



# La répartition des compétences en matière de transport et de mobilité dans le Rhin Supérieur



*Illustration 1* Trois ponts entre Kehl et Strasbourg

Source : Regierungspräsidium Freiburg - Markus Mainka - stock.adobe.com

Novembre 2023

## Edito

Depuis plusieurs décennies, le Rhin Supérieur se développe à 360° pour devenir un véritable bassin de vie transfrontalier organisé autour du Rhin. Il compte ainsi de nombreux déplacements de personnes et échanges de marchandises à travers nos frontières. Ces activités sont encouragées et soutenues par la Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur à travers tous les partenaires qui travaillent ensemble.

Le but de la coopération régionale entre les institutions a toujours été de développer de nouvelles idées et de nouveaux projets ensemble, qui permettent de faciliter les échanges et de gommer, chaque jour un peu plus, l'effet frontière.

Avancer main dans la main, suppose néanmoins un préalable : celui de connaître et comprendre le fonctionnement de ses voisins. Ainsi, la première étape de cette coopération est déjà de bien connaître ses homologues et le rôle précis de leur administration en matière de transports. À cette question du « Qui fait quoi ? », il n'y avait pas de réponse toute faite.

Ainsi, le groupe de travail Politique régionale des transports de la Conférence du Rhin Supérieur s'est-il mobilisé pour dresser un inventaire des compétences transports et mobilités en Allemagne, France et Suisse, à l'échelle du Rhin Supérieur.

Vous avez entre les mains le fruit de ce travail auquel un grand nombre de partenaires ont collaboré depuis près d'un an et demi. Nous espérons que ce document – bilingue - permette à tout agent impliqué dans ce secteur de se faire une idée plus précise des diverses institutions publiques investies des compétences en la matière, selon les législations propres à chaque pays.

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de cette documentation, et en particulier Martine Behr du Regierungspräsidium Karlsruhe, qui a été à l'origine du projet et s'est investie jusqu'à sa concrétisation ainsi que sa collègue Susanne Loop du Regierungspräsidium Freiburg.

Un grand merci également à l'Euro-Institut de Kehl pour la grande qualité de son travail mené dans le but de donner une vue complète et cohérente à l'échelle du Rhin Supérieur.

David Lombard

Président du GT Politique régionale des transports de la CRS

Direction régionale de l'environnement, aménagement et logement Grand Est

# Sommaire

LISTE DES ILLUSTRATIONS	4
LISTE DES TABLEAUX RECAPITULATIFS	5
INTRODUCTION	6
I. LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE EN ALLEMAGNE	7
1. Aperçu du système politico-administratif allemand	7
2. Répartition des compétences et documents-cadre	8
3. Les infrastructures routières	12
4. L'organisation des mobilités et les transports collectifs publics routiers	17
5. Les infrastructures ferroviaires	20
6. Les services ferroviaires de voyageurs	22
7. Glossaire	24
II. LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE EN FRANCE	28
1. Aperçu du système politico-administratif français	28
2. Répartition des compétences et documents-cadre	30
3. Les infrastructures routières	34
4. L'organisation de la mobilité et les transports collectifs publics routiers	37
5. Les infrastructures ferroviaires	42
6. Les services ferroviaires de voyageurs	45
7. Glossaire	47
III. LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE EN SUISSE	50
1. Aperçu du système politico-administratif suisse	50
2. Répartition des compétences et documents-cadre	51
3. Les infrastructures routières	53
4. L'organisation de la mobilité et les transports collectifs publics routiers	57

5. Les infrastructures ferroviaires	60
6. Les services ferroviaires de voyageurs	62
7. Glossaire	66
IV. LE TRANSPORT SUR LE RHIN	69
1. Les voies d'eau	69
2. Les ports rhénans	73
3. Glossaire	76
V. LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE EN MATIERE DE MOBILITE	77
1. Les institutions transfrontalières	77
2. Quelques enjeux de coopération transfrontalière dans le domaine transports/mobilités	79
VI. INTERLOCUTEURS	83
Allemagne – Rhénanie-Palatinat	83
Allemagne – Bade-Wurtemberg	83
France – Alsace	84
Suisse du Nord-Ouest	85
ANNEXE 1 – Abonnement unique Deutschlandticket	86
ANNEXE 2 – Réforme de la circulation routiere en Allemagne	88

# Liste des illustrations

Trois ponts entre Kehl et Strasbourg..... 1

**Les transports et la mobilité en Allemagne**

Sources de financement des entreprises des transports publics (ÖPNV)..... 19

Organigramme de la Deutsche Bahn..... 23

Part de marché de la Deutsche Bahn dans le transport régional ferroviaire de voyageurs ( SPNV) .... 24

**Les transports et la mobilité en France**

Les différents espaces territoriaux de la France ..... 28

Les acteurs publics principaux par échelle territoriale ..... 29

Les routes alsaciennes non concédées et routes anciennement nationales ..... 35

La prise de compétence AOM des intercommunalités au 1<sup>er</sup> avril 2022 dans la Région Grand Est ..... 38

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) ..... 39

Les sources de financement des transports collectifs urbains dans la Région Grand Est..... 40

Les types de transport du portail Fluo Grand Est..... 41

Le réseau ferré national alsacien..... 43

Schéma simplifié : organisation de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ..... 43

Le réseau ferroviaire de voyageurs dans le Grand Est ..... 46

**Les transports et la mobilité en Suisse**

Répartition des tâches entre Bund, Canton et Commune ..... 50

Organigramme du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)..... 54

Aperçu des coûts et du financement de l'infrastructure routière en 2020 ..... 56

Offres de partage du canton de Bâle-Ville ..... 59

Aperçu des entreprises de transport ferroviaire longue distance, régional et fret ..... 61

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) suisse : apports et prélèvements..... 62

Les régions de planification en Suisse ..... 63

Attribution de lignes du transport régional ferroviaire en Suisse et dans l'UE..... 64

Répartition des lignes entre les exploitants dans l'agglomération de Bâle ..... 64

**Le transport sur le Rhin**

Extrait de la carte des voies navigables allemandes ..... 69

Volume de transport de marchandises en 2022 ..... 70

Siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) à Strasbourg..... 71

Canaux et installations portuaires du Rhin supérieur ..... 72

Propriété, statut et particularité des ports du Rhin supérieur..... 74

Répartition des entreprises exploitant les terminaux trimodaux ..... 75

**La coopération transfrontalière en matière de mobilité**

Les liaisons ferrées et routières transfrontalières du Grand Est..... 81

Z 24500 (TER2NNG) Alstom transfrontalier électrique 25kV/1500V ERTMS..... 81

X 73900 Alstom transfrontalier thermique..... 81

Nouvelle rame Régiolis..... 82

# Liste des tableaux récapitulatifs

## Les transports et la mobilité en Allemagne

- Les principaux acteurs du transport et de la mobilité en Allemagne ..... 10
- Répartition des compétences et co-financements par niveau administratif..... 11
- Maitrise d’ouvrage selon les types de routes ..... 13
- Compétences pour les routes longue distance nationales ..... 14
- Compétences pour les routes du Land, du Kreis et les voies communales ..... 15
- Bases juridiques du transport routier de voyageurs et de la mobilité en BW et RLP ..... 17
- La répartition des compétences en matière de mobilité en BW et RLP in BW und RLP..... 18
- Responsabilité et mise en œuvre de missions spécifiques et de nouveaux services de mobilité ..... 20
- Compétences et financement des transports ferroviaires de proximité en BW et en RLP ..... 23

## Les transports et la mobilité en France

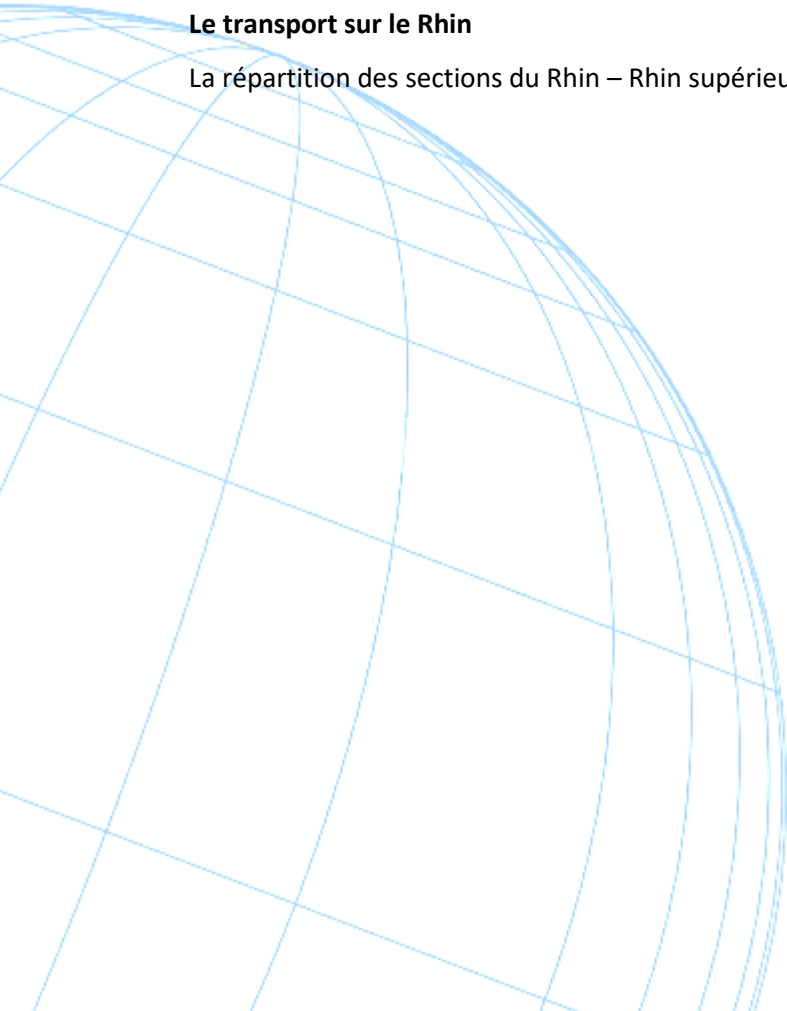
- Les principaux acteurs du transport et de la mobilité en France..... 31
- La répartition des responsabilités et cofinancements en Alsace ..... 32
- La répartition des compétences en matière d’infrastructures routières appliquée à l’Alsace..... 36
- La répartition des compétences en matière de mobilité appliquée à l’Alsace ..... 37
- Le rôle des AOM dans le développement des nouvelles mobilités en Alsace ..... 41
- Les cofinancements des infrastructures ferroviaires appliqués à l’Alsace..... 44

## Les transports et la mobilité en Suisse

- Les principaux acteurs du secteur des transports et de la mobilité en Suisse..... 51
- Répartition des compétences et des cofinancements en Suisse ..... 52
- Répartition des compétences en matière d’infrastructures routières en Suisse..... 55

## Le transport sur le Rhin

- La répartition des sections du Rhin – Rhin supérieur trinational..... 73



## Introduction

La présente documentation a été élaborée en été 2023 à la suite d'un séminaire organisé à l'initiative du Groupe de travail Politique régionale des Transports de la Conférence du Rhin supérieur le 29 juin 2023 à Kehl.

