

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau

25 novembre 2025 - Réding

Compte rendu

Le présent compte rendu 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 en fin de compte rendu. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Monsieur Denis LOUTRE, Maire de Réding, accueille les participants et présente l'histoire ferroviaire de la commune.

Monsieur Jérôme END, Président du COREST Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau, souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune.

Propos introductifs

Les principaux rôles de la Région Grand Est, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont dans un premier temps rappelés avant d'aborder les thèmes d'actualité.

Pour rappel, la Région est autorité organisatrice des mobilités, elle commande et finance le plan de transport à son exploitant SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs met en œuvre et exploite les services ferroviaires régionaux pour le compte de la Région (faire circuler les trains, adapter le service en fonction des aléas, veiller à rendre le meilleur service, assurer l'information des voyageurs...).

L'infrastructure ferroviaire est gérée par SNCF Réseau.

La gestion des gares est déléguée à SNCF Gares & Connexions.

I. Actualités de la Région Grand Est

▪ TER Fluo Grand Est : les chiffres clés en 2025

Le réseau ferroviaire du Grand Est est l'un des premiers en France avec :

- **3685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1870 trains** par jour et **700** cars routiers TER ;
- **~260 000 voyages par jour** du lundi au vendredi ;
- **63 000 abonnés mensuels** au premier semestre (+7% par rapport au 1^{er} sem. 2024) ;
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 2025 : 314 000** (+12% par rapport à fin août 2024)

▪ Budget régional

Avec plus d'1,6 milliard en 2024 et 2025, dont 860 M€ pour le financement des TER, 297 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) et 71 M€ pour les investissements dans le ferroviaire, l'enveloppe consacrée aux mobilités dans le Grand Est constitue le 1^{er} poste de dépense et représente plus

de 30% du budget régional. Symbole du volontarisme de la Région, le budget transports a augmenté de 33% depuis 2023.

Parmi les grands postes de dépense, la Région consacre 304 M€ dans le matériel roulant et les ateliers de maintenance via notamment :

- La poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés : opérations mi-vie des AGC (125) et TER2NNG (41 dont 16 rames Normande) et Corail (70) ;
- Investissements en faveurs des ateliers de maintenance notamment Montigny-lès-Metz et Culmont-Chalindrey

▪ Offres tarifaires régionales 2025

Soucieuse du pouvoir d'achat de nos jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a reconduit durant l'été 2025 son Pass Fluo Grand Est Grenzenlos ("Grenzenlos" est un terme allemand qui signifie "sans frontières" ou "illimité" en français) afin de permettre à nos jeune de moins de 28 ans de voyager en illimité sur le réseau régional mais aussi vers les Länder allemands frontaliers (Rhénanie-Palatinat, Sarre et Bade-Wurtemberg) pour 29€/mois uniquement. Ce pass est un succès puisque 29 000 ventes ont été faites (soit 40% de plus qu'en 2024).

Toujours afin de favoriser les mobilités décarbonées, la Région a mis en place, depuis juillet, un Pass Groupe week-end qui permet, pour 40€, de voyager jusqu'à 5 personnes un samedi, un dimanche ou un jour férié, en illimité. Ce pass est vendu sur toutes les lignes hors les connexions vers Paris et l'Allemagne.

▪ Déploiement en 2025 de vélos Fluo en location dans des gares de la Région et du territoire du Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau

La Région avait voté en 2022 un plan vélo ambitieux de 125 M€ afin de mettre le vélo plus au cœur de nos mobilités, y compris à la campagne.

Afin d'améliorer l'intermodalité et répondre à la question du « dernier kilomètre », la Région va débiter le déploiement de flottes de vélos Fluo au sein de 52 gares de la Région

Dans le Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau, les gares de Sarreguemines (10 vélos — en service), Sarrebourg (10 vélos — mise en service prochaine), Saverne (10 vélos), Metz (20 vélos, en cours), et Strasbourg (20 vélos, en cours) accueillent ou accueilleront cette offre de vélos

Le tarif de location est de 6€ les 14h (réduit à 3€ avec la carte Fluo)

Le déploiement dans les 52 gares se fera à l'automne et hiver 2025

▪ **Sécurité dans les transports régionaux : un enjeu primordial pour la Région Grand Est**

Afin de lutter contre les phénomènes d'insécurité dans les gares et les transports, la Région Grand Est renforce sa politique de sûreté dans les transports ferroviaires et routiers.

Depuis 2021, la Région a misé sur le déploiement massif de la vidéoprotection (52 gares et 1 356 caméras prévues d'ici 2028) et la coopération accrue avec la Gendarmerie nationale (plus de 3 600 trains accompagnés). Les forces de l'ordre bénéficient de la gratuité dans les TER, favorisant leur présence dissuasive.

Des conventions locales avec police et transporteurs visent à sécuriser les réseaux routiers Fluo.

En 2025, des expérimentations ciblées sont menées dans gares, trains et cars : bouton d'alerte MonSherif, vidéo-protection, présence SUGE.

La lutte contre le harcèlement des femmes dans les transports reste prioritaire et passe par des affichages, le plan Angela, des actions éducatives et des marches exploratoires.

La Région reprend la main sur la sûreté ferroviaire en contractualisant directement avec la Sûreté ferroviaire dès 2026 avec des objectifs clairs : renforcer la sécurité et la confiance des usagers du réseau Fluo.

▪ **Optimisation du réseau de distribution des titres TER**

Les ventes aux guichets sont passées de 50 % en 2015 à moins de 10 % aujourd'hui. Le digital domine désormais avec 72 % des ventes.

Ils représentent toutefois 70 % des coûts de distribution (le coût moyen d'un guichet est de 200 000 €/an).

Afin de réaliser des économies substantielles, la Région choisie, en 2026 de :

- Réduire le réseau de guichets en gares (18 gares avec des réduction de guichets et 13 gares avec des fermetures de guichet) ;
- Moderniser ses automates (4,3 M€ investis, déploiement entre mars 2026 et mars 2027) pour améliorer le service offert aux usagers (les assistants de mobilité régionale, plus modernes, remplaceront petit à petit les distributeurs de billets régionaux).

Sur le secteur Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau, les gares de Morhange (fermeture) et Sarrebourg (1 guichet contre 2 actuellement) sont concernées.

Un nouveau modèle de proximité est mis en place par la Région, en partenariat avec La Poste où les ventes de billets TER pourront désormais se faire dans les villes où les guichets de gare sont supprimés (ex : Morhange).

- **SERM de Strasbourg**
- **SERM Lorraine-Luxembourg**
- **Lignes de Desserte Fine du Territoire et transfert de propriété à la Région Grand Est**

(Concernant les points G. H. et I. -> Cf. les diapositives 12 à 18 de la présentation mise en ligne sur la page COREST du site de la Région Grand Est)

II. Vie des Lignes et évolution de l'offre de transport TER du COREST Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau

- **(Sélestat) - Strasbourg — Saverne — Sarrebourg :**

Une ligne diamétralisée du SERM de Strasbourg.

- Les abonnés dont majoritaires (47% d'abonnés +26ans)
- Fréquentation en augmentation sur le premier semestre 2025 (par rapport au premier semestre 2024)
- Fréquentation élevée toute l'année avec ↘ pendant l'été (-20%)

De janvier à août 2025

- Taux moyen de conformité : 78,7% (+1,0 pt vs 2024)
- Taux moyen de retard 18,4% (-1,0 pt vs 2024)
- Taux moyen de suppression 2,9% (-0,2 pt vs 2024)

Quelques incidents marquants :

- Dérangement d'installation entre Réding et Metz et heurt de gibier en janvier 2025
- Présence de personnes sur les voies puis à proximité de la caténaire en mai 2025
- Dépannage d'un TER et heurt d'un pont-rail par un camion en août 2025

Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes de la Région.

- **Strasbourg — Réding — Metz :**

Une ligne de 159 kilomètres :

- Majoritairement utilisée par des occasionnels (66%) ;
- Fréquentation stable sur le premier semestre 2025 (par rapport au premier semestre 2024) ;
- Fréquentation importante toute l'année avec ↗ pendant l'été (+20%) et en décembre (+12%) ;

De janvier à août 2025

- Taux moyen de conformité : 71,6% (+6,8 pts vs 2024)
- Taux moyen de retard 27,3% (-7,6 pts vs 2024)
- Taux moyen de suppression 1,1% (+0,8 pt vs 2024)

Les chiffres de la ligne progressent mais sont encore en-deçà des attentes de la Région.

La Région a lancé un audit auprès de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et de sa SPL Grand Est Mobilités afin de trouver des solutions pour améliorer les dessertes Strasbourg-Metz et Strasbourg/Nancy dans les prochains mois/années (en fonction du temps ferroviaire).

- **Strasbourg — Sarrebourg — Nancy :**

Une ligne de 151 kilomètres :

- Majoritairement utilisée par des occasionnels (55%) ;
- Fréquentation stable sur le premier semestre 2025 (par rapport au premier semestre 2024) ;
- Fréquentation importante toute l'année avec ↗ pendant l'été (+15%) et en décembre (+8%) ;

De janvier à août 2025

- Taux moyen de conformité : 78,0% (+1,4 pt vs 2024)
- Taux moyen de retard 21,2% (-1,5 pt vs 2024)
- Taux moyen de suppression 0,75% (+0,1 pts vs 2024)

Les chiffres de la ligne progressent mais sont encore en-deçà des attentes de la Région.

La Région a lancé un audit auprès de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et de sa SPL Grand Est Mobilités afin de trouver des solutions pour améliorer les dessertes Strasbourg-Metz et Strasbourg/Nancy dans les prochains mois/années (en fonction du temps ferroviaire).

- **Metz — Sarrebourg :**

Une ligne de 88 kilomètres :

- Utilisée en parts proches par abonnés jeunes et scolaires (abonnés -26 +scolaires= 40%), des occasionnels (31%) et des abonnés adultes (29%) ;
- Fréquentation en progression sur le premier semestre 2025 (par rapport au premier semestre 2024) ;
- Fréquentation importante toute l'année avec ↗ pendant l'été ;

De janvier à août 2025

- Taux moyen de conformité : 85,3% (+5,8 pts vs 2024)
- Taux moyen de retard 13,5% (-6,0 pts vs 2024)
- Taux moyen de suppression 1,27% (+0,2 pt vs 2024)

Les chiffres de la ligne progressent mais sont encore en-deçà des attentes de la Région.

- **Strasbourg — Sarreguemines - Sarrebruck :**

Une ligne de 97 kilomètres :

- Utilisée à parts égales par des abonnés adultes (39%) et des occasionnels (38%) et plus minoritairement par des abonnés jeunes et scolaires (abonnés -26 + scolaires = 23%) ;
- Fréquentation stable avec légère progression sur le premier semestre 2025 (par rapport au premier semestre 2024) ;

Sur le premier semestre 2025

- Taux moyen de conformité : 79%
- Taux moyen de retard 20%
- Taux moyen de suppression 1%

Faits marquants et temps forts :

- Période de mauvaise adhérence : Horaires avancés sur les 4 premiers trains du matin entre Sarreguemines et Strasbourg à partir de mi-octobre ; Ouverture du poste de Wingen-sur- - décembre.
- Communication : Mon Info Trafic, groupe Facebook
- Mode électrique entre Strasbourg et Mommenheim
- Travaux du 6 juillet au 28 août 2026 : Fermeture de la ligne entre Diemeringen et Sarreguemines

(Concernant les lignes routières TER -> Cf. les diapositives 43 à 69 de la présentation mise en ligne sur la page COREST du site de la Région Grand Est)

III. **Travaux sur les lignes 2025-2026-2027**

Plusieurs travaux impactant vont concerner le territoire (le plus souvent opérés de nuit), ces principaux travaux sont mentionnés dans le support de présentation.

En 2025, des renouvellements d'appareils de voie en gare de Hochfelden ont été effectué entre juin et septembre, le renouvellement de la signalisation entre Réding et Saverne sur les nuits de janvier à décembre 2025 avec une fermeture en continue de la ligne le week-end du 19 au 21 avril 2025. De

nombreux remplacement de rails et de composants de la voie ont été réalisés de nuit en 2025 (entre Rosières et Lunéville, Metz et Bénestroff et entre Marainviller et Réchicourt.

En 2026, les travaux interviendront principalement de nuit avec des fermetures continues en week-ends. Les travaux sur la partie Kalhausen-Sarreguemines nécessiteront quant à eux une fermeture continue de 8 semaines du 6 juillet au 28 août) de Sarreguemines à Diemeringen.

Les travaux programmés en 2027, se dérouleront de nuit avec des épisodes de fermeture continues concentrées sur quelques week-ends.

IV. Travaux dans les gares 2024-2025

Les travaux dans les gares sont généralement de deux natures :

- les travaux sur les PEM financés en partie par la Région Grand Est via DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régionale Intermodalité Grand Est) qui est un dispositif financier et méthodologique volontariste et sur-mesure permettant d'améliorer l'intermodalité en accompagnant les acteurs locaux par des études et investissements créant les conditions optimales pour le rabattement vers les points d'arrêts ferroviaires et routiers ;
- les travaux menés par SNCF Gares & Connexions financés soit par des fonds propres, soit via une participation de la Région dans le cadre du contrat de performance, signé le 26 janvier 2024 pour un montant de 163 M€ dont la rénovation du bâti et des quais pour 34 M€, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap pour 84,5 M€, le développement des pôles d'échange multimodaux pour faciliter le passage des bus, voitures et vélos au train pour les passagers pour 5,7 M€ ou encore l'ajout de confort à l'intérieur des gares pour 14,7 M€.

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Sud Mosellan & Saverne, Plaine et Plateau :

Dans les gares du secteur, voici les principaux chantiers engagés en 2024 et 2025 :

➤ **Vendenheim :**

Travaux menés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg.

Extension des installations du pôle d'Echanges Multimodal en 2027/2028 :

- extension du parking Ouest (+84 places)
 - mise en accessibilité du passe-quartier
 - densification du stationnement vélo
 - agrandissement du parvis
 - amélioration du rabattement en transports en commun
- ⇒ Coût total : 1,9 M€, dont 769k€ de part RGE (40%). Démarrage prévisionnel des travaux fin 2026 pour mise en service en 2028.

En complément, SNCF Gares & Connexions installera des rampes vélo et procédera à la régénération des écrans courant 2026

➤ **Gare de Brumath**

- ✓ *Travaux de mise en accessibilité réalisés (mis en services en septembre 2025) :*
 - Rehaussement et allongement des 2 quais
 - Création de deux rampes d'accès PMR au passage souterrain existant
 - Régénération de l'éclairage des quais
- ⇒ Coût total : 7,4 M€ dont RGE : 3,7M€ (40%) / Etat : 1,85M€ (25%) / SNCF : 1,85M€ (25%).
- ✓ *Travaux d'amélioration des aménagements de la gare et du PEM (menés sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de Haguenau) :*
 - Réhabiliter le bâtiment voyageurs,
 - Réaménager le parvis en faveur des modes alternatifs à la voiture,
 - Compléter l'offre multimodale côté parking Moulin Goepp,
 - Sécuriser l'accès au parvis et la traversée des voies ferrées
 - Pacifier la rue de la Gare
- ⇒ Coût total : 4 M€, dont 980k€ de part Région Grand Est (maximum de l'enveloppe DIRIGE pour les travaux éligibles dans le projet d'aménagement de la réhabilitation du BV et l'aménagement du PEM). Phase études en cours

V. Questions et remarques abordées par les participants lors du COREST

Thème numéro 1: Actualités de la Région Grand Est

Tarifification/distribution

Un usager a salué l'intérêt de la nouvelle formule Pass Groupe, mais déplore la difficulté à obtenir des billets avec correspondances proposant l'itinéraire le plus pratique (en termes de temps et de nombre de correspondances) sans que l'éventuel allongement du trajet n'augmente le coût du billet. Ex : aller de Morhange à Givet, distributeur ne font pas de direct. Il faudrait pouvoir passer par Metz ou Nancy. Plus cher quand rallonge le trajet. Donne aussi ex. Rémilly-Colmar. Suggère un calcul unique d'un lieu A vers B donc tarification fixe.

La Région Grand Est indique :

- Que SNCF Connect est une agence de voyage donc donne parfois une orientation sur tel titre plutôt que de proposer toutes les liaisons.

- Qu'elle souhaite un système homogène et indépendant et travaille à la mise en œuvre d'un Système Intégré des Mobilités Régionales (SIMR) avec pour objectif de présenter le meilleur itinéraire, au meilleur tarif et l'achat d'un titre unique. L'appel d'offres est en cours pour une mise en service fin 2027 pour le volet routier et fin 2029 pour le ferroviaire. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, cette fonction ne pourra plus être gérée par l'exploitant ;

SNCF Voyageurs complète pour les modalités actuelles que l'outil ne permet pas de gérer toutes les combinaisons de destinations possibles mais que le Centre de Relation Clients peut demander qu'une Origine-Destination y soit intégrée.

Le représentant des associations d'usagers préconise afin d'équilibrer les ressources de financement des services, de tabler sur un choc de qualité permettant par une meilleure attractivité, d'augmenter les fréquentations et les recettes. Cette solution permettrait de limiter les augmentations de tarifs.

SERM Lorraine-Luxembourg

Un usager propose l'idée d'un saut de mouton sur le nœud ferroviaire de Rémilly.

La Région Grand Est indique que les évolutions de besoin de ce type d'infrastructure sont étudiées dans le cadre du SERM.

Allègement des dessertes en périodes de vacances scolaires

Les représentants d'associations d'usagers ont souligné une offre 2026 maintenue sur toutes les lignes mais ont regretté la découverte (lors de la lecture des fiches horaires) de l'allongement des périodes d'allègement. Ils redoutent une baisse des fréquentations car des trains de pointe ou de la croix de midi sont impactés et déplorent qu'il n'y ait pas eu d'information ni de concertation plus en amont de ce changement.

Une usagère souligne que les étudiants ont moins de semaines de vacances que dans le secondaire et s'inquiète du niveau de desserte entre Strasbourg et Réding notamment.

La Région Grand Est complète :

- Que la diminution est de 15-20% de trains « allégés » en moyenne pendant 15 semaines au lieu de 7 les années précédentes ;
- Que durant ces périodes une diminution de fréquentation est constatée et que les trains allégés ont été repris à l'identique de ceux supprimés sur 7 semaines les années précédentes ;
- Qu'un travail en cours afin de modifier si nécessaire les trains encadrants des trains allégés pour limiter les trous de desserte.

SNCF Voyageurs indique que l'allègement ne concerne qu'un seul aller-retour pour la desserte de la gare de Réding.

Thème numéro 2 : Vie des lignes - Offre

Ligne Sarreguemines-Strasbourg

Plusieurs usagers ainsi que les représentants d'association d'usagers ont déploré et signalé :

- Une mauvaise qualité de service sur les trains du matin avec le regret que les chiffres de septembre à novembre 2025 ne soient pas présentés et que les informations sur les causes réelles des retards en cascade ne soient pas mieux explicitées aux voyageurs
- Que les trains sont quasi vides dans l'après-midi mais qu'un trou horaire d'1h après 17h30 et surtout soir car à 21h40
- Contestent les 5% d'augmentation tarifaire au vu de la qualité du service
- Déplorent suppression partielle Krimmeri qui pèjorent beaucoup de monde. Notamment le 18h23. Car après, il y a 1h30 d'attente à Strasbourg avant le prochain train direction Sarreguemines

Des demandes ont été formulées concernant :

- Une ouverture permanente du poste de Wingen-sur-Moder ;
- la fiabilisation des départs depuis Strasbourg des 2 premiers trains cadencés à 30' de l'après-midi (16h34 et 17h04) ;
- l'évolution du système de signalisation de la ligne.

La Région Grand Est :

- indique qu'elle ne dispose pas encore des chiffres des deux derniers mois, compte tenu des délais de leur traitement ;
- rappelle concernant l'évolution des tarifs, que le coût moyen du service étant couvert à hauteur de 30% par les recettes commerciales, dans un contexte budgétaire contraint. Un équilibre est donc à trouver entre le maintien du niveau de service avec des coûts ferroviaires évoluant plus vite que l'inflation.
- informe que la section Mommenheim-Sarreguemines fait partie des Lignes de Dessertes Fines du Territoire pour lesquelles le transfert est demandé. Dans cette démarche interviendront ensuite un contrat concession puis la régénération de la ligne et de ses équipements.

SNCF Voyageurs indique :

- que les personnels de bord seront sensibilisés aux détails des explications du fonctionnement de la ligne afin de pouvoir être plus précis dans les explications apportées aux voyageurs ;
- que le départ de Krimmeri à 18h23 sera examiné ;

SNCF Réseau précise :

- que l'ouverture du poste de Wingen a été mise en place pendant la période de chutes des feuilles (générant des ralentissements dus à l'enrayage/patinage des trains) mais qu'une étude a démontré une plus-value faible d'une ouverture annuelle.

Ligne Metz-Sarrebourg et Metz-Strasbourg

Un usager et un représentant de l'Eurométropole de Metz ont sollicité :

- arrêt supplémentaire en gare de Bénestroff sur un train Metz-Strasbourg ;
- des développements de desserte de la gare de Peltre.

La Région a indiqué que :

- La demande d'arrêt en gare de Bénestroff sera étudiée, sachant que la desserte de cette gare organisée sur les Sarrebourg-Metz afin d'optimiser la rapidité et la qualité de service des trains Strasbourg-Metz ;
- qu'elle se tient à la disposition de l'EMM pour étudier les propositions de renforcement comme convenu lors de la réunion qui s'était tenue à Metz sur ce sujet.

Ligne Sarrebourg-Saverne-Strasbourg

Un élu de la ligne explique que la saisonnalité ne peut justifier les chutes de la qualité du service et fait part des inquiétudes quant aux capacités suffisantes des matériels de la ligne dont le remplacement a été annoncé.

La Région Grand Est précise que les rames de 6 caisses pourront être associées à celles de 4 caisses circulant afin de pouvoir faire circuler des rames de 10 caisses sur l'étoile de Strasbourg.

Thème numéro 3 : Travaux sur les lignes

Une usagère fait part des désagréments occasionnés par la gestion des chantiers autour de la gare de Diemeringen. Durant les travaux les moteurs du train tournent de 20h à 21h puis lors du déchargement entre 2h et 3h du matin.

SNCF Réseau rappelle que ces travaux sont menés de nuit afin d'impacter au minimum les circulations de jour et que les déchargements sont menés au fur et à mesure du bouclage des portions de travaux.

Thème numéro 4 : Travaux dans les gares

Gare de Bénestroff

Un usager demande des informations sur les aménagements du parking de la gare.

Le Président du COREST et de la Communauté de Communes du Saulnois informe qu'une réunion technique a lancé le projet afin d'inscrire les financements de la communauté de communes dans le cadre du dispositif DIRIGE de la Région Grand Est.

Gare d'Igney-Avricourt

Le représentant du PETR du Pays du Lunévillois informe que la collectivité, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités va mener les travaux autour de la gare d'Avricourt dont l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodaux devraient débuter en février 2026.

Gare de Réding

Le Maire de la commune demande si des travaux sont prévus par la SNCF sur le bâtiment de la gare. Des informations successives contradictoires ont été échangées par courriers 2 projets privés ont été refusé car le bâtiment « n'était plus à vendre » puis un courrier indiquant que sans reprise le bâtiment pourrait être démoli.

Une usagère fait part de la saturation fréquente du parking et en sollicite l'extension.

Monsieur le Maire rappelle que le parking est propriété de la SNCF et qu'il a été réhabilité en 2016 avec un cofinancement : Etat, Région Alsace, Communauté de Communes et Mairie.

Fin du COREST.