



Comité Régional des Services de Transport

**SUD MOSELLAN, SAVERNE PLAINE ET
PLATEAU**

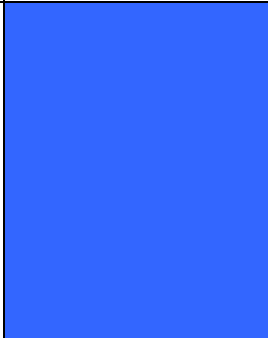
RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 23 octobre 2017 à 18h30
Foyer Communal à STEINBOURG**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.33.61.56



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion dans le présent relevé.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau sont mis en ligne sur le site internet www.grandest.fr de la Région Grand Est à la rubrique MES SERVICES // Comités régionaux des services de transport.

M. HETZEL, Président du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau, accueille les participants. Il remercie la commune de Steinbourg qui reçoit ce COREST et salue les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région dont les représentants des agences territoriales de Strasbourg, de Metz et de Saverne-Haguenau).

Propos introductifs

M. HETZEL rappelle que le COREST est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée par des groupes de travail pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettront notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. 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 permettront plus particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire de l'instance est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les groupes de travail, mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

M. HETZEL souligne que l'année 2017 a été riche en événements et qu'elle illustre l'ambition du Grand Est pour les mobilités.

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

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

Puis avec le transfert de compétence des transports interurbains et scolaires avec les 10 départements au 1^{er} janvier 2017.

Enfin avec le budget transport, 1^{er} poste budgétaire de la collectivité. Près de 850 millions d'euros ont été consacrés à la politique transport en 2017, 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.

1. Actualités de la politique Transports de la Région Grand Est

1.1. Nouvelle gamme tarifaire :

La mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est effective depuis le 1^{er} septembre 2017, découle directement de la nouvelle convention TER. La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications actuellement présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant une tarification applicable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, comme par exemple Saverne - Metz 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, sur un périmètre élargi ;
- ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;
- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est ;
- convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- lutter contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;
- le TER est partout moins cher que la voiture.

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

M. WEYER commente le tableau tarifaire synthétisant quelques exemples de prix sur diverses distances et précise que les réductions les plus marquantes sont relevées sur de longues distances pour les jeunes de -26 ans bénéficiant des nouveaux abonnements Primo en comparant les tarifs des anciens abonnements élèves étudiants apprentis (AEEA) sur des distances similaires.

1.2. Transport interurbain et scolaire :

M. WEYER rappelle la démarche volontariste du Grand Est, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1^{er} janvier 2017. La loi prévoyait en effet le transfert en deux temps : au 1^{er} janvier 2017 des lignes routières interurbaines et au 1^{er} septembre 2017 des lignes routières scolaires. Aujourd'hui, l'ensemble des services transférés représente plus de 3500 circuits scolaires, qui transportent 235 000 élèves. Le réseau régional transféré, c'est aussi 326 lignes routières (régulières + TAD). Pour permettre à ces 10 réseaux de fonctionner, une centaine d'agents des Départements ont été transférés à la Région et installés dans 10 Agences Territoriales. Sur un plan budgétaire, cette nouvelle compétence représente plus de 245 millions d'euros.

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

Les pôles transport des agences territoriales de Strasbourg en charge du Réseau 67 (sur la partie Bas-rhinoise du territoire) et de Metz en charge du Réseau Tim (partie mosellane) présentent les caractéristiques et les particularités de chacun des réseaux.

2. Vie des lignes régionales

- **Trafic, régularité, suppressions**
- **Travaux sur le réseau (bilan 2017 et à programmés en 2018)**
- **Investissements dans les gares**

La SNCF présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions de dessertes des lignes TER comprises dans le bassin Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau pour 2016 et 2017 (6 premiers mois de l'année). Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Remarques des participants au COREST et réponses :

Tarifification TER Grand Est :

- En réponse à un usager demandant si les abonnés bénéficient d'une réduction sur les autres trajets (que ceux de leur abonnement), il est indiqué que l'accès au tarif réduit Primo ou Presto nécessite l'acquisition annuelle de la carte.
- Pour les trajets pouvant être effectués par différents itinéraires, le parcours effectué devra être tel qu'indiqué sur le billet (la tarification est basée sur le nombre de kilomètres du parcours). exemple : l'achat d'un billet Ingwiller – Strasbourg via Saverne permet de voyager soit via Obermodern, soit via Saverne.
- Il est possible de demander un abonnement permettant l'accès à deux gares en le spécifiant lors de l'achat de l'abonnement (le coût sera basé sur le nombre de km du parcours le plus long). exemple : l'achat d'un abonnement Strasbourg – Sarrebourg permet de monter ou de descendre soit à Réding soit à Sarrebourg.

