

Conseil.
Planification.
Pilotage.

RAPP 



Conférence du Rhin supérieur

Cadre d'orientation sur la politique des transports

Version 1.1
3 octobre 2020
Rapport n° 2061.211

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
Version 1.0	11.08.2020	Entwurf zum Schlussbericht	AE/GYv
Version 1.1	03.10.2020	Schlussbericht angepasst	ORK/MOB

Verteiler dieser Version

Organisation	Name	Anzahl/Form
ORK, Projektausschuss	Bernhard Berger	1/pdf
ORK, Projektausschuss	Michael Schué	1/pdf
ORK, Projektausschuss	Johann Cahueau	1/pdf
Amt für Mobilität, Basel-Stadt	Simon Kettner	1/pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Yves Gasser, Rapp	yves.gasser@rapp.ch	+41 58 595 78 40
Prof. Dr. Alexander Erath, FHNW	alexander.erath@fhnw.ch	+41 78 895 41 26

Table des matières

1	Entrée en matière	1
1.1	Éléments pertinents de la stratégie globale 2030 de la RMT	1
2	Élaboration du cadre d'orientation sur la politique des transports	2
2.1	Analyse des orientations existantes sur les transports	2
2.2	Nouvelles tendances en matière de mobilité	4
2.3	Analyse du trafic transfrontalier	4
3	Définition du cadre d'orientation sur la politique des transports sur la base de lignes directrices	10
4	Principaux thèmes à suivre	17

1 Entrée en matière

La Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur (CRS) a mandaté le bureau d'ingénieur Rapp Trans et la Haute École spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest (FHNW) pour établir un nouveau modèle d'orientation sur la politique des transports de la région du Rhin supérieur.

Ce modèle comprend un ensemble de déclarations stratégiques qui peuvent faire office de référence aux acteurs politiques et administratifs dans la planification transfrontalière en matière de transports et de mobilité. Il est étroitement lié aux formulations de la stratégie globale 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale (RMT) portant sur la mobilité. Au sens de la stratégie de la RMT, le cadre d'orientation définit des lignes directrices en matière de mobilité qui incluent les solutions de mobilité futures dans les dimensions infrastructurelles et tiennent compte de l'évolution des comportements des usagers des transports.

Il s'agira à cet effet de présenter les stratégies de transport déjà en place dans la région de la CRS, de mettre en lumière les nouvelles tendances en matière de mobilité et d'intégrer les enseignements tirés d'une analyse de données sur le trafic transfrontalier. Un sondage en ligne réalisé en 2020 auprès d'un panel de plus de 400 personnes issues des trois pays de la région du Rhin supérieur, a permis de classer les thématiques liées au trafic transfrontalier du point de vue des usagers.

Les résultats des étapes opératoires (analyse de base, sondage, conception de lignes directrices pour la politique des transports) ont été soumis au groupe de travail Transports de la CRS qui a établi un ordre de priorité des thématiques ciblées par les lignes directrices. Les lignes directrices définies dans le présent cadre d'orientation ont été explicitement formulées par un comité puis soumises pour approbation à l'ensemble du groupe de travail (en octobre 2020). À compter de 2021, ce cadre d'orientation aura une valeur contraignante dans le cadre des activités du groupe de travail Transports de la CRS.

1.1 Éléments pertinents de la stratégie globale 2030 de la RMT

Des représentants politiques, économiques et scientifiques de France, de Suisse et d'Allemagne ont signé en novembre 2019 à Bâle la nouvelle Stratégie 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT). La Stratégie 2030 de la RMT dédie son deuxième chapitre à la thématique des transports. Celui-ci¹ fait figure de référence et se prête à la définition des lignes directrices du présent cadre d'orientation.

Les partenaires allemands et français de la RMT bénéficient par ailleurs d'une dynamique grâce au Traité d'Aix-la-Chapelle². Ils soulignent leur intention de mettre en œuvre immédiatement leurs objectifs et projets dans le domaine des transports publics tels que, par exemple, la réactivation des lignes ferroviaires entre Colmar et Fribourg ainsi qu'entre Sarrebruck–Haguenau–Rastatt et Karlsruhe.

1 Source : Stratégie 2030 pour la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT) p.12 et p.13, Kehl, novembre 2019

2 Article 16 du Traité d'Aix-la-Chapelle entre la France et l'Allemagne signé le 22 janvier 2019 : « Les deux États faciliteront la mobilité transfrontalière en améliorant l'interconnexion des réseaux numériques et physiques entre eux, notamment les liaisons ferroviaires et routières. Ils agiront en étroite collaboration dans le domaine de la mobilité innovante, durable et accessible à tous afin d'élaborer des approches ou des normes communes aux deux États ».

Les lignes directrices formulées dans le présent cadre d'orientation sur la politique des transports se basent sur les objectifs ci-après en matière de mobilité définis dans la stratégie 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale (RMT) :

- Mise en œuvre des standards européens pour le transport public de voyageurs
- Pérennisation et renforcement du réseau des infrastructures ferroviaires existantes
- Développement des lignes ferroviaires et des dessertes transfrontalières existantes en favorisant les liaisons directes
- Conception conjointe et acquisition de matériel roulant exploitable de manière transfrontalière afin de rendre possible l'interopérabilité transfrontalière des systèmes et ainsi obtenir plus de liaisons directes sur tout le territoire
- Comblent les lacunes existantes au niveau du transport ferroviaire (« Missing Links ») par la réactivation de lignes ferroviaires et la création des infrastructures nécessaires (y compris les franchissements du Rhin manquants), notamment afin de pouvoir réagir de manière flexible dans l'espace du Rhin supérieur en cas d'incident
- Extension des lignes de chemin de fer à gauche et à droite du Rhin et mise en réseau afin de pouvoir réagir avec souplesse en cas de perturbations. Amélioration de la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et les opérateurs ferroviaires
- Création d'offres de bus afin de compléter l'offre ferroviaire là où cela s'avère pertinent
- Création d'une tarification transfrontalière commune en utilisant les possibilités de la numérisation/digitalisation. Une attention particulière sera donnée à la mobilité transfrontalière des scolaires, des apprentis, des étudiants et des navetteurs
- Coordination des systèmes d'informations sur les horaires et mise en réseau des possibilités d'informations sur les diverses offres de mobilité dans le Rhin supérieur
- Élimination des lacunes dans le réseau routier transfrontalier. Le transport individuel dans le Rhin supérieur continuera à jouer un rôle – même faible – dans le cadre de l'extension durable du réseau de transport. Ainsi, le comblement des lacunes existantes dans le réseau routier transfrontalier est souhaité.
- Développement des infrastructures transfrontalières requises pour la mobilité électrique (réseau de bornes de charge)
- Élimination des lacunes dans le réseau de pistes cyclables transfrontalier en engageant un dialogue avec les propriétaires/exploitants des ouvrages hydro-électriques le long du Rhin supérieur
- Encouragement au développement du transfert du transport de marchandises sur les voies ferroviaires et navigables (péniches) pour améliorer le bilan climatique
- Encouragement de la coopération des ports rhénans
- Promotion de la recherche et de projets pilotes pour l'utilisation de modes de propulsion novateurs

2 Élaboration du cadre d'orientation sur la politique des transports

2.1 Analyse des orientations existantes sur les transports

Afin de comparer les différentes stratégies en place et particulièrement axées sur la mobilité transfrontalière, une analyse a été menée dans un premier temps sur les stratégies de transport adoptées par les diverses collectivités locales de l'espace du Rhin supérieur. Cette démarche a pour but de vérifier si les stratégies en matière de mobilité transfrontalière et de transport sont cohérentes ou si elles présentent, au contraire, des contradictions.

Force est de constater que les stratégies et approches définies dans les différentes orientations ont bien souvent une visée identique ou similaire. Elles s'articulent notamment autour des objectifs suivants :

- Mise en place de systèmes tarifaires transfrontaliers dans les transports publics
- Développement de services d'information pour les transports publics transfrontaliers
- Extension des dessertes transfrontalières dans les transports publics traditionnels tels que les lignes ferroviaires (Freiburg-Mulhouse), les lignes de bus (Weil, Rheinfelden et Stein-Säckingen) et les lignes de tramways (tramway de Kehl, lignes 8 et 3 du tramway de Bâle)
- Développement du transfert du transport de marchandises sur les voies navigables et ferroviaires (navigation fluviale sur le Rhin, route roulante RoLa).

Par ailleurs, une volonté commune de développer des alternatives transfrontalières aux transports publics traditionnels et aux VIM se dégage d'un certain nombre de stratégies. La promotion du covoiturage et de l'autopartage (Grand Est), l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétonniers transfrontaliers (Kehl, Breisach, Basel-Stadt, Rheinfelden) ainsi que la mise en place de systèmes transfrontaliers de partage de vélos (Bad Säckingen/Stein im Fricktal) figurent parmi les initiatives évoquées.

Toutefois, au-delà de ces similarités, certaines stratégies se démarquent des autres dans les orientations sur les transports. Parmi elles ressortent notamment les idées suivantes :

- Mise en place d'un système de contrôle des poids lourds aux postes frontières entre l'Allemagne et la Suisse en raison de l'interdiction de circuler la nuit en vigueur en Suisse (Bade-Wurtemberg).
- Meilleure exploitation des synergies transfrontalières entre les ports (Bade-Wurtemberg).
- Aménagement de liaisons routières transfrontalières sur les points de congestion (Bade-Wurtemberg)
- Expérimentation d'un système de péage routier trinational dans l'agglomération bâloise (Bâle-Ville)

Les deux derniers points pourraient devenir une source de conflits d'objectifs : tandis que le Land de Bade-Wurtemberg mise sur une adaptation de la capacité routière aux besoins de transport, le canton de Bâle-Ville vise des mesures permettant de réduire l'utilisation des VIM. Par ailleurs, les stratégies adoptées par les collectivités locales appréhendent de manière très différente la gestion du trafic routier dans le contexte trinational (contrôle, canalisation, direction et information). Les objectifs poursuivis au niveau de la gestion du trafic varient en fonction de l'État et du rôle prédominant joué par la région dans le raccordement routier (par ex. priorité à la fluidité du trafic en Alsace, mobilité compatible avec l'urbanisation dans la ville de Bâle ou priorité aux transports publics dans le canton d'Argovie).

Les orientations sur les transports mentionnent à peine les nouvelles offres découlant des transports publics longue distance. Parallèlement aux dessertes (transfrontalières) proposées par les sociétés nationales de chemin de fer (par ex. TGV Zurich-Paris via Bâle et Mulhouse ou TGV Marseille - Francfort via Mulhouse - Strasbourg - Karlsruhe), des prestataires privés de services d'autobus longue distance transfrontaliers se sont établis ces dernières années dans l'espace de la CRS. Afin d'améliorer encore davantage l'accessibilité aux liaisons de transport longue distance et de favoriser leur intégration dans les systèmes en place,

l'élaboration d'une stratégie commune – portant par exemple sur la localisation des terminaux d'autocar et des gares – s'avérerait judicieuse.