Ce séminaire avait rassemblé des praticiens de la Rhénanie-Palatinat, du Bade-Wurtemberg, de l'Alsace et des Cantons de la Suisse du Nord-Ouest pour mieux comprendre et comparer les rôles respectifs des acteurs des politiques publiques de transports et mobilités dans les secteurs suivants :

- infrastructures routières (routes, ouvrages d'art, pistes cyclables, tram),
- services routiers de transport de voyageurs et organisation de la mobilité,
- infrastructures ferroviaires,
- services de transport ferroviaire.

Deux thématiques transversales sont présentées à l'échelle du Rhin supérieur :

- le transport sur le Rhin,
- la coopération transfrontalière.

La documentation s'adresse à l'ensemble des praticiens et praticiennes des routes, du rail et des voies navigables du Rhin supérieur qui désirent identifier les autorités en charge des diverses compétences dans la région voisine et s'informer sur les missions qui leur sont dévolues, de par la loi, dans l'optique par exemple de coopérer avec elles. Pour cela, le chapitre 2 Répartition des compétences et documents-cadre de chaque partie Allemagne, France et Suisse résume les chapitres suivants et prend en compte les réformes de 2010 à 2023. La partie sur la coopération transfrontalière regroupe quelques contacts et exemples de coopération, sans vocation à décrire l'ensemble des projets transfrontaliers.

La présente documentation s'appuie essentiellement sur les contenus de cette journée en prenant comme dénominateur commun les grandes missions des acteurs du transport et de la mobilité, sans décrire leurs politiques, défis et projets actuels. Elle n'a pas l'ambition d'être exhaustive. De plus, le transport de marchandises n'est traité que sous l'angle fluvial et portuaire. Les nouvelles mobilités et mobilités douces sont évoquées rapidement.

Pour organiser ce séminaire et rédiger la présente documentation, l'Euro-Institut, organisme public de formation et de conseil spécialisé dans la coopération transfrontalière, a bénéficié des budgets du Land de Bade-Wurtemberg et de la DREAL Grand Est (État français), ainsi que de l'expertise des personnes intervenues au séminaire et de leurs collègues. Nous leur adressons tous nos remerciements pour leur investissement.

*L'Euro-Institut décline toute responsabilité dans l'exactitude des informations présentées. Cette traduction a été effectuée de façon à rester le plus proche possible de la culture et de la langue source et non pas de la langue cible. La version originale est à disposition dans la langue des structures décrites.*

*Pour faciliter la lecture, le présent rapport utilise le masculin générique qui désigne aussi bien les genres féminin et masculin.*

# I. Les transports et la mobilité en Allemagne

## 1. Aperçu du système politico-administratif allemand

L'Allemagne a un système fédéral composé d'une fédération et de 16 *Länder* qui forment ensemble l'État. La législation s'applique aux deux niveaux de l'État fédéral et des *Länder*, en fonction du domaine concerné. Les *Länder* participent à la législation fédérale via la 2<sup>ème</sup> chambre du Parlement, le *Bundesrat*. La Constitution allemande distingue les compétences législatives exclusives et les compétences législatives concurrentes de la Fédération (*Bund*) et des *Länder*.

Les *Länder* ne sont pas des collectivités territoriales comme le sont les régions françaises. Le *Land* de Bade-Wurtemberg et le *Land* de Rhénanie-Palatinat, qui font partie de la région trinationale du Rhin supérieur, ont chacun une constitution, un parlement, un gouvernement et leur propre juridiction. Ils décident eux-mêmes de la manière dont ils organisent leur administration et leurs collectivités territoriales.

Les collectivités territoriales sont également désignées par le terme « *Kommunen* » et s'administrent elles-mêmes. Ce sont non seulement les communes (*Gemeinden*) mais aussi les *Landkreise* et les villes (*Städte*), ou leurs groupements. Comme en Suisse, le principe de subsidiarité est très important, de sorte que le niveau supérieur régleme un domaine ou cofinance uniquement si le niveau précédent n'est pas en capacité de le faire seul.

Les grandes villes qui n'appartiennent pas à un *Landkreis* mais qui exercent à la fois les missions d'une commune et d'un *Kreis* sont appelées « *Stadtkreise* » en Bade-Wurtemberg (ex. Karlsruhe) et « *kreisfreie Städte* » (grandes villes autonomes assimilées à un *Kreis*) en Rhénanie-Palatinat, ex. Neustadt an der Weinstraße).

Les services administratifs des *Landkreise*, *Stadtkreise* et *kreisfreie Städte* sont appelés « *Landratsamt* » dans le *Land* de Bade-Wurtemberg et « *Kreisverwaltung* » en Rhénanie-Palatinat. Celle-ci représente en même temps l'administration du *Land* sur place (par exemple, les services de la circulation routière) et met aussi en œuvre les décisions du *Kreistag* (assemblée délibérante qui décide de toutes les questions importantes) ou les missions des *Landkreise*.

Le gouvernement du *Land* se compose de plusieurs ministères qui peuvent déléguer leurs missions à d'autres services ou entreprises du *Land*.

Le *Land* de Rhénanie-Palatinat organise son administration de manière thématique. Les services supérieurs sont généralement répartis sur l'ensemble du territoire notamment au sein de bureaux régionaux (*Landesämter*). Les *Landkreise* ont tendance à se regrouper au sein de syndicats intercommunaux du Nord et du Sud afin de mener à bien leurs missions en commun.

Le *Land* de Bade-Wurtemberg a une structure administrative à trois niveaux. Au sommet se trouvent les ministères du *Land* (*Landesministerium*), puis les *Regierungspräsidien*, géographiquement répartis en quatre unités territoriales administratives déconcentrées du *Land* (*Regierungsbezirke*), et enfin les communes, les villes et les *Landkreise*. Dans chaque *Regierungsbezirk*, le *Regierungspräsidium* (similaire à une préfecture en France) est l'autorité administrative située entre les ministères du *Land* et les autorités administratives inférieures des *Landkreise* et les *Stadtkreise*. Les *Regierungspräsidien* de Karlsruhe et de Freiburg, proches de la frontière, sont les interlocuteurs privilégiés en matière de coopération transfrontalière.

Cette documentation propose une approche en regards croisés entre le Bade-Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat concernant notamment les acteurs et la répartition des compétences dans le domaine des transports et de la mobilité.



## 2. Répartition des compétences et documents-cadre

### Les principaux acteurs

Le tableau suivant présente les principaux acteurs et leurs missions par ordre hiérarchique.

Acteurs	Modes de transport	Missions
<b>Bund</b>		
<p><b>Ministère fédéral du numérique et des transports</b> <i>Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)</i></p> <p>Avant 2021 :</p> <p><b>Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique</b> <i>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)</i></p>	Routes, Rail, Eau	<p>Planification des infrastructures de transport par le biais du plan fédéral infrastructures de transport, définition des priorités</p> <p>Cadre juridique</p> <p>Relations avec l'Union européenne</p>
	Autoroutes	Le <i>Bund</i> est actionnaire de Autobahn GmbH
	Routes nationales ( <i>Bundesstraßen</i> )	<p>Le <i>Bund</i> met à la disposition des <i>Länder</i> les moyens nécessaires à la construction, à la maintenance et à l'entretien des routes nationales (mise en œuvre confiée par le <i>Bund</i> aux <i>Länder</i>).</p> <p>Le <i>Bund</i> met à la disposition des <i>Länder</i> des moyens financiers pour les transports routiers de voyageurs de proximité.</p>
	Transport public routier de proximité (local & régional) <i>Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)</i>	
	Rail	<p>Le <i>Bund</i> met à disposition des fonds fédéraux pour moderniser les voies ferrées et les gares (dont 20 % pour les voies ferrées servant au transport ferroviaire de proximité de voyageurs)</p> <p>Le <i>Bund</i> est responsable du transport ferroviaire de voyageurs sur longue distance et s'en charge via les entreprises de transport.</p> <p>Il met à la disposition des <i>Länder</i> des moyens financiers pour le transport ferroviaire de voyageurs de proximité.</p> <p>Il soutient le fret par le financement et la planification.</p>
Transport ferroviaire de voyageurs <i>Schienerpersonenverkehr (SPNV)</i>		
Fret ferroviaire <i>Schienengüterverkehr</i>		
<b>Autoroute GmbH (Sàrl) du Bund</b> <i>Autobahn GmbH des Bundes</i>	Autoroutes nationales	Planification, financement, construction, exploitation, entretien (exécution des missions du BMDV)
<b>Deutsche Bahn AG (DB)</b>	Infrastructures ferroviaires	<p>Filiales <i>DB Netz</i>, <i>DB Station et DB Service</i> : planification et construction (extensions et nouvelles lignes, maintenance, réactivation, électrification) du réseau ferré national.</p> <p>Filiale <i>DB Fernverkehr</i> : planification, exploitation de la quasi-totalité du trafic ferroviaire longue</p>
	Transport ferroviaire de	