Surcharges et qualité de service :

- L'association ADRESS signale des charges importantes sur les circulations entre Saverne et Strasbourg et sollicite un traitement du problème. La difficulté de circuler dans les rames Régiolis dès lors que plus de 3 vélos sont présents dans l'emplacement prévu est soulignée.

Il est demandé que lors de retards à l'arrivée à Strasbourg les voyageurs soient systématiquement informés des quais de départ de leurs correspondances et que celles-ci soient systématiquement maintenues.

- SNCF Mobilités confirme que des charges importantes ont été constatées, les plus problématiques étant dues à des changements de compositions consécutifs à la forte sollicitation du parc de matériel roulant aux heures de pointe.

Concernant la gestion des retards, le conducteur informe la gare et le poste de contrôle des retards importants. Les annonces relatives aux retards importants et aux correspondances sont possibles dès lors que les trains sont accompagnés d'un contrôleur. Les voies des trains en correspondance sont également accessibles sur l'application SNCF.

- L'association ADRESS interpelle le service TER sur des « défauts de qualité ». Soulignant que la région Grand Est a repris la démarche qualité, une réunion sur ce domaine est sollicitée.

- La Région Grand Est confirme qu'elle a lancé une nouvelle démarche de certification faisant suite à la démarche AFNOR. Une personne nouvellement recrutée associera les représentants des usagers au travail sur le nouveau référentiel qualité.

Concernant la capacité des trains, la Région rappelle qu'elle intervient sur les acquisitions de matériel roulant et que si la réalité est confirmée pour l'heure de pointe du matin, une solution sera à trouver au travers de renforcements de matériel.

Pour les espaces vélo dans les Régiolis : l'accès aux vélos est plus facile qu'avec des crochets, mais la place offerte est moins importante. L'objectif de la Région dans ce domaine est de faire en sorte qu'un maximum de gares soient équipées en abris à vélos sécurisés.

Sûreté et lutte antifraude :

- Les usagers s'interrogent sur la sûreté dans les trains entre Saverne et Strasbourg et les actions mises en œuvre dans ce domaine par la SNCF. Une présence accrue des contrôleurs est réclamée, notamment en gare de Saverne. Il est également demandé comment un voyageur peut être alerté du maintien de sa correspondance en l'absence de contrôleur à bord du train.
- SNCF Mobilités confirme que les trains ne sont plus systématiquement accompagnés (hors axes structurants) mais que des groupes de contrôle interviennent ponctuellement et inopinément en gares ou dans les trains. Des opérations ont régulièrement lieu par exemple à Brumath ou à Strasbourg en heure de pointe sur des départs et des arrivées.

A bord des rames Régiolis, l'équipement de vidéoprotection permet d'utiliser les enregistrements pour les enquêtes des forces de l'ordre.

Le passage d'opérations programmées de contrôle à des interventions furtives contribue à diminuer les velléités de fraude. Des actions plus globales sur le champ de la sûreté sont coordonnées en lien avec les brigades ferroviaires, la police et la gendarmerie.

Les signalements d'incivilités et d'infractions (notamment via le numéro d'alerte 3117) sont essentiels à l'adaptation des déploiements des brigades de contrôle (avec accompagnement de la SUGE- Sûreté ferroviaire). Le système de contrôle aléatoire n'est pas contradictoire avec la lutte antifraude et plus pertinent dans des rames totalement occupées où l'action d'un contrôleur « isolé » est moins efficace.

Aménagements et accessibilité :

Arrivées en voie 30 à Strasbourg :

- Le quai de la voie 30 en gare de Strasbourg est jugé trop étroit pour l'arrivée de trains à pleine charge.
- SNCF Mobilités indique qu'effectivement à l'arrivée des trains d'heure de pointe en voie 30 de la gare de Strasbourg le quai apparaît peu adapté. La gare de Strasbourg est très encombrée en heure de pointe et offre peu de possibilité d'évolution sur l'utilisation de ses quais malgré l'utilisation d'un logiciel permettant d'optimiser l'utilisation des quais en fonction du nombre de voyageurs et de la longueur des trains.

Précision post-COREST : Des adaptations ont été apportées au changement de service de décembre 2017 afin que les trains les plus chargés arrivent sur d'autres voies en gare de Strasbourg.

Entretien des espaces autour des gares :

- Des précisions sont sollicitées sur l'état d'entretien des espaces verts autour des gares avec pour exemple la gare de Saverne dont les plantes ont un aspect desséché.
- L'entretien pour cette gare est mené par la SNCF dans le cadre d'un plan « zéro phytosanitaire ». Les plantations sont choisies pour leur résistance aux contraintes de souffle des trains.