2.2 Nouvelles tendances en matière de mobilité

Sur proposition de la CRS, l'attention a été portée dans un deuxième temps sur les nouvelles formes de mobilité. Celles-ci émergent sous l'influence des évolutions sociales et des tendances, parmi lesquelles la décarbonisation croissante (alternatives au moteur à combustion interne), la numérisation (mise en réseau des diverses formes de mobilité) et la déprivatisation (la possession d'un véhicule privé perd de son importance). L'électromobilité, la conduite autonome, mais également l'autopartage ou encore le *Mobility-as-a-service* (MaaS) sont autant de concepts qui définissent la mobilité de demain.

On constate de manière générale que de nombreuses collectivités se montrent tout au moins attentives à la question de l'électromobilité et s'engagent activement à promouvoir cette nouvelle technologie, notamment par le déploiement d'infrastructures de recharge. La ville de Kehl prévoit ainsi d'installer une quinzaine de bornes électriques dans sa zone urbaine. En dehors de l'électromobilité, les tendances émergentes en matière de mobilité telles que la conduite autonome ne sont que mentionnées en marge, voire même ignorées. Dans leurs orientations sur les transports, plusieurs collectivités expriment leur volonté de s'imposer comme des lieux de référence en matière d'innovation. La ville de Strasbourg ambitionne ainsi de devenir un laboratoire d'expérimentation des mobilités de demain en mettant en circulation des véhicules innovants sur son territoire.

Les orientations sur les transports semblent faire peu de cas de la dimension transfrontalière des nouvelles formes de mobilité. On retiendra tout particulièrement les initiatives menées à Bad Säckingen et à Stein im Fricktal en faveur du déploiement d'une flotte de vélos électriques partagés ou encore l'initiative de la région Grand Est visant à encourager le recours au covoiturage aux points de congestion transfrontaliers. Abstraction faite de ces démarches, les orientations et stratégies sur les transports s'attardent très peu sur l'impact potentiel que pourraient avoir les nouvelles formes de mobilité sur le trafic transfrontalier. Ce constat est surprenant, d'autant qu'une coordination entre les collectivités voisines – par exemple pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques – serait utile afin de favoriser le déploiement à grande échelle de ces technologies.

De même, les questions portant sur la numérisation de la navigation et ses conséquences sur le trafic transfrontalier sont à peine abordées. Néanmoins, les solutions d'infotrafic proposées par les logiciels de navigation permettent d'ores et déjà de suivre une grande partie du trafic routier. Ces informations en temps réel sont d'une grande importance pour le choix d'itinéraires alternatifs. Certaines plateformes de données propres à chaque pays sont déjà en ligne (fluo, Via Suisse) ou seront prochainement mises à disposition (ASTRA). Ces plateformes de données publiques présentent l'inconvénient majeur de s'arrêter aux frontières du pays respectif, alors que les applications privées telles que Tomtom ou Google/waze ne connaissent pas de frontière.

2.2 Analyse du trafic transfrontalier

La FHNW a procédé à une analyse des données de référence existantes sur le trafic transfrontalier au sein de l'espace de la CRS et a mené une enquête en vue d'évaluer les besoins en matière de mobilité transfrontalière. Ces travaux avaient pour objet :

- d'identifier les données disponibles sur le trafic transfrontalier,
- d'identifier les potentiels d'action en termes de disponibilité des données,
- d'utiliser les outils de données en place pour illustrer les potentiels de développement en matière de mobilité transfrontalière et

- d'inclure ces conclusions dans les évaluations du trafic transfrontalier par les citoyens.

Le projet de recherche Interreg en cours SuMo-Rhine (Sustainable Mobility in the Upper Rhine Region) poursuit une approche similaire, avec toutefois une portée beaucoup plus vaste. Sur la base d'outils intégrés (système d'indicateurs) permettant d'évaluer les concepts de mobilité durable dans les régions frontalières, ce projet vise à examiner les moyens de faciliter la mobilité durable dans un contexte transfrontalier. Les partenaires du projet veulent ainsi développer un nouveau type de « système d'aide à la décision ». Une application web devra permettre aux décideurs politiques et aux acteurs de l'industrie d'identifier les potentiels d'amélioration de l'offre de transport sur la base d'indicateurs relatifs à la mobilité durable. Les résultats concrets de ce projet n'étaient pas encore connus à la rédaction de ce rapport.

La collecte des données relatives aux flux du trafic routier transfrontalier a montré que les données délivrées par les compteurs automatiques ne sont pas toujours disponibles en format lisible par machine ; par ailleurs, des différences notables ont été relevées dans la couverture des réseaux. La figure 1 illustre la disponibilité des données de comptage du trafic routier lisibles par machine dans l'espace de la CRS. Alors que, dans le département du Bas-Rhin, les données de comptage collectées automatiquement et manuellement sont lisibles par machine, ces données sont majoritairement limitées aux compteurs automatiques en Allemagne et en Suisse. Le trafic transfrontalier est relativement bien couvert par les données de comptage automatiques (cercles rouges, données en annexe). Sur certains petits points de passage frontaliers, on ne dispose en revanche d'aucune donnée de comptage.

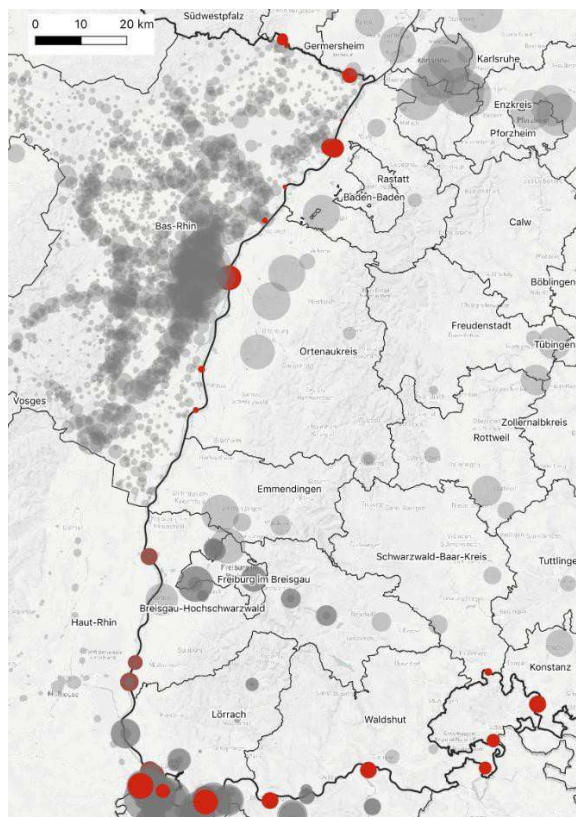


Figure 1 : disponibilité des données de comptage du trafic routier lisibles par machine dans l'espace de la CRS ; la surface circulaire est proportionnelle au volume du trafic ; les cercles rouges représentent les données de comptage aux frontières nationales.

À l'inverse du trafic routier, les données de comptage des usagers des transports publics ne sont généralement pas faciles à obtenir et elles ne sont pas lisibles par machine. Concernant la disponibilité des données d'horaires, qui constituent la base des calculs d'itinéraires transfrontaliers, il est apparu que les données d'horaires publiquement accessibles ne sont pas stockées dans leur intégralité sur les plateformes territoriales et transfrontalières telles que GoogleMaps. Par ailleurs, certains opérateurs ne publient pas de données d'horaires lisibles par machine.

Le comptage du trafic cycliste et piétonnier et la publication des données se font généralement au niveau communal. Comme l'illustre l'exemple de la ville de Bâle, ces données, même au niveau communal, peuvent être mises à disposition sous une forme lisible par machine via un point d'accès central dans le cadre de la stratégie Open Government Data.

La lisibilité par machine et l'accessibilité de l'ensemble des données par des points d'accès centraux devraient être garantis afin de pouvoir évaluer efficacement les flux du trafic transfrontalier. Une solution à l'échelle régionale de la CRS n'est pas absolument nécessaire à cet égard ; la mise en œuvre de solutions opérationnelles sur le plan territorial suffirait amplement. Du point de vue de la FHNW, il est essentiel que les données de comptage (VIM et transports publics), mais également les données de service (horaires) relatives aux transports publics soient disponibles sous une forme lisible par machine.

L'exemple de l'agglomération trinationale de Bâle illustre à quel point les outils de données peuvent servir à identifier les lacunes qui existent dans l'offre de transport transfrontalière. Le logiciel Conveyal Analysis a permis de calculer, pour chaque unité d'habitation (200 m x 200 m), le nombre d'habitants accessibles en 45 minutes ainsi que leur répartition sur les trois pays. Il est ainsi apparu clairement qu'un trajet en voiture de 45 minutes offrait une accessibilité générale sur l'ensemble du territoire, au-delà des frontières nationales. Le constat est sensiblement le même pour les trajets à vélo (30 minutes), la présence (ou l'absence) des ponts le long du Rhin y étant pour beaucoup. Comme l'illustre clairement la figure 2, les frontières nationales font figure d'obstacles aux transports publics, ce qui met en évidence les lacunes qui subsistent dans l'offre de transports publics transfrontaliers.

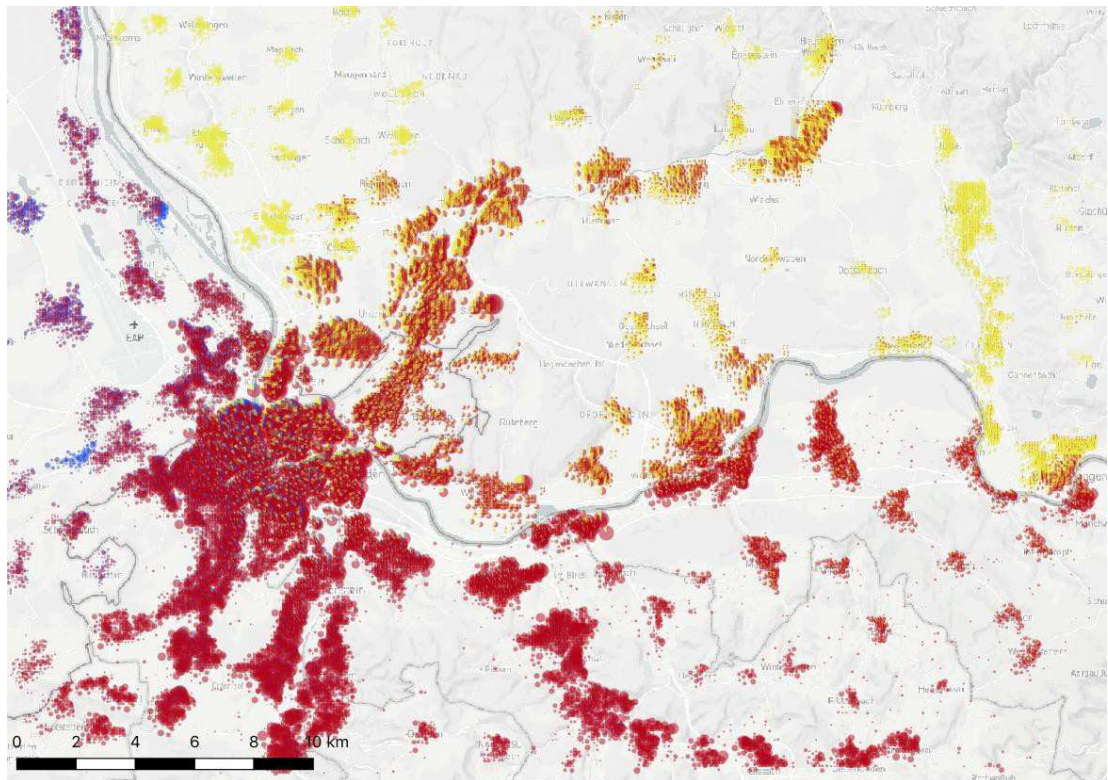


Figure 2 : accessibilité selon les pays par les transports publics dans la région de Bâle. Une analyse a permis de déterminer le nombre d'habitants accessibles en 45 minutes dans chaque unité d'habitation (200 m x 200 m) de la zone frontalière. Les couleurs indiquent les pays dans lesquels sont localisés les habitants accessibles (jaune = habitants en Allemagne, rouge = Suisse, bleu = France)

À l'inverse des données de comptage qui documentent les flux de trafic ponctuels, le modèle global des transports permet de quantifier les flux transfrontaliers, quel que soit le mode de transport. Sur la base d'analyses dites « araignées », ce type de modèle offre également la possibilité de rendre visibles les interdépendances spatiales qui caractérisent le trafic transfrontalier. Aucun exemple n'a cependant pu être fourni dans le cadre de la présente étude pour illustrer ce potentiel.