	voyageurs	distance  Division <i>DB Regio</i> : exploitation d'une partie du transport régional
<b>Land (à l'exemple des Länder du Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat)</b>		
<b>Ministère des transports du Bade-Wurtemberg</b> <i>Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg</i>  <b>Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat</b> <i>Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz</i>	Routes + voies ferrées régionales	Planification à long terme, définition des priorités  Cofinancement de l'infrastructure ferroviaire régionale (extension et construction, réactivation et électrification)
	Transport régional de voyageurs (route et rail)	Planification, organisation et cadre juridique  Financement à l'aide des fonds fédéraux
<b>Regierungspräsidium (BW)</b>  <b>Agence du Land pour la mobilité (RLP)</b> <i>Landesbetrieb Mobilität LBM (RLP)</i>	Autoroute	Regierungspräsidium BW : autorité d'approbation des infrastructures ( <i>Planfeststellungsbehörde</i> )
	Routes fédérales (du <i>Bund</i> )	Gestion des routes fédérales (planification, construction, entretien) pour le compte du <i>Bund</i> . Le <i>Land</i> prend en charge les frais d'administration (personnel, frais matériels) ainsi qu'une partie seulement de la planification et du suivi des travaux.  Autorité d'approbation des infrastructures
	Routes du <i>Land</i> (et pistes cyclables qui les longent )	Responsable de la construction de la route : planification, construction (aménagement + nouveaux tracés) ; entretien par la réparation ou la maintenance, financement par les ressources budgétaires du <i>Land</i> .
	Routes du <i>Kreis</i>	RLP uniquement : responsable de la construction des routes
	Tramway et, le cas échéant, trolleybus. <i>Oberleitungsbusse</i>	Autorisation pour la création de lignes
	Les transports publics de proximité (local & régional) <i>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</i>	Service chargé de délivrer les autorisations pour les bus (bus de transport public de proximité + bus longue distance) si la ligne est transfrontalière ou si elle fait partie d'une communauté de transport et de tarification qui dépasse le cadre d'un <i>Landkreis</i> .
<b>Collectivités locales</b>		
<b>Kreise :</b>  <b>Landkreise et Stadtkreise</b> (villes disjointes de l'administration d'un	Routes du <i>Kreis</i>	Le <i>Kreis</i> assure la maîtrise d'ouvrage de ses routes avec l'aide financière du <i>Land</i> .
	Routes nationales et	En BW, exploitation et entretien pour le compte du <i>Land</i> par les services de maintenance des

Kreis) (BW)	fédérales	routes des <i>Kreise</i> (en RLP : LBM).
<b>Landkreise et kreisfreie Städte</b> (villes disjointes de l'administration d'un Kreis) ou leurs syndicats mixtes (RLP)	Transport public de voyageurs de proximité <i>ÖPNV</i>	Les <i>Kreise</i> élaborent un plan de circulation de proximité : le <i>Nahverkehrsplan</i> .  Autorité organisatrice des transports publics routiers de proximité ( <i>ÖPSV</i> ) : Facultatif en BW, obligatoire en RLP et étendu aux transports publics ferroviaires
<b>Communautés de transport</b> <i>Verkehrsverbände</i>	Transport public de voyageurs de proximité <i>ÖPNV</i>	Exécution des missions de transports publics de proximité de personnes par la route ( <i>ÖPSV</i> ) et du transport ferroviaire de voyageurs courte distance
<b>Communes:</b> <i>Gemeinden (BW)</i>  <i>Verbandsgemeinden, Ortsgemeinden (RLP)</i>	Voirie communale et pistes cyclables	Les communes assurent la maîtrise d'ouvrage de leurs infrastructures routières avec l'aide de fonds du <i>Land</i> .
	Traversée de localités	Lorsque les routes d'autres maîtres d'ouvrage traversent une localité, les communes ont en charge la construction et l'entretien des trottoirs et places de stationnement le long de ces routes.  Les communes > 80 000 habitants (> 30.000 habitants en BW) sont maîtres d'ouvrage pour les routes du Land et des routes du Kreis traversant la commune.  Les communes > 80.000 habitants sont maîtres d'ouvrage pour les routes fédérales traversant la commune.
	Mobilité	Les communes, notamment les villes peuvent volontairement proposer des services de mobilité complémentaires, en collaboration avec les <i>Landkreise</i> .
	Infrastructure ferroviaire	Cofinancement de l'aménagement, de la construction, de la réactivation et de l'électrification de lignes

**Tableau récapitulatif 1** Les principaux acteurs du transport et de la mobilité en Allemagne

### La répartition des responsabilités et cofinancements en bref

Ci-dessous, la répartition des compétences est présentée de manière simplifiée par niveau administratif.

	<b>Bund</b>	<b>Land</b>	<b>Kreis</b>	<b>Communes</b> <i>Gemeinden</i>
<b>Infrastructures routières</b>	Routes fédérales	Routes fédérales pour le compte du <i>Bund</i>  Routes du <i>Land</i>	Routes du <i>Kreis</i>	Voies communales  Traversées de localités
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	Réseau ferré fédéral : DB Netz	Cofinancement des lignes régionales		

<b>Transport régional ferroviaire</b>		Financement des trains régionaux et de l'exploitation ferroviaire  En BW : organisation	En RLP : organisation par un groupement de <i>Kreise</i> (ex. ZÖPNV RLP Süd)	
<b>Transport routier de proximité de voyageurs</b>			En BW : <i>Kreise</i> avec le soutien des autorités compétentes en matière de transport  En RLP : syndicat de <i>Kreise</i> (ex. ZÖPNV RLP Süd) avec le soutien des autorités compétentes en matière de transport.	Participation  Cofinancement

Tableau récapitulatif 2 Répartition des compétences et co-financements par niveau administratif

## La planification des transports

Le Plan fédéral pour l'organisation des infrastructures de transports (*Bundesverkehrswegeplan-BVWP*) permet de dégager les lignes d'action du gouvernement fédéral concernant les investissements futurs dans les infrastructures de transport. Il constitue ainsi l'instrument de planification le plus important. Sur une période de 10 à 15 ans, le plan analyse et évalue les réseaux existants ainsi que les projets d'extension et d'aménagement dans le domaine des transports routiers, ferroviaires et fluviaux.

Le BVWP est élaboré par le Ministère fédéral du numérique et des transports (*Bundesministerium für Digitales und Verkehr-BMDV*) et est ensuite adopté par le Parlement fédéral allemand (*Bundestag*) par le biais de lois.

Le Land de Bade-Wurtemberg dispose d'un plan général des transports (*Generalverkehrsplan*), qui définit les grandes lignes de la politique des transports du Land, en général pour plusieurs décennies. En Rhénanie-Palatinat, c'est le programme des transports du Land (*Landesverkehrsprogramm*) qui liste les mesures planifiées sur les routes d'importance régionale et locale. Un autre document important est le plan de circulation au niveau du Land (*Landesnahverkehrsplan*, voir ci-dessous la réforme des transports en commun).

## Les réformes récentes

### Réforme de la gestion des routes longue distance nationales (*Bundesfernstraßen*)

La réforme de la gestion des grands axes routiers allemands vise à centraliser les missions relatives aux autoroutes (planification, construction, exploitation et entretien). Depuis le 1er janvier 2021, ce ne sont donc plus les Länder, mais le Bund qui est responsable du financement, de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des autoroutes fédérales - ainsi que des routes nationales qui lui ont été transférées à cette fin par les *Stadtstaaten* (les villes-États sont une

particularité parmi les 16 Länder : leur territoire se limite respectivement aux villes de Berlin, Brême et Hambourg). Hormis ces trois villes-États, tous les Länder ont conservé la responsabilité de la planification, de la construction et de l'entretien des routes fédérales pour le compte du Bund.

Depuis le 1er janvier 2021, cette fonction est assurée par la *Autobahn GmbH* du Bund, créée en 2018.

En outre, le Bureau fédéral pour les routes et les autoroutes du Bund (*Fernstraßen-Bundesamt -FBA*) a été créé. Le *FBA* est l'autorité chargée de la consultation et de l'approbation des plans pour la construction ou la modification des autoroutes ainsi que des routes fédérales. Dans le Bade-Wurtemberg, les *Regierungspräsidien* ont toutefois, à titre d'exception, gardé cette compétence d'approbation.

### **Réforme du secteur Infrastructure de la Deutsche Bahn (DB) : création d'InfraGO 2024**

Suite à un retard d'investissement massif, l'infrastructure ferroviaire allemande est dans un état critique et l'utilisation du train est souvent peu attractive pour la population. C'est la raison pour laquelle le gouvernement fédéral, dans le contrat de coalition 2021, a prévu une fusion des entreprises d'infrastructure ferroviaire d'intérêt général de la DB, à savoir *DB Netz* (réseau), *DB Station* (gare) et *DB Service*, pour fonder InfraGO en 2024. L'objectif de la réforme est d'investir dans l'entretien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. InfraGO est résolument axée sur des objectifs de politique des transports et de politique climatique, en augmentant la capacité et la compétitivité du rail, tant pour le fret que pour le transport de voyageurs. Pour ce faire, un réseau à haute performance de 9.400 kilomètres sera construit d'ici 2030.

### **Réforme des transports en commun en Rhénanie-Palatinat 2021**

Avec la nouvelle loi du Land sur les transports publics urbains du 03.02.2021 (*Nahverkehrsgesetz - NVG*), le Land de Rhénanie-Palatinat a mis en place une nouvelle structure organisationnelle de son réseau de transports publics de proximité (*ÖPNV*). La mise en œuvre d'une offre de transports en commun est dorénavant du ressort des collectivités territoriales. Le plan des transports de proximité du Land (*Landesnahverkehrsplan*) est par exemple une nouveauté qui propose une offre globale, tous modes de transport confondus, une meilleure coordination ainsi que des concepts de financement à l'échelle du Land. Auparavant, les bus et les trains étaient pris en compte distinctement en termes d'organisation. Depuis la réforme, les syndicats intercommunaux (*Zweckverbände*) sont compétents pour les deux (voir [4](#) Organisation des mobilités et transports collectifs publics routiers et [6](#) Les services ferroviaires de voyageurs).

