



Comité Régional des Services de Transport

STRASBOURG NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 25 juin 2018 à 18h30
ROESCHWOOG – Maison des Œuvres et de la Culture

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.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Strasbourg Nord sont mis en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

M. Michel LORENTZ, Maire de Rœschwoog, accueille les participants et les remercie de leur présence. Il rappelle la parution d'un Livre Blanc sur les transports publics transfrontaliers dans l'Eurodistrict PAMINA, en précisant qu'aucun transport en commun ne traverse le Rhin entre Strasbourg et Lauterbourg.

M. Philippe SPECHT, Président du COREST Strasbourg Nord, remercie la commune de Rœschwoog pour la mise à disposition de la Maison des Œuvres et de la Culture. Il salue les participants à la réunion et accueille ensuite les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région -Direction des Transports et de la Mobilité et Agences territoriales de Strasbourg et de Haguenau/Saverne). M. Philippe SPECHT salue tout particulièrement la présence de Madame Evelyne ISINGER, Présidente de la Commission Transports et Déplacements de la Région Grand Est, et indique qu'élus et techniciens ont effectué une visite en gare de Rœschwoog en amont de la réunion de COREST.

Propos introductifs

M. Philippe SPECHT rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 8 septembre 2017 à Reichshoffen. Les COREST se tiendront dorénavant au mois de juin : la période est plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires et les déplacements en soirée sont plus aisés. Au-delà de cette réunion annuelle, des **Groupes de Travail Techniques** se sont réunis en comité restreint, pour approfondir les échanges sur des problématiques ciblées. 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 d'approfondir le diagnostic et de mettre en œuvre des plans d'actions de court, moyen et long terme.

Après deux années d'installation, l'enjeu pour la Région est maintenant d'approfondir le travail et de renforcer la concertation. Aussi, les présentations des COREST ont été volontairement allégées et les interventions seront synthétiques pour laisser plus de place au débat. Tous ceux qui le souhaitent doivent pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h30.

M. Philippe SPECHT rappelle que les transports font partie des priorités stratégiques du Président Jean ROTTNER avec les ambitions suivantes :

- **Faire du Grand Est une Région connectée et attractive** : démarche de concertation et d'élaboration du SRADDET, Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires ;
- **Faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité choisi et non subi pour les usagers** : annonce par le Président Jean ROTTNER d'un plan d'action pour l'information des voyageurs et de « petits prix TER » très attractifs, l'ensemble voté en plénière du 22 juin ;
- **Préparer sereinement, mais résolument l'ouverture à la concurrence des trains régionaux** : inscription dans la convention TER de la possibilité d'expérimenter la concurrence ferroviaire sur une fraction détachable du réseau (10% maximum, à partir du 1^{er} janvier 2021) ;

- **Harmoniser et développer les réseaux de transports interurbains et scolaires**, avec notamment une convergence des **tarifs interurbains à partir de la rentrée 2019**. A ce sujet, une importante concertation a eu lieu avec les 10 Départements et les principales Autorités Organisatrices de la Mobilité, plusieurs scénarios sont à l'étude. Les tarifs scolaires resteront stables pour l'année scolaire 2018/2019.

Cette volonté forte se traduit notamment par un **budget de 867 M€** consacrés à la politique transport en 2018, en augmentation de près de 20 M€ par rapport à 2017 :

- Plus de 440 M€ pour le fonctionnement annuel du TER ;
- Près de 155 M€ en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) ;
- Près de 260 M€ pour le Transport Interurbain et Scolaire.

Les transports représentent le 1^{er} poste budgétaire de la collectivité régionale.

M. Philippe SPECHT rappelle que le contexte national est complexe et tendu autour du vote de la **loi pour un nouveau pacte ferroviaire et de la loi d'orientation sur les mobilités**. Le **mouvement social national en cours à la SNCF** limite aujourd'hui la mise en œuvre concrète de l'ambition régionale. La Région, qui est tenue de respecter le droit de grève des cheminots, regrette cette situation et souhaite qu'un retour à un service normal puisse advenir rapidement. Dans l'attente, elle demande que les plans de transports adaptés minimisent, autant que possible, l'impact pour les usagers du quotidien et que l'information soit largement diffusée.

