



**Comité Régional des Services de Transport**

**COREST**

**MULHOUSE TROIS FRONTIERES**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 11 juin 2019 à 18h  
Maison de la Région de MULHOUSE**

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 Trois Frontières 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 Trois Frontières »).*

### **Présidence du COREST Mulhouse Trois Frontières :**

M. Thierry NICOLAS, Conseiller Régional, membre de la Commission Transports et Déplacements

### **Région Grand Est :**

M. Florian WEYER, Directeur Général Adjoint en charge des Mobilités  
Mme Christine STEINER, Chargée de mission Territoire Sud Alsace  
Mme Valérie BURESI, Chargée de mission Infrastructures et Coopération transfrontalières

### **SNCF Mobilités :**

M. Danilo CAPRIULO, Directeur Territorial Production - Alsace  
Mme Yasmina DE FINA, Responsable de lignes

### **SNCF Réseau :**

M. Eric WITTENMEYER – Chef de l'Unité Voyageurs  
Mme Mélanie BRAJON, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Alsace

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

\* \* \*

M. NICOLAS, Président du COREST Mulhouse Trois Frontières, souhaite la bienvenue aux participants, remercie MM. GOEPFERT et DUFOUR, respectivement Directeur de la Maison de la Région de Mulhouse et Responsable du Service Transports, d'accueillir la réunion à la Maison de la Région, et salue les membres de la table d'honneur, les élus présents et tous les participants.

### **Propos introductifs :**

M. NICOLAS rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 4 juillet 2018 au même endroit. Au-delà de cette réunion annuelle, des groupes de travail techniques peuvent être réunis en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. En effet, même si toutes les questions peuvent être abordées, 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. Aucun groupe de travail technique ne s'est réuni dans ce secteur depuis le dernier COREST.

M. NICOLAS indique qu'après une période de fondation, et alors que la Région Grand Est exerce maintenant pleinement ses compétences d'autorité organisatrice des transports

interurbains, ferroviaires et routiers, ce COREST doit permettre de poursuivre les échanges autour des questions de mobilité du territoire.

Il rappelle que dans un contexte national particulier, la Région Grand Est, aux côtés de Régions de France, s'est fortement mobilisée pour que la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), actuellement en débat au parlement, permette des avancées positives. En outre, le Grand Est est reconnu au niveau national pour sa politique mobilité, avec une capacité d'expérimentation et d'innovation. Le Conseil Régional a consacré les mobilités comme une priorité d'intervention, avec un budget **de 879 M€ en 2019**, dont 452 M€ pour le financement du TER, 260 M€ pour le routier ou encore plus de 70 M€ en investissement.

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

Il est par ailleurs précisé qu'en mars dernier, les élus du Conseil Régional du Grand Est ont validé la **démarche d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire**, son calendrier de mise en œuvre ainsi que les périmètres d'expérimentation proposés. La Région a ainsi approuvé le lancement de deux premiers lots expérimentaux : l'un relatif à la ligne Nancy – Vittel – Contrexéville et l'autre au secteur Bruche – Piémont – Vosges. La Région Grand Est a pour ambition de faire de la démarche d'ouverture à la concurrence le symbole d'un engagement fort en faveur de la construction européenne et de la modernisation des transports régionaux. Aux antipodes d'une quelconque remise en cause du service public ou de toute forme de privatisation, l'ouverture à la concurrence, préparée en concertation avec l'Etat et les acteurs de la filière ferroviaire, y compris avec SNCF, doit permettre d'améliorer les services aux usagers, de dynamiser les liens entre les villes moyennes et les métropoles et de développer les liaisons vers les régions et les pays voisins.

L'objectif de 2022 pourrait faire du Grand Est la première Région de France à mettre en œuvre la concurrence ferroviaire. Dans un second temps, la Région prévoit le déploiement à plus grande échelle de la concurrence ferroviaire à l'issue de la convention TER en vigueur, qui expire en décembre 2024, en premier lieu sur les lignes transfrontalières vers l'Allemagne. Conformément aux réglementations nationale et européenne, la mise en concurrence du reste du réseau sera progressivement déployée à partir de 2025.