## **3. Les infrastructures routières**

### **Les bases juridiques**

Dans le plan fédéral pour l'organisation des infrastructures de transport (*Bundesverkehrswegeplan-BVWP*), élaboré par le Ministère fédéral du numérique et des transports (BMDV), l'Allemagne précise entre autres ses projets de grands axes routier fédéraux. Le plan des besoins (*Bedarfsplan*) qui en résulte pour les grands axes routiers de l'Allemagne fédérale a valeur de loi, puisqu'il a été adopté par le *Bundestag* (il est l'organe législatif le plus important, il vote le budget et élit le chancelier) par le biais de lois. Le plan des besoins distingue trois catégories : « besoins urgents », « autres besoins avec droit de planification » et « autres besoins ». En raison du grand nombre de mesures relevant des « besoins urgents », le Land de Bade-Wurtemberg a élaboré un concept de mise en œuvre pour les projets de grands axes routiers dans ce cadre.

Le Bade-Wurtemberg dispose en outre d'un plan général des transports (*Generalverkehrsplan*) qui

défini les grandes lignes de la politique des transports du Land, en général pour plusieurs décennies. En combinaison avec ces plans, les deux Länder ont prévu un plan d'action qui définit la priorisation des mesures de construction. Le Land de Rhénanie-Palatinat prévoit de financer les routes du Land dans le cadre de son programme de transport (*Landesverkehrsprogramm*).

**Pour les pistes cyclables, le Plan des besoins en pistes cyclables pour le Bade-Wurtemberg (*Bedarfsplan Radwege BW*) et le Plan de développement du trafic cycliste de Rhénanie-Palatinat 2030 (*Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030*) encouragent le développement de la mobilité cycliste.**

La réforme de la loi sur la circulation routière (*Straßenverkehrsgesetz -StVG*) et du Code de la route (*Straßenverkehrsordnung -StVO*) est prévue pour fin 2023 afin de rendre la circulation plus respectueuse de l'environnement.

En Allemagne, la répartition des compétences en matière de responsabilité de la maîtrise d'ouvrage (*Baulastträgerschaft*) est primordiale. Le responsable de la maîtrise d'ouvrage est chargé de toutes les missions de planification, de construction et d'entretien des routes et de leurs ouvrages d'art (tunnels, ponts).

La responsabilité de la maîtrise d'ouvrage dépend de leur classification :

	Type de route	Maître d'ouvrage
<b>Routes classées</b>	Autoroute ( <i>Autobahn</i> ), ex : A5)	<i>Bund</i>
	Routes nationales ( <i>Bundesstraßen</i> ), ex: B31, B28	<i>Bund</i> qui délègue la gestion aux <i>Länder</i>
	Routes du Land ( <i>Landesstraßen</i> ), ex: L98, L113	<i>Land</i>
	Routes du <i>Kreis</i> ( <i>Kreisstraßen</i> ) (z.B. K6332, K5100)	<i>Landkreis</i>
<b>Routes non classées</b>	Voirie communale	Commune ( <i>Gemeinde, Stadt</i> )

*Tableau récapitulatif 3 Maitrise d'ouvrage selon les types de routes*

Le classement des routes est fixé dans le registre des routes. Des reclassements d'un niveau à l'autre sont possibles tenant compte de l'intensité du trafic. Un reclassement implique le transfert de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage, de la planification, de l'exploitation, de la conservation et de la gestion patrimoniale au niveau approprié

**Les routes au niveau fédéral**

**Compétences**

Au niveau fédéral, on distingue les autoroutes fédérales (ex. A5) et les routes fédérales (ex. B 28). Les deux forment la catégorie routes fédérales longue distance (*Bundesfernstraßen*).

Les *Bundesfernstraßen* :

- regroupent le trafic interrégional,
- désengorgent les traversées de villes,
- créent des liaisons sûres, fluides et performantes pour la société mobile,
- permettent l'approvisionnement des citoyens en marchandises.

Les autoroutes fédérales (*Bundesautobahnen*) assurent le « trafic rapide » et sont, depuis la réforme de 2021, planifiées, financées, construites et entretenues par la société *Autobahn GmbH*,

nouvellement créée au niveau fédéral. Le Bund finançait déjà les autoroutes nationales avant la réforme.

En 2021, pour se décharger, l'État fédéral a créé le Bureau des routes longue distance (*Fernstraßen-Bundesamt-FBA*). Cette instance indépendante prend en charge les missions relevant de la souveraineté nationale. Elle est l'autorité compétente en matière de consultation et d'approbation des plans pour la construction ou la modification des autoroutes nationales. Elle assure également le reclassement des routes appelé *Umstufung*

Pour les routes fédérales (*Bundesstraßen*) le Bund met à la disposition des Länder les moyens nécessaires à la construction de nouvelles routes, à la conservation et à l'entretien des plus anciennes. Le Land prend en charge les coûts de gestion (frais de personnel et de matériel) et, en partie, la planification et le suivi des travaux. Dans le Bade-Wurtemberg, les *Regierungspräsidien* se chargent de la planification, de la construction et de l'entretien des routes nationales pour le compte de l'État fédéral, tandis qu'en Rhénanie-Palatinat, c'est l'Agence du Land pour la mobilité (*Landesbetrieb Mobilität -LBM*) qui s'en charge.

	Routes longue distance fédérales ( <i>Bundesfernstraßen</i> )		
	Routes fédérales ( <i>Bundesstraßen</i> )		Autoroutes fédérales ( <i>Bundesautobahnen</i> )
	Bade-Wurtemberg	Rhénanie-Palatinat	
<b>Planification</b>	<i>Regierungspräsidium</i> (pour le compte du Bund)	LBM (pour le compte du Bund)	Autobahn GmbH des Bundes
<b>Planification</b>	Bund	Bund	Autobahn GmbH des Bundes
<b>Construction, aménagement</b>	<i>Regierungspräsidium</i> (pour le compte du Bund)	LBM (pour le compte du Bund)	Autobahn GmbH des Bundes
<b>Exploitation</b>	Services de voirie ( <i>Straßenmeistereien</i> ) des Landkreise / Stadtkreise	LBM (pour le compte du Bund)	Autobahn GmbH des Bundes
<b>Entretien</b>	<i>Regierungspräsidium</i> (pour le compte du Bund)	LBM (pour le compte du Bund)	Autobahn GmbH des Bundes

Tableau récapitulatif 4 Compétences pour les routes longue distance nationales

### Les routes au niveau des Länder et des collectivités locales

La répartition des compétences en matière de routes au niveau des Länder et des collectivités locales est organisée par type de route.

Les routes du Land (*Landesstraßen*) forment un réseau de transport connecté au réseau de routes fédérales et permettent la circulation continue à l'intérieur du pays. Elles sont planifiées, financées, construites, exploitées et entretenues par le Land (ex. L 113 au Kaiserstuhl, L 103 à Kappel).

Les routes du Kreis (*Kreisstraßen*) permettent la circulation au sein des *Kreise* et entre-deux. Elles sont planifiées, financées, construites, exploitées et entretenues par les *Landkreise* et les *Stadtkreise* (ex. K 5100 dans le *Landkreis* d'Emmendingen).

Les voies communales (*Gemeindestraßen*), c'est-à-dire les routes communales et les routes locales, servent à la circulation entre communes voisines ou au sein de l'agglomération. Elles sont planifiées, financées, construites, exploitées et entretenues par les communes à l'aide de leurs propres revenus fiscaux (taxe professionnelle et impôt sur le revenu). La loi sur le financement des communes du Land de Bade-Wurtemberg (*Landesgemeindefinanzierungsgesetz-LGVFG BW*) accorde des subventions pour la construction, l'aménagement et la construction de routes communales (investissements initiaux) y compris pour les trottoirs et les pistes cyclables qui en font partie. La modernisation des ponts, les mesures de raccordement, le développement de centres urbains dynamiques, à circulation réduite

ainsi que les mesures de protection contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique sont également subventionnées.

	Routes du Land (Landesstraßen)		Routes du Kreis (Kreisstraßen)		Voies communales (Gemeindestraßen)	
	BW	RLP	BW	RLP	BW	RLP
<b>Financement</b>	Land avec son propre budget	LBM	Landkreis/ Stadtkreis + dotation Land	LBM	Communes (Gemeinden) + dotation Land	Communes (Verbands- und Ortsgemeinden)
<b>Planification</b>	Regierungs- präsidium	LBM	Landkreis/ Stadtkreis	LBM	Communes	Communes
<b>Construction, aménagement</b>	Regierungs- präsidium	LBM	Landkreis/ Stadtkreis	LBM	Communes	Communes
<b>Exploitation</b>	Services de voirie - Straßenmeistereien des Landkreise / Stadtkreise	LBM	Landkreis/ Stadtkreis	LBM	Communes	Communes
<b>Entretien</b>	Regierungs- präsidium	LBM	Landkreis/ Stadtkreis	LBM	Communes	Communes
<b>Pouvoir de police</b>	Landkreis, Stadtkreis ou ville moyenne ( <i>große Kreisstadt</i> , ex : Kehl)	Land- kreis ou ville	Landkreis, Stadtkreis ou ville moyenne ( <i>große Kreis- stadt</i> , ex : Kehl)	Land- kreis ou ville	Landkreis ou ville moyenne ( <i>große Kreisstadt</i> )	Landkreis ou ville indépendante ou moyenne ( <i>kreisfreie Stadt, große kreisan- gehörige Stadt</i> )

Tableau récapitulatif 5 Compétences pour les routes du Land, du Kreis et les voies communales

Le service en charge de la circulation routière régleme nte l'utilisation des routes : vitesse de 50 et 30 km/h, zones à circulation réduite, panneaux et feux de signalisation ... et met en œuvre la loi sur la circulation routière. Contrairement à la France, il n'y a pas de répartition des compétences des autorités routières par type de route, mais uniquement par zone géographique.

Une route nationale, du Land ou du Kreis peut traverser une commune et être utilisée en transit. La commune concernée est alors responsable de la construction des trottoirs et des places de stationnement adjacents. Conformément à l'article 5, paragraphes 2 et 3 de la loi sur les routes et autoroutes fédérales (*Fernstraßengesetzes-FStrG*), les communes deviennent responsables de la construction des routes dans le prolongement des routes nationales pour la traversée d'agglomérations dès que celles-ci comptent plus de 80.000 habitants. Dans le Bade-Wurtemberg, conformément au § 43 alinéa 3 de la loi relative aux routes du Land de Bade-Wurtemberg (*Straßengesetz für Bade-Wurtemberg -StrG*), les communes de plus de 30 000 habitants sont responsables de la maîtrise d'ouvrage des routes sur le tracé des *Landesstraßen* et des *Kreisstraßen*.