Accessibilité des gares :

- Une usagère d'Ingwiller demande quand un accès personnes à mobilité réduite sera aménagé en gare d'Obermodern ?
- La Région indique cette gare n'est pas inscrite au Schéma d'Accessibilité Programmée établi sur critères précis de l'Etat. 19 gares sont concernées en Alsace (dont Saverne, Brumath et Stephansfeld) soit un budget de travaux de 20 millions d'euros pour l'Alsace et 60 millions d'euros à l'échelle du Grand Est.
- Suite à la demande d'un usager, la Région indique que l'aménagement de l'accessibilité par ascenseurs aux quais de la gare de Sarrebourg est inscrit à l'Agenda d'Accessibilité pour 2020. La gare est également concernée par un projet d'aménagement global dans le cadre du CPER d'ici 2020 (aménagements intermodaux incluant l'aménagement de parkings).

Investissements et travaux sur les lignes :

Travaux sur la ligne Sarreguemines-Strasbourg :

- Les usagers font part de leur impatience de voir la réalisation des travaux qui permettront la levée des ralentissements sur la ligne Sarreguemines-Strasbourg. Ils souhaitent en connaître la nature et les délais et soulignent l'importance de prioriser ces travaux compte tenu du niveau de fréquentation de la ligne et plus particulièrement sur la section Mommenheim-Ingwiller.

Le délai annoncé est déploré par les voyageurs qui subiront jusqu'à cette date les pertes de temps générées par le ralentissement impactant particulièrement les personnes ayant des correspondances à Strasbourg.

- SNCF Réseau précise que les travaux prévus en 2019 doivent permettre de lever les ralentissements actuels après l'été 2019.

Les travaux entre Mommenheim et Kalhausen sont en cours de programmation en 2019 car leur ampleur nécessite la mobilisation de moyens importants (renouvellement de la voie, de traverses et travaux sur ouvrages d'art). Une 2^{ème} phase aura lieu entre Kalhausen et Sarreguemines afin de renforcer la voie et éviter des ralentissements. Les plages de maintenance programmées deux fois par an (à l'automne et au printemps) ne sont pas suffisantes pour la réalisation de telles interventions et il sera nécessaire d'interrompre les circulations pendant plusieurs semaines en période estivale. Ces interventions lourdes font l'objet d'une programmation pluriannuelle, validée annuellement. SNCF Réseau rappelle que les plages de maintenance servent également à examiner les lignes sans forcément procéder à des travaux et sont donc nécessaires.

SNCF Réseau précise que les travaux sont concertés avec SNCF Mobilités et la Région Grand Est (afin de générer un moindre impact sur la clientèle) et qu'ils font l'objet d'un financement intégral par SNCF Réseau suite aux accords entre la Région, l'Etat et SNCF Réseau.

Précision post-COREST : SNCF Réseau indique que les travaux nécessiteront la programmation de deux périodes de fermeture de la ligne avec interception totale des

circulations : du 7 au 21 avril 2019 (vacances de Pâques) puis du 8 juin au 1er septembre 2019.

- Les représentants d'associations souhaitent qu'une concertation soit menée sur l'impact de l'arrêt des circulations et qu'un groupe de travail soit réuni.
- M. HETZEL indique que le fait de repousser les travaux a de fortes incidences sur le maintien des ralentissements et qu'il s'agit d'un sujet à traiter le mieux possible.

Il valide le principe de réunir un groupe de travail sur la desserte de substitution au moment opportun.

Avenir de la ligne Kalhausen – Sarre Union :

- Un participant interroge le lien entre la réalisation de ces travaux et les risques portés par la ligne Kalhausen – Sarre-Union.
- M. HETZEL indique, qu'alerté concernant ce risque, il avait écrit au Président RICHERT qui lui avait répondu que la situation d'entretien du réseau était inacceptable et que la question de l'avenir du réseau capillaire n'avait pas été définitivement arbitrée.

M. HETZEL, s'appuyant sur le courrier de réponse du Président de la Région Grand Est, fait part de son extrême vigilance sur le sujet et de la nécessité de continuité du service public.

