

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

MULHOUSE TROIS FRONTIÈRES

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 25 mai 2023 à 18h

Maison de la Région de MULHOUSE

Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Mulhouse Nord sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (soit en suivant le lien <https://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/corest-mulhouse-sud/>, soit, sur la page d'accueil du site de la Région Grand Est, en faisant une recherche (loupe) « COREST Mulhouse Trois Frontières »).

Présidence du COREST Mulhouse Nord :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller Régional Grand Est, Adjoint au Maire de Mulhouse, Conseiller Communautaire délégué Mulhouse Alsace Agglomération

Région Grand Est :

Valérie SCHNEIDER, Cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée (S2OF)
Fabien VIELJUS, Chef du Service Transports – Maison de la Région de Mulhouse
Christine STEINER, Chargée de mission – Territoire Sud Alsace
Valérie BURESI, Chargée de mission Mobilités transfrontalières (en appui)

SNCF Voyageurs :

Nicolas BORDILLAT, Directeur des lignes TER Alsace
Olivier DAVID, Directeur de lignes Portes d'Allemagne

SNCF Réseau :

Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs
Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER – Alsace / Lignes 1 et 4

SNCF Gares & Connexions :

Nathalie VOLTZ, Adjointe à la Directrice des Gares / Référente Patrimoine

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 M. GOEPFERT, Directeur de la Maison de la Région de Mulhouse, 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 Mulhouse Trois Frontières s'est tenu le 28 juin 2022 dans le même lieu. Il précise que chacun doit pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h.

M. NICOLAS présente l'ordre du jour et détaille les points clés de l'actualité de la Région.

1. Actualités de la Région Grand Est

Les bassins de mobilité : conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) la Région a défini, en concertation avec les EPCI du territoire, des périmètres de bassins de mobilités. La Région va prochainement réunir de nouvelles instances de référence pour échanger sur les mobilités, tous modes confondus, qu'elles soient de compétence régionale ou locale. Chaque comité aura pour objectif de définir ses priorités et ses ambitions en termes de mobilité et de complémentarité d'offres. Ces éléments aboutiront à la signature d'un contrat opérationnel de mobilité (COM) qui traitera également de la mobilité solidaire.

Les chiffres clé 2021 du TER FLUO Grand Est.

Le budget : 1,2 milliard d'euros, 1er poste de dépense régional, + de 30% du budget régional :

- Investissements conséquents en matière de matériel roulant ferroviaire ;
- Interventions volontaristes au-delà du strict champ de compétences, dont notamment en matières de projets de modernisation des gares et des infrastructures ferroviaires.

La gamme tarifaire : un bilan positif, après les évolutions de 2022 avec notamment une augmentation de 138% des porteurs de cartes FLUO.

M. BORDILLAT présente le dispositif « RECONTACT CLIENT » qui s'applique en cas de suppression totale ou partielle d'un train. Il concerne :

- Les clients occasionnels ayant acheté un billet pour un train désigné et ayant laissé leurs coordonnées,
- Les abonnés après création et activation d'un compte SNCF sur le site TER Grand Est.

Ce dispositif sera opérationnel sur l'ensemble des lignes TER d'ici l'automne 2023

M. VIELJUS rappelle les facilités d'accès aux cars du réseau Fluo 68 pour les usagers du réseau TER.

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Il ne faut pas oublier les associations d'usagers des transports dans les comités de bassins.
- Quelle est la dimension transfrontalière des bassins de mobilité ?
- Est-ce que le dispositif « Recontact Client » recontactera également les numéros pour les étrangers ?
- Les conducteurs de cars sont-ils bien informés de la tarification train + car ?
- Comment peut-on avoir accès à l'offre Fluo 68 ?
- Il faut revoir la communication sur la carte Simplicité : il est difficile de savoir s'il faut prendre un abonnement Primo, Presto...
- SNCF a informé les abonnés d'une réduction sur les abonnements de juin et juillet, mais certains abonnés n'étaient finalement pas concernés.
- Le train est trop cher pour une famille (tarif occasionnel), qui préférera prendre la voiture.
- Les contrôleurs ne sont pas bien informés de la possibilité, pour un abonné annuel, de prendre un billet à 50% sur un autre trajet dans le Grand Est.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

(Hors réunion) L'offre Fluo 68 (et autres départements du Grand Est) est consultable en ligne sur le site www.Fluo.eu.

