

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

STRASBOURG NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 7 octobre 2022 à 18h
IUT de HAGUENAU

Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Les interventions des participants du COREST (COmité REgional des Services de Transport) 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 Strasbourg Nord sont accessibles en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

Madame Evelyne ISINGER, Présidente du COREST Strasbourg Nord et Conseillère régionale déléguée aux mobilités transfrontalières, remercie l'IUT de Haguenau d'accueillir la réunion et salue les membres de la table d'honneur (SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les services de la Région), les élus présents et tous les participants.

Propos introductifs

Mme Evelyne ISINGER rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 20 mai 2019 à Bischwiller. Après deux années de suspension liées aux conséquences de la situation sanitaire, la Région a relancé l'organisation des COREST dans les différents territoires du Grand Est.

Etant donné le caractère exceptionnel de 2020 et 2021, une description exhaustive des deux dernières années avec l'ensemble des données de régularité, de suppressions, de fréquentation, ligne par ligne, n'aurait pas été significatif. En effet, la Région souhaite que les COREST 2022 puissent se concentrer sur l'avenir en priorisant les temps d'échange.

Mme Evelyne ISINGER présente l'ordre du jour et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h/20h30.

Cf. présentation PowerPoint en annexe n°2.

1. Actualités de la Région Grand Est

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

Il convient de rappeler que le Grand Est bénéficie du premier réseau ferroviaire de France (hors Ile-de-France) et que comparativement à d'autres régions, les citoyens du Grand Est sont proportionnellement plus nombreux à prendre le train qu'ailleurs.

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

Avec plus d'un milliard d'euros en 2022, dont 523 M€ pour le financement du TER, 242 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) ou encore plus de 143 M€ pour l'acquisition de matériel roulant, l'enveloppe consacrée aux mobilités dans le Grand Est constitue le 2^{ème} poste de dépense et représente plus de 30% du budget régional.

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

et acquis pour un montant de 376 millions d'euros, ont vocation à circuler sur les lignes du COREST Strasbourg Nord.

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

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

Depuis quatre décennies, l'effort de maintenance sur les Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) a recherché la pérennisation de leurs composants seulement à court-moyen terme, faute de moyens suffisants pour pérenniser ces infrastructures sur le temps long. Cette situation se traduit par un vieillissement avancé des composants de l'infrastructure de tous types, pour beaucoup en limite d'âge. Elle génère de sérieuses menaces sur la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité pour de nombreux territoires périurbains à ruraux, et ce notamment dans le Nord Alsace. À l'échelle du Grand Est, près de 800 km de lignes sont concernées. Leur remise en état et pérennisation à moyen terme en conséquence est estimée à plus d'un milliard d'euros entre 2020 et 2032, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020.

Au regard de l'ampleur de ces opérations et de l'impossibilité de les financer selon la contractualisation État-Région, la Région s'est accordée avec l'État et SNCF Réseau, à travers un protocole signé à Girancourt le 20 février 2020, sur une répartition des Lignes de Desserte Fine du territoire régional. SNCF Réseau conserve pleinement la charge des lignes de vocation structurante et la Région s'organise pour reprendre la gestion des autres lignes, hors de son cadre de compétence strict, avec un appui financier ponctuel de l'État.

Compte-tenu des besoins nécessaires à court terme sur les LDFT, pour éviter que l'apparition de désordres techniques ne génère des ralentissements ou des interruptions de circulation, la Région —au-delà de son périmètre de compétence strict— et l'État financent conjointement dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER) un programme de travaux d'urgence annuels, qui couvre la période 2020-2025. Ce programme reste cependant insuffisant pour assurer dans la durée la qualité de service et les performances de l'infrastructure. Des travaux conséquents sur l'infrastructure seront pour cela nécessaires le plus vite possible. La Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire transpose en droit national le « quatrième paquet ferroviaire » pour la construction d'un espace ferroviaire unique européen (libre accès aux réseaux ferroviaires et aux marchés ferroviaires nationaux, réforme de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructures). Elle définit également les modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs (calendrier d'ouverture, etc.). Ainsi, jusqu'en décembre 2023, les Régions pourront continuer à attribuer des contrats à la SNCF, pour une durée maximale de 10 ans. Passé cette date, tous les contrats seront obligatoirement mis en concurrence.