1. Vie des lignes TER Strasbourg Nord

Lignes TER ferroviaires : Strasbourg – Lauterbourg – Wörth
 Strasbourg – Haguenau – Niederbronn-les-Bains
 Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Neustadt
 Strasbourg – Kehl – Offenbourg
 Ligne TER routière : Niederbronn-les-Bains – Bitche

1.1. Trafic (flux de voyages) - Typologie des clients - Taux de régularité - Suppressions des circulations

SNCF Mobilités présente la vie des lignes TER régionales comprises dans le bassin Strasbourg Nord pour 2017 et le 1^{er} trimestre 2018 (présentation jointe en annexe du présent relevé de conclusions).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Données

- Un représentant d'association d'usagers souligne que le pourcentage de trains supprimés devrait être intégré aux chiffres de régularité, d'autant que le chiffre d'1% de suppressions est élevé selon lui.

La Région indique que les taux de suppression présentés, même s'ils sont toujours trop élevés, montrent un très haut niveau de service, largement supérieur à l'objectif de régularité de 95,2 % fixé par la convention TER.

Information voyageurs

- M. Michel LORENTZ, Maire de Rœschwoog, souligne des problèmes d'information voyageurs en gare et par Internet concernant certains trains et certains bus en période de grève.

SNCF Mobilités indique que la géolocalisation des cars qui va être déployée (et déjà active sur le territoire Champagne-Ardenne) permettra aux voyageurs et à SNCF de connaître la localisation en temps réel des véhicules et de savoir si le car est déjà passé.

Mme Evelyne ISINGER précise que le Conseil régional Grand Est a adopté en séance plénière le 22 juin un programme d'actions sur 3 ans pour améliorer l'information voyageurs, avec notamment l'équipement des postes de contrôle pour que les opérateurs des 3 postes opérationnels du Grand Est puissent intervenir directement dans les gares et les trains, pour une information rapide et fiable auprès des voyageurs (cabines insonorisées, formations, télé-sonorisation de certaines gares, régénération d'écrans, bornes interactives...).

- Un usager critique les notifications Flash trafic qui sont trop nombreuses sur son téléphone, donnant l'impression que la régularité de sa ligne se détériore. Une usagère confirme et regrette que des trains soient annoncés avec plusieurs délais de retard successifs avant d'être finalement supprimés, ce qui empêche de prendre ses dispositions dès le début de l'incident. En outre, les causes des retards/suppressions ne sont pas très explicites pour les usagers.

SNCF Mobilités convient qu'il est difficile de trouver un équilibre entre pas assez et trop d'informations car chaque retard ou suppression sur la ligne apparaît. Ces événements étant souvent liés, les informations peuvent tomber en cascade. Par ailleurs, des informations exactes quand elles sont communiquées peuvent devenir obsolètes (exemple d'un train en panne que son conducteur arrive à dépanner après application de plusieurs procédures et qui n'est donc pas supprimé ou au contraire d'un train dont on pense qu'il pourra être redémarré mais qui finalement doit être supprimé). L'équation est délicate entre rapidité de transmission de l'information et fiabilité ou évolutions des situations. Mais l'information sur la suppression est communiquée par SNCF dès qu'elle est certaine.

Capacité des trains

Une usagère explique que l'augmentation de la fréquentation de son train du matin au départ de Drusenheim l'a poussée à prendre le train précédent 30 minutes plus tôt, mais que ce train est maintenant lui aussi saturé. En outre, le train était plus court pendant la semaine du baccalauréat, ce qui a augmenté la surcharge du train.

SNCF Mobilités indique qu'il n'y a pas de réduction volontaire de capacité en ce moment, sauf des exceptions opérationnelles dépendant du parc disponible.

L'augmentation de la fréquentation des trains est le signe du succès de l'offre, mais elle génère une baisse de confort. Le matériel est réparti au mieux sur l'ensemble des lignes. Il s'agit d'un équilibre instable pour adapter au mieux la capacité des trains aux besoins. Mais des phénomènes de saturation persistent en bout de ligne.