Réponses aux 3 dernières questions :

- La Région a demandé à SNCF de respecter son engagement vis-à-vis des abonnés à qui elle avait annoncé à tort une réduction (car celle-ci ne concernait en fait que les usagers du Réseau Express Métropolitain Européen (REME)).
- Pour une famille (ou un groupe de 2 à 5 personnes), il est possible de prendre un titre « Alsa + Groupe Journée », avec un tarif zonal, ou une carte Fluo.
- En principe, les contrôleurs sont bien informés, mais une défaillance ne peut être exclue. *(Hors réunion) Il a été demandé à SNCF de bien rappeler aux contrôleurs que les titulaires d'un abonnement annuel peuvent bénéficier d'une réduction de 50 % sur les autres trajets TER.*

2. Vie des lignes régionales

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

SNCF Voyageurs présente la régularité, le nombre de circulations, le nombre et les causes de suppressions, ceci pour l'année 2022 et le 1^{er} trimestre de l'année 2022 versus le 1^{er} trimestre de l'année 2023, ainsi que la typologie des clients et l'évolution du trafic. Elle expose ces données pour les différentes lignes du territoire du COREST Mulhouse Trois Frontières (cf. présentation).

Ligne Mulhouse – Bâle (omnibus) / TER200

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Il faudrait des trains tous les ¼ d'heure en heures de pointe pour désengorger la route vers la frontière. Pourquoi SNCF ne peut-elle pas s'accorder avec les Chemins de fer fédéraux suisses pour mettre plus de trains, surtout en heures de pointe ?
- Les chiffres ne reflètent pas la réalité. Beaucoup de trains sont supprimés en heures de pointe. Lorsque les usagers du TER200 sont reportés sur un omnibus, il est parfois tellement fréquenté qu'il n'est pas possible de monter à bord.
- Lorsque le train s'arrête à Saint Louis (au lieu de Bâle), c'est une catastrophe. Il faut laisser une rame en stationnement à Bâle pour assurer le remplacement en cas de suppression.
- Le samedi, dans le sens Bâle – Mulhouse : trou horaire entre 20h38 et 23h38 (car). Le dernier train est à 20h38.
- La ligne Strasbourg – Bâle a atteint sa pleine capacité. La Région ne devrait-elle pas investir dans l'infrastructure pour la développer ?
- Les statistiques de ponctualité sont à revoir par tranches horaires (heures de pointe et heures creuses).
- Gare de Bâle :
 - o Il n'y a pas d'informations.
 - o Pas d'information concernant la circulation du car du soir Bâle – Mulhouse. Pas d'affichage en gare.
 - o Les touristes étrangers n'arrivent pas à utiliser les Distributeurs de Billets Régionaux (DBR).
 - o Un des DBR est en panne.
- Vélos :
 - o Ce n'est pas possible de mettre les vélos dans les trains avec un arrêt d'une durée de 30 secondes (durée plus longue sur TER200).