Les lignes du COREST Strasbourg Nord sont concernées par l'appel d'offres pour l'exploitation des 7 lignes transfrontalières Grand Est — Allemagne, dont la procédure est en cours. La Région Grand Est et ses partenaires allemands ont retenu les candidats admis à présenter une offre. Le nécessaire devoir de confidentialité relatif à des procédures d'une telle ampleur ne permet pas de donner d'informations plus précises, comme le nombre de candidats, etc.

2. Vie des lignes TER

Lignes TER ferroviaires : Strasbourg — Kehl — Offenburg
 Strasbourg — Lauterbourg — Wörth
 Strasbourg — Haguenau — Niederbronn-les-Bains
 Strasbourg — Haguenau — Wissembourg — Neustadt

Ligne TER routière : Niederbronn-les-Bains — Bitche

Présentation par SNCF Voyageurs de la régularité, du nombre de circulations, des causes de suppressions pour le premier semestre 2022, ainsi que de la typologie des clients et de l'évolution du trafic. Olivier DAVID, Directeur des lignes TER Portes d'Allemagne, expose ces données pour les différentes lignes du territoire du COREST Strasbourg Nord. Il indique des difficultés, notamment pour le mois de septembre. Il précise la différence entre causes de retards/suppressions « TER » (panne du matériel roulant, sortie en retard du centre de maintenance...), « Réseau » et « externes » (quand une voiture détruit la barrière à un passage à niveau...). La régularité s'apprécie au regard aussi du taux de suppression, qui est à soustraire.

Strasbourg — Kehl — Offenburg : Le taux de régularité est élevé. Mais des problèmes de matériel côté allemand ont imposé des limitations à Kehl. Une très grande affluence l'été, liée au « 9-Euro-Ticket » mis en place en Allemagne, a été une difficulté supplémentaire.

Strasbourg — Lauterbourg : Le niveau de service du Plan de Transport Adapté (PTA) a été remonté progressivement en 3 étapes entre février et juin 2022, avec un Plan nominal en juin et un objectif de régularité. Toutefois les 5 dernières semaines (septembre + début octobre) ont été mouvementées. Des travaux ont provoqué un allongement des temps de parcours, et d'autres travaux, de maintenance, ont nécessité une mise sur route. Cependant les difficultés ont surtout des causes internes à SNCF Voyageurs : des tensions sur les conducteurs de trains disponibles (pas de recrutement pendant l'épidémie) et de cars. La solution : les formations mises en place commencent à délivrer des conducteurs (40 conducteurs actuellement en formation à Strasbourg et d'autres ailleurs dans le Grand Est) et des conducteurs sont détachés d'autres régions.

Des difficultés similaires existent sur la ligne **Strasbourg — Haguenau — Nord Alsace**, mais l'impact est moindre en raison d'une offre plus étoffée. Sur Haguenau — Wissembourg, les travaux de maintenance annuels ont nécessité des substitutions routières en milieu de journée.

Sur la ligne TER routière **Niederbronn — Bitche**, un agent de sécurité a été mis en place au départ pour apaiser la clientèle, avec un impact sur le taux de fraude.

En termes de retour de la clientèle, le niveau 2019 devrait être dépassé en novembre 2022. Et il faut souligner un très fort développement de la clientèle occasionnelle cet été (30%), indiquant des tarifs attractifs.

3. Travaux sur le Réseau

Présentation par SNCF Réseau des principaux chantiers de 2022 et prévus en 2023 et 2024, avec un focus par la Région Grand Est sur la fermeture de la ligne Haguenau — Wissembourg programmée du 2 juillet au 28 août 2023 avec mise en place d'une substitution routière.

4. Gares et accessibilité

Présentation par la Région des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) achevés sur l'ensemble des lignes depuis le dernier COREST ainsi que des projets en cours financés par le Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est (DIRIGE).

Présentation par SNCF Gares & Connexions des travaux en gare réalisés depuis le dernier COREST ainsi que des projets en cours.