Les données de comptage disponibles pour la région de Strasbourg et les données issues du modèle des transports de Bâle ont été réunies sous la forme d'un aperçu global qui met en évidence la pertinence des flux du trafic transfrontalier. Ces deux agglomérations de l'espace du Rhin supérieur sont les plus importantes en termes de volume de trafic transfrontalier. Des bases de données comparables sont en cours de traitement pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour un concept de mobilité multimodal pour l'Eurodistrict PAMINA. Leur évaluation n'a toutefois pas été possible dans le cadre de notre étude. Les données de comptage du trafic routier mettent en évidence l'importance des flux transfrontaliers dans d'autres villes telles que Rastatt ou Karlsruhe. Cette situation est essentiellement due à la présence d'entreprises importantes, parmi lesquelles les usines Mercedes-Benz de Wörth am Rhein et de Rastatt. En raison de l'analyse de données rendue possible dans le cadre de cette étude, une analyse spécifique ne sera pas faite.

La figure 3 illustre les flux de déplacements transfrontaliers enregistrés en semaine dans l'agglomération trinationale de Bâle. Près de 12 % des itinéraires effectués au départ ou à destination de la région caractérisent des déplacements transfrontaliers.

Les mouvements transfrontaliers entre le Sud du Bade et la Suisse du Nord-Ouest – et dans une moindre mesure entre le Sud de l'Alsace et la Suisse du Nord-Ouest – y présentent une part importante. Les transports publics jouent un rôle relativement modeste dans ces liaisons de transport transfrontalières ; ils atteignent leur part la plus élevée (17 %) dans les trajets effectués entre l'Allemagne et la Suisse.

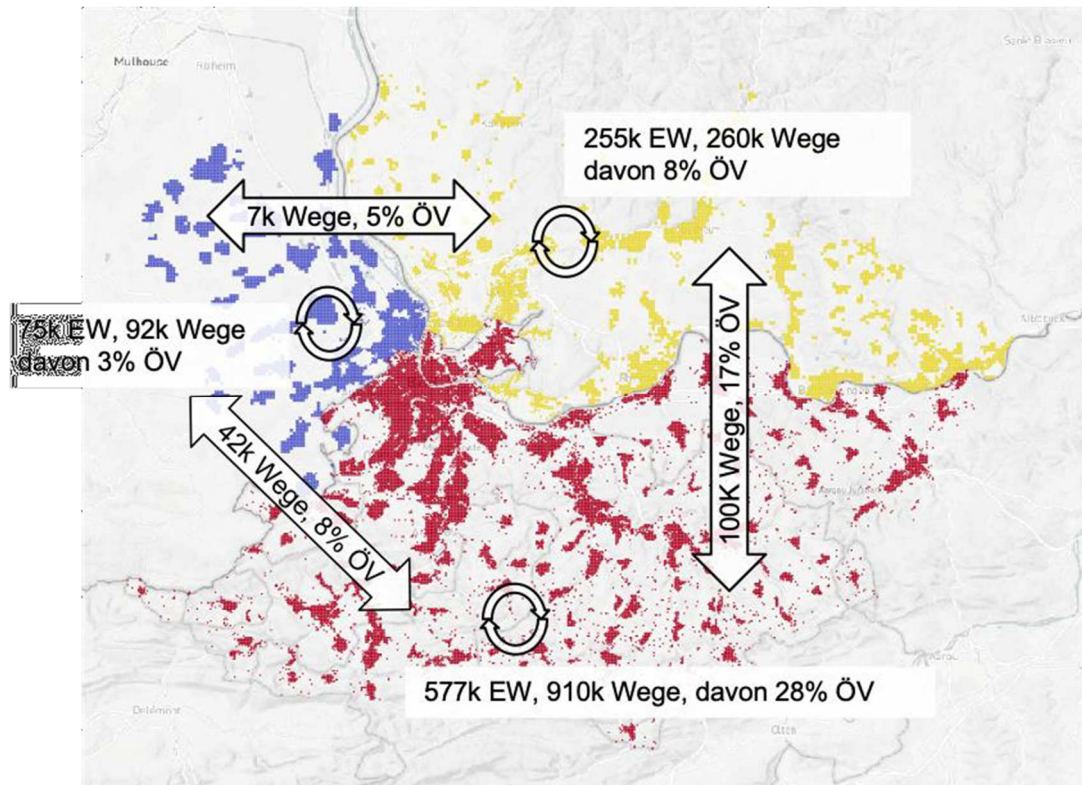


Figure 3 : trafic transfrontalier dans l'agglomération de Bâle

En plus des obstacles liés à l'offre de transport transfrontalière (en particulier les transports publics), les modèles de choix de destination développés dans le cadre du modèle de transport de Bâle, mettent en lumière des réticences mentales qui se manifestent dans le comportement des usagers de la route. L'activation du potentiel transfrontalier passe non seulement par des améliorations de l'offre de transport mais également par l'instauration d'une culture de la mobilité transfrontalière. À cet égard, des projets tels que l'IBA (internationale Bauausstellung – Exposition internationale d'architecture) ainsi que des initiatives prises sous la forme d'encarts de journaux transfrontaliers, de guides de voyages régionaux (numériques) ou de campagnes lancées sur les réseaux sociaux, contribuent à briser les barrières mentales.

Sur la base de la population de l'agglomération binationale Strasbourg-Kehl et d'une simple estimation du nombre de trajets quotidiens effectués, les données existantes sur le trafic routier transfrontalier et sur le nombre d'utilisateurs des transports publics ont permis d'estimer à 5 % environ la part des trajets transfrontaliers. Sur l'axe central transfrontalier du Pont d'Europe, les transports publics atteignent une part modale de 20 % grâce à la ligne de tramway Strasbourg-Kehl mise en service en 2017.

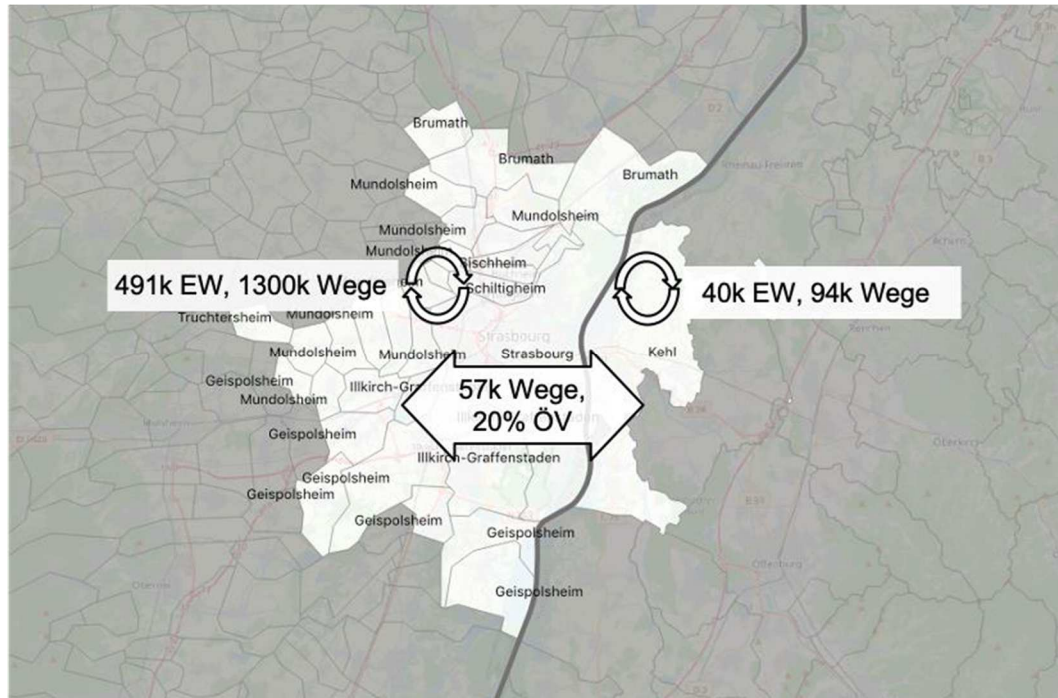


Figure 4 : trafic transfrontalier dans l'agglomération de Strasbourg

Dans un sondage organisé dans le cadre de cette étude, près de 300 personnes de toute la région de la CRS ont exprimé leur opinion sur la mobilité transfrontalière. Les participants ont été recrutés principalement via des listes d'adresses électroniques fournies par diverses organisations membres de la CRS. Une analyse détaillée des résultats du sondage figure dans la présentation proposée lors de l'atelier de travail du 17 juin (jointe en annexe).

La grande diversité culturelle et naturelle ainsi que l'étendue des offres de loisirs sont les critères les plus fréquemment cités dans les trois pays pour définir la qualité de vie dans la région frontalière. Les personnes vivant en Suisse apprécient particulièrement la diversité gastronomique tandis que les résidents de France mentionnent l'attractivité du marché du travail.

Le potentiel d'amélioration du trafic transfrontalier est principalement identifié dans les transports publics. Plus des deux tiers des personnes interrogées voient des améliorations nécessaires au niveau de la tarification transfrontalière et des offres de transports publics. Une bonne moitié des sondés constate également un besoin d'amélioration des liaisons cyclables transfrontalières. Le transport individuel motorisé est considéré comme un domaine d'action de moindre importance, la voiture étant le moyen de transport préconisé par les répondants pour leurs trajets transfrontaliers.

3 Définition du cadre d'orientation sur la politique des transports sur la base de lignes directrices

Le modèle d'orientation développé dans le cadre de ce projet se concentre principalement sur les objectifs induits par la politique en matière de transports que la CRS poursuit selon un ordre de priorité. Il a pour objet de confirmer les mesures et objectifs communs de la « Stratégie 2030 pour la Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur » (TMO), d'intégrer les thématiques abordées dans les champs d'action actuels et de développer des approches stratégiques en vue de les promouvoir.