3. Desserte et évolutions

- **Bilan SA2017**
- **Evolutions 2018**

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017 ainsi que les évolutions pour le service annuel à venir. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Remarques des participants au COREST et réponses :

Liaisons Strasbourg – Metz :

- Un abonné souligne que les récentes réorganisations institutionnelles et privées ont généré des besoins de déplacements. Il sollicite une liaison directe en milieu de matinée afin de combler le trou de desserte directe entre 8h43 et 11h49, un train direct dans le sens Metz-Strasbourg vers 17h40 et un cadencement des liaisons directes. Il alerte sur la perte régulière de correspondance à Sarrebourg (5' entre 6h58 et 7h03) de la première liaison Strasbourg-Metz du matin, parfois pour 30 secondes.
- SNCF Mobilités indique qu'il est possible de retenir le train en partance en gare de Sarrebourg pendant quelques minutes, mais qu'au-delà d'un certain délai, retenir le train génère des retards en chaîne et plus particulièrement à l'entrée des grandes gares.
- L'ADRESS déplore l'absence d'évolutions apportées à cette liaison et rappelle son attente de modifications.
- SNCF Mobilité indique qu'il est extrêmement compliqué d'intervenir sur la gestion d'accès aux voies de la gare de Strasbourg. Les gains du cadencement sur les correspondances systématiques sont perdus dès lors que des horaires non réguliers sont ajoutés.

- Un usager souligne que le 1^{er} train Strasbourg-Metz du dimanche à 9h49 est trop tardif (notamment pour effectuer des liaisons en correspondance à Metz). La demande sera examinée pour voir ce qui peut être fait techniquement.
- La Région informe qu'elle cofinance un coupon à SNCF Voyages pour l'accès des abonnés du TER aux TGV entre Strasbourg et Metz. L'usage observé est d'une vingtaine d'usagers par mois.
- Compte tenu des évolutions de fréquentation, un usager suggère que les Régiolis soient composés en unité double entre Strasbourg et Sarrebourg puis scindés en 2 pour desservir l'un Metz et l'autre Nancy.

Desserte Hochfelden :

- Un usager signale que la desserte en gare de Hochfelden vers Strasbourg présente un « trou de desserte » de 3h00.

Allègement d'été :

- Un voyageur signale la difficulté occasionnée par l'allègement d'été entre Strasbourg et Ingwiller entre 16h45 et 17h59 (allègement du départ de 17h15).
- L'allègement d'été vise à ajuster les circulations des trains aux fréquentations plus faibles en ces périodes. Les circulations des trains sont réduites d'un tiers durant ces périodes. Les ajustements sont projetés afin de réaliser de réelles économies (possibles que sur des trains complets et des journées complètes de conduite). Les arbitrages croisent le maintien des trains stratégiques avec la meilleure efficacité économique.

Correspondances vers Krimmeri-Meinau :

- Une abonnée demande si sa demande concernant la liaison Strasbourg – Krimmeri-Meinau concerne ce COREST ou un autre ? Elle a souligné les difficultés occasionnées par les ralentissements sur la ligne Sarreguemines – Strasbourg rendant les correspondances difficiles vers la ligne Strasbourg – Kehl (desservant l'arrêt Krimmeri-Meinau).
- M. HETZEL lui indique que les doléances relatives à cette liaison sont prises en compte dans ce COREST et échangées avec les services Région et SNCF en charge de cette ligne.

Dessertes routières et correspondances sur les lignes entre Saverne Obermodern et Haguenau :

- Une usagère signale des pertes de correspondances train-car (à Obermodern ou Saverne) lors des retards importants des trains. D'autre part, certaines correspondances car ->car n'apparaissent pas sur l'application SNCF et/ou le site TER (par exemple pour Diemeringen – Haguenau où la liaison plus rapide train-car n'apparaîtrait pas, le calculateur ne proposant pas l'arrêt Haguenau –Moulin Neuf).

Précision post-COREST : le calculateur d'itinéraires Vialsace a été reprogrammé afin de proposer Haguenau – Moulin Neuf quand l'origine ou la destination indiquée est le gare de Haguenau.

SNCF Mobilités indique que les cars TER de la ligne Saverne – Obermodern – Haguenau ont des horaires contraints par les correspondances assurées avec les trains dans les 3 gares. La prise en compte d'un retard de train occasionne des pertes de correspondances dans les gares suivantes. Les possibilités de détendre les horaires pourront être réétudiées en tenant compte de ces contraintes et de celles des roulements entre services.

- La représentante d'une étudiante effectuant le trajet Ettendorf-Strasbourg souhaite qu'au retour, le car Mommenheim-Bouxwiller soit mis en correspondance avec le train Strasbourg-Saverne qui arrive à 18h57 (le car est placé en correspondance avec le train précédent arrivant à 18h41). Elle ajoute que 3 autres jeunes filles sont concernées.

SNCF Mobilités indique que la correspondance train-car à Mommenheim, lors de sa mise en place a fait l'objet d'une consultation sollicitant une mise en correspondance avec le train Strasbourg-Saverne arrivant à Mommenheim à 18h41.

