

Plan d'action "Mobilité PAMINA"

Le transport a toujours été un sujet prioritaire en matière de développement de l'espace PAMINA, le débat s'articulant autour des objectifs principaux suivants :

- améliorer les liaisons et/ou les connexions transfrontalières interrégionales en matière d'échange et de mobilité de biens et de personnes pour garantir l'accessibilité et la possibilité d'effectuer des trajets quotidiens ;
- garantir l'existence d'une infrastructure de transport selon les besoins et en accord avec les principes d'un développement durable et ceci tout particulièrement en mettant l'accent sur le transport public ferroviaire¹.

L'enjeu principal de ces objectifs émane des caractéristiques spécifiques de l'Eurodistrict PAMINA dont les territoires partiels :

- sont pour certains des territoires ruraux, peu peuplés et d'autres des territoires avec une grande densité de population (disparités structurels) ;
- connaissent des relations déséquilibrées en matière d'échange, aussi bien dans le domaine des loisirs que dans le domaine du marché du travail ;
- sont séparés non seulement par des frontières géographiques, notamment le Rhin, mais aussi par des frontières politico-administratives.

Pour le secteur des transports en général et pour le secteur des transports publics en particulier, la situation frontalière entraîne de facto l'existence d'une multitude d'autorités organisatrices des transports et de système d'exploitation différents qu'il s'agit de mutualiser au niveau des objectifs et des projets (gouvernance). Dans le cadre de la gouvernance en matière de transport, l'Eurodistrict PAMINA, en tant que territoire et partenaire institutionnel de la coopération transfrontalière dans le Rhin supérieur, mise sur l'échange ciblé et une coopération partenariale efficace avec les acteurs de la conférence du Rhin supérieur et du Conseil rhénan.

En même temps cette situation frontalière permet de bénéficier de fonds européens dans le cadre des programmes ou des instruments financiers existants à l'échelle européenne.

¹ cf *La conception de développement transfrontalier de l'Alsace du Nord-Palatinat du Sud-Mittlerer Oberrhein (1989)*, *les lignes d'orientations pour un développement de l'espace PAMINA (1996)*, *le concept d'aménagement du territoire PAMINA (2002)* et *les lignes d'orientations PAMINA (2005)*.

SITUATION DE DÉPART

20 ans après l'étude menée et financée dans le cadre du programme INTERREGI pour l'amélioration du transport public de personne dans l'espace PAMINA (1995), l'offre de transport public transfrontalier n'est toujours pas satisfaisante :

- Durant les 20 dernières années, les conditions de mobilité transfrontalière n'ont pas suivi le développement des relations fonctionnelles transfrontalières, l'évolution des politiques d'aménagement du territoire et des réformes territoriales², ni des flux existants entre les territoires;
- Les conditions de mobilité transfrontalières ne répondent pas aux exigences actuelles en termes de développement territorial et ne sont définitivement pas adaptées pour soutenir et développer les potentiels dont l'Eurodistrict dans son ensemble aurait besoin en termes de développement économique et social et de politique de l'emploi.

Face aux projets prometteurs comme la réactivation des lignes ferroviaires transfrontalières de Lauterbourg et Wissembourg, la coopération tarifaire partielle entre le Verkehrsverbund Rhein-Neckar et la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine qui répond à une demande dans le domaine touristique ainsi que deux lignes de bus transfrontalières réalisées entre l'Alsace du Nord et le Palatinat du Sud, on constate des déficits conséquents en matière d'aménagement du territoire, à savoir :

- liaisons Est-Ouest manquantes, pas de liaison de transport public de personnes entre le côté badois et le côté alsacien de l'Eurodistrict ;
- flux est-ouest (basé essentiellement sur le TIM) canalisé sur un nombre réduit de ponts et de bacs avec des capacités saturées pour certains axes ;
- pas de liaison transfrontalière compétitive en matière de transport public entre les centres de décision des trois territoires partiels (Haguenau–Karlsruhe/Haguenau-Landau) ;
- des maillons manquants importants au niveau du réseau de pistes cyclables transfrontalier.