5. Evolutions de l'offre de transport TER

Présentation par la Région Grand Est des grands principes du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) de Strasbourg puis de l'évolution de l'offre de transport TER pour chaque ligne relevant du périmètre du COREST, pour le Service Annuel 2023 (semaine, samedis et dimanches/jours fériés) et perspectives pour les années suivantes.

Questions/remarques des participants et réponses :

Suppressions inopinées / Information voyageurs

- André NIESS, représentant d'association d'usagers, relaie le message d'un usager sur la suppression sans avertissement préalable le 5 octobre d'un train en heure de pointe du matin sur la ligne de Lauterbourg. SNCF Voyageurs indique qu'une réponse a été apportée par email et que la suppression a été nécessitée par un incident sur un chantier de maintenance n'ayant pas permis de circulation avant 8h30.
- Le Maire de Roeschwoog, Michel LORENTZ, souligne les difficultés pour les usagers du manque d'information voyageurs en situation perturbée. Il n'est pas possible de prendre le train en ce moment si on n'a pas des horaires réguliers et/ou classiques. La Communauté de Communes du Pays Rhénan était l'une des rares à soutenir la ZFE car elle avait confiance dans le train. Il faut de la communication et des moyens.

Une usagère de Drusenheim confirme l'absence d'information en amont, en déplorant que d'autres usagers en abonnement annuel en reçoivent.

Un représentant d'association souligne qu'il faudrait afficher un maximum d'informations en gare en amont.

Zone à Faibles Emissions (ZFE) de l'Eurométropole de Strasbourg

- Le Maire de Kilstett, Francis LAAS, appuie sur l'urgence de trouver des trains supplémentaires dès la mise en place du REME en décembre 2022 car la mise en place de la Zone à Faibles Emissions de l'Eurométropole de Strasbourg va y empêcher la circulation de 2 000 véhicules légers de la bande rhénane (1 200 « Crit'Air 5 » et 800 sans vignette). Les Maires des communes voisines confirment que les transports en commun doivent apporter une réponse. Il faut accélérer la mise en œuvre des solutions et apporter de nouvelles propositions.

Production des lignes

- Une usagère souligne les conséquences des retards des trains, tant sur les travailleurs (avertissements, sanctions financières...) que sur les scolaires qui manquent des heures de cours.

- Hervé DIEBOLD, représentant d'association d'usagers, indique que les suppressions doivent être traitées avec une attention particulière pour les premiers et derniers trains de la journée.

Production de la ligne Strasbourg - Lauterbourg

- Le Maire de Kilstett, Francis LAAS, indique des remontées négatives de la part des habitants sur la production. La ligne n'étant desservie que par 30 trains par jour, elle nécessite une attention particulière. SNCF Voyageurs confirme que le niveau de desserte de la ligne doit être pris en compte dans la gestion des priorités en situation perturbée.
- Le Maire de Gamsheim, Hubert HOFFMANN, apprécie l'effort pour améliorer l'offre de la ligne alors même qu'une augmentation de desserte n'était pas prévue à la base dans le REME (Réseau Express Métropolitain Européen) de Strasbourg.

Il demande que les solutions d'augmentation de la capacité par le recours à des trains plus capacitaires qui sont annoncées soient mises en œuvre dès décembre 2022 et non avril 2023 comme annoncé. Les usagers déplorent effectivement des surcharges, entraînant parfois des difficultés d'accès aux trains.

- Une usagère de Drusenheim souligne l'augmentation de la fréquentation post-Covid, provoquant une saturation du parking malgré l'extension réalisée et des difficultés parfois à entrer dans les trains, notamment avec des vélos (par exemple à Hoenheim). Elle confirme les difficultés pendant les périodes de travaux.

Production de la ligne Strasbourg — Haguenau — Niederbronn

- Plusieurs usagers déplorent les surcharges dans les trains entre Niederbronn et Haguenau, occupés par les nombreux scolaires, avec des difficultés à accéder au train dans les gares intermédiaires et le stress inhérent à cette incertitude. Les compositions réduites de manière inopinées de 6 à 4 caisses sont récurrentes depuis 2020 et laissent des usagers sur le quai dès Gundershoffen.