- Sur les AGC rénovés, il faudrait mettre un logo pour savoir où mettre les vélos.
- De manière générale, on ne sait pas dans quelle voiture on peut mettre les vélos
- Beaucoup de cyclotourisme : quelle est la solution pour emporter les vélos dans le train ?
- Il faudrait entretenir les abris à vélos, les graisser, sinon les rails vont devenir inutilisables.
- Car du soir : de plus en plus fréquenté en semaine. La sécurité sur le car le samedi soir n'est pas satisfaisante.
- Quelle coordination est prévue entre SNCF et Distribus concernant la navette routière de l'EAP ? Il n'y a pas de communication lorsqu'un train a du retard.
- Quand on envoie une réclamation à TER, on ne reçoit pas de réponse.
- Il faut mettre en place des trains pour aller aux matchs de football à la Meinau.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

- SNCF rappelle que la Région Grand Est a souhaité que l'offre sur Strasbourg - Bâle soit développée. Ainsi, des trains Strasbourg - Mulhouse ont été prolongés jusqu'à Bâle.
- Lorsqu'un train est supprimé à Saint Louis, ce peut être notamment pour permettre le maintien du train suivant dans son horaire. A Saint Louis, deux possibilités s'offrent le cas échéant pour aller à Bâle : le TER omnibus ou le tramway.
Par ailleurs, en cas d'incident sur la ligne, par exemple à Colmar, SNCF met en œuvre d'une part, des Strasbourg – Sélestat et d'autre part des Mulhouse – Bâle.
- Il n'est pas possible de garder un train en réserve en gare de Bâle car il n'y a pas de capacité pour cela en gare (nonobstant le fait d'avoir une rame disponible).
- A Bâle, il y a des agents d'escale pour aider les voyageurs à prendre les billets sur les DBR. Il n'y a pas de problèmes particuliers de fiabilité des DBR.
- SNCF précise qu'il y aura des logos vélos apposés sur la porte des rames concernées après la rénovation des AGC. Mais l'emport des vélos dans le train, pour les pendulaires (usagers quotidiens) n'est pas souhaitable (manque de place, de temps nécessaire pour embarquer/débarquer les vélos...). Il est préférable d'avoir 2 vélos. SNCF fait part de son partenariat avec Emmaüs qui rénove les vélos abandonnés, récupérés par SNCF. Ceux-ci sont revendus à 30 € aux personnes en difficultés. SNCF en relation avec la Région essaye de trouver des solutions pour l'emport des vélos. La Région annonce qu'une expérimentation pour l'emport des vélos des cyclotouristes, avec une réservation payante, est lancée cet été sur les lignes 1 et 4.
- SNCF indique qu'elle a signé un contrat avec SécuriTrans pour avoir un agent sécurité à Bâle qui puisse intervenir rapidement au besoin au titre d'une expérimentation visant à renforcer la sûreté en gare.
- SNCF reconnaît qu'il n'est pas normal de ne pas obtenir de réponse en cas de réclamation.
- Pour la mise en place de trains amenant aux matchs de football à la Meinau, M. NICOLAS signale que le problème est la connaissance trop tardive des horaires des matchs. Néanmoins, il précise qu'un train avait été mis en place lors de la dernière rencontre. Des discussions sont en cours entre la Région, SNCF, l'Eurométropole et le Racing Club de Strasbourg – Alsace pour améliorer la desserte ferroviaire lors des matchs.

Ligne Mulhouse – Belfort

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Réduction sur les abonnements après la grève appréciée.
- Le train : mode de transport agréable, mais devrait être plus développé et fiable. Les nouvelles rames sont bien pensées pour les vélos.
- Trop de suppressions de trains ou de retards : il faut trouver des solutions de rechange.