Le cadre d'orientation sur la politique des transports de la CRS constitue un guide de référence commun pour les activités du groupe de travail Transports de la CRS. Il permet d'ancrer les idées et d'activer les potentiels identifiés par la stratégie transfrontalière de la RMT, un accord signé par la Région Grand Est, la future Collectivité Européenne d'Alsace, les cantons de la Suisse du Nord-Ouest, la Rhénanie-Palatinat, le Bade-Wurtemberg ainsi que les Eurodistricts.

	Points
1. Améliorer la qualité de vie de la population du Rhin supérieur	
a) Le système de transport devient plus durable et respectueux du climat.	8
b) Les transports publics transfrontaliers et le vélo doivent être encouragés.	8
c) L'aménagement du territoire permet de raccourcir efficacement les distances entre le domicile, le travail, l'éducation et les loisirs.	5
2. Renforcer l'économie du Rhin supérieur	
a) Les lieux de travail doivent être facilement accessibles par divers moyens de transport.	5
b) La circulation des biens et des marchandises doit être fiable et indépendante des frontières.	4
c) Les nouvelles technologies de mobilité et les services numériques devraient être utilisés pour les déplacements transfrontaliers.	5
3. Suppression des obstacles aux frontières du Rhin supérieur	
a) Les réseaux de transport devraient rendre les frontières encore moins perceptibles.	3
b) Des systèmes d'information, de réservation et de facturation transparents devraient faciliter les déplacements transfrontaliers par les transports publics et autres services de mobilité.	9
c) Les infrastructures routières doivent être gérées et optimisées au-delà des frontières.	2
4. Nouvelle culture de la mobilité dans l'espace du Rhin supérieur	
a) La politique récompense les usagers des transports qui participent activement à la transition durable du trafic.	6
b) Des formes de mobilité alternatives aux VIM devraient être promues avec des offres optionnelles.	4
c) L'utilisation individuelle des véhicules devrait être plus pertinente (nombre de personnes par véhicule, autopartage, covoiturage).	3
d) La combinaison de différents modes de transport devrait devenir plus attrayante.	8

Le nombre de points correspond au nombre de voix (14 participants actifs à l'atelier disposant chacun de 5 voix).

Les lignes directrices 1a) + b), 3b) et 4d) sont ainsi désignées comme prioritaires.

Les 13 lignes directrices poursuivent les objectifs décrits ci-après :

1) Améliorer la qualité de vie de la population du Rhin supérieur

a) Le système de transport devient plus durable et respectueux du climat.

Les émissions polluantes liées au transport doivent être réduites. Cela passe par une réduction du trafic (principe de suffisance), par le recours accru à des formes de propulsion plus respectueuses du climat, par l'achat de véhicules plus légers et par un meilleur rendement des véhicules (efficacité).

Un système de transport durable est un système qui préserve les ressources (par ex. en réduisant l'utilisation des sols) et qui est compatible avec les intérêts sociaux (par ex. en réduisant les nuisances sonores liées au trafic routier). La compatibilité sociale - au sens d'une mobilité abordable pour tous - ne concerne ici que la mobilité indispensable.

La stratégie RMT soutient cette ligne directrice en préconisant le transport de marchandises sur les voies ferroviaires et navigables pour améliorer le bilan climatique (13). Elle encourage la promotion de la recherche et de projets pilotes pour l'utilisation de modes de propulsion innovants (15). Les nombreuses mesures d'amélioration du transport ferroviaire servent indirectement cet objectif.

b) Les transports publics transfrontaliers et le vélo doivent être encouragés.

Un équilibre est trouvé au niveau national entre les réseaux de transports publics et de pistes cyclables et les transports privés dans la région du Rhin supérieur. En revanche, les considérations sur l'accessibilité transfrontalière font apparaître un déséquilibre notable par rapport aux VIM : sur les trajets transfrontaliers, les transports publics et le vélo sont clairement désavantagés par rapport au transport individuel motorisé. La promotion des transports publics et du vélo par-delà les frontières s'impose en conséquence. Cela permet un transfert vers d'autres modes de transport et crée de nouvelles capacités pour le trafic transfrontalier commercial et privé qui, faute d'alternatives, dépend de la route. Il en résulte un accroissement du potentiel du trafic transfrontalier, comme le souhaitent explicitement les habitants de la région du Rhin supérieur : le sondage révèle que le principal potentiel d'amélioration réside dans le développement des offres en matière de transports transfrontaliers dans tous les pays (les liaisons et tarifs sont cités par 58 % à 76 % des répondants, selon le pays). Plus de la moitié des personnes interrogées estime que des améliorations doivent être apportées aux réseaux cyclables transfrontaliers.

Les transports publics locaux constituent le mode de transport le plus efficace dans les zones frontalières à forte densité de population qui sont nombreuses dans l'espace du Rhin supérieur. Le transport ferroviaire joue lui aussi un rôle important en assurant la desserte entre les agglomérations de part et d'autre du Rhin et en concentrant plus efficacement les flux de frontaliers (travail, éducation, loisirs). Pour des raisons liées au passé, les infrastructures ferroviaires transfrontalières présentent encore des lacunes que la stratégie RMT propose de combler (étude Missing Links de l'UE) (5). Là où l'infrastructure routière le permet, la création d'offres de bus peut constituer une solution réalisable à court terme (7).

Le vélo est un moyen de transport pratique pour les trajets transfrontaliers car il permet d'emprunter les petits franchissements existants sur le Rhin auxquels les gros véhicules ne peuvent accéder (par ex. au niveau des ouvrages hydro-électriques le long du Rhin supérieur (12)). Le vélo étant la tendance actuelle en matière de mobilité, ces mesures sont particulièrement attendues (voir le sondage). L'utilisation d'un vélo électrique permet par ailleurs d'allonger considérablement les distances.

L'investissement dans le développement de réseaux cyclables uniformes et signalisés constitue dès lors une solution économiquement intéressante. Des voies rapides pour les cyclistes pourraient être aménagées le long des itinéraires les plus fréquentés par les frontaliers. Les voies cyclables rapides, également appelées autoroutes vélos, sont des itinéraires cyclables qui relient pour la plupart des destinations importantes du trafic quotidien sur de longues distances. Des infrastructures de stationnement pour les vélos dans les zones d'arrivée (par ex. près des gares) sont à prévoir également.

c) *L'aménagement du territoire permet de raccourcir efficacement les distances entre le domicile, le travail, l'éducation et les loisirs.*

Cette revendication doit s'inscrire dans une approche anticipative et durable de l'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire en espaces monofonctionnels (dédiés exclusivement à l'habitat ou au travail) sans approvisionnement de proximité et avec peu d'espaces verts pour les loisirs induit une augmentation du trafic routier. Il convient par conséquent de coordonner le développement des espaces de vie et de travail, en préconisant par exemple la proximité avec les arrêts de transports publics.

La coordination au niveau interrégional et transfrontalier du développement territorial permet d'offrir une meilleure qualité de vie aux personnes en quête d'un mode de vie axé sur la proximité et les courtes distances. De nouvelles formes de travail telles que le télétravail ou les espaces de coworking, qui permettent aux navetteurs d'éviter certains jours les trajets vers leur lieu de travail ou de les raccourcir, sont déjà devenues une réalité.

La stratégie TMO ne s'exprime pas sur cette ligne directrice et le sondage d'opinion sur le trafic transfrontalier n'aborde pas la question de manière spécifique. Pourtant, les retombées à long terme sur la mobilité attendues avec le renforcement de la pratique du télétravail dans le contexte de l'épidémie de COVID-19, mériteraient d'être examinées de plus près. Les résultats pourraient être publiés afin d'alimenter le dialogue politique et de cerner les corrélations entre le développement territorial et celui des transports.

2) Renforcer l'économie du Rhin supérieur

a) Les lieux de travail doivent être facilement accessibles par divers moyens de transport.

L'accessibilité aux emplois constitue un facteur décisif en termes de choix d'implantation mais aussi de compétitivité avec les autres régions. Il est de plus en plus important pour les entreprises d'être facilement accessibles par différents modes de transport. Une accessibilité limitée à la route présente des risques face à l'intensification des embouteillages routiers et à l'augmentation des coûts liés à la mobilité individuelle (redevances pour l'utilisation des infrastructures routières, hausse des prix automobiles due aux avancées technologiques). La stratégie RMT demande la mise en place d'un système de tarification transfrontalière pour les transports publics, en utilisant les possibilités de la numérisation/digitalisation. Une attention particulière sera donnée à la mobilité des navetteurs, des scolaires, des apprentis et des étudiants. Ceux-ci sont les usagers de la route de demain.

Les entreprises et organismes publics désireux de s'engager dans la région en faveur de l'environnement et de la société au sens de la citoyenneté d'entreprise (« Corporate Citizenship »), doivent contribuer à l'accessibilité multimodale de leurs sites par une gestion de la mobilité liée à l'entreprise pour le trafic des navetteurs ou leurs trajets commerciaux. Ces mesures incitatives (par ex. titres de transport réduits pour le personnel) sont plus efficaces si un choix flexible des modes de transport est offert (mobilité douce, transports publics, trafic individuel motorisé).

b) La circulation des biens et des marchandises doit être fiable et indépendante des frontières.

La région du Rhin supérieur est traversée par un imposant corridor de fret nord-sud et abrite d'importants terminaux de fret aérien, fluvial et combiné rail/route. Le transport de gros volumes nécessite des infrastructures hautement fiables et une coordination trinationale pour éliminer les redondances.

Aux postes frontières de la Suisse, les temps d'attente liés aux goulets d'étranglement en matière de dédouanement doivent être réduits le plus possible, afin de ne pas compromettre le trafic routier de marchandises et de ne pas affecter le trafic individuel aux postes frontières concernés.

Avec le succès de la vente en ligne et par correspondance (commerce électronique), le transport des petits volumes connaît un accroissement qui pose des problèmes de logistique urbaine. Une coordination des plateformes logistiques urbaines dans la région du Rhin supérieur serait par conséquent souhaitable.

c) Les nouvelles technologies de mobilité et les services numériques devraient être utilisés pour les déplacements transfrontaliers.

Le télétravail, l'électromobilité, la conduite autonome et le « Mobility-as-a-Service » constituent les principaux concepts de la mobilité de demain. Ils comprennent des services aujourd'hui bien connus tels que le partage de voitures, de vélos et de scooters électriques ainsi que les services de covoiturage (Uber, Moia, etc.).

Les offres numériques et les nouvelles formes de mobilité sont particulièrement prédestinées à une utilisation transfrontalière : elles permettent de réduire les besoins en infrastructures publiques qui nécessitent des processus de planification de longue haleine. Il est souvent plus facile pour les prestataires privés de fournir leurs services à l'échelle transfrontalière.

Au sens de ces lignes directrices et pour répondre aux besoins liés au trafic des frontaliers, la CRS doit encourager dans toute la région le développement de plateformes de réservation numérique pour les services de mobilité et atténuer les obstacles réglementaires au MaaS.

3) Suppression des obstacles aux frontières du Rhin supérieur

a) Les réseaux de transport devraient rendre les frontières encore moins perceptibles.

Comme le spécifient les autres lignes directrices, le développement des offres de transports transfrontaliers basées sur un système de tarification intégré ainsi que l'extension du réseau transfrontalier de pistes cyclables doivent être visés. Les nouvelles lignes ferroviaires et de tramway réalisées entre les pays au cours de la dernière période stratégique doivent être plus largement fréquentées. Le succès de ces nouvelles lignes passe par une tarification compréhensible et attrayante des transports publics transfrontaliers.

Un important potentiel d'amélioration du trafic transfrontalier réside dans la promotion des nouvelles offres de transport et dans leur praticité. La mise en avant des infrastructures existantes pour les transports publics et les vélos peut contribuer à promouvoir les déplacements irréguliers effectués dans les régions frontalières voisines dans le cadre des activités de loisirs. La diversité culturelle au sein de l'espace du Rhin supérieur fait partie des qualités de vie appréciées par les personnes interrogées. L'occasion est ici donnée de promouvoir l'accessibilité des offres transfrontalières par les transports publics en proposant par exemple des billets combinés lors d'événements culturels.

Les répondants d'Allemagne et de France sont plus nombreux que ceux de Suisse à percevoir l'espace de la Conférence du Rhin supérieur comme une région. Les motifs évoqués par les répondants pour justifier leurs déplacements transfrontaliers varient selon le pays (déplacements liés au travail pour la France et l'Allemagne, activités de loisirs dans les pays voisins pour la Suisse). Cette réalité doit être prise en compte dans la promotion des offres de transport.

b) Des systèmes d'information, de réservation et de facturation transparents devraient faciliter les déplacements transfrontaliers par les transports publics et autres services de mobilité.

La région du Rhin supérieur compte actuellement plusieurs communautés tarifaires qui permettent de se déplacer en bus et en train avec un seul billet sur tout le territoire de la communauté. Un billet séparé est généralement nécessaire pour les déplacements hors des frontières de ladite communauté, voire même hors des frontières nationales. Cela répond à un véritable besoin des usagers de bénéficier d'une telle commodité par-delà les frontières. Les solutions Be-In/Be-Out proposent déjà des systèmes de réservation et de facturation de ce type. Néanmoins, les différences en matière de règlement et de pouvoir d'achat au niveau transfrontalier compliquent la vente des billets pour les usagers.

La Conférence du Rhin supérieur s'engage à ce que des accords tarifaires puissent être conclus au-delà des frontières nationales et que tous les processus – de l'information à la réservation, en passant par la conduite et le paiement – puissent être proposés aux usagers par un seul et unique prestataire. Ces « réseaux de mobilité » devront également intégrer de nouveaux services de mobilité et faciliter ainsi les déplacements transfrontaliers. Dans la communauté tarifaire de Karlsruhe, le projet « regiomove » offre une solution prometteuse pour ce type de réseau de mobilité (voir la ligne directrice 4.4).

c) Les infrastructures routières doivent être gérées et optimisées au-delà des frontières.

Le sondage réalisé auprès de la population a révélé un besoin d'action relativement moins important dans le domaine des VIM. Les recommandations émises par la stratégie TMO se limitent à l'élimination des lacunes dans le réseau routier transfrontalier.

Un potentiel encore inexploité réside dans une meilleure utilisation des capacités routières existantes grâce à une gestion à grande échelle du trafic transfrontalier. À cet égard, la CRS se doit notamment d'assurer et de promouvoir les échanges intensifiés de données sur la

circulation au-delà des frontières. Les nouvelles plateformes d'échange de données numériques sur la circulation sont abordées différemment selon le pays et elles contiennent encore peu d'informations en temps réel sur le trafic routier, ces services étant généralement proposés par des prestataires privés couvrant tout le territoire européen.

L'analyse des documents stratégiques a mis en lumière des divergences significatives entre les collectivités de l'espace du Rhin supérieur quant à leur manière d'appréhender la gestion du trafic. Les objectifs poursuivis dans le cadre de la gestion du trafic varient en fonction de la région et du rôle prédominant joué dans le raccordement routier. La coordination trinationale des opérations et, en particulier la planification stratégique de la gestion du trafic nécessitent des moyens de communication établis qui font actuellement défaut.

4) Nouvelle culture de la mobilité dans l'espace du Rhin supérieur

a) *La politique récompense les usagers des transports qui participent activement à la transition durable du trafic.*

Les décisions en matière de politique des transports prévoient l'institution d'avantages pour les usagers des transports qui participent activement à la transition durable du trafic.

La transition durable du trafic est la désignation du processus qui mise sur la promotion des sources d'énergie durables pour les transports et la mobilité, sur l'utilisation de la mobilité douce et sur la mise en réseau des différentes formes du transport individuel et du transport public.

Des avantages peuvent être accordés aux usagers sous la forme de contributions financières, d'une allocation prioritaire d'espaces routiers, d'incitations fiscales, d'infrastructures de recharge attrayantes et de véhicules (matériel roulant) confortables dans les transports collectifs.

b) *Des formes de mobilité alternatives aux VIM devraient être promues avec des offres optionnelles.*

La région du Rhin supérieur a déjà formulé des intentions stratégiques en faveur des nouvelles formes de mobilité. L'électromobilité est ainsi mise en avant et certaines villes tiennent lieu de laboratoires d'expérimentation en mettant en circulation des véhicules routiers innovants. L'évolution de la mobilité doit passer par une réduction de la circulation et par un transfert modal vers le vélo, le rail et les transports publics. Des offres optionnelles sont déjà disponibles dans les centres urbains et doivent être promues davantage dans les zones rurales de la région du Rhin supérieur.

c) *L'utilisation individuelle des véhicules devrait être plus pertinente (nombre de personnes par véhicule, autopartage, covoiturage).*

1 % seulement des répondants d'Allemagne et de Suisse recourent aux services d'autopartage ou de covoiturage pour leurs déplacements transfrontaliers, contre 7 % des répondants de France.

La création d'espaces de covoiturage contribue à promouvoir l'utilisation de ce mode de transport pour les déplacements transfrontaliers. Le partage d'un véhicule par plusieurs personnes permet ainsi de décongestionner les autoroutes.

Les exploitants des autoroutes et les villes pourraient en outre lancer des projets pilotes pour le développement de ces aires de covoiturage. Sur les autoroutes ou les entrées de ville à trois voies ou plus, des voies seraient réservées uniquement aux véhicules occupés par au moins deux passagers. Il s'agira de partager les expériences tirées des projets pilotes nationaux au sein de l'espace du Rhin supérieur.

d) *La combinaison de différents modes de transport devrait devenir plus attrayante.*

La stratégie TMO exige la poursuite d'efforts écologiques dans le développement des infrastructures de transport par la mise en commun des potentiels existants (plurimodalité).

Le nouveau réseau de mobilité permet la création d'une plateforme commune réunissant tous les types de service de mobilité, tant en termes de conditions contractuelles et tarifaires que sur le plan des technologies informatiques et des infrastructures. En plus du bus et du train, les usagers auront désormais accès à des modes de transport flexibles tels que les services d'autopartage et de mise à disposition de vélos ou encore le taxi et les transports à la demande.

À titre d'exemple, le projet interdisciplinaire « regiomove » offre la possibilité d'effectuer un trajet intermodal dans la région de Karlsruhe, en utilisant divers moyens de transport. La

4 Principaux thèmes à suivre

Sur la base de l'évaluation des lignes directrices effectuée par les participants à l'atelier et des recommandations découlant de la stratégie TMO, le groupe de travail de la CRS a établi une liste de missions à accomplir (sélectionnées par le comité, sous la direction de Monsieur Schué) :

Promouvoir la coopération entre les prestataires de transport

Il est recommandé au CRS d'intensifier les projets de coopération entre les exploitants des transports publics, mais aussi les nouveaux prestataires de services de mobilité.

Des plateformes numériques telles que les systèmes transparents d'information, de réservation et de facturation devraient faciliter les déplacements transfrontaliers par les transports publics. Les nouvelles technologies de mobilité et les services numériques devraient par ailleurs être utilisés par les navetteurs pour leurs déplacements transfrontaliers et être intégrées dans ces plateformes.

Gestion de la mobilité pour les entreprises

Dans ses discussions avec les représentants du commerce, de l'industrie et des établissements d'enseignement, la CRS devrait souligner que l'accessibilité aux emplois, aux établissements scolaires et aux universités constitue un facteur décisif en termes de choix d'implantation mais aussi de compétitivité avec les autres régions. Il devient de plus en plus important pour les entreprises d'être facilement accessibles par différents modes de transport.

Des solutions de gestion de la mobilité pour les entreprises sont nécessaires car une accessibilité limitée à la route présente des risques face à l'intensification des embouteillages routiers et à l'augmentation des coûts liés à la mobilité individuelle (redevances pour l'utilisation des infrastructures routières, hausse des prix automobiles due aux avancées technologiques).

Promouvoir un nouvel aménagement pour les cyclistes

Le vélo est un moyen de locomotion pratique pour les frontaliers effectuant de courts trajets car ils peuvent emprunter les points de franchissement du Rhin. Les vélos électriques permettent de parcourir des distances beaucoup plus longues. L'investissement dans le développement de réseaux cyclables uniformes et signalisés constitue dès lors une solution économiquement intéressante. L'aménagement de voies rapides pour les cyclistes le long des itinéraires les plus fréquentés par les travailleurs frontaliers est une solution idéale. Des infrastructures de stationnement pour les vélos dans les zones d'arrivée (par ex. près des gares) sont à prévoir également.

Installation d'une infrastructure de recharge attrayante sur tout le territoire

Les émissions polluantes liées au transport doivent être réduites. Cela passe par une réduction du trafic (principe de suffisance) ainsi que par le recours accru à des formes de propulsion plus respectueuses du climat. L'installation d'une infrastructure de recharge attrayante sur l'ensemble du territoire peut être bénéfique pour la région frontalière.

Coordonner le développement des espaces de vie et de travail

La CRS devrait, en concertation avec les acteurs régionaux et communaux, attirer l'attention sur la nécessité de réduire les distances entre le domicile, le lieu de travail, les établissements d'enseignement et les espaces de loisirs. L'aménagement du territoire en espaces monofonctionnels (dédiés exclusivement à l'habitat ou au travail) sans approvisionnement de proximité et avec peu d'espaces verts pour les loisirs, induit une

Conférence du Rhin supérieur
Cadre d'orientation sur la politique des transports
augmentation du trafic routier. Il convient par conséquent de coordonner le développement des espaces de vie et de travail, en préconisant par exemple la proximité avec les arrêts de transports publics.