Elle souligne le sentiment d'insécurité et les nombreuses incivilités liées à l'absence d'accompagnement sauf en cas de contrôles. SNCF Voyageurs indique qu'un grand travail a été mené à Haguenau avec la police et la SUGE (service de sûreté ferroviaire de SNCF) et que la SUGE va être mobilisée sur les trains des scolaires.

Production de la ligne Strasbourg — Kehl — Offenburg

- Un habitant de Schiltigheim travaillant à Offenburg indique que la ligne Strasbourg — Offenburg est bien cadencée, avec une amplitude horaire importante. Elle est et a été très fiable, y compris pendant la période Covid.

Néanmoins, l'amplitude de la ligne de Lauterbourg étant moins grande, il est impossible de retourner à la gare de Bischheim en arrivant tard depuis Strasbourg ou le Nord de la ligne. La Région répond que l'amplitude horaire augmentera et sera harmonisée avec la mise en œuvre de l'appel d'offres transfrontalier.

- Un collectif de familles franco-allemandes, satisfaites de la ligne de manière globale, sollicite pour faciliter les études en Allemagne, où les cours débutent à 7h30, la création d'un train entre les circulations existantes entre 6h20 et 7h20. Il s'agit de faire commencer le cadencement à la demi-heure sur la ligne dès 6h20.

- Les usagers déplorent également les surcharges, entraînant des difficultés pour voyager avec des vélos.
- Enfin, ils déplorent l'absence de tarification transfrontalière spécifique pour les enfants, renchérissant le coût du transport. La Présidente du COREST, Evelyne ISINGER, précise que des réflexions sont en cours pour la mise en œuvre d'une tarification transfrontalière attractive.

Groupes de travail / Concertation

- Les groupes de travail doivent se poursuivre sur les Services Annuels (SA) 2024-2025, mais aussi sur l'état actuel de la production des lignes et les solutions à mettre en œuvre. La Présidente du COREST, Evelyne ISINGER, précise que deux groupes de travail se sont tenus en septembre, auxquels les Communautés de Communes étaient représentées, et que des avancées se profilent. Elle indique qu'un groupe de travail plus axé sur l'amélioration de l'information voyageurs devrait être mis en place.
- Le Maire de Rœschwoog, Michel LORENTZ, demande le retour d'une concertation sous forme des anciens CLAL, Comités Locaux d'Animation de Ligne, avec une invitation à l'avance de tous les anciens inscrits (*précision post-réunion : tous les inscrits/participants aux COREST ayant laissés une adresse email sont déjà automatiquement invités l'année suivante*).
- L'information sur la tenue des COREST devrait apparaître sur les écrans d'information des trains des différentes lignes.

Desserte

- Les diamétralisations entre lignes (création de dessertes traversantes avec arrêt mais sans changement de train en gare de Strasbourg) sont importantes pour les usagers.
- Plusieurs élus et représentants d'associations d'usagers demandent un cadencement de la ligne Strasbourg — Lauterbourg à la demi-heure toute la journée et aux 15 minutes en heures de pointe (au-moins jusqu'à Herrlisheim), ainsi qu'une amplitude élargie.
- Le représentant du Collectif Montraijnysiens Bischheim-Schiltigheim, Raymond RUCK, insiste sur l'importance de satisfaire les habitants de proximité plutôt que l'ouverture à la concurrence et la desserte de Karlsruhe, en comparant notamment le niveau de desserte de la ligne de Lauterbourg à des lignes voisines.
- Hélène HOLLEDERER, conseillère municipale de Schiltigheim, déplore que certains trains ne s'arrêtent pas à Bischheim le weekend.
- Olivier MEYER, conseiller municipal de Kilstett, déplore que certains trains ne desservent pas Kilstett (*précision post-réunion : 3 trains sur 30, dont 1 train très matinal et 1 en flanc de pointe du soir*). SNCF Voyageurs indique que pour tenir les temps de parcours dans le sens dominant, certains parcours doivent être accélérés et quelques communes ne peuvent parfois pas être desservies. L'unique solution serait l'engagement d'une rame et d'une journée de service supplémentaires.

Travaux / infrastructures ferroviaires

- Olivier MEYER, conseiller municipal de Kilstett, s'interroge sur le montant de 200 M€ de travaux pour la ligne de Lauterbourg et la raison pour laquelle des travaux préventifs ne sont pas entrepris. La Région Grand Est répond que des travaux de maintenance sont bien réalisés, mais qu'une réfection en profondeur est nécessaire.