Enfin, M. NICOLAS aborde la **convergence en matière de politique de transport scolaire et interurbain**. Le Président de la Région a soumis à l'Assemblée un règlement de transport scolaire unique au niveau régional, construit autour d'une offre de transport porteuse d'un vrai vecteur d'éducation et de formation mais également d'un partenariat fort avec les territoires et les acteurs de la chaîne éducative. Cette volonté se traduit par l'application sur tout le territoire de la Région dès septembre 2019 de la gratuité des transports scolaires régionaux pour les primaires, comme c'était déjà le cas dans le Bas-Rhin, et de la mise en place progressive de la tarification régionale et du règlement pour les secondaires basés sur le conventionnement des contrats de transports scolaires des 13 réseaux composants la Région Grand Est. Pour le maintien du service public en zone rurale, un accès aux transports scolaires au tarif de 1 € le trajet sera ouvert à tous.

M. NICOLAS présente l'ordre du jour et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h.

Ordre du jour de la réunion :

1. Vie des lignes régionales : trafic, régularité, suppressions
2. Travaux sur le réseau et investissements dans les gares
3. Evolutions de l'offre de transport TER : retour sur les adaptations 2018 / 2019 et perspectives 2020

## **1. Vie des lignes régionales : trafic, régularité, suppressions**

- Mulhouse – Bâle (omnibus)
- TER 200
- Mulhouse – Belfort
- Mulhouse - Müllheim

SNCF Mobilités présente le bilan du trafic et de la régularité à l'échelle du réseau TER Grand Est pour l'année 2018 et pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2019. Elle expose pour l'année 2018 ces données pour les lignes du territoire de Mulhouse Trois Frontières, ainsi que les suppressions de circulations (cf présentation).

### **Ligne Mulhouse – Bâle (omnibus) et TER 200**

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

- Il manque des trains Strasbourg – Bâle (TER 200) et Mulhouse – Bâle (omnibus) le soir, dans les deux sens, la semaine et le dimanche. Ils existaient mais ont été supprimés lors du cadencement.
- Il faudrait que le car Bâle – Mulhouse de 23h38 circule également le dimanche et jours fériés (il est plein les autres jours).
- Il n'y a qu'un seul Distributeur de Billets Régionaux (DBR) à la gare de Bâle. C'est trop peu lorsqu'il y a de l'affluence, notamment lorsque les usagers ne savent pas s'en servir. Un 2<sup>ème</sup> DBR est souhaité.
- A Bâle, l'utilisateur occasionnel ne sait pas où prendre le train pour la France. La signalisation est mauvaise.
- Qu'en est-il de la philosophie de SNCF concernant les vélos : l'utilisateur est-il transporté avec son vélo ? Lorsque l'utilisateur a un vélo d'une certaine valeur, il n'a pas envie de le laisser en gare.

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

SNCF indique qu'il y a de plus en plus de demandes pour des trains en fin de soirée, dans différents secteurs du Grand Est.

La Région précise que l'ajout d'un aller-retour supplémentaire en train le soir sur la ligne Strasbourg – Bâle a été étudié. Le coût est de près d'un million d'euros par an. La Région n'a actuellement pas les moyens de financer ce train, en raison notamment du plafonnement des dépenses de la Région à 1,2% par l'Etat. D'autres hypothèses devront être examinées et partagées.

SNCF signale que les travaux en gare de Bâle ne facilitent pas le parcours de l'utilisateur, car celui-ci doit passer par l'extérieur de la gare. Il faudrait demander aux responsables suisses d'améliorer la signalisation.

La Région souligne que sa politique en matière de vélo est de privilégier le stationnement en gare, du moins pour les abonnés. S'il est important pour les usagers occasionnels ou les touristes de pouvoir se déplacer avec leur vélo, le transport du vélo ne doit pas être favorisé pour les abonnés. En effet, le transport d'un vélo occupe l'espace de 1,5 voyageur. Lorsqu'un train est trop plein, l'ajout d'une rame coûte environ 10 M€ (coût financé par le contribuable). Pour l'heure, il n'y a pas d'interdiction, hormis sur le TER 200 en heures de pointe, ni de coût à payer par l'utilisateur pour l'export de vélos.

