au-Val.

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

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017, les évolutions pour le service annuel de 2018, ainsi que, le cas échéant, les perspectives ultérieures.

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

Il est fait part :

- D'une question quant à la suppression de trains sur la ligne Colmar – Metzeral en novembre – décembre ;
- D'une remarque quant à la durée particulièrement longue de l'étude relative à l'optimisation du tram-train Mulhouse Vallée de la Thur ;
- D'une question quant à la possibilité d'ajouter des arrêts à Lutterbach et Graffenwald après la réalisation des travaux du nœud de Mulhouse ;
- D'une question quant à la possibilité d'ajouter un arrêt à Bollwiller en soirée ;

SNCF – Mobilités précise qu'il n'y a pas de prévision de suppressions sur la ligne Colmar – Metzeral. M. VALENCE ajoute que le problème d'enrayage rencontré des trains Régiolis a été étudié et ne devrait plus se reproduire. De plus, SNCF effectue des passages répétés de trains « laveurs – brosses » projetant de l'eau à haute pression.

M. OMEYER confirme que l'étude relative à l'optimisation de la ligne tram-train Mulhouse – Vallée de la Thur a pris du retard. Une réunion spécifique sera organisée pour faire un point d'étape. Il précise que tout ajout d'arrêt supplémentaire allongera le temps de parcours.

M. KLEITZ indique que la possibilité d'ajouter un arrêt à Bollwiller en soirée va être étudiée.

#### **4. Point spécifique : liaison Bollwiller - Guebwiller**

M. VALENCE rappelle que le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller – Guebwiller a été inscrit au Contrat de Plan Etat - Région (CPER) pour un montant de 20 M€, dont 16,8 M€ de la Région et 3,2 M€ de l'Etat. L'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Guebwiller a dégagé un scénario entrant (approximativement) dans une enveloppe globale de 30 M€ en franchissant la RD83 par un pont-rail (voie ferroviaire passant au-dessus de la RD83). La Région souhaite lancer une étude de génie civil afin d'approfondir l'option d'un franchissement de la RD83 par un souterrain et d'en connaître les conditions financières.

M. VALENCE annonce également qu'il sera nécessaire de vérifier si le fonctionnement de la future ligne respecte le ratio minimal de couverture de 20 % des coûts de fonctionnement par les recettes, condition sine qua non pour que la Région soit en mesure de financer la desserte ferroviaire.

M. VALENCE témoigne de l'engagement de la Région, sans laquelle le projet n'avancerait pas, et du maintien nécessaire de l'engagement de l'Etat. Les collectivités locales devront aussi s'impliquer financièrement. Il évoque les besoins de financement de 500 M€ de la Région Grand Est pour huit lignes qui subissent des ralentissements dans le Grand Est.

#### **5. Services**

La Région présente le lancement de l'expérimentation des Automates Légers, dont un est installé à la gare de Munster – Badischhof, et l'évolution du système d'information multimodale (SIM) Vialsace.

#### **Points divers :**

M. ZIMMERMANN, élu régional, évoque la réouverture de la ligne Colmar – Breisach, évoquant différents points étayant la pertinence d'une réouverture ferroviaire et faisant part d'un manque de volonté politique sur ce sujet. Il invoque l'oubli de l'Alsace dans le cadre de la revoyure du CPER. M. GERBER, conseiller régional, rappelle que ce sujet ferroviaire a déjà été étudié et que la mise en place d'un BHNS est plus opportun qu'une desserte ferroviaire nettement plus coûteuse avec un potentiel voyageurs faible.

M. VALENCE indique que les montants prévus au CPER en Alsace sont nettement plus élevés qu'en Lorraine et en Champagne-Ardenne et que rien n'a été supprimé.

M. KLEITZ précise que le projet Colmar – Breisach est beaucoup plus coûteux que celui de Bollwiller – Guebwiller en raison de la nécessité de construire un pont sur le Rhin.