Il demande si l'électrification de la ligne est prévue, la Région insistant sur la décarbonation. Il lui est indiqué qu'une électrification est techniquement possible, mais coûte environ 200 M€.

- Le Maire de Roeschwoog, Michel LORENTZ, insiste sur la nécessité de prévenir les communes et riverains quand des travaux sont prévus aux passages à niveau ou en abords de voies, en prenant compte un large périmètre. SNCF Réseau confirme que des emails sont normalement envoyés aux Mairies et une procédure d'information des riverains mise en place.
- André NIESS, représentant d'association d'usagers, demande pourquoi ne pas profiter des travaux programmés à l'été 2023 sur la section de ligne Haguenau — Wissembourg pour procéder aux travaux du passage à niveau de Soultz-sous-Forêts qui viennent d'être reportés au printemps 2023.
- Le Maire de Gundershoffen, Victor VOGT, indique que le projet de Pôle d'Echanges Multimodal a dû être repris en raison d'études sur la création d'un croisement au niveau de la gare de Gundershoffen pour les phases suivantes de développement du REME. Les nouvelles options entraînent une plus-value pour la commune. Et les horizons de temps des deux projets sont différents. Or, le croisement de Mertzwiller a été supprimé lors des travaux de modernisation de la ligne Haguenau — Niederbronn achevés en 2017. La Région confirme que les installations au niveau de Mertzwiller ont été supprimées dans le cadre de ce projet qui a dû être optimisé financièrement et a été établi en fonction des besoins exprimés à la création du projet. Les développements liés au projet du REME créent de nouveaux besoins.

Gares

- Un usager regrette que la gare de Bischheim (ligne Strasbourg — Lauterbourg) ne soit pas accessible, et qu'il n'existe pas de rampe pour les vélos ou poussettes. SNCF Gares & Connexions indique que les rampes vélos sont difficiles à installer en raison des normes d'accès des personnes malvoyantes et PMR. Les vélos doivent alors être poussés très penchés.
- L'emport vélo sera-t-il possible dans les futurs ascenseurs Sud de la gare de Strasbourg ? SNCF Gares & Connexions indique que ce critère fait bien partie du cahier des charges, la majorité des vélos passant aujourd'hui par ces ascenseurs.
- A Weyersheim, un accès piétons direct annoncé par la Mairie n'est pas réalisé car il doit être réalisé sur foncier SNCF Réseau. *Précision post-réunion de SNCF Gares & Connexions : la mise à disposition du foncier avait bien été effectuée par le biais d'une convention d'occupation temporaire. Après des échanges entre la Mairie et SNCF Gares & Connexions, le blocage administratif est levé et les travaux vont pouvoir être réalisés.*

Conclusion

Madame Evelyne ISINGER, Présidente du COREST Strasbourg Nord précise que la présentation et le présent relevé de conclusions seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est.

Une feuille d'inscription est disponible pour participer aux groupes de travail relevant du périmètre de ce COREST.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Madame ISINGER remercie les participants et clôt la réunion à 20h45. Elle invite l'ensemble des participants à continuer d'échanger autour d'un verre de l'amitié organisé par la Région Grand Est.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Strasbourg Nord

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Mme ISINGER Evelyne, Présidente du COREST Strasbourg Nord, Conseillère régionale de la Région Grand Est, Déléguée aux mobilités transfrontalières

SNCF Voyageurs :

M. DAVID Olivier, Directeur de lignes TER Portes d'Allemagne

SNCF Réseau :

Mme KRAEMER Florence, Responsable de l'Unité Voyageurs - Pôle Clients et Services

Mme BRAJON Mélanie, Chargée de compte TER Alsace/Lignes 1 et 4 - Pôle Clients et Services

SNCF Gares & Connexions :

Mme Nathalie VIVERGE, Directrice de gare

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

Mme SCHNEIDER Valérie, Chef du Service Organisation de l'Offre Ferrée

Mme BOTZUNG-VIDAL Marie-Laure, Chargée de mission Organisation de l'Offre Ferrée territoire Nord Alsace