Rapp Trans AG, FHNW

Bâle, 3 octobre 2020 / 2061.211 / GYv

Annexes :

Tableau Données de comptage du trafic transfrontalier
Diapos de l'atelier avec
- Résultats du sondage en ligne
- Liste des lignes directrices prioritaires

Tabelle 1 Verkehrszählraten an Grenzübergängen im ORK-Gebiet, sortiert nach Ländern und Fhz (DTV, absteigend)

Länder	Grenzübergang	Straße	Fhz (DTV)	Quelle	Jahr
D-CH	Weil am Rhein	A5	32896	bAST	2016-2018
D-CH	Rheinfelden	A861	30263	bAST	2016-2018
D-CH	Bad Säckingen - Rheinbrücke	B518	14633	bAST	2016-2018
D-CH	Waldshut Rheinbrücke	B34	13938	bAST	2016-2018
D-CH	Weil-Friedlingen	B317	11400	bAST	2016-2018
D-CH	Grenzacherhorn	B34	10276	bAST	2016-2018
D-CH	Jestetten-Hardt	B27	9742	bAST	2016-2018
D-CH	Lottstetten	B27	8935	bAST	2016-2018
D-F	Kehl-Europabrücke	B28	33100	bAST	2016-2018
D-F	Rheinbrücke Iffezheim	B500	19615	bAST	2016-2018
D-F	Palmrainbrücke	B532	19416	bAST	2016-2018
D-F	Neuenburg am Rhein	A5	18242	bAST	2016-2018
D-F	Kraftwerk Iffezheim	D4	16690	Dép. Bas-Rhin	2014
D-F	Bietingen	B34	15709	bAST	2016-2018
D-F	Breisach	B31	15397	bAST	2016-2018
D-F	Lauterbourg	A35	12395	Dép. Bas-Rhin	2007
D-F	Rilchingen-Hanweiler	B51	11841	bAST	2016-2018
D-F	Neuenburg - Rheinbrücke	B378	11681	bAST	2016-2018
D-F	Saarbrücken - Neue Brenn	B41	11162	bAST	2016-2018
D-F	Unner	B406	7361	bAST	2016-2018
D-F	Wissembourg	D264	6997	Dép. Bas-Rhin	2008
D-F	Schweigen	B38	5386	bAST	2016-2018
D-F	Hornbach Süd	B424	3848	bAST	2016-2018
D-F	Neuhaus	B27	3154	bAST	2016-2018
D-F	Kraftwerk Gerstheim	D426	2600	Dép. Bas-Rhin	2014
D-F	Fähre Rhinau	D5	1910	Dép. Bas-Rhin	2013
D-F	Kraftwerk Gamsheim	D2	1840	Dép. Bas-Rhin	2014
D-F	Wissembourg Welschdorf	D303	1175	Dép. Bas-Rhin	2008
D-F	Fähre Drusenheim	D429	1080	Dép. Bas-Rhin	2014
D-F	Fähre Plittersdorf-Sietz	D28	420	Dép. Bas-Rhin	2014
D-F	Wissembourg	D543	30	Dép. Bas-Rhin	2014
F-CH	St. Louis	A35	32200	Préf. Haut-Rhin	2017

Folienpräsentation zum Workshop:

Beraten.
Planen.
Steuern.



Strategisches Leitbild zur Verkehrspolitik am Oberrhein

Workshop 17.6. per Videokonferenz
Rapp Trans AG und Fachhochschule Nordwestschweiz

Workshop zum Verkehrspolitischen Leitbild

Ziel / Objectif

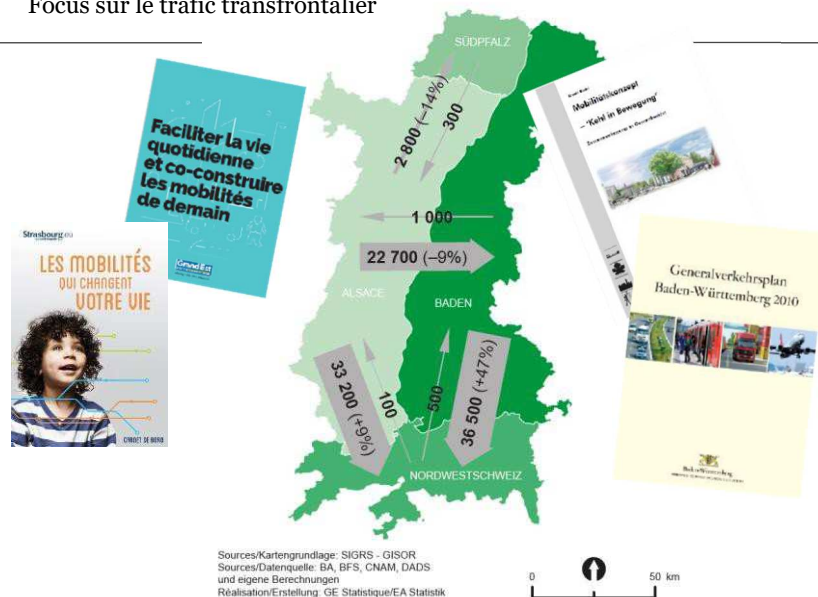
Verabschiedung von Leitsätzen,
zur anschließenden Ausarbeitung eines schriftlichen Dokumentes durch das Projektteam.

Adoption des lignes directrices,
pour la préparation ultérieure d'un document écrit par l'équipe de projet.

Ablauf / Deroulé

<u>Zeit</u>	<u>Was</u>	<u>Quand</u>	<u>Quoi</u>
10:30	Begrüßung und Kurzvorstellung, 15 Min.	10h30	Accueil et présentation rapide, 15 Min.
10:45	Teil 1 Information, 45 Min. Präsentation verkehrliche Analyse Präsentation Umfrage Ergebnisse Chancen Neue Mobilität und neue Mobilitätskultur	10h45	Partie 1 Information, 45 Min. Présentation de l'analyse des transports Présentation des résultats du sondage Les opportunités offertes par une nouvelle mobilité et une nouvelle culture de la mobilité
11:30	Teil 2 Mitwirkung, 60 Min. Vorstellung der entworfenen Leitsätze Rückmeldung zu den Leitsätzen durch die Teilnehmenden	11h30	Partie 2 Participation, 60 Min. Présentation des projets de lignes directrices Retour des participants sur les lignes directrices
12:30	Teil 3 Beschlussfassung, 30 Min. Wahl der Prioritätenfolge (WebEx Poll durch Rapp) Ausblick und Nachversand, Verabschiedung	12h30	Partie 3 Prise de décisions, 30 Min. Choix de l'ordre des priorités (WebEx Poll par Rapp) Perspectives et envoi ultérieur, adoption

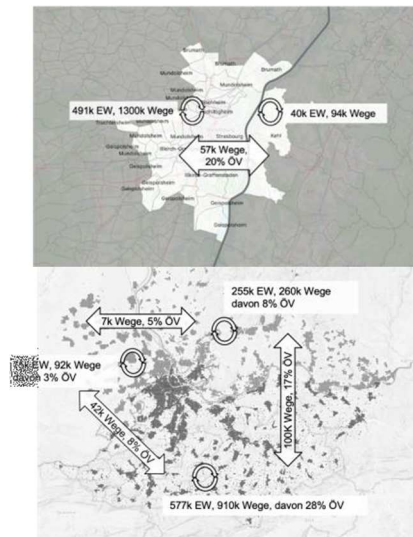
Analyse du trafic Focus sur le trafic transfrontalier



Analyse du trafic

Focus sur le trafic transfrontalier dans la région du Rhin supérieur, agglomérations de Bâle et Strasbourg

- Près de 5 % des trajets effectués dans l'agglomération binationale Strasbourg-Kehl sont des déplacements transfrontaliers.
- 20 % de ces trajets sont assurés par les transports publics.
- Dans l'agglomération trinationale de Bâle, 11 % des itinéraires effectués au départ ou à destination de la région caractérisent des déplacements transfrontaliers.
- 5 à 17 % de ces trajets sont assurés par les transports publics.



Analyse du trafic

Comparaison de documents stratégiques

Principes fondamentalement similaires :

- Systèmes tarifaires transfrontaliers dans les transports publics
- Amélioration de l'offre de transports publics traditionnels
- Transfert du transport de marchandises sur les voies navigables et ferroviaires
- Alternatives transfrontalières aux transports publics traditionnels et aux VIM (covoiturage, autopartage, partage de vélos, développement d'itinéraires cyclables et piétonniers transfrontaliers)

Différences relevées :

- Système de contrôle des poids lourds et gestion du trafic
- Aménagement de liaisons routières transfrontalières
- Expérimentation d'un système de péage routier dans l'agglomération bâloise

Peu d'intentions formulées sur les nouvelles formes de mobilité :

- Mise en avant de l'électromobilité
- Laboratoire d'expérimentation de véhicules routiers innovants à Strasbourg

Analyse du trafic

Bilan : bases de données et outils d'analyse

Accessibilité

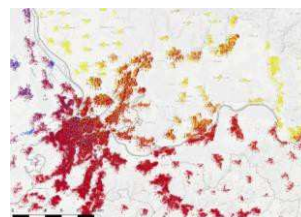
Les infrastructures de transport transfrontalières et les services de transport public déterminent très directement le niveau d'accessibilité de la région du Rhin supérieur et donc son potentiel en matière d'échanges économiques et sociaux.

Lacunes dans les offres

Les bases de données numériques disponibles ainsi que les outils d'analyse modernes permettraient d'identifier de manière systématique les lacunes qui existent dans l'offre de transport de la région du Rhin supérieur et de quantifier facilement l'impact de nouvelles infrastructures de transport transfrontalières et de nouvelles offres de transports publics.

Potentiel de développement

Un potentiel de développement est identifié notamment dans l'amélioration des services de transports publics transfrontaliers et dans la promotion de la mobilité active (par ex. pistes cyclables transfrontalières).



Accessibilité selon les
pays par les transports
publics dans la région
de Bâle.



Résultats du sondage

Atelier « Cadre d'orientation sur la politique des transports de la Conférence du Rhin supérieur »,
17 juin 2020



Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Weitervermittlung!
Merci beaucoup pour votre participation et votre recommandation!

SONDAGE

OBJECTIFS

Déterminer les facteurs qualitatifs

- Clarifier la perception des qualités propres aux régions frontalières
- Évaluer le potentiel d'amélioration du trafic transfrontalier
- En complément des « données de comptage brutes », brosser un tableau plus contrasté en vue de l'élaboration du cadre d'orientation sur la politique des transports

Questionnaires :

Version française :

<https://forms.gle/ma1aQ9YykHD9XdTs9>

Version allemande :

<https://forms.gle/Vp4DJhsCp1iMcFeZ9>

SONDAGE : La région du Rhin supérieur, comment l'apercevez-vous ?

La région trinationale du Rhin supérieur est la région européenne transfrontalière qui se situe entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Cette région totalise 5,0 millions d'habitants et se place comme un moteur de développement au cœur de l'Europe.

L'étude mise en place par la Conférence Franco-germano-suisse vise à développer l'échange transfrontalier d'un point de vue de la mobilité, du trafic et du transport pour promouvoir le rapprochement des régions.

Le sondage mis en place dans le cadre de cette étude permet de prendre en compte le ressenti et l'avis des habitants, étudiants, ainsi que des frontaliers... Il est alors possible de former une base de données permettant le développement d'un nouveau modèle politique du trafic pour la région ainsi qu'une nouvelle idée directrice.

La région de Rhin supérieure.