## **Lignes Mulhouse – Belfort et Paris – Troyes – Belfort - Mulhouse**

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

- Peut-il être confirmé que plus aucun arrêt ne sera supprimé sur la ligne Mulhouse – Belfort ?
- Il est souhaité un plus grand nombre de trains au départ de Paris vers Mulhouse, avec plus de trains s'arrêtant à Altkirch.
- Y a-t-il des contacts avec la Région Bourgogne – Franche-Comté concernant la régularité, les services aux usagers... ?
- Le train Dannemarie – Altkirch de 15h19 (départ de Belfort à 15h06), est supprimé lors de l'allègement d'été. Ce qui induit une attente d'une heure. Pourrait-il être remis en service ?
- La grève de SNCF a causé beaucoup de dérangements.
- Les composteurs sont souvent en panne.
- Quand y aura-t-il de nouveaux trains sur la ligne ?
- Le guichet de la gare d'Altkirch va-t-il rester ouvert ?
- Entre Zillisheim et Mulhouse, il n'y a pas de train entre 8h05 et 13h34 (en semaine). Idem le soir entre 17h35 et 20h35 (alors qu'il y a beaucoup de trains qui s'arrêtent à Illfurth).
- Est-ce qu'il y aura une mise en accessibilité des « petites gares » ?
- Est-il prévu d'installer des rampes à vélo dans les gares pour faciliter les déplacements des vélos à bord des trains ?
- Les toilettes sont souvent en panne. Un usager a déjà été bloqué dans les toilettes. Qu'en est-il de la maintenance ?
- Il n'y a pas de piste cyclable entre Dannemarie et Altkirch.
- Les cars sont-ils accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?
  
- Philippe TRIMAILLE, Conseiller Communautaire Délégué aux liaisons ferroviaires de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) : après l'arrêt de la desserte de la gare de Hasenrain, SNCF a informé la Ville de Mulhouse qu'elle n'entreprendrait plus le souterrain (utilisé par les piétons et les cyclistes). Un arrangement a été trouvé mais cela interroge sur l'arrêt définitif de la desserte de Hasenrain. En effet, l'arrêt a été mis en œuvre au moment où la Ville mettait en place des stationnements payants dans le quartier. Or c'est un quartier en plein développement. Philippe TRIMAILLE propose que m2A, avec SNCF et la Région, lance une enquête dans le secteur (riverains, université, clinique du Diaconat, Mitsubishi, ...). En cas de résultats positifs quant à l'émergence d'un besoin, il demande si la gare pourrait être réouverte. Il ajoute que l'achèvement de la 2de phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin – Rhône aura aussi des répercussions sur les trains du quotidien et sur les trains de fret, et rebattra les cartes en termes d'accessibilité de Mulhouse depuis Belfort

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

La Région indique que le principe de desserte mis en place est de maximum 8 arrêts intermédiaires sur la ligne Mulhouse – Belfort. Cependant, l'offre peut être réétudiée en fonction de la demande. La question de l'offre la plus pertinente, en se rabattant éventuellement en car sur une gare voisine, peut se poser.

Initialement, 4 allers-retours (AR) jusqu'à Mulhouse étaient proposés sur la ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse. Il y a actuellement 3 AR par jour. Les travaux en cours et à venir (électrification, rénovations entre Troyes et Belfort...) ne permettront certainement pas de proposer plus que 3 AR par jour, pour les 5 à 10 prochaines années. Les contraintes techniques très fortes empêcheront probablement de proposer plus d'arrêts à Altkirch mais la Région et SNCF continuent à étudier cette possibilité.