M. LETERME Guillaume, Chargé de mission Organisation de l'Offre Ferrée territoire Est Mosellan

Inscrits et signataires de la liste de présence

Mme ABOUB Dalida, usagère

Mme ABOUB Kilia, usagère

M. BACZENICZ AÏCHOUR Tommy, usager

M. BERLING Patrick, SNCF

M. BOEHM Denis, commune de Hoffen

Mme BRENCKLE Laure-Anne, collaboratrice de groupe Région Grand Est

Mme CHARBONNIER Véronique, usagère

Mme CHEVALIER Lea, usagère

M. DETTLING Stéphane, usager

M. DIEBOLD Hervé, EnTrainMundo - Astus - commune de Mundolsheim

Mme DOLLINGER Isabelle, Vice-Présidente de la Collectivité européenne d'Alsace

M. FIERLING Pierre, Collectivité européenne d'Alsace

M. FREIRE-QUEIROS Mickaël, RITMO

M. GALL Elliott, SNCF TER Grand Est

M. GOTTAR Joseph, Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Haguenau-Wissembourg (ADPHW)

Mme GUSTAFSON Raya, usagère

M. HAGER Christophe, usager

M. HAREAU Christophe, commune de Vendenheim

M. HELWIG Pierre, Eurométropole de Strasbourg

M. HOFFMANN Hubert, Maire de Gombsheim

M. HOLLEDERER Dietmar, usager

Mme HOLLEDERER Hélène, commune de Schiltigheim

M. KARCHER Didier, usager

M. KIEFFER Pascal, SNCF
M. KLIPFEL Christian, attaché parlementaire de la députée Stéphanie KOCHERT
Mme KOCHERT Stéphanie, députée du Bas-Rhin
M. LAAS Francis, Maire de Kilstett
Mme LEHE Christine, Région Grand Est
Mme LOEWENGUTH Carine, usagère
M. LORENTZ Michel, Maire de Roeschwoog
M. MAURER Guy, usager
Mme MAURER Laurianne, usagère
M. MAZURIER Rémy, usager
M. MEYER Olivier, Mairie de Kilstett
M. NIESS André, Président ADPHW - FNAUT Grand Est
Mme PETON Emilie, Collectivité européenne d'Alsace
Mme REGNIER Clarisse, Mairie de Weyersheim
M. ROUX Olivier, Maire de Surbourg
M. RUCK Raymond, Montrainjytiens Bischheim-Schiltigheim
Mme SANDER Anne, Conseillère régionale du Grand Est
M. SCHIMPF Christophe, Maire de Soultz-sous-Forêts
M. SCHNEIDER Francis, Maire de Walbourg
M. SCHREINER Werner, Rhénanie-Palatinat
M. SCHULTZ Christophe, usager
Mme SCHULTZ Nathalie, usagère
M. SEGUY Yannick, usager
Mme SOARES MONTERO Fanny, usagère
Mme STEINER Christine, Région Grand Est
M. VAN OOST Thierry, Transdev Grand Est
M. VOGT Victor, Maire de Gundershoffen
M. WAHL Bertrand, Maire de Hunspach
M. WEBER Baptiste, Communauté d'Agglomération de Haguenau
M. WEIGEL Eric, commune de Niederlauterbach
M. WENDLING David, Astus - FNAUT Grand Est
Mme YILMAZER Burcin, usagère

Excusés :

M. DEBEVE Christian, Conseiller régional du Grand Est
M. KERN Claude, Conseiller régional du Grand Est et Sénateur du Bas-Rhin
Mme MOREL Louise, députée du Bas-Rhin
Mme MULLER-BRONN Laurence, Conseillère d'Alsace et Sénatrice du Bas-Rhin
M. NETZER Jean-Lucien, Maire de Bischwiller
M. PHILIPPS Thibaud, Conseiller régional du Grand Est
M. ROTOLO Marcello, Conseiller régional du Grand Est
M. STUDER Bruno, député du Bas-Rhin
Mme WILLER Christèle, Conseillère régionale du Grand Est

ANNEXE n°2 : Présentation PowerPoint COREST Strasbourg Nord 07/10/2023