### Les pistes cyclables

La hiérarchie de l'infrastructure des pistes cyclables en Allemagne est identique à celle de l'infrastructure routière au niveau du Bund, du Land et des communes.

Les pistes cyclables le long des routes nationales et des routes du Land sont gérées par les *Regierungspräsidien* en Bade-Wurtemberg et par le *Landesbetrieb Mobilität (LBM)* en Rhénanie Palatinat et sont entretenues par les services de la voirie des *Kreise*.



Par le biais d'accords avec le Land, les communes peuvent être compétentes (modèles de coopération). Dans la mesure où une piste cyclable longe une route nationale elle sera sous la responsabilité du Bund et si elle se situe le long d'une route du Land c'est ce dernier qui en aura la charge.

Les pistes cyclables le long de routes du Kreis ou communales sont gérées par le *Landkreis* ou la commune dans le Land du Bade-Wurtemberg et par les communes en Rhénanie-Palatinat.

Il existe en outre différents réseaux de pistes cyclables destinés au tourisme et à la vie quotidienne : les pistes cyclables européennes longue distance (tourisme), les pistes cyclables nationales longue distance (tourisme), le réseau cyclable du Bade-Wurtemberg (pour la vie quotidienne ou les loisirs) et des itinéraires cyclables pour les frontaliers en Rhénanie-Palatinat (vie quotidienne), le réseau cyclable au niveau du Kreis (vie quotidienne ou loisirs), les pistes cyclables communales (vie quotidienne et loisirs).

En Rhénanie-Palatinat et aussi dans le Land de Bade-Wurtemberg, la signalisation des pistes cyclables (itinéraires cyclables, destinations avec indication des distances) est prise en charge par le Land et les communes en fonction de l'importance du réseau cyclable. Le RadNETZ (réseau cyclable du Bade-Wurtemberg) est balisé et entretenu uniformément dans tout le Land par les *Regierungspräsidien*. Les autorités communales chargées de la circulation routière sont responsables de la signalisation routière.

### Le tramway

Les rails de tramway se situent sur la chaussée et sont des voies ferrées indépendantes et donc juridiquement considérées comme une infrastructure routière. Les rails sont posés par des entreprises spécialisées pour le compte de la ville/commune avec des subventions du Bund, du Land et des collectivités locales. Le code de la route s'applique sur la chaussée, c'est pourquoi les tramways doivent notamment respecter les règles de priorité. Il est complété par le *BOStrab*, un règlement de circulation et des signaux spécifiques conformes au règlement de construction et d'exploitation des tramways.

Les tramways sont soumis à la loi sur le transport de personnes (*Personenbeförderungsgesetz –PBefG*). Selon la PBefG, le tracé de la ligne doit être approuvé, l'exploitation est attribuée directement à des entreprises communales et une autorisation de ligne doit être obtenue. Cette autorisation est octroyée par les *Regierungspräsidien* dans le Bade-Wurtemberg et par le *Landesbetrieb Mobilität (LBM)* en Rhénanie-Palatinat.

#### Liens pour aller plus loin:

Bundesverkehrswegeplan 2030: <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html> DE

Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/planung-bau-erhalt-und-sanierung/landesstrassen> DE

Landesverkehrsprogramm des Landes Rheinland-Pfalz  
<https://mwvlw.rlp.de/themen/verkehr/landesstrassenneubauprojekte> DE

Autobahnreform <https://www.autobahn.de/die-autobahn/autobahnreform> DE

Nationaler Radverkehrsplan 3.0: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html> DE

Portail vélo du Land de Rhénanie-Palatinat : <https://www.radwanderland.de/> DE/FR

Radverkehrs-Infrastruktur Baden-Württemberg:

<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/so-foerdert-bw-den-radverkehr/> DE  
<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/das-radnetz/> DE

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: <https://www.adfc-radtourismus.de> DE

## 4. L'organisation des mobilités et les transports collectifs publics routiers

### Les bases juridiques

La loi fédérale sur les transports Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fixe les conditions d'exploitation commerciale du transport de voyageurs en bus, tramway, métro, taxi et nouvelles formes de mobilité. Les entreprises de transports s'engagent à exploiter et maintenir à niveau le service pendant toute la durée de leur agrément. La loi PBefG appelle cela l'obligation d'exploitation (*Betriebspflicht*).

Le transport public de proximité (*Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV*) signifie en Rhénanie-Palatinat et en Bade-Wurtemberg que le transport de voyageurs est accessible à tout le monde par des moyens de transports qui ont pour but principal de satisfaire à la demande de circulation à l'intérieur des villes, des périphéries et des régions. En cas de doute, la définition précise que la majorité des voyages dans un moyen de transport ne dépasse pas 50 km ou que la durée totale du voyage ne dépasse pas une heure. La loi considère également comme faisant partie du transport public de proximité des offres complémentaires ou rendant la desserte plus fine telles que les taxis et les voitures de location, sous réserve que le tarif agréé soit appliqué.

Le transport public de proximité, organisé par les Länder, comprend le transport public routier ÖSPV (Bus, omnibus, tramway, métro) et le transport ferroviaire (SPNV) ainsi que les bateaux.

Bade-Wurtemberg	Rhénanie-Palatinat
Loi sur la planification, l'organisation et la réalisation du transport public régional ( <i>Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNVG</i> ) du 08.06.1995, en cours de révision	Loi sur le transport public régional ( <i>Nahverkehrsgesetz - NVG</i> ) du 03.02.2021
Compétence volontariste du service public	Compétence obligatoire du service public

Tableau récapitulatif 6 Bases juridiques du transport routier de voyageurs et de la mobilité en BW et RLP

### Les autorités organisatrices

Dans les deux Länder, les *Landkreise/ Stadtkreise* ou *kreisfreie Städte* élaborent des plans locaux de circulation de proximité (*Nahverkehrspläne*) en coopération avec les communes et s'occupent de planifier le transport public de proximité de manière régionale et multimodale sur leur territoire. En Rhénanie-Palatinat, le Land et les deux syndicats mixtes de transport ont élaboré ensemble le plan des transports de proximité du Land (*Landesnahverkehrsplan*) qui donne des standards minimums pour les plans de circulation locaux des *Kreise* et pour l'offre de transport.

En Bade-Wurtemberg il y a une division claire des autorités organisatrices de la qualité et du financement du transport public de proximité (*ÖPNV*). Le Land s'occupe du transport ferroviaire (SPNV). Les *Landkreise/ Stadtkreise* s'occupent du transport routier (*ÖSPV*). Des communautés de transport (*Verkehrsverbände*) se créent afin d'améliorer le transport public de proximité et d'en augmenter l'attractivité, notamment par une mise en œuvre coordonnée de l'offre de service ainsi

que par les conditions tarifaires harmonisées et pratiques pour les usagers. Ces communautés favorisent la coopération entre les autorités organisatrices et les entreprises de transport. En général, les *Landkreise / Stadtkreise* attribuent les services de bus via des appels d’offre européens. Lorsque c’est possible, les services en régie ont priorité sur les services externalisés.

En Rhénanie-Palatinat, ce sont les *Landkreise* et *kreisfreie Städte* qui assurent la compétence obligatoire de garantir le transport de voyageurs routier et ferroviaire. Ils se sont regroupés dans deux syndicats mixtes, Nord et Sud. Ces deux syndicats mixtes forment deux comités régionaux (*Regionalausschüsse – RA*) *RA Nord 1, RA Nord 2, RA Süd 1 und RA Süd 2*. Ces comités régionaux rédigent des plans régionaux de circulation de proximité (*regionale Nahverkehrspläne*) qui fixent des objectifs régionaux. Ils confient la mise en œuvre de la planification, de la tarification, de la répartition des recettes commerciales et du marketing aux communautés de transport.

En principe, au contraire de l’Alsace, les élèves sont intégrés dans les lignes régulières. En général, les autorités scolaires organisent un transport scolaire spécifique uniquement pour les élèves handicapés physiques ou mentaux. Les *Landkreise* financent le transport scolaire par des subventions versées aux élèves, par l’intégration du transport scolaire dans les lignes régulières ainsi que par le transport d’élèves avec des besoins particuliers.

Mode de transport	Autorité organisatrice BW	Autorité organisatrice RLP
Transport urbain	Grandes villes ( <i>Stadtkreise</i> ) avec le soutien des communautés de transport ( <i>Verkehrsverbünde</i> )	Syndicats mixtes du transport public qui regroupent les <i>Kreise</i> : <i>SPNV-Nord et ZÖPNV RLP Süd</i> avec le soutien des communautés de transport ( <i>Verkehrsverbünde</i> )
Transport routier régional	<i>Landkreis/Stadtkreis</i> avec le soutien des communautés de transport	
Transport ferroviaire régional	<i>Land</i>	
Transport scolaire	<i>Landkreis/Stadtkreis</i> : intégré dans les lignes régulières, aides aux familles + lignes spécialisées (handicap)	<i>Landkreis/Stadtkreis</i> : aides aux familles + lignes spécialisées (handicap)
Auto-partage, services liés au vélo	Acteurs privés, communes ou <i>Landkreise/Stadtkreise</i>	Acteurs privés, communes ou <i>Landkreise/Stadtkreise</i>

**Tableau récapitulatif 7** La répartition des compétences en matière de mobilité en BW et RLP

**Le financement**

Le financement du transport public routier et ferroviaire au niveau fédéral est complexe. Les *Länder* financent l’infrastructure ferroviaire par quote-part et grâce à des aides financières fédérales dans le cadre de la loi de financement du transport communal (*GVFG* en allemand) du 1<sup>er</sup> janvier 1971. Lors de sa troisième révision, cette loi a créé de nombreux nouveaux moyens financiers et augmenté les montants des aides, ce qui permet aux *Länder* d’organiser un service public ferroviaire plus attractif.