La Région Grand Est précise que les contacts sont nombreux avec la Région Bourgogne – Franche-Comté. Concernant la ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse, la Région Grand Est gère la ligne de bout en bout et à ce titre, elle pilote également les horaires. La tarification Grand Est s'applique sur la ligne, y compris si l'utilisateur s'arrête ou traverse la Bourgogne-Franche-Comté. Seuls les trajets infra Bourgogne – Franche-Comté relèvent de la tarification de cette Région. A noter que la ligne Epinal – Belfort relève de la Région Bourgogne – Franche-Comté.

Concernant l'allégement d'été (durée 6 semaines), SNCF précise que ce processus, qui est une mesure d'économie, est appliqué à toutes les lignes régionales car il y a moins de fréquentation à cette période de l'année. SNCF essaye de cibler les trains les moins impactants pour les usagers.

La ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse est pourvue de matériel neuf, des Coradia Liner financés par l'Etat, qui sont aux normes d'accessibilité. Les trains de la ligne Mulhouse – Belfort ne seront pas remplacés car ils sont suffisamment modernes.

SNCF signale que le guichet de la gare d'Altkirch n'a pas vocation à fermer. Cependant les horaires peuvent évoluer (en discussion avec la Région).

Concernant la mise en accessibilité des « petites gares », la Région indique qu'elle déploie ses efforts sur les gares prioritaires, selon les critères fixés par l'Etat. Aucune des gares intermédiaires de la ligne Mulhouse – Belfort ne répond aux critères de l'Etat (fréquentation, proximité d'un établissement d'accueil pour personnes handicapées ou âgées...). La mise en accessibilité des gares non prioritaires pourra être examinée après 2024.

Il n'est plus possible d'installer des rampes à vélo en raison du risque potentiel de chute des personnes malvoyantes. Il s'agit d'une réglementation nationale de SNCF Réseau.

Les cars sont équipés au minimum d'une palette pour la montée à bord des PMR, mais selon l'aménagement de la gare, le service n'est pas forcément garanti.

La Région indique que rien n'est définitif en matière de desserte ferroviaire. Cependant, comme précisé plus haut, un maximum de 8 arrêts peut être desservi sur la ligne Mulhouse – Belfort. Si Hasenrain devait être desservi, il faudrait supprimer un autre arrêt. Il faut également garantir une offre suffisamment importante pour qu'elle soit pertinente.

M. NICOLAS complète en confirmant l'évolution du quartier Fonderie et ajoute que la Région est d'accord pour participer à un travail d'enquête et d'analyse au sujet de la gare de Hasenrain.

## **Ligne Mulhouse – Müllheim :**

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

- Y aura-t-il des Régiolis sur la ligne ?

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

M. NICOLAS indique que du nouveau matériel Régiolis transfrontalier sera livré en 2024.

## **2. Travaux sur le réseau et investissements dans les gares**

SNCF Réseau présente les grands chantiers programmés en 2019 et 2020 sur le périmètre du COREST Mulhouse Trois Frontières, ainsi que les perspectives envisagées à partir de 2021 (cf présentation).

La Région Grand Est présente les différents volets du plan de modernisation des gares dans le Grand Est et détaille les investissements réalisés dans les gares du secteur (cf présentation).

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

- Qu'en est-il de la création d'un quai côté gare à la station tram-train de Mulhouse ? Il est aberrant de devoir contourner le tram-train ou le tramway pour accéder à la gare.
- Est-ce que l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) est remis en question au niveau des travaux ? L'accessibilité est bien assurée dans les deux sens de circulation ?
- « Accès TER », sur l'application, doit être activé 48h avant le déplacement. Qu'en est-il si ce délai n'est pas respecté ?
- L'aménagement des gares est apprécié mais qu'en est-il de l'humain ? Lorsqu'il existe un guichet, il est toujours pris d'assaut. C'est l'humain qui peut apporter concrètement une aide quand elle est nécessaire.
- Le CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) Grand Est s'était positionné sur le principe que les usagers ne devraient pas être pénalisés lorsqu'ils n'ont pas pu se procurer un billet pour cause de Distributeur de Billets Régionaux (DBR) en panne. Dans les faits, les contrôleurs appliquent le règlement. Quelle est la position de la Région ?
- Gare de Dannemarie : il manque un panneau d'affichage « vers Mulhouse » sur le quai concerné. La gare est peu éclairée et plus de surveillance est demandé.
- Où en est le projet de l'EuroAirport ?
- Ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse : il y a eu des refus de vente de billets. Un algorithme bloquerait la vente en cas de risque de sur-fréquentation sur ces trains et renverrait vers le TGV. Il est difficile d'accepter que les toilettes ne soient pas accessibles, pour cause de manque d'eau ou de fosse pleine, pour un trajet de plus de 4h. Est-ce en raison des travaux que des trains sont originaires ou terminus Chaumont ? Il faut rétablir les réservations facultatives : pour un trajet aussi long, il faut être assuré d'avoir une place.
- Est-ce que les Distributeur de Billets Régionaux (DBR), qui sont anciens, vont être remplacés (la molette n'étant pas pratique) ?