Conférence du Rhin Supérieur / Oberheinkonferenz
Papace de la Conférence du Rhin Supérieur - 2015
Mandatsgebiet der Oberheinkonferenz - 2015

SONDAGE

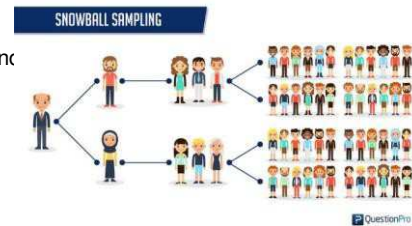
MONDAGE/

1. PrNDAGE/forms.gle/Vp4DJhsCp1iMXdTs9transportPré-test avec 24 participants aux ateliers

- Vérifier les dispositions à diffuser le questionnaire
- Déterminer les suggestions d'amélioration

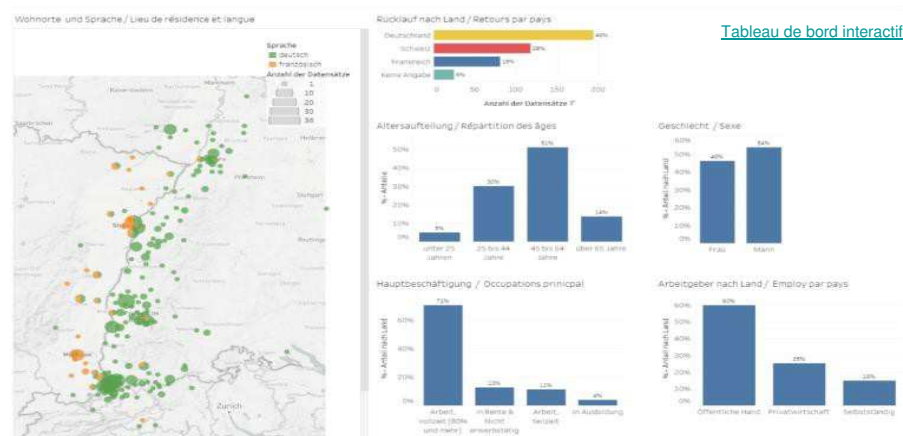
2. Enqurminer les suggestiEnquête boule de neige en allemand

- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein
- DIR Est (Guy Treffot, Karim Ben Amer)
- Eurodistrict Trinationale de Bâle ETB (F. Duvinage)
- Regio Basiliensis (M. Friesecke)
- FHNW, Haute école d'architecture, de génie civil et de géomatique
- .



RÉSULTATS

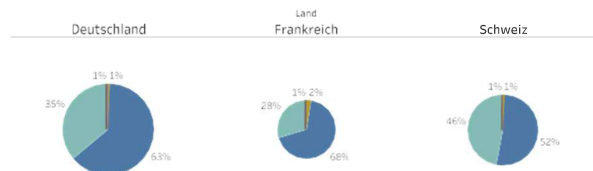
RETOURS



RÉSULTATS

PERCEPTION DE LA RÉGION DU RHIN SUPÉRIEUR

Wie nehmen Sie die Oberrheinregion wahr?
Comment percevez-vous la région du Rhin supérieur ?



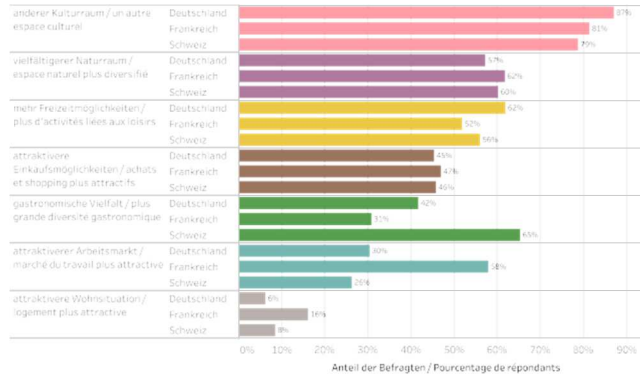
- Les répondants d'Allemagne et de France sont plus nombreux que ceux de Suisse à percevoir l'espace de la Conférence du Rhin supérieur comme une région.
- Les Suisses le perçoivent plutôt comme un ensemble de plusieurs pays.
- Une analyse des résultats en fonction de l'âge des répondants révèle que les personnes âgées de Suisse ont particulièrement tendance à percevoir l'espace du Rhin supérieur comme une région.

Une région
Plusieurs pays
Un pays
Plusieurs régions

RÉSULTATS

QUALITÉS DE LA RÉGION FRONTALIÈRE

Was ist das Beste an der Grenzregion? Was schätzen Sie am meisten an der Grenzregion?
Qu'est-ce que vous y appréciez le plus?

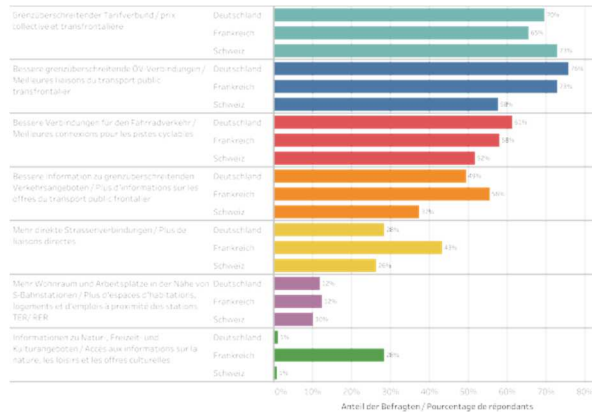


- Les principales qualités qui caractérisent la vie dans la région frontalière résident dans la grande diversité culturelle et naturelle ainsi que dans l'étendue des offres de loisirs.
- Les personnes de Suisse apprécient également tout particulièrement la grande diversité gastronomique.
- Les personnes de France sont bien plus nombreuses à mentionner l'attractivité du marché du travail.
- Les conditions de logement attractives jouent un rôle secondaire.

RÉSULTATS

POTENTIEL D'AMÉLIORATION DU TRAFIC TRANSFRONTALIER

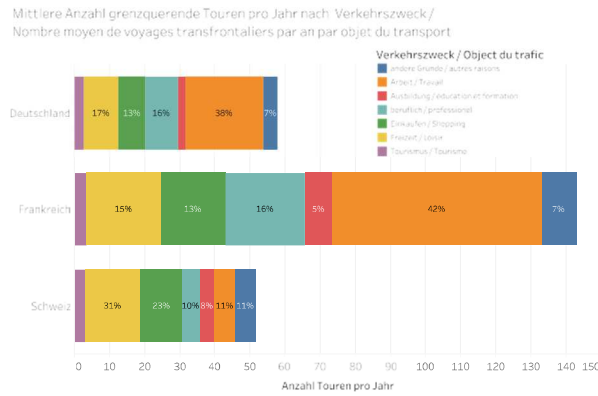
W...



- L'amélioration des offres de transports publics transfrontaliers constitue le principal potentiel d'amélioration évoqué dans tous les pays (liaisons et tarifs).
- Plus de la moitié des personnes interrogées voit un potentiel d'amélioration dans le réseau transfrontalier de pistes cyclables.
- Près de la moitié souhaite une amélioration de l'information
- Moins d'un tiers des répondants juge nécessaire le développement de liaisons routières directes.
- Seul un certain nombre voit un potentiel d'amélioration dans l'aménagement du territoire. Un travail d'information doit éventuellement être fourni à ce niveau.

RÉSULTATS

TRAFIC TRANSFRONTALIER : FRÉQUENCE PAR OBJET

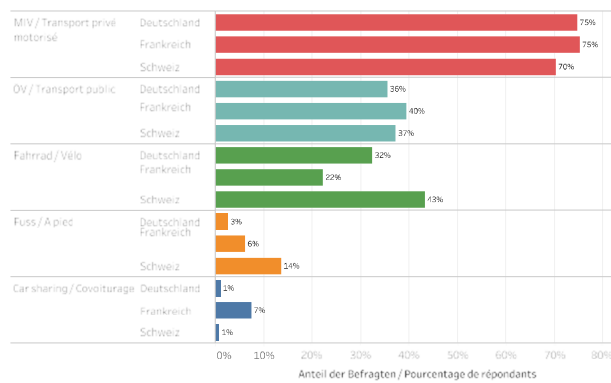


- Les personnes vivant en France franchissent la frontière en moyenne plus de 140 jours par an.
- Les personnes vivant en Allemagne et en Suisse franchissent la frontière en moyenne plus de 50 à 60 jours par an.
- Les déplacements domicile-travail représentent environ 40 % des trajets transfrontaliers effectués par les personnes vivant en France et en Allemagne.
- Plus de 50 % des déplacements transfrontaliers effectués par les personnes vivant en Suisse sont liés à des activités de shopping ou de loisirs.
- En chiffres absolus, les personnes vivant en France traversent plus fréquemment la frontière pour le shopping, les loisirs et leur travail que les personnes venant d'Allemagne et de Suisse.
- En raison de la manière dont la question a été posée, les trajets transfrontaliers individuels sont susceptibles d'être affectés à plusieurs fins de transport.

RÉSULTATS

MOYENS DE TRANSPORT EN TRAFIC TRANSFRONTALIER

Mittlere Anzahl grenzquerende Touren pro Jahr nach Verkehrszweck /
Moyens de transport préférés en trafic transfrontalier (sélection multiple)



- Le transport privé motorisé est de loin le moyen de transport préconisé dans le trafic transfrontalier.
- Dans l'ensemble, peu de différences sont constatées entre les pays en ce qui concerne l'utilisation de la voiture et des transports publics.
- En revanche, les personnes de Suisse apprécient particulièrement la mobilité douce.
- Il est probable que les répondants de Suisse soient plus nombreux à vivre en milieu urbain.

RÉSULTATS

CONCLUSION

CONSTATATIONS PRINCIPALES

Trafic transfrontalier

- Les objets de déplacements qui caractérisent le trafic transfrontalier varient selon le pays
 - Déplacements domicile-travail pour les personnes de France et d'Allemagne
 - Les personnes de Suisse apprécient la gastronomie et les offres de loisirs par-delà la frontière
 - La diversité culturelle est une qualité appréciée de la même manière dans les trois pays du Rhin supérieur. Il s'agit là d'une occasion de promouvoir les offres au niveau transfrontalier.

Sondage

- La méthode boule de neige s'est avérée efficace et elle a permis de mobiliser un large échantillon avec un budget limité.
- Pour des raisons inhérentes à la méthode appliquée, l'échantillon n'est pas représentatif : les personnes du secteur public et les salariés sont surreprésentés.

IMPULSIONS POUR LE CADRE D'ORIENTATION SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Potentiel d'amélioration du trafic transfrontalier

- Développer les liaisons du transport public transfrontalier et introduire un système de tarification intégrée
- Planifier et aménager des réseaux routiers transfrontaliers
- Mieux promouvoir les offres de transports transfrontaliers et assurer l'échange de données sur les transports par-delà les frontières nationales.
- Besoin d'action relativement moins important constaté dans le domaine des VIM
- Le trafic de loisirs revêt une grande importance en raison de la diversité des offres dans la région frontalière.