- Y a-t-il de plus en plus de TGV sur les lignes régionales ? Quelle est la solution sur Mulhouse – Belfort ? Quelle évolution de la ligne est envisagée ?
- Flaxlanden :
 - o Après 7h35, plus aucun train vers Mulhouse ; aucun train depuis Mulhouse avant 12h25.
 - o Pas d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ou pour les poussettes.
 - o L'écran d'affichage voie B est illisible par excès de lumière.
- Zillisheim :
 - o Importants trous horaires entre 8h et 12h30 vers Belfort, et entre 8h et 13h30 vers Mulhouse, alors que plusieurs trains s'arrêtent à Illfurth pendant ces périodes. Pourquoi cette différence de traitement ? Redistribuer a minima un arrêt d'Illfurth à Zillisheim (intervalle de 20 minutes entre deux arrêts à Illfurth le matin : à 8h11 et 8h30).
- Ligne 4 (Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse) :
 - o La ligne 4 a été sauvée grâce à Philippe RICHERT. 5 liaisons ont été conservées sur Paris - Belfort, et 4 sur Paris – Mulhouse. Mais la ligne est victime de son succès. Les trains sont bondés dès Vesoul. Le matériel est performant mais insuffisant.
 - o Souhait d'un aller-retour avec peu d'arrêts.
 - o Souhait de clarification de la billetterie, sur l'ensemble de la ligne.
 - o Souhait de disposer des chiffres de fréquentation de la ligne 4.
 - o Il faudrait que l'ensemble des trains ait pour origine/destination Mulhouse.
- Le Transport A la Demande (TAD) a été supprimé à Valdieu et Ballersdorf. La réalisation de la branche Est 2^{ème} phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône pourrait permettre de densifier la desserte, mais il n'y a pas de concertation en cours. Que fait la Région par rapport à la poursuite du projet de LGV Rhin Rhône ?

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

- Depuis un an, un TGV Nancy – Lyon via la plaine d'Alsace a été ajouté à la mi-journée.
- La desserte de la ligne Mulhouse – Belfort n'est pas très belle car elle est particulièrement contrainte, du fait de la circulation de trains TER, de TGV et de trains de fret. Les TER doivent respecter des horaires permettant des correspondances à Mulhouse notamment vers le TER200, tout en recherchant les meilleures correspondances possibles à Belfort. La Région et SNCF étudient régulièrement l'opportunité d'ajouter des arrêts en gare de Zillisheim, dès lors que l'occasion se présente, par exemple lors d'un changement d'horaire d'un TGV. D'où une desserte omnibus « pas très propre » (de 5 à 8 arrêts intermédiaires), mais une desserte semi-directe avec toujours les 4 mêmes arrêts intermédiaires (Illfurth, Altkirch, Dannemarie et Montreux-Vieux), ce qui est facilite la vie des usagers laissant leur voiture ou vélos en gare.
- Le problème de lisibilité concerne un certain nombre d'afficheurs. Ils seront remplacés au fur et à mesure.
- La Région a eu connaissance de la résiliation du contrat relatif au TAD en décembre 2022. Ce TAD (Valdieu – Ballersdorf vers Altkirch) relève de l'intercommunalité.
- M. NICOLAS convient qu'il n'y a pas vraiment de solutions pour faire évoluer la ligne Mulhouse – Belfort dans un avenir proche.

Ligne Mulhouse – Müllheim - Freiburg

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- La réalité est pire que ce qu'on raconte.
- Où sont les représentants de la Deutsche Bahn au COREST ? Il faut les associer car la Deutsche Bahn a aussi des ratés de production. Il faut les associer à un groupe de travail.
- Les trains directs Mulhouse – Freiburg ont disparu.

- Pourquoi manque-t-il des conducteurs sur Mulhouse – Müllheim – Freiburg ? Sont-ils « rapatriés » sur l’axe Strasbourg – Bâle ? Le métier de conducteur manque-t-il d’attractivité ?
- Lorsque les nouvelles rames transfrontalières seront mises en service, y aura-t-il une nouvelle desserte ?
- Qu’en est-il du Deutschland Ticket ? Est-il utilisable sur un trajet transfrontalier ?