A la question de M. NICOLAS concernant l'avenir des ponts d'Altkirch et de Riedisheim à proximité immédiate de la gare de Mulhouse, M. TRIMAILLE répond que des discussions sont en cours entre Mulhouse Alsace Agglomération et SNCF Réseau afin de déterminer les responsabilités. Il ajoute que le quartier gare est en train de monter en qualité, d'où l'importance de ces deux ouvrages d'art. Il termine en indiquant que M. BIZIEN, Directeur Territorial SNCF Réseau Grand Est, a confirmé que la rénovation des marquises serait entreprise prochainement.

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

M. NICOLAS indique que M. CHAUVY, Directeur du Service des Grandes Infrastructures de Transport de Mulhouse Alsace Agglomération (présent en séance), a bien noté la demande relative au quai du tram-train / tramway devant la gare de Mulhouse.

La Région précise que dans l'état actuel de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), aucune gare entre Mulhouse et Belfort n'est retenue. Il faudra examiner la question après 2024.

Lorsque le délai de 48h n'est pas respecté dans le cadre d'une réservation du service Accès TER, la Région indique que le service n'est pas garanti.

Les questions ayant trait à l'accessibilité sont examinées en groupe de travail accessibilité. Des contacts SNCF et Région seront transmis à Mme HESS.

La Région signale que SNCF a mis en place un outil de supervision des automates qui est fonctionnel depuis juin 2019. Les contrôleurs doivent pouvoir vérifier que l'utilisateur n'a pas pu prendre son billet sur le DBR.

La Région souligne que la nouvelle ligne ferroviaire de l'EuroAirport (EAP), la 2<sup>de</sup> phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin – Rhône et les travaux sur le nœud ferroviaire de Mulhouse sont pleinement complémentaires et liés. C'est un ensemble qui doit converger et se concrétiser sur la décennie 2020 – 2030. Concernant le raccordement ferroviaire de l'EAP, les études d'avant-projet sommaire ont été réalisées, les réunions de concertation publique ont eu lieu, la déclaration d'utilité publique est programmée pour 2020, les travaux sont prévus à partir de 2023 pour un aboutissement à l'horizon 2028. La Région continue à inciter l'Etat français à entamer avec l'Office Fédéral des Transports suisses des négociations à propos du plan de financement afin de poursuivre les études et de lancer les travaux. La décision de la Ministre est attendue.

La Région indique que le blocage des ventes sur la ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse n'est pas satisfaisant, mais demeure une nécessité lors des week-ends de très grande affluence. Il n'est pas possible de mobiliser un train en UM3 (unité multiple triple) car les quais ne sont pas assez longs. La Région a demandé à SNCF d'étudier rapidement la question d'une réservation facultative. L'origine / terminus provisoire à Chaumont est bien liée aux travaux sur le viaduc.

La Région informe d'une réflexion en cours avec SNCF pour expérimenter la mise en place d'un QR code à flasher afin de mieux repérer, grâce aux usagers, les dysfonctionnements affectant les toilettes. Cette expérimentation ne serait pas réservée à la ligne Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse.