1

CHANCEN

neue Mobilitätsformen und neue Mobilitätskultur

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
APERÇU

<p>Concepts-clés de la mobilité de demain</p> <ul style="list-style-type: none"> . Télétravail . Électromobilité . Mobility-as-a-Service <ul style="list-style-type: none"> . Partage de voitures, de vélos et de scooters électriques . Services de covoiturage (Uber, Moia Van etc.) . Plateformes de réservation . Tarification de la mobilité . Véhicules autonomes . Commerce électronique (B2C) . Logistique urbaine (B2B) 	<p>Distinction</p> <ul style="list-style-type: none"> . Entre les pays de l'UE . Entre la Suisse et les pays de l'UE
--	---

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
TÉLÉTRAVAIL

<p>Entre les pays de l'UE</p> <ul style="list-style-type: none"> . Pas d'obstacles politiques . Encouragement des formes de travail contribuant à réduire le trafic <p>Entre la Suisse et les pays de l'UE</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le temps de travail pouvant être effectué en télétravail est limité (25 % ?) . 	<p>Effets de rebond possibles</p> <ul style="list-style-type: none"> . Les trajets parcourus pour se rendre au travail sont plus longs mais moins fréquents. . Les trajets parcourus pour les loisirs sont plus fréquents et plus longs mais sont moins effectués aux heures de pointe. <p>Distances moyennes parcourues sur une semaine (incluant les trajets autres que ceux liés au travail) par les personnes travaillant en télétravail et celles travaillant sur leur lieu de travail.</p>
--	---

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
MOBILITY AS A SERVICE

<p>Entre les pays de l'UE</p> <p>Moins d'obstacles politiques</p> <ul style="list-style-type: none"> . Conditions d'autorisation différentes pour les scooters électriques . Les décisions en matière d'utilisation des espaces publics se font au niveau communal <p>Entre la Suisse et les pays de l'UE</p> <p>Nombreux obstacles dans le domaine des transports transfrontaliers</p> <ul style="list-style-type: none"> . Décompte TVA . Assurance . Différentes conditions d'utilisation de l'espace public (autorisations de stationnement) . Différences en matière de droit du travail pour le covoiturage 	<p>Réflexion de fond</p> <ul style="list-style-type: none"> . Il n'y a pas de limites techniques . Les obstacles politiques ne sont pas souhaitables mais la législation en vigueur n'a pas pris en considération les offres de Maas. . Le plus grand potentiel réside dans le partage de vélos et de voitures <ul style="list-style-type: none"> . En raison des distances dans le trafic transfrontalier . Les offres de Maas autogérées sont plus simples du point de vue réglementaire . Préférer à court terme les solutions pragmatiques aux accords entre États . Viser des offres pilotes transfrontalières
---	--

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
ÉLECTROMOBILITÉ

<p>Entre les pays de l'UE / entre la Suisse et les pays de l'UE</p> <ul style="list-style-type: none"> . Pas d'obstacles politiques . Promotion de l'électromobilité, même dans le trafic transfrontalier : <ul style="list-style-type: none"> . Développement du réseau de bornes de recharge . Prestataires transfrontaliers de services de recharge <p>Développement des stations de recharge</p> <ul style="list-style-type: none"> . Dans les zones densément peuplées de l'espace public . Près des entreprises . Dans les immeubles collectifs 	<p>Besoins attendus en stations de recharge</p> <p>Part de chaque type de station de recharge dans la demande totale</p> <p style="text-align: center;"><i>Abbildung</i></p> <p>. Domicile . Travail . Points d'intérêt . Voies rapides</p> <p>Ernst Basler et partenaires (2020). <i>Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2020</i> (Scénarios de l'électromobilité en Suisse : mise à jour 2020 – Bases EBP sur l'énergie et la mobilité)</p>
---	---

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
TARIFICATION DE LA MOBILITÉ

Entre les pays de l'UE

- . Demande actuellement faible pour le trafic transfrontalier dans la région du Rhin supérieur, sauf dans l'agglomération de Bâle

Entre la Suisse et les pays de l'UE

- . Bâle envisage de lancer un projet pilote
- . La mise en place d'un système transfrontalier semble judicieuse au regard du trafic pendulaire venant d'Allemagne et de France.
- . Comment gérer
 - . les différentes dispositions de paiement ?
 - . les bases politiques et juridiques ?

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
CONDUITE AUTONOME

<p>Généralités</p> <ul style="list-style-type: none"> . L'évolution est plus lente qu'initialement prévu . Distinction entre une utilisation sur un véhicule privé et une utilisation sur un moyen de transport public <p>Défis juridiques</p> <ul style="list-style-type: none"> . Réglementations différentes selon le pays en matière d'immatriculation des véhicules <ul style="list-style-type: none"> . La Loi allemande sur la circulation routière a été modifiée au 21/7/2017 : la circulation des véhicules automatisés est désormais autorisée, à condition que le conducteur soit prêt à reprendre le contrôle du véhicule. Une résolution sur le déploiement des systèmes hautement et entièrement automatisés a par ailleurs été adoptée. . Réglementations différentes selon le pays en matière de responsabilité <ul style="list-style-type: none"> . Distinction entre la responsabilité du conducteur, du propriétaire et du constructeur . En Allemagne : augmentation du montant des dommages de 5 à 10 millions (dommages corporels) et de 2 à 5 millions (dommages matériels) pour les systèmes autonomes <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> . Harmoniser les dispositions juridiques dans l'ensemble de l'UE . Lancer des projets pilotes transfrontaliers pour faire avancer les questions juridiques 	<p>Sur un véhicule privé</p> <p>Abbildung fehlt</p> <p>Sur un moyen de transport public</p> <p>Abbildung fehlt</p>
--	--

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
COMMERCE ÉLECTRONIQUE

<p>Entre les pays de l'UE</p> <ul style="list-style-type: none">. Exonération des droits de douane pour le trafic de colis. Limitation des quantités de certains produits (par ex. cigarettes). L'expédition internationale est généralement plus chère en raison de l'organisation des prestataires de colis <p>Entre la Suisse et les pays de l'UE</p> <ul style="list-style-type: none">. Les dispositions en matière de TVA et les droits de douane entravent la vente internationale par correspondance. Seuils d'exonération différents pour le commerce de détail et la vente par correspondance<ul style="list-style-type: none">. Transport transfrontalier de personnes : 300 CHF par personne. Colis<ul style="list-style-type: none">. 65 CHF avec TVA de 7,7 %. 200 CHF avec TVA de 7,7 %. Dédouanement : 11,50 CHF + 3 %	<p>En raison de la situation juridique, il existe en Allemagne des stations de colis qui induisent un trafic transfrontalier.</p> <p>Abbildung fehlt</p>
---	--

NOUVELLE MOBILITÉ ET NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ : ATOUTS
LOGISTIQUE URBAINE

Entre les pays de l'UE

- . Des centres de consolidation établis près des frontières offrent de réels avantages en matière d'efficacité et de coûts dans la logistique transfrontalière.
- . Les infrastructures logistiques nationales constituent un frein à la logistique urbaine transfrontalière.

Concept du centre de consolidation urbain

Entre la Suisse et les pays de l'UE

- . Les dispositions en matière de TVA et les droits de douane entravent la logistique urbaine internationale
- . Les infrastructures logistiques nationales constituent un frein à la logistique urbaine transfrontalière.

TEIL 2

Mitwirkung

Leitsätze / Lignes directrices Nr.1 Gesellschaft / société

1. Steigerung der Lebensqualität für die Bevölkerung am Oberrhein

- a. Das Verkehrssystem wird **nachhaltiger und** klimaverträglicher.
- b. Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr und Radverkehr soll gefördert werden.
- c. Die Wege zwischen Wohnen, Arbeit, Bildung und Freizeit sollen kürzer **und effizienter** werden (schon in der Raumplanung zu beachten).

1. améliorer la qualité de vie de la population du Rhin supérieur

- a. Le système de transport devient plus **durable et** respectueux du climat.
- b. Les transports publics transfrontaliers et le vélo doivent être encouragés.
- c. Les distances entre le domicile, le travail, l'éducation et les loisirs doivent être raccourcies **et efficaces** (à prendre en compte dans l'aménagement du territoire).

Questions	Results	Bar Graph
1. Steigerung der Lebensqualität fü...		
A. Das Verkehrssystem wird klim...	8/18 (44%)	
B. Grenzüberschreitender öffentli...	8/18 (44%)	
C. Die Wege zwischen Wohnen, ...	5/18 (28%)	
No Answer	4/18 (22%)	

Leitsätze / Lignes directrices Nr. 2
Wirtschaft / économie

2. Stärkung der Wirtschaft am Oberrhein

- a. Arbeitsplätze sollen mit verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.
- b. Der Güter- und Warenverkehr soll grenzunabhängig und zuverlässig funktionieren.
- c. Neue Mobilitätstechnologien und digitale Angebote sollen im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr Verwendung finden.

2. renforcer l'économie du Rhin supérieur

- a. Les lieux de travail doivent être facilement accessibles par divers moyens de transport.
- b. La circulation des biens et des marchandises doit être fiable et indépendante des frontières.
- c. Les nouvelles technologies de mobilité et les services numériques devraient être utilisés pour les déplacements transfrontaliers.

Questions	Results	Bar Graph
1. 2. Stärkung der Wirtschaft am O...		
A. Arbeitsplätze sollen mit versc...	4/18 (22%)	
B. Der Güter- und Warenverkeh...	3/18 (17%)	
C. Neue Mobilitätstechnologien ...	3/18 (17%)	
No Answer	8/18 (44%)	

Leitsätze / Lignes directrices Nr. 3
Grenzen / frontières

3. Abbau von Grenzhemmnissen

- a. Les réseaux de transport devraient rendre les frontières encore moins perceptibles.
- b. Nahtlose Informations-, Buchungs- und Abrechnungssysteme sollen das grenzüberschreitende Reisen mit dem öffentlichen Verkehr und anderen Mobilitätsdienstleistungen erleichtern.
- c. Strasseninfrastrukturen sollen grenzüberschreitend gesteuert und optimiert werden.

3. la suppression des obstacles aux frontières

- a. Les réseaux de transport devraient rendre les frontières encore moins perceptibles.
- b. Des systèmes d'information, de réservation et de facturation transparents devraient faciliter les déplacements transfrontaliers par les transports publics et autres services de mobilité.
- c. Les infrastructures routières doivent être gérées et optimisées au-delà des frontières.

Questions	Results	Bar Graph
1. 3. Abbau von Grenzhemmnissen...		
A. Verkehrsnetze sollen Grenzen ...	3/18 (17%)	
B. Nahtlose Tarifsysteme und e-ti...	7/18 (39%)	
C. Strasseninfrastrukturen sollen...	1/18 (6%)	
No Answer	7/18 (39%)	

Leitsätze / Lignes directrices Nr. 4
Kultur / culture

4. Neue Mobilitätskultur

- a. Die Politik belohnt Verkehrsteilnehmer, die bei der Verkehrswende aktiv mitwirken.
- b. Alternative Mobilitätsformen **zum MIV sind** mit Wahlangeboten zu fördern.
- c. Die individuelle Fahrzeugnutzung soll bewusster gestaltet werden (Anzahl Personen pro Fahrzeug, CarSharing, Fahrgemeinschaften).
- d. La combinaison de différents modes de transport devrait devenir plus attrayante.

4. une nouvelle culture de la mobilité

- a. Le politique récompense les usagers des **transports** qui participent activement au **à la transition durable** du trafic.
- b. Des formes de mobilité alternatives **aux VIM** devraient être promues avec des offres optionnelles.
- c. L'utilisation individuelle des véhicules devrait être **plus pertinente** (nombre de personnes par véhicule, **autopartage**, covoiturage).
- d. La combinaison de différents modes de transport devrait devenir plus attrayante.



RAPP

Rapp, FHNW | Cadre d'orientation sur la politique des transports de la

17 juin 2020

Conseil.
Planifica
tion.

RAPP
n|w Fachhochschule
Nordwestschweiz

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

Yves Gasser, Rapp Trans AG
Prof. Dr. Alex Erath, FHNW