Allègements d'été

Une usagère critique les choix d'allègement des trains pendant l'été, en précisant que le problème est accentué en cas de pic de pollution et de contraintes de circulation liées aux vignettes Crit'Air. Sur la ligne de Lauterbourg, les trains arrivés à Strasbourg 6h37 et départ Strasbourg 15h23 servent à de nombreux employés et ne roulent pas en période estivale.

SNCF indique qu'une étude technique a été menée mais que les modifications demandées n'ont pas pu être effectuées pour des raisons de logique de roulement et d'analyse économique. Les trains les plus chargés sont conservés, mais les trains de bord de pointe sont impactés. Il n'y a pas de solution alternative pour l'instant.

Données transfrontalières

- Un représentant d'association d'usagers souligne qu'il serait intéressant de disposer des données de régularité et de comptage jusqu'à Offenbourg.

SNCF répond que les données de régularité par balises s'arrêtent à la frontière. Mais les retours à l'heure en France indiquent que les trains ont été a priori à l'heure lors de leurs parcours en Allemagne.

- Les associations d'usagers demandent un retour sur la liaison saisonnière directe Strasbourg – Wörth et en réclament l'annualisation. Des comptages permettraient de juger l'opportunité de maintenir cette liaison toute l'année les week-ends ou de l'élargir en semaine. En outre, il est essentiel de promouvoir plus fortement cette offre et les tarifications transfrontalières, qui restent méconnues.

Concernant la liaison vers Wörth, les matériels ne sont pas équipés de comptages automatiques. Mais les retours effectués par les conducteurs sont positifs. Une rame double a été mise en place cette année au lieu de la rame simple de l'an dernier pour s'adapter à la fréquentation constatée.

- Un usager indique que certaines personnes utilisent la ligne ferroviaire allemande puis se rabattent en voiture sur la bande rhénane.

Mme Evelyne ISINGER explique que plusieurs actions complémentaires sont menées en faveur des transports transfrontaliers. Le Président Jean ROTTNER et la Ministre-Présidente de Rhénanie-Palatinat Malu DREYER ont signé le 19 juin une résolution commune pour l'amélioration durable des transports ferroviaires transfrontaliers, visant notamment une desserte cadencée et attractive. Pour le secteur Alsace du Nord, une étude économique intégrant la mobilité va également être menée dans le cadre d'Interreg, portée par PAMINA. En parallèle, une rencontre est programmée avec des élus de la Sarre pour améliorer l'ensemble des liaisons transfrontalières.

Tarifification

Un usager trouve les tarifs trop élevés pour les voyageurs occasionnels et déplore l'absence de tarification préférentielle en cas de pic de pollution, alors qu'une telle offre existe en routier.

La Région rappelle que les recettes des titres de transport ne couvrent qu'environ 1/3 du prix total, les 2/3 restant étant financés par la Région.

1.2. Travaux sur le réseau ferré

SNCF Réseau présente le bilan 2018 et la programmation 2019 des travaux sur le réseau ferré des lignes TER régionales comprises dans le bassin Strasbourg Nord (présentation jointe en annexe du présent relevé de conclusions).

SCNF Réseau annonce le financement d'une enveloppe de 27 M€ qui sera consacrée à la régénération de 3 lignes ferroviaires voyageurs qui figurent parmi les plus circulées de la région Grand Est, dont la ligne Strasbourg – Lauterbourg. A partir de fin 2018 et en 2019, des travaux de changement de rails et de traverses seront effectués.

Budget maintenance

En réponse à la question d'un usager, SNCF Réseau explique que le budget maintenance sert notamment pour les passages à niveau défectueux.

Information des communes concernées

M. Michel LORENTZ, Maire de Rœschwoog, demande que les services de SNCF Réseau prennent contact avec les Mairies en amont des interventions afin de mettre en place un travail partenarial, tant pour l'organisation et la signalisation des chantiers que pour la conception des cheminements à construire avec les projets communaux et intercommunaux.