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

- M. NICOLAS reconnaît qu’il y a effectivement des soucis sur cette ligne. Le Maire de Freiburg, qui l’a empruntée, en a fait les frais. Les partenaires allemands de la ligne Mulhouse – Müllheim - Freiburg pourront être invités au prochain COREST. Il ajoute que la réalisation du nœud de Mulhouse devrait améliorer la desserte de la ligne.
- SNCF ajoute que la solution serait de développer les trains directs vers Freiburg, car les correspondances sont fragiles sur le Rheintalbahn (ligne de Mannheim à Bâle, passant par Karlsruhe et Fribourg-en-Brisgau), car on ne peut faire attendre les trains plus de 5 minutes.
- Il faut compter un an de formation de bout en bout pour former un conducteur (en France), et auparavant plusieurs mois pour les recruter. De plus, ils doivent être formés sur la ligne et sur le matériel. Pour pouvoir conduire en Allemagne, les conducteurs doivent avoir une expérience d’un an de conduite en France. Ainsi, les conducteurs ayant la compétence pour rouler en Allemagne sont particulièrement rares, malgré une recherche de volontaires en interne à la SNCF.
- Les trains supprimés sont quasi systématiquement remplacés par des cars. Le Deutschland Ticket n’est pas utilisable sur le territoire du Grand Est. A priori, il n’est pas nécessaire de changer de train pour pouvoir utiliser un Deutschland Ticket, puis un billet SNCF. Mais il faut vérifier que ce ne soit pas considéré comme une soudure. La Région a engagé une réflexion relative au Deutschland Ticket.
(Hors réunion) La Région confirme qu’un trajet transfrontalier peut être couvert par un Deutschland Ticket et un billet SNCF (occasionnel) sous réserve qu’il n’y ait aucun « trou » dans le parcours (les deux billets devant couvrir l’intégralité du parcours).

3. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente quelques chiffres-clefs à l’échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2023, 2024 et 2025 sur le périmètre du COREST Mulhouse Trois Frontières (cf. présentation).

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Le TER200 existe depuis 20, 30 ans. Ne peut-on pas tripler complètement la ligne ? C’est un investissement prioritaire plutôt que de gaspiller l’argent pour la Nouvelle Ligne Ferroviaire de l’EuroAirport qui ne profitera même pas aux travailleurs de l’EuroAirport.
- Quand est-ce que les lignes (non électrifiées) vont être électrifiées ?
- Est-ce que la signalétique va être renouvelée à l’identique ?

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

- Il n’y a pas de projet de triplement sur la ligne Mulhouse – Bâle, mais par le passé, des évitements longs ont été réalisés.
- Il n’y a pas de projet d’électrification des lignes Mulhouse – Thann – Kruth ou Colmar – Munster – Metzeral.

- La signalétique va être connaître une amélioration de la qualité mais pas forcément de développement.

4. Investissements dans les gares

La Région et SNCF Gares & Connexions présente les investissements dans les gares sur le périmètre du COREST Mulhouse Trois Frontières (cf. présentation).

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Est-il possible de rendre la gare de Saint Louis plus moderne, plus belle ?
- Les cyclotouristes peuvent emprunter des glissières en Suisse et en Allemagne. Pourquoi pas en France ?
- Qu'en est-il de l'accessibilité des gares ?
- Gare de Mulhouse :
 - o Quand est-ce que les travaux relatifs aux marquises au-dessus des quais vont être entrepris ?
 - o La passerelle piétons (dite « Wallach ») a été fermée.
- Gare de Colmar : pourquoi est-ce que l'espace de vente côté Ouest est fermé ?