Ce rajoutent à ces éléments des problèmes de capacité (capacité insuffisante en termes de trains qui disposent de la double homologation au niveau des techniques de sécurité pour les trajets transfrontaliers) ainsi que des problèmes et des manques en termes d'offres de services (coordination et information insuffisante au niveau des horaires pour les transports

² Par expl. Positionnement de la communauté d'agglomération de Haguenau dans la nouvelle région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (Grand Est) / Positionnement de Eurodistrikt PAMINA comme territoire charnière entre la ZukunftsRegion Westpfalz, la Metropolregion Rhein-Neckar, la TechnologieRegion Karlsruhe, la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur/ Positionnement des régions métropolitaines transfrontalières comme moteur de développement en Europe.

transfrontaliers), des politiques tarifaires (pas de tarification transfrontalière harmonisée) et de manière générale au niveau de l'information et de la communication.

Des déficits d'information d'offres transfrontalières existent également dans le domaine des déplacements alternatifs ainsi qu'au niveau des formes intelligentes d'interconnexion des systèmes de mobilité (création de connexions inter-modulaires).

VISION – OBJECTIFS

La vision partagée consiste à améliorer progressivement de manière efficace et durable les conditions de mobilité et d'échange des personnes et des biens dans l'Eurodistrict PAMINA visant à promouvoir une cohésion territoriale et une coopération de manière transfrontalière améliorant ainsi les conditions de vie et renforçant l'attractivité du territoire. Cette vision laisse de la place aux projets paraissant peu réalistes dans le contexte actuel mais le maintien desquels comme option pour l'avenir se prépare dès maintenant (par ex. le maintien de l'emprise ferroviaire entre Haguenau et Rastatt et le soutien transfrontalier au projet de l'installation d'une piste « test » pour la conduite autonome dans la région de Karlsruhe).

Objectif 1 : La mobilité pour tous

Il s'agit d'améliorer la mobilité transfrontalière pour l'ensemble des personnes, indépendamment de l'âge, des conditions (disponibilité de véhicule) et des besoins de mobilité (travail, formation, accès aux services, loisirs). Il faut que les citoyennes et les citoyens disposent d'offres adéquates sachant que le développement des transports publics y joue un rôle majeur.

Objectif 2 : La consolidation des interdépendances fonctionnelles

Avec l'amélioration des conditions de mobilité, la cohésion territoriale en termes d'attractivité et de développement économique sera renforcée ainsi que la qualité de vie de la population. Il faut aller vers une plus grande cohérence au niveau des axes principaux en matière de transport transfrontalier (trajet professionnel, trajet d'approvisionnement, trajet lié aux loisirs) et le réseau des transports publics. Un focus particulier doit être réalisé sur les offres relatives aux liaisons est-ouest.

Objectif 3 : La promotion des formes durables de mobilité

L'amélioration des conditions de mobilité doit contribuer à augmenter dans l'Eurodistrict et dans le Rhin supérieur la part des modes de transport sans émission de carbone. Cet objectif peut être atteint d'une part, grâce au développement d'offre de transport public au niveau routier et ferroviaire et de l'amélioration des réseaux transfrontaliers de pistes cyclables et d'autre part, par la promotion de formes alternatives de mobilité et le développement de l'intermodalité en renforçant les connexions entre voiture, vélo, bus et train.

Objectif 4 : Intégration du territoire à travers des offres de mobilité adaptées et transparentes

La structuration différente des trois territoires entre espace ruraux et espace urbains exigent des propositions et des solutions différentes et novatrices en termes d'amélioration des conditions de mobilité. A côté des meilleures offres de transport, il s'agit d'apporter plus de transparence transfrontalière au niveau des infrastructures, des offres d'utilisation, des possibilités de combiner les offres et des tarifs. Des informations relatives aux offres plus accessibles, plus détaillées et harmonisées représentent un élément d'amélioration des conditions de mobilité.

APPROCHE EN PLUSIEURS ETAPES – ACTIONS ET PROJETS

Une série de projets et d'actions sont en mesure de contribuer à répondre à la mise en œuvre des objectifs précités. Les projets identifiés par les experts des autorités compétentes (collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports) comprennent des projets réalisables à court, moyen et long termes représentant la trame centrale du plan d'action „Mobilité PAMINA“.

Le plan d'action englobe des mesures figurant sur la liste des projets de transport prioritaires adoptée par le Comité directeur de la Conférence du Rhin supérieur (CRS) le 13 mars 2015 et pouvant faire l'objet d'un co-financement européen dans le cadre du programme INTERREG V du Rhin supérieur.

Les projets sont présentés de manière succincte dans le tableau ci-après. Ils seront décrits de manière plus approfondie dans des fiches opérationnelles qui seront jointes au plan d'action. Ce dernier sera régulièrement mis à jour en fonction de l'avancement de la mise en œuvre des projets et d'éventuelles modifications des conditions cadres.