La Région signale que le remplacement des DBR relève de SNCF au niveau national.  
*(Hors réunion) Information de SNCF Mobilités : des projets d'entreprise sur les évolutions de la distribution et des DBR sont en cours. Dans cette attente, si des dysfonctionnements sur la molette des DBR sont identifiés, SNCF peut demander le remplacement par une nouvelle molette sur les DBR impactés.*

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

La Région présente les adaptations des dessertes en 2018 et 2019, ainsi que les perspectives d'évolution pour 2020.

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Les mentions indiquées sur le billet DUAL ne sont pas très claires, pas plus que les tarifs DUAL1 et DUAL2 sur l'application et le DBR.
- Il n'est pas possible d'avoir une réduction Primo ou Presto sur un billet Mulhouse – EuroAirport.
- Pourquoi le TER au départ de Mulhouse à 7h46 à destination de Paris ne s'arrête-t-il pas à Altkirch ? Il n'y a pourtant plus de TGV.

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

*(Hors réunion) La réduction Primo ou Presto s'applique sur le trajet Mulhouse – Saint-Louis qui s'effectue en train ou en car TER. La relation gare de Saint-Louis – EuroAirport s'effectue en bus du réseau Distribus, réseau de bus de Saint-Louis Agglomération. Le coût d'un ticket navette gare de Saint-Louis - EuroAirport en bus est de 2,50 € (1 voyage).*

La Région indique que le sujet de l'arrêt à Altkirch a déjà été examiné, mais il est possible que les choses aient évolué. SNCF indique qu'elle réinterrogera le système, car il peut y avoir des contraintes autres que les circulations TGV.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. NICOLAS remercie les participants et clôt la réunion en indiquant que le prochain COREST aura lieu avant l'été 2020. 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

## Annexe : Liste des personnes ayant signé la feuille de présence

### COREST MULHOUSE TROIS FRONTIERES 11 juin 2019 à la Maison de la Région de Mulhouse

#### Personnes ayant signé la liste de présence

Prénom	Nom	Institution - Fonction...
Emanuel	BARTH	Agglo Basel - Trireno
Alexandre	BERBETT	Mairie de Dannemarie
Mir	BOUCHRU	Agent SNCF
Pascal	CHAUVY	Mulhouse Alsace Agglomération (m2A)
Philippe	D'ORELLI	Usager (ligne Mulhouse - Bâle)
Nathalie	DUBIÉ	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Thomas	DUFOUR	Usager
Philippe	DUFOUR	Région Grand Est
Nicolas	FACCHINETTI	ESAT
Simone	FEST	Usagère
Damien	FOUCRÉ	Alsace Destination Tourisme (ADT)
Michel	FOUDRAT	FNAUT Grand Est
Martine	GARNIAUX	Mairie de Montreux-Château
Béatrice	HESS	CESER Grand Est
Florent	MANRIQUE	FNAUT Grand est
Paul Georg	MAUÉ	Usager
Matthias	MAUÉ	Usager
Gabriel	MUNSCH	Comité des usagers de Zillisheim Flaxlanden Hochstatt
Roger	RINGENBACH	Usager (ligne Mulhouse - Bâle)
Marie-Thérèse	ROZAN	Mairie de Sierentz
Mina	SELLEM	PETR Pays du Sundgau
Clément	SIBOLD	Assesseur transport Saint Louis Agglomération
Bernard	TOURNIER	Association de Modernisation de la ligne Paris - Bâle (AMPB)
Catherine	TOURNIER	Agent SNCF
Philippe	TRIMAILLE	Conseiller Communautaire Délégué aux liaisons ferroviaires - m2A
Hubert	VAXELAIRE	Saint Louis Agglomération
Michel	VERLEYE	Usager
Denise	VONARB	Usagère (ligne Mulhouse - Müllheim)

#### Sont excusé(e)s :

Olivier BECHT, Député du Haut-Rhin

René DANESI, Sénateur du Haut-Rhin

Pierre SCHMITT, Président de la Communauté de Communes Sud Alsace Largue

Catherine TROENDLÉ, Sénateur du Haut-Rhin, Vice-Présidente du Sénat

Christèle WILLER, Conseillère Régionale Grand Est