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

- SNCF indique qu'il n'y a pas de travaux prévus en gare de Saint Louis. La galerie a été refaite plusieurs fois. De nouveaux travaux seront entrepris selon l'urgence détectée et selon l'enveloppe disponible.
- SNCF souligne qu'une expérimentation relative à l'installation de glissières a été faite à Mulhouse, mais qu'elle n'a pas été concluante (pas possible de les emprunter avec un vélo équipé de sacoches ; dangereux pour autre public). SNCF continue à travailler sur le sujet.
- Concernant les gares à rendre accessibles aux PMR, la Région poursuit les travaux liés à l'Ad'AP - SD'AP (Agenda d'Accessibilité Programmée - Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée) selon les termes du décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014. 65 gares avaient été identifiées comme prioritaires. Lorsque celles-ci auront été rendues accessibles, d'ici 2028 environ, un nouveau plan pourra être étudié.
- SNCF ne trouve pas d'entreprise qui veut réparer ou changer les marquises à Mulhouse. Les entreprises ne répondent pas au cahier des charges.
- SNCF signale que la passerelle piétons (« Wallach ») sera démolie en 2024. Pour compenser la suppression de cette passerelle, des aménagements seront mis en place sur la passerelle SNCF actuelle (notamment pour les vélos et le gardiennage).
- SNCF précise que les guichets côté Est de la gare de Colmar arrivent à absorber toute la clientèle, car la fréquentation est faible.

5. Evolutions de l'offre de transport TER

La Région présente l'évolution de l'offre de transport pour les différentes lignes du territoire du COREST Mulhouse Trois Frontières (cf. présentation). Ce sujet a déjà été largement discuté précédemment, il n'y a plus de question.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. NICOLAS remercie les participants et clôt la réunion. Il informe l'assemblée du départ de Christine STEINER, chargée de mission à la Région. 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 :**

Prénom	Nom	Fonction, Collectivité, Institution, Usager...
Alexandre	BERBETT	Maire de Dannemarie
Pierre	BOMBOIS	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Arnaud	CHAUVET	Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays du Sundgau
Pascal	CHAUVY	Mulhouse Alsace Agglomération
Philippe	D'ORELLI	Conseiller Municipal de Mulhouse / Usager
Gilles	FREMIOT	Vice-Président Région Grand Est
David	GANTOU-INGOLD	Usager
Martine	GARNIAUX	Adjointe au Maire de Montreux-Château
Cécile	GERMAIN	Conseillère Régionale Grand Est
Nicolas	GRASSLER	Direction Générale EuroAirport / Usager
Ludovic	HAYE	Sénateur du Haut-Rhin
René	HIRTH	Association pour la Modernisation de la ligne Paris Bâle (AMPB) - L4
Andreas	KILBERTH	Usager
Michel	LAUGEL	Maire de Zillisheim
Jean-Luc	MADER	Adjoint au Maire de Bartenheim
Florent	MANRIQUE	AUT Sud Alsace / FNAUT Grand Est
Olivier	MARCHETTI	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Filipe	MARQUES	Conseiller Municipal Délégué de Habsheim
Paul Georg	MAUÉ	Usager
Matthias	MAUÉ	Usager
Loïc	MINERY	Vice-Président de Mulhouse Alsace Agglomération
Gabriel	MUNSCH	Comité Zillisheim Flaxlanden / Usager
Matthieu	PENSERINI	Usager
Pascal	RIETH	Ville de Mulhouse
Cyril	SAINTIGNY	Usager / Employé de CRYOSTAR
Jean	SANCHEZ	Adjoint au Maire de Zillisheim
Jérémy	SAUBION	Usager
Patricia	SCHILLINGER	Sénatrice du Haut-Rhin
Dominique	SCHITTLY	Adjoint au Maire de Bartenheim
Sébastien	SCHOLER	Usager
Clément	SIBOLD	Assesseur Saint-Louis Agglomération
Julien	STEINHAUSER	DNA
Jean-Georges	TROUILLET	Usager
Hubert	VAXELAIRE	Saint Louis Agglomération
Philippe	WOLFF	Adjoint au Maire de Rixheim

Liste des personnes excusées :

Prénom	Nom	Fonction, Collectivité, Institution, Usager...
Sabine	DREXLER	Sénatrice du Haut-Rhin
Nadège	HORNBECK	Vice-Présidente Région Grand Est
Christian	KLINGER	Sénateur du Haut-Rhin
Didier	LEMAIRE	Député du Haut-Rhin
Michèle	LUTZ	Maire de Mulhouse
Christelle	RITZ	Conseillère Régionale Grand Est