- M. le maire d'Hattmatt déplore le manque de liaisons vers Haguenau, Ingwiller et Bouxwiller avec la ligne routière TER Saverne-Obermodern.

Il est proposé qu'un groupe de travail soit réuni sur l'évolution de l'offre routière TER de ce secteur.

4. Services

- **Lancement de l'expérimentation Automates Légers**
- **Système d'information multimodale (SIM) – Vialsace et Simplicim Lorraine**

La Région présente les nouveaux services portant sur les automates légers et Vialsace. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Conclusion des échanges

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. HETZEL remercie les participants, précise que les groupes de travail existants ainsi que les deux nouveaux groupes (travaux ligne de Sarreguemines et dessertes routières entre Saverne et Haguenau) seront amenés à se réunir en 2018 et que le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale (période plus propice aux réunions de fin de journée). En 2016 et 2017, l'automne a été privilégié en raison du calendrier électoral.

M. HETZEL invite les participants à poursuivre les échanges autour d'un verre de l'amitié offert par la Ville de Steinbourg.

Liste des présents/excusés du COREST Sud Mosellan - Saverne Plaine et Plateau

Présidence du COREST :

M. Patrick HETZEL, Président du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau, Député du Bas-Rhin

Elus et leurs représentants :

M. Dominique MULLER, Président de la Communauté de Communes de Saverne,
M. Jean-Luc KIEFFER, Conseiller municipal de Wilwisheim,
M. Helmut STEGNER, Mairie d'Obermodern,
M. Jean ADAM, Président de la Communauté de Communes d'Haguenau,
M. Dany KOCHER, Président de la Communauté de Communes du Pays de Phalsbourg,
M. Alain SUTTER, Maire de Hattmatt,
M. Patrick BASTIAN, Conseiller Régional du Bas-Rhin Région Grand Est,
Mme Céline TIOUOIU, Adjointe au Maire de Steinbourg,
M. Cédric ROSIN, Adjoint au Maire de Steinbourg,
M. William CONRARD, Conseiller municipal de la Mairie de Steinbourg,
M. Benjamin GODFROY, Chargé de missions transition énergétique, Pays de Saverne,
M. Vincent LIPS, Responsable du Centre Technique du Conseil Départemental d'Haguenau,
M. David LOMBARD, service transport mobilité à la DREAL,

Associations et usagers :

M. Jean-Paul WOLFF, Association ADRESS,
M. Pierre CONRAD, Association ADRESS,
M. Michel MARTZ, Association ADRESS,
M. Hervé DIEBOLD, association ASTUS,
M. Patrice PAUL, association « EntraïnMundo » et ASTUS,
M. André WEINBORN, Usager (collectif voyageur Strasbourg-Metz)
M. Jean-Luc PIOTRAUT, usager,
M. Pierre BERNARD, usager,
Mme Anastasie LEIPP, usagère,
M. Christian WEISSGERBER, usager,
M. Mathieu SCHULLER, usager ligne Strasbourg-Sarreguemines,
M. Nicolas DELLINGER, usager,
Mme MAHLER, usagère,
M. Jean UMBER, usager,
M. William BELLAN, usager,
M. Francis DILLMANN, usager,
M. Marc LEININGER, usager, membre de l'Association ADRESS,

SNCF Mobilités - Strasbourg :

Mme Anne ZUBER
M. Danilo CAPRIULO

SNCF Réseau - Strasbourg :

M. Pascal THORENS
M. Eric WITTENMEYER
Mme Mélanie BRAJON

Région Grand Est :

M. Florian WEYER, Directeur des Transports et de la Mobilité
Mme Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, Chargée de mission Offre de Transport et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité
M. Guillaume LETERME, Chargé de mission Offre de Transport et Territoires, Direction des Transports et de la Mobilité
M. Olivier MARTIN, Directeur Agence territoriale de Saverne
Mme Virginie ALBERTY, Responsable du Pôle transports, Agence Territoriale de Strasbourg
M. Michael BEHR, Organisateur de transports, Agence Territoriale de Strasbourg
M. Pascal JACQUES, Responsable Service opérationnel Est, Pôle Transport, Agence Territoriale de Metz

Presse :

M. Paulo VIANA, DNA

Excusés :

M. Thierry CARBIENER, Conseiller départemental du Bas Rhin,
Mme Carine DURR, usagère,
M. Alain MARTY, Maire de Sarrebourg,
M. Sylvain WASERMAN, député du Bas Rhin,
M. Denis RIEDINGER, Président de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn