



CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Strasbourg.eu
eurométropole

FÉVRIER 2026

Note du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg

Faciliter les transports publics entre l'Eurométropole de Strasbourg et la ville voisine transfrontalière de Kehl





SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
CONTEXTE GÉNÉRAL	4
LES OBSTACLES IDENTIFIÉS	5
NOS 6 RECOMMANDATIONS POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE	6
CONCLUSION	7
ANNEXES	8
ANNEXE I : Méthodologie de travail.....	8
ANNEXE II : Analyse détaillée des obstacles identifiés.....	8
OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES DU BÜRGERKONVENT	11

PRÉAMBULE

Le Conseil de Développement avait organisé en avril 2024 **un séminaire interne pour familiariser ses membres aux enjeux transfrontaliers dans différents domaines** notamment à travers le témoignage d'un de ses membres qui vit au quotidien les difficultés d'une famille binationale et bilingue.

Suite à ces **échanges avec Jeanne Barseghian** (Vice-Présidente de l'Eurométropole en charge des Relations internationales, européennes et transfrontalières, Maire de Strasbourg), **Agathe Binnert** (Directrice Adjointe de la Maison de l'Emploi), **Nelly Keuerleber** et **Fiona Härtel** (Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderungs-GmbH Kehl) et **Jean-Baptiste Schiber** (Chargé des Relations internationales et partenariales, Direction des mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg), **un groupe de travail a été constitué.**

Bien que transfrontalière par nature, la vie quotidienne des personnes qui vivent, travaillent ou étudient dans ce bassin de vie binational rencontrent des difficultés substantielles dans quatre domaines clés :

- Les complexités administratives et fiscales liées au statut fiscal et social des frontaliers,
- Les obstacles à la mobilité transfrontalière du fait de l'organisation des transports publics,
- Les difficultés d'accès à une éducation bilingue de qualité,
- L'accès aux soins malgré la directive européenne.

Lors de la plénière de juin 2024, ce groupe de travail a été mandaté pour :

- Identifier et documenter les obstacles rencontrés par les habitants transfrontaliers dans ces quatre domaines,
- Préciser les origines administratives, juridiques, organisationnelles, etc. de ces obstacles,
- Élaborer des solutions pragmatiques et des recommandations concrètes,
- Formuler des positions et des demandes que les élus et l'Euro-district pourraient porter auprès des autorités compétentes.

Le périmètre géographique de ce travail a été circonscrit à l'Eurométropole de Strasbourg et à l'environnement proche rive droite du Rhin (notamment la Ville de Kehl).

Cette note expose nos conclusions et préconisation pour une meilleure organisation des transports publics (tram, train, bus) entre l'Eurométropole de Strasbourg et Kehl.

Le CODEV a bien conscience que les compétences en matière transfrontalière sont partagées ou exclusivement du ressort d'autres échelons administratifs notamment les Régions et les États français et allemand. Les obstacles de portée régionale ou nationale ne peuvent être résolus localement, mais peuvent néanmoins être relayés auprès des autorités compétentes par les élu-es métropolitain-es.



CONTEXTE

Une offre transfrontalière de très bonne qualité

Avant d'exposer les obstacles identifiés, il convient de souligner que **l'Eurométropole bénéficie d'une infrastructure de transports publics performante** et d'une **offre transfrontalière de qualité en France**. Les obstacles identifiés, bien que non négligeables, sont de nature plutôt administrative ou ergonomique et ne remettent pas en question la qualité générale de l'offre de mobilité transfrontalière.

Infrastructure générale

Historiquement, la Ville de Strasbourg et **l'EMS bénéficient d'un réseau de transports en commun performant** : tramways, bus, bus à haut niveau de service (BHNS) et train, notamment via le Service Express Régional Métropolitain (SERM) développé à partir de décembre 2022, dont le principe est appelé à se multiplier en France en tant que « RER des grandes villes ».

La ligne D du tramway transfrontalier

La ligne D du tramway constitue le cœur de cette offre transfrontalière. Depuis septembre 2017, elle traverse la frontière et continue jusqu'à « Kehl Rathaus » depuis novembre 2018, avec :

- Une amplitude horaire de 4h30/4h50 à minuit/1h du matin,
- Une fréquence de 15 à 20 minutes,
- Un succès commercial remarquable : dès sa première année, elle a transporté près du double des passagers prévus.

LES AVANTAGES DE LA LIGNE D

- Mobilité transfrontalière : elle offre un accès rapide et sans interruption entre Strasbourg et Kehl, compatible avec les abonnements des deux pays,
- Impact économique : elle attire une nouvelle clientèle dans les deux villes, augmentant les flux de consommateurs,
- Développement urbain : elle soutient l'urbanisation des Deux-Rives avec des écoquartiers et permet une meilleure desserte de la zone portuaire,
- Environnement : elle contribue à améliorer la qualité de l'air en réduisant l'usage de la voiture et aide à réduire la circulation automobile sur l'avenue du Rhin, l'un des points noirs de l'agglomération.

Le train régional

Le train régional assure également une liaison entre la gare centrale de Strasbourg et la gare de Kehl via la gare Krimmeri-Meinau. Cette liaison se prolonge vers Offenbourg et au-delà.

L'amplitude horaire est de 6h20 à 22h50 (Strasbourg vers Kehl) et 6h50 à 23h45 (Kehl vers Strasbourg) avec une fréquence à l'heure voire à la demi-heure.

Tarification transfrontalière

Une tarification transfrontalière a été mise en œuvre par les partenaires de transport, permettant **des trajets combinés tram-train-bus**, notamment via le système Europass pour les transports ponctuels comme réguliers.

Des initiatives positives dans un contexte favorable

Plusieurs initiatives récentes témoignent d'une dynamique positive et d'une volonté de renforcer la mobilité transfrontalière.

Pass Jeune Grand Est/Grenzenlos (2024-2025)

Lancé en 2024 et reconduit en 2025, ce Pass permet aux jeunes de **moins de 28 ans, français et allemands, de voyager de manière illimitée** dans la Région Grand Est et dans les Länder du Bade-Wurtemberg, de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre.

Concrètement, les jeunes résidant dans l'un de ces territoires peuvent, selon leur lieu de résidence, utiliser soit le Deutschland-Ticket, soit le Pass Jeune Grand Est/Grenzenlos pour **circuler librement à bord des trains régionaux (TER, IRE, RE, RB, S-Bahnen) ainsi que sur les autocars du réseau Fluo** côté français.

30 nouvelles rames Régiolis TFA

Le matériel roulant neuf, convenu dans le cadre du protocole de coopération entre la Région Grand Est et les Länder, porte sur une flotte de **30 rames** de la gamme «Coradia Polyvalent», pour laquelle **une version transfrontalière France-Allemagne a été développée : Régiolis TFA**.

Ces rames roulent depuis octobre 2024 sur le réseau français et depuis l'été 2025 sur le réseau allemand. Elles ont remplacé le matériel anciennement exploité sur les lignes depuis et vers le Bade-Wurtemberg, dont la ligne Strasbourg-Offenbourg.

Amélioration de la fréquence des trains

L'amélioration de la fréquence des trains entre Strasbourg, Krimmeri-Meinau et Kehl est à envisager dans le cadre de l'appel d'offres passé par la Région Grand Est et ses homologues allemands (Bade-Wurtemberg, Rhénanie-Palatinat, Sarre) pour l'exploitation des lignes transfrontalières France-Allemagne.

Extension du réseau de bus de nuit

En novembre 2025, **le réseau de bus de nuit (Noctilien) de l'Eurométropole de Strasbourg a été étendu à la Ville de Kehl**, améliorant ainsi l'accessibilité des transports publics en dehors des heures de pointe et renforçant la mobilité transfrontalière nocturne.



LES OBSTACLES IDENTIFIÉS

Nous avons identifié 6 obstacles majeurs à une meilleure offre de service de transport entre les deux territoires :

- Un système de tarification complexe qui affecte tous les usagers transfrontaliers,
- Des inégalités tarifaires selon le lieu de résidence pour les élèves, les travailleurs et les familles,
- Une intégration insuffisante de cette thématique transfrontalière dans les applications, impactant surtout les touristes et les usagers occasionnels,
- Des distributeurs de billets peu ergonomiques,
- Une difficulté d'accès au site de la CTS pour les usagers non francophones,
- Une capacité insuffisante aux heures de pointe pour l'ensemble des usagers.

Vous retrouverez en annexe l'analyse détaillée de ces obstacles et nos recommandations associées.

NOS 6 RECOMMANDATIONS POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

1 Simplifier et harmoniser la tarification transfrontalière

- Clarifier le système de tarification générale,
- Améliorer la compatibilité entre les systèmes tarifaires français et allemand (Europass, Baden-Württemberg-Ticket, Deutschlandticket),
- Élargir l'offre Europass (abonnements annuels, tarifs réduits, billets uniques, disponibilité en ligne),
- Harmoniser les prix des billets de correspondance.

2 Harmoniser les prestations des cartes mensuelles selon le lieu de résidence pour garantir un accès équitable aux réseaux de transport des deux côtés de la frontière

3 Intégrer complètement l'offre transfrontalière dans les applications SNCF et Deutsche Bahn, notamment en affichant l'Europass comme option de paiement pour les trajets incluant le tramway

4 Améliorer l'ergonomie et l'accessibilité des distributeurs de billets, du site CTS et des applications, en particulier pour les usagers non francophones

5 Assurer la disponibilité des billets transfrontaliers aux distributeurs automatiques

6 Augmenter la capacité aux heures de pointe et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les familles





CONCLUSION

Au-delà des constats techniques et des recommandations opérationnelles formulées dans cette note, **les difficultés rencontrées en matière de transports publics transfrontaliers posent une question politique centrale** : celle de la **capacité de sa gouvernance à être à la hauteur de la réalité vécue par les habitants** d'un bassin de vie binational.

L'Eurométropole de Strasbourg constitue un territoire transfrontalier de fait. **Chaque jour, des milliers de personnes traversent le Rhin** pour travailler, étudier, se soigner ou simplement vivre. Pourtant, l'organisation institutionnelle et la répartition des compétences restent largement structurées selon des logiques nationales et sectorielles, **insuffisamment adaptées à cette réalité quotidienne**. Il en résulte un empilement d'acteurs, de règles et de dispositifs qui freine la lisibilité de l'offre de mobilité et pénalise les usagers.

Le Conseil de Développement estime que **la mobilité transfrontalière ne peut plus être traitée comme un sujet périphérique** ou exclusivement technique. **Elle doit devenir un axe stratégique pleinement assumé des politiques publiques** locales, régionales et nationales. Cela suppose un portage politique fort, une capacité d'interpellation des autorités compétentes et un renforcement des coopérations institutionnelles à l'échelle transfrontalière.

Rappelons, à ce titre, que lors de la crise du COVID, le CODEV avait contesté la décision des autorités nationales de fermer les frontières du jour au lendemain, sans concertation avec les échelons locaux, au mépris de la réalité quotidienne de milliers d'habitants de part et d'autre du Rhin. La décision unilatérale des autorités allemandes de renforcer les contrôles aux frontières en 2025 montre que cette réalité reste sous-estimée.

Dans ce cadre, **le CODEV appelle les élu-es métropolitain-es et les instances de coopération transfrontalière, notamment l'Eurodistrict, à se saisir de ces recommandations pour porter une parole politique claire et exigeante auprès de la Région Grand Est, des Länder concernés** et des opérateurs de transport. L'enjeu est double : **garantir l'égalité d'accès aux services publics pour tous les habitants du territoire transfrontalier** et **consolider un modèle de mobilité durable, lisible et inclusif, à la hauteur de l'ambition européenne de l'Eurométropole de Strasbourg**.

Cette note se veut ainsi une **contribution citoyenne au débat public** et un appui à la décision politique, **au service d'une mobilité transfrontalière** plus simple, plus équitable et plus cohérente.

¹ « La coopération transfrontalière en temps de crise », Contribution du CODEV de l'EMS, juillet 2020.

ANNEXES

ANNEXE I

Méthodologie de travail

Le groupe de travail transfrontalier a mené une analyse structurée des obstacles aux transports publics transfrontaliers entre l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et la Ville de Kehl. Le périmètre d'étude s'est concentré sur les transports publics reliant l'EMS et Kehl, à savoir le tramway, le train régional et les bus. Les transports privés (voiture, vélo) ont été exclus du champ d'analyse, bien que des questions spécifiques aient été adressées à Vélhop et Citiz concernant leurs intentions de développement de services à Kehl.

La collecte de données s'est appuyée sur plusieurs sources complémentaires :

1. Entretiens avec les offices de tourisme (avril 2025)

Le groupe a rencontré les responsables de l'Office de Tourisme de Kehl (M^{me} Jörger et M^{me} Brisson) et de l'Office Eurométropolitain de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Strasbourg (M^{me} Mireille Dartus). Cette approche s'est avérée particulièrement pertinente, car ces structures, en contact quotidien avec les usagers transfrontaliers (touristes, visiteurs d'affaires, résidents), disposent d'une connaissance approfondie des obstacles rencontrés dans la mobilité transfrontalière.

2. Expertise institutionnelle

Le groupe a bénéficié de l'expertise de M. Jean-Baptiste Schiber, Chargé des relations internationales et partenariales en mobilité à l'Eurométropole.

3. Données du Bürgerkonvent sous l'égide de l'Eurodistrikt

Les résultats de la rencontre élus-es-citoyen-nes du 6 novembre 2024, ont permis de recueillir les témoignages directs des habitant-es et des élu-es sur les difficultés rencontrées dans les transports transfrontaliers.

4. Entretien avec le Centre Européen de la Consommation

Le groupe a également rencontré M. Christian Thirou, directeur avec deux collaborateurs le 22 mai 2025.

Plusieurs membres du groupe de travail ont participé à la rencontre citoyens / élus (Bürgerkonvent) du 6 novembre 2024 lors de laquelle, l'Eurodistrict a annoncé avoir lancé « en coopération avec les partenaires de transport allemands et français concernés, une étude de faisabilité pour l'éventuelle introduction d'une communauté tarifaire transfrontalière ».

Cette approche multi-sources a permis de croiser les perspectives (usagers, professionnels du tourisme, experts institutionnels) et d'identifier les obstacles concrets rencontrés au quotidien par les usagers transfrontaliers.

Le groupe de travail a mené ses activités sur une période d'environ 18 mois, de l'automne 2024 à l'automne 2025.

Les conclusions ont été présentées et adoptées collectivement lors de la plénière du Conseil de développement du 15 novembre 2025.

ANNEXE II

Analyse détaillée des obstacles identifiés

OBSTACLE 1

Système de tarification complexe et peu transparent

Le système de tarification transfrontalier présente plusieurs défauts qui compliquent l'accès aux transports pour les usagers :

- Complexité générale : Le système est jugé extrêmement compliqué, ce qui crée des difficultés pour plusieurs catégories d'acteurs.
- Manque de compréhension : Les usagers ne comprennent pas les différentes options tarifaires disponibles ; les professionnels du transport (chauffeurs de bus) eux-mêmes ont des difficultés à vendre certains titres (notamment l'Europass).
- Tarification opaque : La ligne Strasbourg-Offenbourg présente une tarification opaque et compliquée, notamment au passage de la frontière (Kehl-Strasbourg).
- Incompatibilités tarifaires :
 - Billets Baden-Württemberg non disponibles à Strasbourg,
 - Billets Deutschlandticket non valables à Strasbourg,
 - Europass limité au périmètre de l'EMS (pas valable pour la ligne de bus Erstein-Lahr).
- Billets de correspondance très chers : Pour d'autres moyens de transport en dehors de l'abonnement, même pour de petits trajets.
- Offre Europass limitée : Pas d'abonnement sur l'année/tarif emploi, pas de tarifs enfants/jeunes/retraités, pas de billets uniques, pas disponible en ligne du côté français.

GROUPES AFFECTÉS

Tous les usagers transfrontaliers, en particulier les travailleurs, les élèves et les touristes

> Recommandation associée :

- Simplifier et clarifier le système de tarification transfrontalier,
- Développer des outils de communication et de formation destinés aux professionnels du transport et aux usagers,
- Créer des guides tarifaires multilingues et accessibles,
- Améliorer la compatibilité entre les systèmes tarifaires français et allemands (Europass, Baden-Württemberg-Ticket, Deutschlandticket),
- Élargir l'offre Europass (abonnements annuels, tarifs réduits, billets uniques, disponibilité en ligne),
- Harmoniser les prix des billets de correspondance.

OBSTACLE 2

Inégalités dans l'étendue des prestations selon le lieu de résidence

Les cartes mensuelles d'abonnement offrent une couverture inégale selon que l'utilisateur réside à :

- ▶ **Strasbourg** : accès gratuit au réseau CTS + réseau de bus de Kehl (via abonnement CTS),
- ▶ **Kehl** : accès au réseau CTS, mais pas d'accès gratuit aux bus de Kehl (coût supplémentaire : 42 €/mois pour les élèves).

Exemple concret :

Un élève habitant à Sundheim (Kehl) et allant à l'école à Strasbourg doit payer un abonnement CTS (gratuit pour les élèves) et une carte mensuelle de bus Kehl (42 €).

À l'inverse, un élève habitant à Strasbourg et allant à l'école à Kehl n'a besoin que de son abonnement CTS gratuit pour accéder aux bus de Kehl.

Cette asymétrie s'applique également aux autres catégories de cartes mensuelles (travailleurs, étudiants, etc.).

GROUPES AFFECTÉS

Élèves transfrontaliers, travailleurs résidant à Kehl, familles transfrontalières.

> Recommandation associée :

- Harmoniser les prestations des cartes mensuelles en fonction du lieu de résidence,
- Mettre en place une tarification équitable garantissant un accès égal aux réseaux de transport des deux côtés de la frontière, indépendamment du domicile.

OBSTACLE 3

Distributeurs de billets peu ergonomiques et non-inclusifs

Les distributeurs automatiques de billets de la CTS présentent plusieurs défauts qui compliquent l'accès aux transports :

- ▶ Interface compliquée à utiliser,
- ▶ Lisibilité insuffisante en plein soleil,
- ▶ Disponibilité limitée des billets (souvent vendus aux guichets de la gare et de la mairie),
- ▶ Messages d'erreur affichés uniquement en français désorientant les personnes non francophones,
- ▶ Billets pour le pays voisin parfois non disponibles aux distributeurs (par ex. à la gare Krimmeri-Meinau pour le TER Kehl-Strasbourg).

GROUPES AFFECTÉS

Touristes, travailleurs transfrontaliers, usagers occasionnels, personnes non francophones.

> Recommandation associée :

- Améliorer l'ergonomie et l'accessibilité des distributeurs de billets (interface multilingue, meilleure lisibilité, messages d'erreur clairs),
- Augmenter leur disponibilité ou proposer des alternatives (vente en ligne, applications mobiles),
- Assurer la disponibilité des billets transfrontaliers aux distributeurs.

OBSTACLE 4

Accessibilité et ergonomie du site web et de l'application CTS

Cet obstacle a été particulièrement identifié par l'Office de Tourisme de Kehl (entretien du printemps 2025), qui signale que le site web et l'application de la CTS ne sont pas suffisamment accessibles et ergonomiques, en particulier pour les personnes dont la langue maternelle n'est pas le français.

Situation actuelle :

Une vérification menée par le groupe de travail a montré que les traductions en allemand du site CTS ont été considérablement améliorées depuis le début de l'étude. Cependant, des lacunes ponctuelles subsistent, notamment dans les interfaces techniques (par ex. configuration du prélèvement automatique). Par ailleurs, l'ergonomie générale du site relève en partie de préférences personnelles, et plusieurs points de vue sont possibles sur ce sujet.

Bien que des améliorations aient été constatées, cet obstacle a été maintenu car il est régulièrement signalé par les professionnels du tourisme comme un point de friction pour les usagers non francophones. De plus, les options tarifaires transfrontalières ne sont pas suffisamment mises en avant et visibles sur le site.

GROUPES AFFECTÉS

Usagers non francophones, touristes, travailleurs transfrontaliers allemands.

> Recommandation associée :

- Poursuivre l'amélioration de l'ergonomie et de l'accessibilité du site web et de l'application CTS,
- Compléter les traductions en allemand, notamment dans les interfaces techniques,
- Simplifier la navigation pour les usagers occasionnels,
- Mieux mettre en avant les options tarifaires transfrontalières.

OBSTACLE 5

Intégration insuffisante des offres tarifaires dans les applications de mobilité

Les applications de mobilité majeures (SNCF, Deutsche Bahn) ne proposent pas une intégration complète de l'offre transfrontalière, ce qui crée une fragmentation de l'information et complique la planification des trajets.

Situation détaillée :

► Application SNCF :

- Affiche les horaires et les connexions du tramway,
- Propose l'Europass à l'achat pour les trajets en train,

Problème : N'affiche pas l'Europass comme option de paiement pour les trajets incluant le tramway, bien que ce titre soit valable pour le tram.

► DB-Navigator :

- Affiche les horaires et les connexions du tramway en temps réel,
- Permet l'achat de l'Europass via la recherche de tarifs régionaux,

Problème : N'affiche pas l'Europass comme option de paiement pour les trajets incluant le tramway, bien que ce titre soit valable pour le tram.

CONSÉQUENCE :

Les usagers doivent consulter plusieurs applications ou effectuer des recherches supplémentaires pour trouver les bonnes options tarifaires, ce qui rend la planification des trajets transfrontaliers complexe et peu intuitive.

GROUPES AFFECTÉS

Tous les usagers, en particulier les touristes et les usagers occasionnels.

> Recommandation associée :

- Intégrer l'Europass comme option de paiement dans les applications SNCF et DB-Navigator pour les trajets incluant le tramway,
- Utiliser l'open data de la CTS pour améliorer les offres d'application,
- Harmoniser l'affichage des horaires et des tarifs transfrontaliers.

OBSTACLE 6

Capacité insuffisante aux heures de pointe

Bien que l'offre générale soit jugée bonne, la capacité des transports (tram et train) s'avère insuffisante aux heures de pointe et lors d'événements majeurs (marchés de Noël, heures de pointe professionnelles). Cela crée des problèmes particuliers pour :

- Le transport des vélos,
- L'accessibilité des fauteuils roulants,
- Le transport des poussettes.

GROUPES AFFECTÉS

Tous les usagers, en particulier les personnes à mobilité réduite, les parents avec enfants, les cyclistes.

> Recommandation associée :

- Maintenir et augmenter la fréquence des transports aux heures de pointe,
- Améliorer la capacité des rames (notamment pour les vélos et les fauteuils roulants).

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES DU BÜRGERKONVENT

La Rencontre citoyenne - Bürgerkonvent du 6 novembre 2024 a identifié plusieurs obstacles supplémentaires, de nature plutôt structurelle ou à plus long terme :

Lacunes horaires

Offre insuffisante pour le trafic du matin et du soir (lacunes critiques vers 6h50, 6h20-7h20), cadence générale trop faible et lacunes dans l'horaire entre Strasbourg et Kehl/Offenburg, surtout le week-end et entre 11h-13h,

Capacité insuffisante

Pas assez de trains et trop chargés, notamment sur la ligne Offenburg-Strasbourg,

Problèmes de tramway

Pas assez de trams pour Kehl (la moitié s'arrête à Port du Rhin au lieu de continuer jusqu'à Kehl Rathaus),

Accessibilité pour les vélos

Ascenseurs trop petits dans les gares (par ex. Krimmeri-Meinau), places de stationnement insuffisantes dans les trains, systèmes de vélos en libre-service incompatibles entre Kehl et Strasbourg,

CORRESPONDANCES

Temps de correspondance trop courts dans plusieurs gares (Appenweier, Kehl, Strasbourg, Molsheim, Entzheim),

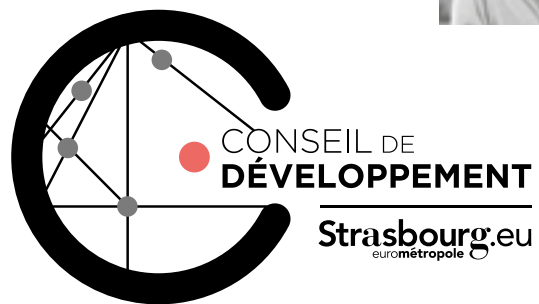
Absence de P+R à Kehl

Souhait d'avoir des P+R à Kehl avec un billet CTS P+R,

TARIFICATION

Tarification des personnes en situation de handicap : Souhait d'une gestion uniforme de la tarification des personnes en situation de handicap et de leur accompagnement en trafic transfrontalier.

Ces obstacles, bien qu'importants, relèvent davantage de questions de planification stratégique et d'investissements à moyen/long terme.



Réflexion citoyenne

Restons en contact:
Conseildedeveloppement@strasbourg.eu
codev-eurometropole.strasbourg.eu

 95CODEVEMS  Conseil de Développement de l'Eurométropole de Strasbourg

Scanner pour
s'inscrire à la
lettre d'info