Le classement des projets en catégorie à court termes (C), moyen termes (M) et long termes (L) se base sur une évaluation faite par les experts. Les projets à court termes devront être traités prioritairement. Ces projets ont une période de réalisation maximale de cinq ans ce qui correspond à la période de programmation actuelle d'INTERREGV Rhin supérieur. Les projets doivent prendre en compte autant que possible les expériences pratiquées et surtout mutualiser les différents atouts de manière transfrontalière.

APERÇU : ACTIONS – PROJETS

Projets réalisables à court terme (C)

- Plate-forme de mobilité transfrontalière (C1)
- Optimiser les correspondances / améliorer la coordination des horaires sur les lignes transfrontalières passant par Lauterbourg et Wissembourg (C2)
- Augmenter la vitesse d'entrée à la gare de Wissembourg (C3)
- Offres tarifaires transfrontalières / ticket Pamina (C4)
- Améliorer l'information transfrontalière des usagers (C5)
- Liaison de bus (express) Haguenau – Rastatt / Baden Airport (C6)
- Développer des offres groupées bus-vélo (C7)
- Poursuite de la piste cyclable de la vallée de la Lauter en traversant le Rhin jusqu'à Bad Herrenalb (C8)
- Assurer la continuité des pistes cyclables entre la communauté de communes de Sauer-Pechelbronn et la Verbandsgemeinde Dahner Felsenland (C9)
- Valorisation de la piste cyclable transfrontalière Haguenau-Bühl-Iffezheim-Bühl (C10)
- Piste cyclable des 3 territoires Palatinat-Alsace-Bade (C11)
- Passerelle pour cyclistes dans le secteur Iffezheim/Roppenheim - Wintersdorf/Beinheim (C12)
- Route intelligente : équiper les bacs rhénans des panneaux à messages variables et de vidéo-caméras (C13)
- Favoriser et mettre en réseau de manière transfrontalière les systèmes de location de vélo y compris les vélos à assistance électrique (C14)
- Favoriser la combinaison vélo - transports en commun (C15)

Projets réalisables à moyen terme (M)

- Liaison ferroviaire sans rupture de charges vers Strasbourg via Wissembourg et Lauterbourg (M1)
- Liaison de transport en commun optimisée reliant l'agglomération de Haguenau à la métropole de Karlsruhe (M2)
- Développer les parkings relais (M3)
- Développer les aires de covoiturage (M4)

Projets réalisables à long terme (L)

- Assurer la continuité des autoroutes A65 / A 35 (L1)
- Deuxième pont sur le Rhin à Karlsruhe (L2)
- liaison ferroviaire Haguenau-Roeschwoog-Rastatt (L3)

Le plan d'action forme en quelque sorte une feuille de route qui permettra progressivement, en fonction de leur priorité temporelle, de réaliser les projets proposés. Il s'agira à chaque fois de réunir les autorités compétentes, de définir les responsabilités et les tâches, de fixer un échéancier et de mobiliser les fonds nécessaires à leur réalisation en se basant sur les possibilités existantes en la matière.

Concernant la recherche des ressources financières il s'agit d'examiner tous les programmes de soutien européens et dispositifs complémentaires disponibles et de les exploiter dans la mesure du possible (par ex. Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI), Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), INTERREG V A du Rhin supérieur, INTERREG V B Europe du Nord Ouest, programme LEADER, Fonds pour le développement des transports au niveau des communes (loi spécifique - Länder), Fonds de soutien aux lignes de bus régionales (Bade-Wurtemberg), Fonds d'infrastructure touristique pour les communes (Bade-Wurtemberg), ...). Les améliorations ne sont pas forcément liées à des coûts importants. Il s'agit de tenir compte des mesures déjà existantes dans les territoires et de réaliser la connexion de manière transfrontalière entre les offres.

L'Eurodistrict PAMINA exerce ici sa compétence de mutualisation des acteurs à l'échelle transfrontalière et plus particulièrement au niveau de la préparation et de la mise en forme des projets (plateforme d'échange, recherche et soutien des partenaires de projet, recherche et mobilisation des ressources et des subventions, travail de lobby, communication...). L'Eurodistrict PAMINA n'a pas la compétence ni la capacité financière pour exercer une quelconque maîtrise d'ouvrage ou de soutenir financièrement des projets dans ce domaine.