*Hors réunion* : La Région Grand Est a étudié à plusieurs reprises depuis 2004, la faisabilité de réouvrir la voie ferrée entre Colmar et Breisach. Ces études, comprenant un volet technique et un volet socio-économique, ont démontré de manière récurrente qu'il n'y avait pas suffisamment de potentiel de voyageurs pour remettre en œuvre une desserte ferroviaire. De plus, les coûts d'investissement sont disproportionnés et inenvisageables aujourd'hui. Aussi, la Région s'est-elle engagée à étudier la mise en œuvre d'un bus à haut niveau de service, entre Colmar et Breisach. Ce mode de transport public est d'une part tout à fait adapté au territoire et d'autre part, permet, avec un coût d'investissement et d'exploitation raisonnable, d'offrir une bien meilleure desserte. En effet, un bus à haut niveau de service peut être mis en place avec une desserte beaucoup plus étoffée que ne le ferait un train, sur une large amplitude dans la journée, et avec un cadencement et une régularité qui garantiraient un service de qualité pour le citoyen. Ces bus seraient tous en correspondance avec les trains à Breisach, de et vers Fribourg. Au regard de l'ensemble de ces éléments, la réouverture au

trafic de trains de voyageurs de la ligne Colmar –Breisach n'est donc pas envisagée aujourd'hui.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. KLEITZ remercie les participants et clôt la réunion en indiquant que le prochain COREST aura lieu avant l'été 2018. Il invite les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

\* \* \*

En annexe : liste des personnes ayant signé la feuille de présence et liste des personnes excusées.

## Personnes ayant signé la liste de présence

Nom	Prénom	Institution - Fonction...
BÉLORGEY	Yves	Direction Départementale des Territoires 68 - Service Transports Risques Sécurité
BENLAZERI	Mazouz	CGT Cheminots
BERKANI	Véronique	Journal L'Alsace
BRANDALISE	Nejla	Conseillère Régionale Grand Est
CAMARASA	Denis	Association Trans Rhin Rail Colmar-Breisach-Freiburg
CATTIN	Jacques	Conseiller Régional Grand Est
CELLE	Jean-Louis	Association Thur Ecologie & Transports (TET)
CHAUUVY	Pascal	Mulhouse Alsace Agglomération
DAUB	Béatrice	Lycée Kirschleger - Munster
DIOT	Alain	Ville de Soultz
DREYER	Arthur	Usager
FLUCK	Patrice	Maire de Merxheim
FOUDRAT	Michel	FNAUT Grand Est
FRUH	Brigitte	Usagère
GERBER	Bernard	Conseiller Régional Grand Est
GERSON	Michel	Usager
GERSON	Elisabeth	CADRes Colmar
HARTMANN	Pierre	Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar - Metzeral (APCM)
HECKNER	Philippe	Association Thur Ecologie & Transports (TET)
HESS	Béatrice	CESER Grand-Est
JAEGGY	Serge	Retraité SNCF
KASSER	Denis	Usager
KNORR	Patrice	Collectif Citoyen Guebwiller
KUFNER	Laurent	Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar - Metzeral (APCM)
LAENGY	Marc	Usager, CGT, SNCF
LISSILLOUR-PLOUZIN	Gaëlle	CGT Cheminots
LOMBARDO	Gulhan	CESER Grand-Est
LOQUET	Nicolas	Directeur Agence de Sélestat - Région Grand Est
MANRIQUE	Florent	Association FloriRail - FNAUT Grand Est
MARTIN	Francis	Conseil de Développement du Pays Thur Doller
MASSON	Alain	Usager
MINERY	Loïc	CADRes Mulhouse
MORAWIEC	Guillaume	Conseiller Municipal de Staffelfelden
MORVAN	Michèle	Vice-présidente de l'association AUTRAIN
SEILLER	Jonathan	CGT Cheminots
STEIGER	Dominique	CESER
STICH	Grégory	Conseiller Régional Grand Est
STIHLE	Bryan	Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar - Metzeral (APCM)
STIHLE	Mme	?
TAQUARD	Mathieu	Association FloriRail
TRIBOULET	valérie	Soléa Mulhouse
VERLEYE	Michel	?
VERNETTE	Jean-Luc	Association FloriRail
WALTER	Daniel	Association Thur Ecologie & Transports (TET)
ZIMMERMANN	Christian	Conseiller Régional Grand Est

**Sont excusé(e)s :**

Mme Denise BUHL, Conseillère Régionale Grand Est

M. Benoît GOEPFERT, Directeur de l'Agence de Mulhouse

M. Fabian JORDAN, Président de Mulhouse Alsace Agglomération, Maire de Berrwiller

Mme Annick LUTENBACHER, Maire de Felling

Mme Monique MARTIN, Conseillère Départementale du Haut-Rhin

M. Éric STRAUMANN, Député de la 1ère circonscription du Haut-Rhin

Le Lycée Scheurer-Kestner de Thann