2. Les investissements dans les gares

La Région Grand Est présente les investissements réalisés dans les gares et points d'arrêt. SNCF Mobilités présente également ses opérations d'entretien courant (présentations jointes en annexe du présent relevé de conclusions).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Section Obermodern – Haguenau – Rœschwoog

M. Michel LORENTZ, Maire de Rœschwoog, déplore l'absence d'entretien et la détérioration de la section de ligne entre Strasbourg et Rœschwoog depuis la fin du service militaire obligatoire (arbres sur la voie). Il demande à SNCF Réseau d'effectuer régulièrement un entretien minimal afin d'éviter des coûts trop importants en cas de réouverture dans le futur.

M. Philippe SPECHT confirme son intérêt pour la réouverture de cette ligne, y compris de la section Haguenau – Obermodern, afin de rallier Sarrebruck. La Communauté d'Agglomération de Haguenau a effectué une contribution au Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires en ce sens.

Désagréments des riverains

M. Michel LORENTZ rapporte le désagrément de riverains de la gare de Rœschwoog où des rames sont stationnées avec le moteur qui tourne, phénomène bruyant et anti-écologique. Les usagers entrant dans le train devraient pouvoir comprendre que la température intérieure du train soit un peu faible ou élevée au démarrage, selon la saison. L'adaptabilité ne pourrait-elle pas être intégrée dans les critères qualité ?

SNCF répond que les conducteurs sont formés à l'éco-conduite et que la majorité des conducteurs arrêtent normalement le moteur à l'arrêt. Le manager sera prévenu. Mais il peut aussi arriver que le conducteur procède à un dépannage ou à des manœuvres.

Gare de Haguenau

Un représentant d'association d'usagers demande si le futur parking silo de la gare de Haguenau sera payant.

La Région indique qu'il sera a priori payant, mais qu'une tarification privilégiée pour les usagers TER pourra être étudiée, comme à Colmar. La décision appartient au porteur de projet.

Substitution routière été 2019 (travaux)

- SNCF précise que la desserte en heures de pointe comptera 2 trains par heure, soit une très légère baisse d'offre mais la desserte est tenue.
- Un adjoint au Maire de Reichshoffen déplore que les travaux à Haguenau ou ceux de la 4^{ème} voie entre Strasbourg et Vendenheim constituent un nouvel impact pour la ligne Haguenau – Niederbronn. Il s'interroge sur les possibilités pour intéresser les usagers au transport ferroviaire dans ces conditions.

- Un représentant d'association d'utilisateurs s'inquiète du temps de parcours pour aller à Wissembourg si tous les cars de substitution sont omnibus.

SNCF et la Région indiquent que l'idée est d'essayer de rester au plus proche des fiches horaires, mais un travail fin doit encore être réalisé. Un groupe de travail se réunira car la concertation en la matière est essentielle.

Entretien courant des gares

- Un représentant d'association d'utilisateurs déplore que les ascenseurs soient très régulièrement en panne. Il faudrait privilégier les souterrains et rampes d'accès, qui nécessitent moins de maintenance même si les investissements sont plus élevés.

SNCF indique que le taux de disponibilité des ascenseurs en Alsace est de 92%. Ce taux est donc important, même s'il existe en effet des ascenseurs « malades » (pannes à répétition). SNCF vise une haute réactivité, mais les délais de réparation deviennent très vite importants en cas de vandalisme (commande de pièces). SNCF essaie de privilégier les rampes d'accès, mais leur réalisation nécessite beaucoup de foncier et n'est pas possible sur tous les sites.

- Un représentant d'association d'utilisateurs attire l'attention sur la situation de l'ascenseur de la gare de Krimmeri-Meinau.

SNCF précise qu'il fait l'objet d'interventions quotidiennes, mais les pannes sont liées à des dégradations. Il faudra peut-être en venir à l'installation de vidéosurveillance.

Vélos

Une usagère précise que les passerelles sont compliquées à prendre avec un vélo qu'il faut porter et demande l'installation d'un rail le long de l'escalier, en gare de Herrlisheim par exemple, où l'ascenseur est souvent en panne. Une autre usagère trouve que les anciennes rames étaient plus pratiques pour les vélos. Elle suggère des rames dédiées, comme en Allemagne.

SNCF Réseau précise que les études sur l'accessibilité montrent que les rails le long des escaliers représentent un danger pour les personnes malvoyantes. Les rails ne font donc pas partie de la politique d'équipement des cheminements en gare.