Les financements issus de la loi de régionalisation (*Regionalisierungsmittel*) sont aussi une voie de financement. Il s’agit de moyens fédéraux issus des recettes fiscales que le *Bund* reverse aux *Länder* pour qu’ils exploitent le transport public de proximité. Le financement par le *Bund* est ancré dans la constitution.

**Loi fondamentale Article 106a, phrases 1 et 2 :**

« A compter du 1er janvier 1996, les *Länder* ont le droit à une contribution du *Bund* via les recettes fiscales pour financer le transport public de proximité. Une loi fédérale qui requiert l’accord du *Bundesrat*

[chambre des Länder] règle les détails. »

Les *Regionalisierungsmittel* ont augmenté en 2020 dans le cadre du programme de protection du climat 2030 et en 2022 dans le contexte du début de la guerre en Ukraine.

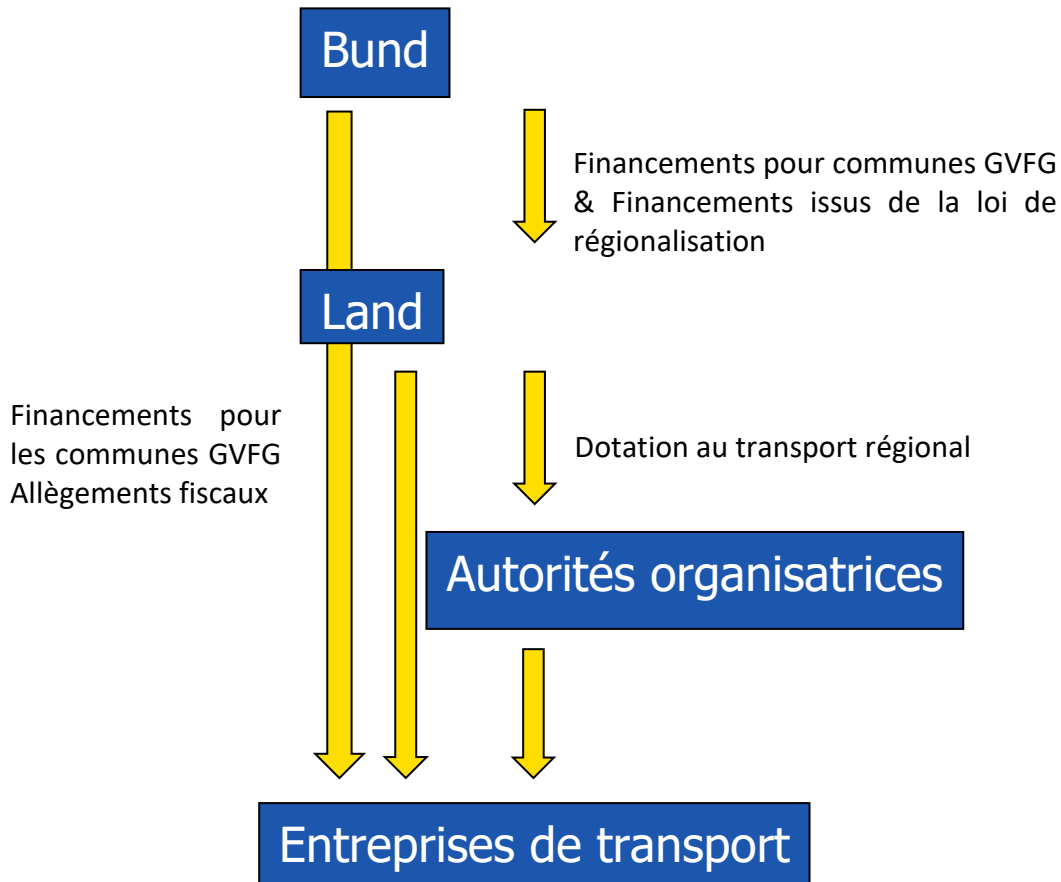


Illustration 2 Sources de financement des entreprises des transports publics (ÖPNV)

Les *FAG-Mittel* issus de la loi sur la péréquation financière (*Finanzausgleichsgesetz*) sont une autre source de financement en Bade-Wurtemberg. Cette loi a pour but de rendre possible l’accomplissement approprié des missions par les collectivités locales. Pour cela le *Land* met des moyens de péréquation à disposition.

Enfin, il y a d’autres moyens de financement par le *Bund*, le *Land* et les usagers.

### Les concepts intégrés – offres complémentaires pour la mobilité locale

Le cadre légal en Allemagne, de même qu’en France, n’est pas encore complètement défini pour le développement d’offres de nouvelles mobilités.

Tâche spécifique	Responsable	Mise en œuvre
Tarif	Autorité organisatrice ou communauté de transport	En général communauté de transport
Monitoring de la mobilité	Autorité organisatrice	En général autorité organisatrice ou communauté de transports
Transport à la demande	Autorité organisatrice	En général autorité organisatrice ou

		communauté de transports
<b>Facilitation du covoiturage, autopartage</b>	Non défini	En général autorité organisatrice, communauté de transport, communes, acteurs privés
<b>Développement de services liés au vélo (location, maintenance)</b>	Non défini	En général autorité organisatrice, communes, acteurs privés
<b>Développement de stations de recharge électrique : stratégie, infrastructure</b>	Non défini	En général autorité organisatrice, communes, acteurs privés
<b>Dispositifs d'information sur les itinéraires, la disponibilité, l'achat intégré, etc. (MAAS / « Mobility As A Service »)</b>	Non défini	En général communauté de transports

*Tableau récapitulatif 8 Responsabilité et mise en œuvre de missions spécifiques et de nouveaux services de mobilité*

Les communautés de transport développent des offres intégrées d'information et de tarification. Par exemple, la communauté de Karlsruhe KVV a développé Regiomove. C'est une plateforme sous la forme d'une application pour informer, réserver et payer toutes les offres multimodales de transport public, autopartage, vélos en libre-service, etc. ... dans le territoire de la communauté. De plus, le projet a mis en place des premières stations de mobilité qui doivent faciliter l'intermodalité entre plusieurs prestataires de services de mobilité.

Liens pour aller plus loin :

Ministère des transports BW <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr> DE / EN

Communauté de transports de Karlsruhe (Karlsruher Verkehrsverbund) <https://www.kvv.de/fr> DE / FR

Plateforme d'information et de réseau du Land Bade-Wurtemberg sur le transport public (Zukunftsnetzwerk ÖPNV) : <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/> DE

Portail sur les offres de nouvelle mobilité en BW <https://www.neue-mobilitaet-bw.de/> DE

Portail de la mobilité Bade-Wurtemberg <https://www.bwegt.de/> DE

Portail de la mobilité Rhénanie-Palatinat <https://www.rolph.de/> DE

Pages dédiées des syndicats mixtes SPNV Nord et ZOEPNV Süd <https://www.spnv-nord.de/> DE  
<https://www.zoepnv-sued.de/> DE

Plan des transports de proximité du Land RLP <https://www.landesnahverkehrsplan-rlp.de/>

## 5. Les infrastructures ferroviaires

### Les réseaux ferroviaires et leurs gestionnaires

En Allemagne, l'organisation de l'infrastructure ferroviaire est définie dans le § 87e de la Loi fondamentale (GG). Le *Bund* est responsable de la gestion et du contrôle du réseau ferré fédéral (EdB, littéralement chemins de fer qui appartiennent au *Bund*). Les Edb sont des sociétés privées appartenant au *Bund* qui construisent, entretiennent et exploitent des voies ferrées. Les entreprises d'infrastructure ferroviaire d'intérêt général comme la DB Netz AG, DB Station, DB Service AG et DB Energie en font partie. À partir de 2024, elles fusionneront pour former « InfraGO ». L'objectif de la création d'InfraGo est d'investir dans l'entretien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

Outre les EdB, il existe également des réseaux ferrés qui n'appartiennent pas au *Bund* (NE), par exemple la *SWEG Schienenwege* et la *Albtal-Verkehrsgesellschaft* près de Karlsruhe. Ce type de chemins de fer sont majoritairement détenus par des investisseurs privés ou par les pouvoirs publics au niveau des *Länder* ou des collectivités locales.

Le bureau fédéral ferroviaire (*Eisenbahn Bundesamt EBA*) est responsable de la surveillance et du contrôle de la sécurité des chemins de fer du *Bund* ainsi que des chemins de fer nécessitant un certificat ou une autorisation de sécurité. Il contrôle le respect des règles de sécurité et délivre les autorisations aux exploitants<sup>1</sup>.

La surveillance et le contrôle de la sécurité des chemins de fer qui n'appartiennent pas au *Bund* relèvent en revanche de l'autorité de surveillance des chemins de fer de chaque *Land* (*Landeseisenbahnaufsicht- LEA*). Onze *Länder*, dont le Bade-Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat, confient tout ou partie de cette tâche à l'EBA.

L'Agence fédérale des réseaux (*Bundesnetzagentur*) est une administration du *Bund* qui observe le marché et le régule. Elle vérifie que toutes les entreprises de transport ferroviaire puissent avoir un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et régule la tarification des fournisseurs qui dominent le marché ainsi que leur accès au réseau.

## Le financement

### Les infrastructures

Jusqu'à présent, le principe de base était que l'aménagement et la construction de lignes étaient financés par le *Bund* et l'entretien par les entreprises d'infrastructure ferroviaire du *Bund*. Le montant des redevances pour l'utilisation des lignes est ainsi réinvesti dans le développement du réseau. A l'avenir, le *Bund* pourra également financer l'entretien. Le financement d'une ligne par le *Bund* dépend de la ligne dont il s'agit. Pour les lignes qui n'appartiennent pas au *Bund*, c'est la loi du *Land* qui s'applique.

En ce qui concerne l'extension, la construction, la réactivation et l'électrification de l'infrastructure ferroviaire, qui sert principalement au transport de personnes, le *Bund* prévoit un cofinancement de la part des *Länder*. Selon la loi sur le financement des transports communaux (*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG*), les communes peuvent toutefois être amenées à cofinancer.

Pour les chemins de fer qui n'appartiennent pas au *Bund* (NE), l'entretien et la modernisation peuvent être financés par la loi sur le financement des chemins de fer des *Länder* (*Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz -LEFG*). Le financement de la maintenance de base des chemins de fer qui n'appartiennent pas au *Bund* est possible via la GVFG.

### Les gares et arrêts

En Allemagne, la modernisation et l'accessibilité des gares et des arrêts sont considérées comme une priorité pour rendre l'infrastructure ferroviaire attrayante. Actuellement, le financement de ce type de projet est toutefois un défi, car de nombreux fonds différents (*GVFG, Landes-GVFG, etc.*) sont susceptibles d'être sollicités. Grâce à InfraGO, ce financement devrait être plus facile à l'avenir.

### Le transport de marchandises

Le développement de raccordements de voies ferrées et de plates-formes rail/route/port est régi par

---

<sup>1</sup> Autorisation d'exploitation ; le certificat de sécurité est délivré par l'Agence ferroviaire de l'UE.

la directive du *Bund* relative à la promotion des raccordements de voies ferrées (*Gleisanschlussförderrichtlinie*). Le financement de l'extension et de la modernisation des chemins de fer qui n'appartiennent pas au *Bund* (*NE*) passe soit par la directive du *Bund* relative à la promotion des raccordements de voies ferrées, soit par la loi sur la promotion du réseau ferroviaire de transport de marchandises longue distance (*Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG*).

**Focus sur les réactivations de lignes**

Le *Land* de Bade-Wurtemberg poursuit l'objectif de doubler le nombre de passagers dans les transports publics d'ici 2030. La réactivation des lignes désaffectées est un élément important de cette stratégie.

Dans ce cadre, des projets transfrontaliers sont également au centre de l'attention, par exemple les lignes Fribourg-Colmar et Rastatt-Haguenau.

Liens pour aller plus loin :

Bundesministerium für Digitales und Verkehr <https://bmdv.bund.de> DE + en partie EN

Bundesverkehrswegeplan 2030 <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html> DE

DB Netz AG [https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/db\\_netz\\_ag](https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/db_netz_ag) DE / EN

Eisenbahn Bundesamt <https://www.eba.bund.de> DE / EN

**6. Les services ferroviaires de voyageurs**

En Allemagne, on distingue le transport ferroviaire de voyageurs de proximité local et régional (*Schienepersonennahverkehr-SPNV*) et le transport ferroviaire de passagers de longue distance au niveau national et les trains rapides (*Schienepersonennahverkehr -SPFV*).

**Les acteurs et le financement**

En vertu de la loi sur la réorganisation des chemins de fer de 1994, dont l'objectif est la régionalisation, le *Bund* est responsable du transport de longue distance au niveau national (*SPFV*) et les *Länder* du transport ferroviaire de proximité de courte distance de voyageurs (*SPNV*). Depuis, le *Bund* assure cette responsabilité par le biais de la Deutsche Bahn AG, créée en 1994. En parallèle, les *Länder* ont alors été chargés par le *Bund* de la responsabilité des *SPNV*. Les instances en charge des transports ferroviaires régionaux de passagers dans le Bade-Wurtemberg et le *Land* de Rhénanie-Palatinat sont le Ministère des transports, le syndicat intercommunal de la région de Stuttgart (*Verband Region Stuttgart*), le syndicat intercommunal des transports ferroviaires régionaux de passagers de Rhénanie-Palatinat du Nord (*Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord*), le syndicat intercommunal des transports ferroviaires régionaux de passagers de Rhénanie-Palatinat du Sud (*Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd*). Pour qu'ils puissent remplir cette nouvelle mission avec succès, ils perçoivent des fonds de régionalisation de la part du *Bund* (voir le chapitre sur le financement des *ÖPNV*).

	Transport ferroviaire de proximité	
	BW	RLP
<b>Financement du matériel roulant</b>	<i>Land</i> via la loi de régionalisation	<i>Land</i> via la loi de régionalisation
<b>Financement du service ferroviaire</b>	<i>Land</i> via la loi de régionalisation + recettes de la tarification	<i>Land</i> via la loi de régionalisation + recettes de la tarification

<b>Exploitation</b>	Entreprises de transport comme DB Regio, SWEG, SBB ...	Entreprises de transport comme DB Regio
<b>Organisation, mise en concurrence</b>	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) pour le compte du Ministère des transports BW	SPNV-Nord + ZÖPNV RLP Süd pour le compte des <i>Kreise</i>
<b>Développement de l'offre</b>	Ministère des transports ( <i>Ministerium für Verkehr</i> ) BW	Ministère des transports ( <i>Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau</i> ) RLP

Tableau récapitulatif 9 Compétences et financement des transports ferroviaires de proximité en BW et en RLP

Le rôle de la Deutsche Bahn AG et la concurrence

La *Deutsche Bahn* est une société anonyme appartenant à la République fédérale d'Allemagne. Elle assume la responsabilité du transport ferroviaire, du réseau ferré et de la logistique via ses secteurs d'activité.

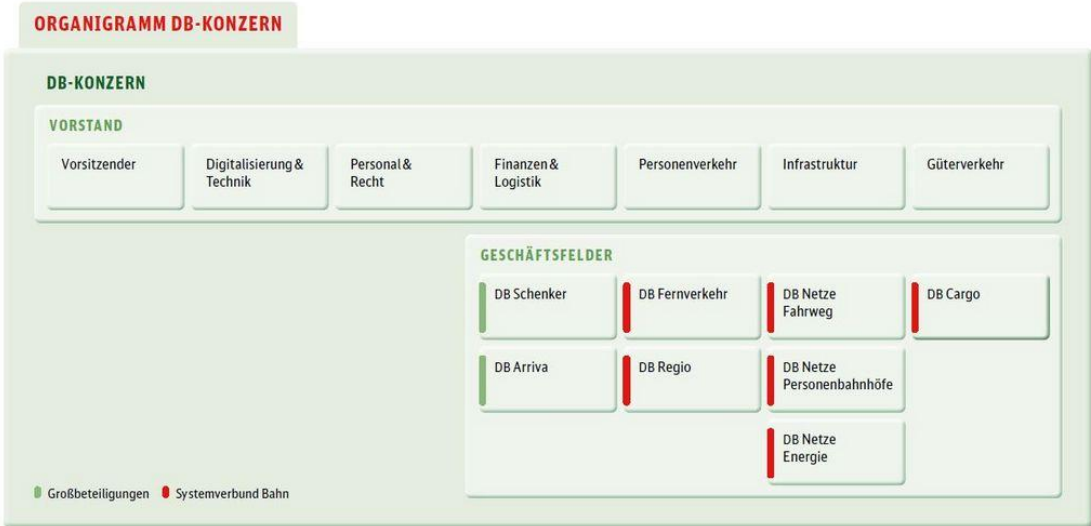


Illustration 3 Organigramme de la Deutsche Bahn  
Source : Deutsche Bahn AG

Entre 2010 et 2019, la DB AG a clairement dominé le transport ferroviaire de passagers de courte distance local et régional, la part des concurrents étant passée d'à peine 20% à plus de 30%.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de passagers de longue distance, la DB AG domine encore plus nettement le marché (<1% jusqu'en 2017, 4% en 2019).

Depuis la fin du « grand contrat de transport » entre la *Deutsche Bahn AG* et le *Land* de Bade-Wurtemberg (fin 2016), qui a été conclu directement sans concurrence, presque tous les services de transport (depuis 2017 près de 90 %) ont été réattribués par le biais d'appels d'offres publics avec mise en concurrence.

Dans le Bade-Wurtemberg, on constate que les concurrents prennent de plus en plus de place dans les appels d'offres publics. Alors qu'en 2010, 76 % des parts de marché étaient prises par la DB AG, ce chiffre n'était plus que de 51 % en 2020, ce qui est inférieur à la moyenne nationale (cf. Illustration 4).



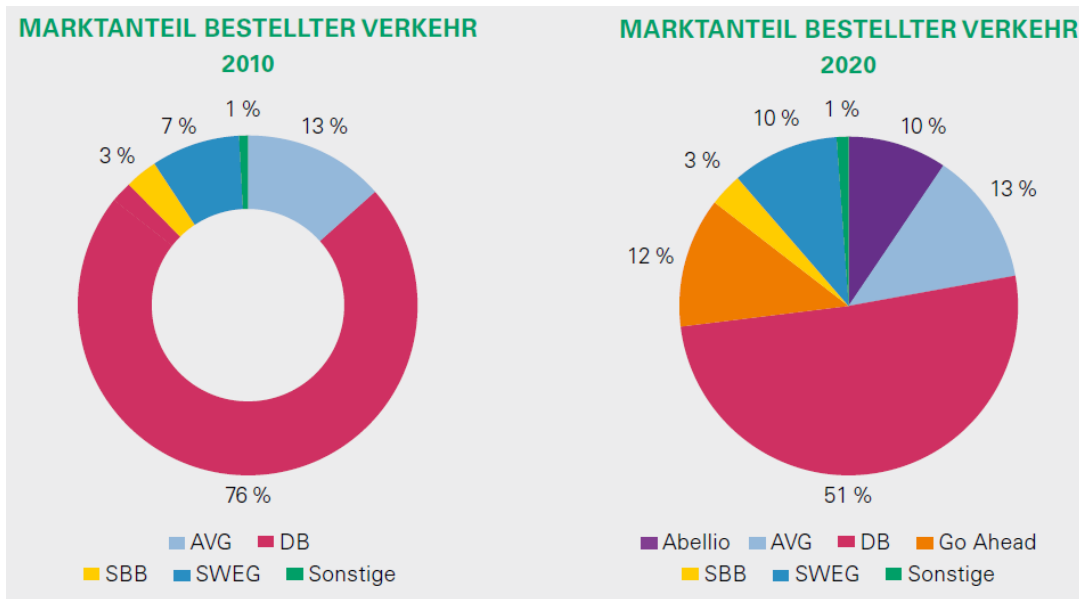


Illustration 4 Part de marché des entreprises dans le transport régional ferroviaire de voyageurs en BW  
Quelle : Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Liens pour aller plus loin :

Mobilitätsportal Baden-Württemberg <https://www.bwegt.de/> DE

Mobilitätsportal Rheinland-Pfalz <https://www.rolph.de/> DE

+ Unterseiten der Zweckverbände Nord und Süd <https://www.spnv-nord.de/> DE <https://www.zoepnv-sued.de/> DE

## 7. Glossaire

En noir : dénominations valables dans toute l'Allemagne. En vert : spécifique au Bade-Wurtemberg. En rouge : spécifique à la Rhénanie-Palatinat.