La Région indique que son objectif prioritaire étant le transport de voyageurs, elle souhaite éviter l'embarquement des vélos dans les trains. Elle équipe donc les gares d'abris vélos sécurisés et d'arceaux pour faire face au phénomène de saturation dans les trains, et promeut des solutions de vélos partagés dans les agglomérations.

L'usagère répond que cette solution nécessite deux vélos, ce qui représente un coût, et s'inquiète des risques de vol, notamment en gare de Strasbourg. Par ailleurs, les touristes allemands voyagent avec leurs vélos et doivent donc pouvoir les emmener dans les trains.

La Région estime nécessaire une réflexion collective, ainsi qu'un travail avec les Allemands afin de faire progresser le fonctionnement du système. Il faut trouver l'équilibre entre les besoins des utilisateurs et la nécessité de préserver des places pour les voyageurs.

Toilettes

- Pour un représentant d'association d'utilisateurs, un train ne devrait pas pouvoir rouler sans toilette en état de fonctionnement.

La Région indique que la présence et le bon fonctionnement des toilettes font partie des indicateurs qualité pour les utilisateurs ; cette demande forte est donc prise en compte. SNCF précise que certaines condamnations des portes de toilettes s'effectuent de manière automatique, parfois en cours de trajet.

Un travail est en cours pour vérifier que les toilettes fonctionnent le nombre de kilomètres prévus en sortie de maintenance. Par ailleurs, les roulements de maintenance ont été revus à l'été 2017 en ce sens.

3. Desserte et évolution de l'offre de transport

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2018 ainsi que les évolutions pour le service annuel de 2019 (présentation jointe en annexe du présent relevé de conclusions).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Ligne Strasbourg – Haguenau – Nord Alsace

- Un représentant d'association d'usagers indique que le dernier train au départ de Strasbourg vers Haguenau devrait également être décalé à 20h51 en semaine, sans attendre la réalisation de la 4^{ème} voie ferroviaire entre Strasbourg et Vendenheim.
- Un représentant d'association d'usagers demande qu'une correspondance quai à quai soit organisée en gare de Haguenau entre les trains de fin d'après-midi en provenance de Strasbourg direction Wissembourg et ceux en direction de Niederbronn.
- Un adjoint au Maire de Reichshoffen déplore que l'offre de transport entre Strasbourg et Niederbronn ne soit pas à la hauteur des travaux de modernisation, puisqu'une dégradation du temps global des parcours peut être constatée, notamment en raison de surstationnements.
- Les associations demandent qu'une desserte à la demi-heure soit mise en place matin et soir sur la ligne Strasbourg – Haguenau – Niederbronn, comme annoncé avant les travaux de modernisation de la ligne. Il faudrait qu'un train quitte Niederbronn vers 7h30, assurant une correspondance à Haguenau vers Strasbourg, et qu'un train quitte Haguenau entre 17h48 et 18h48.

Ligne Strasbourg – Kehl – Offenburg

- Un représentant d'association d'usagers se réjouit du projet de prolongation de deux trains jusqu'à Strasbourg, complétant l'offre de transport. Il déplore néanmoins l'absence de trains pendant 2 heures entre 11h et 13h vers Offenburg et entre 10h30 et 12h30 depuis Offenburg, qui casse la dynamique de l'offre en milieu de journée. Par ailleurs, la dernière circulation s'effectue par car, ce qui allonge le temps de parcours, notamment pour les correspondances depuis Paris.
- Pour un autre représentant d'association d'usagers, l'arrivée du premier train en provenance d'Offenburg à 7h04 est trop tardive. Il faudrait un train une demi-heure plus tôt, en prolongeant par exemple un train qui arrive d'Offenburg mais s'arrête à Kehl. Il indique qu'une concertation est effectuée en groupe de travail afin d'assurer une desserte plus régulière et plus fournie le weekend.

Projet de ligne de bus Haguenau – Rastatt

- Un représentant d'association d'usagers indique qu'il existe une étude en cours financée par Interreg et menée par des sociétés indépendantes, lancée par le Département et l'Eurodistrict PAMINA.

M. SPECHT indique que les questions relatives à la desserte des différentes lignes du COREST seront traitées en groupe de travail.

Conclusion

M. SPECHT précise que le présent relevé de conclusions ainsi que la présentation seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est. Le prochain COREST aura lieu avant l'été 2019.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. SPECHT remercie les participants et clôt la réunion à 20h50. Il invite l'ensemble des participants à continuer d'échanger autour d'un verre de l'amitié organisé par la Région Grand Est.

Liste des présents/excusés du COREST Strasbourg Nord

Tribune et représentants

Présidence du COREST

M. SPECHT Philippe, Président du COREST Strasbourg Nord, Conseiller régional de la Région Grand Est, Maire de Schweighouse-sur-Moder

Région Grand Est

Mme ISINGER Evelyne, Conseillère régionale de la Région Grand Est, Présidente de la Commission Transports et déplacements

SNCF Mobilités :

M. CAPRIULO Danilo, Directeur Territorial Production TER Alsace

Mme VIVERGE Nathalie, Directrice des gares Alsace

M. BLAVY Luc, Responsable des lignes TER Nord Alsace

SNCF Réseau :

M. THORENS Pascal, Directeur - Pôle Client et Service

Mme BRAJON Mélanie, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux - Pôle Client et Service

Région Grand Est – Direction des Transports et de la Mobilité :

M. GIRAUD Marc, Chef du Service Offre de transports et territoires

Mme BOTZUNG-VIDAL Marie-Laure, Chargée de mission Offre de transports et territoires Nord Alsace

Mme GASSMANN Françoise, Chargée de mission Qualité

Région Grand Est – Agence territoriale de Strasbourg :

Mme ALBERTY Virginie, Responsable du pôle transports

Mme LEHE Christine, Organisateur de transports

Région Grand Est – Agence territoriale de Saverne-Haguenau :

Mme BERNARDY Carole, Chef du service Développement territorial

Inscrits et signataires de la liste de présence

Mme ARTH Anastasie, commune de Rœschwoog

M. BERLING Patrick, usager

Mme CARRARO Claire, Association de Défense et de Promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg

M. DIEBOLD Hervé, EntrainMundo - FNAUT Grand Est

M. ESCHENMANN Georges, Vice-Président Communauté de Communes de l'Outre-Forêt

M. ERBS André, Vice-Président Communauté d'Agglomération de Haguenau

Mme FREY Véronique, usager

M. GARDON Patrick, journaliste

M. GENTNER Pascal, EntrainMundo

M. GIORDANI François, Président Fédération Nationale des Associations d'usagers des transports (FNAUT) Grand Est

Mme GREGORUTTI Sylvie, Communauté de Communes du Pays Rhénan

M. GUTH Mathieu, commune de Schiltigheim

M. HAREAU Christophe, commune de Vendenheim

Mme HENNINGER Céline, usager

M. et Mme HINSKY, Association de Défense et de Promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg

M. HOMMEL Denis, Communauté de Communes du Pays Rhénan
Mme HUBSCH, usager
M. KLIPFEL Christian, attaché parlementaire du député Frédéric REISS
M. LORENTZ Jean, ancien Maire de Rœschwoog
M. LORENTZ Michel, Maire de Rœschwoog
Mme LUDWIG Pascale, Maire de Keffenach
M. MERCK Pascal, Centre de formation des apprentis de l'industrie de Reichshoffen
M. MORATO Emmanuel, assistant du député Vincent THIEBAUT
M. MULLER Gabriel, Maire de Kilstett
M. NIESS André, Association de Défense et de Promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg - FNAUT Grand Est
M. PAUL Patrice, Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) et Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Grand Est
M. REISS Frédéric, député
M. REXER Pierre-Marie, adjoint au Maire de Reichshoffen
Mme SCHMITT Christine, usager
M. STUMPF René, Maire de Roppenheim
M. SCHULLER Mathieu, Conseil départemental du Bas-Rhin
M. WILMS Patrick, ASTUS

Excusés :

M. BIERRY Frédéric, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin
M. MICHELS Thierry, député
M. PFRIMMER Philippe, Maire de Vendenheim
Mme ZIMMERMANN Eve, Directrice du syndicat mixte pour le SCOTERS