Abréviation	Dénomination	Explication
<b>BALM</b>	<i>Bundesamt für Logistik und Mobilität</i> Bureau fédéral pour la logistique et la mobilité	Service du Bund relevant du Ministère fédéral du numérique et des transports ( <i>Bundesministeriums für Digitales und Verkehr -BMDV</i> )  Exécute des tâches dans le domaine du transport routier de marchandises et de personnes
<b>BEMU</b>	Battery Electric Multiple Unit	Train à batteries électriques
	<i>Betriebspflicht</i> Obligation d'exploitation	Pendant la durée de validité de l'autorisation, les entreprises de transport ont l'obligation de débiter et maintenir leurs activités
<b>BMDV</b>	<i>Bundesministerium für Digitales und Verkehr</i>	Ministère fédéral du numérique et des transports  Désignation du ministère fédéral des Transports depuis 2021
<b>BOStrab</b>	<i>Straßenbahn-Bau und -</i>	Règlement du <i>Bund</i> sur la construction et l'exploitation des

	<i>Betriebsordnung</i>	tramways
	<i>Bund : Le Bund</i>	Etat fédéral allemand/
	<i>Bundesstraßen</i>	Routes fédérales (nationales)
<b>BVWP</b>	<i>Bundesverkehrswegeplan</i>	Plan fédéral à 10-15 ans des infrastructures de transport routier, ferroviaire et fluvial au niveau du <i>Bund</i>
<b>BW</b>	<b>Baden-Württemberg</b>	<b>Land de Bade-Wurtemberg</b>
<b>EBA</b>	<i>Eisenbahn-Bundesamt</i> Bureau fédéral ferroviaire	Gestion et surveillance des chemins de fer du <i>Bund</i>
<b>EdB</b>	<i>Eisenbahn des Bundes</i> Chemins de fer du <i>Bund</i>	Réseau ferré fédéral
<b>EVU</b>	<i>Eisenbahnverkehrs- unternehmen</i> Entreprises de transport ferroviaire	Entreprises publiques et privées qui assurent la circulation des trains
<b>FAG</b>	<i>Finanzausgleichsgesetz</i>	Loi sur la péréquation financière entre le <i>Bund</i> et les <i>Länder</i> (pas seulement concernant les transports)
<b>FBA</b>	<i>Fernstraßenbundesamt</i>	Bureau fédéral des routes et autoroutes du <i>Bund</i>  Autorité de surveillance et d’approbation pour les autoroutes et routes fédérales (sauf en BW)
<b>FStrG</b>	<i>Fernstraßengesetz</i> Loi sur les routes longue distance	Loi qui encadre la classification des routes dont la République fédérale d’Allemagne est responsable (routes fédérales longue distance et autoroutes)
<b>GVFG</b>	<i>Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetz</i>  Loi sur le financement des transports communaux	Loi sur les aides financières fédérales pour l’amélioration des conditions de transport des communes  Répartition des moyens budgétaires du <i>Land</i> aux communes dans le domaine des transports
<b>Kfz-Steuer</b>	<i>Kraftfahrzeug-Steuer</i> Taxe sur les véhicules routiers motorisés	Taxe sur la circulation, qui est dû en cas de possession d’un véhicule routier (à moteur), dont le produit et la gestion relèvent de la compétence du <i>Bund</i>
	<i>Klassifizierte Straßen</i> Routes classées	Autoroutes (A), routes nationales (B), routes du <i>Land</i> (L), routes du <i>Kreis</i> (K).
<b>LEA</b>	<i>Landeseisenbahnaufsicht</i> Autorité de surveillance des chemins de fer du <i>Land</i>	Autorité chargée du contrôle de sécurité ferroviaire en Allemagne et autorité de surveillance compétente pour tous les chemins de fer appartenant au <i>Bund</i> ainsi que pour les entreprises ferroviaires
<b>LEFG</b>	<i>Landeseisenbahn- finanzierungsgesetz (BW)</i>	Loi du <i>Land</i> BW sur le financement des rails et du matériel roulant pour les chemins de fer n’appartenant pas au <i>Bund</i>
<b>LGVFG</b>	<i>Landesgemeinde- finanzierungsgesetz (BW)</i>	Loi sur le financement des communes du <i>Land</i> de Bade-Wurtemberg qui encadre les subventions du <i>Land</i> pour l’amélioration des conditions de transport dans les communes.
<b>LK</b>	<i>(Land-)kreis</i>	Au sens strict : le <i>Landkreis</i> est une collectivité locale
	<i>Landkreis</i>	Administration qui est simultanément l’échelon inférieur de l’administration du <i>Land</i> et collectivité locale (gestion selon le principe de l’autonomie locale) ex. Ortenaukreis,

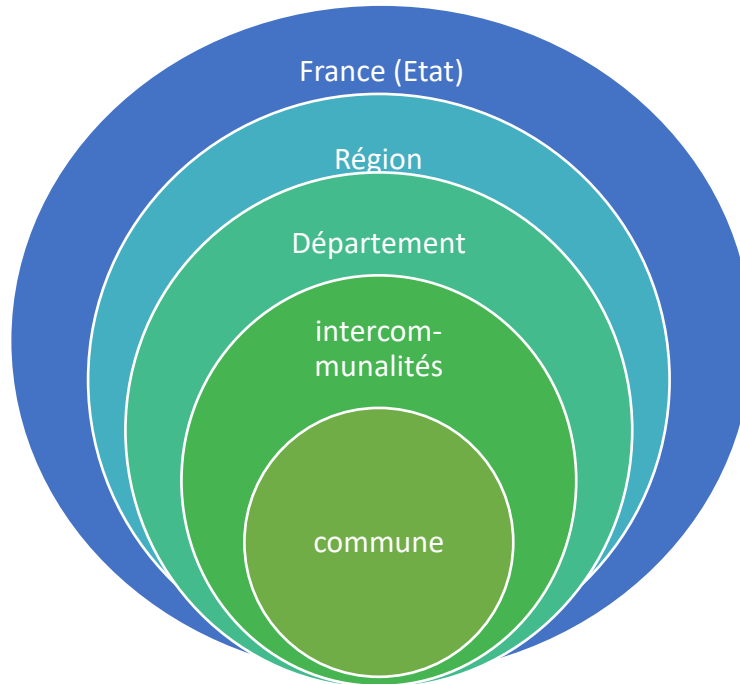
		Landkreis Rastatt
<b>LNVP</b>	Plan des transports de proximité à l'échelle du Land <i>Landesnahverkehrsplan</i>	Instrument de planification pour le transport public de proximité (ÖPNV) qui recense l'offre ÖPNV au niveau du Land et fixe des objectifs pour le développement des différentes modalités de transport et des concepts de mobilité à venir.
<b>LBM</b>	<i>Landesbetrieb Mobilität (RLP)</i> Agence du Land pour la mobilité	LBM planifie, construit et entretient la majeure partie des routes du Bund, du Land et du Kreis en Rhénanie-Palatinat (réseau routier classé).
<b>NE</b>	<i>Nichtbundeseigene Eisenbahnen</i>	Réseaux ferrés exploités qui n'appartiennent pas au Bund et donc pas à la Deutsche Bahn
<b>NVBW</b>	<i>Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH</i> Société du transport de proximité du Bade-Wurtemberg	Société de services du ministère des transports du Bade-Wurtemberg pour la planification et la coordination des transports ferroviaires locaux de passagers en Bade-Wurtemberg.
<b>NVG</b>	<i>Nahverkehrsgesetz ( RLP)</i>	Loi sur le transport de proximité  Loi du Land sur les transports publics locaux et régionaux de voyageurs en Rhénanie-Palatinat.
	<i>Nahverkehrsplan</i> Plan de circulation de proximité	Instrument de planification des transports publics du Landkreis
<b>ÖPNV</b>	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i> Les transports publics de voyageurs de proximité (local & régional)	Transport de personnes par des moyens de transport principalement destinés à satisfaire la demande de transport urbain, suburbain ou régional (bus, tramways, métros, trains de banlieue, trains régionaux, bus régionaux, ferries, téléphériques ou taxis et voitures de location).
<b>ÖPNVG</b>	<i>Öffentlicher Personennahverkehr – Gesetz (BW)</i>	Loi sur le transport public de voyageurs de proximité :  Loi sur la planification, l'organisation et la mise en œuvre du transport public local et régional dans le Bade-Wurtemberg.
<b>ÖSPV</b>	<i>Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr</i> Transport public routier de proximité	Transport public routier local et régional de personnes
<b>PBefG</b>	<i>Personenbeförderungsgesetz</i> Loi fédérale sur les transports de voyageurs	Cette loi émanant du Bund fixe les conditions d'exploitation commerciale du transport de voyageurs en bus, tramway, métro, taxi et nouvelles formes de mobilités.
<b>RA</b>	<i>Regionalaussschuss</i> Comité régional	Les Comités régionaux planifient les transports en commun au niveau d'une région qui comprend plusieurs Landkreise.
<b>RegG</b>	<i>Regionalisierungsgesetz</i>	Loi dite de « Régionalisation » fédérale sur la régionalisation des transports publics locaux de voyageurs :  Loi fédérale qui règle entre autres la répartition des moyens

		budgétaires du <i>Bund</i> aux <i>Länder</i> .
<b>RLP</b>	<i>Rheinland-Pfalz</i>	<i>Land de Rhénanie-Palatinat</i>
<b>SGFFG</b>	<i>Schiengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz</i>	Loi sur la promotion du réseau ferroviaire de transport de marchandises longue distance : spécifique aux chemins de fer qui n'appartiennent pas au <i>Bund</i>
<b>SPNV</b>	<i>Schienepersonen-nahverkehr</i>	Transport ferroviaire de proximité de voyageurs : Désigne les services de transport fournis par les entreprises ferroviaires dans le cadre des transports publics régionaux
<b>SPFV</b>	<i>Schienepersonen-fernverkehr</i>	Transport ferroviaire de voyageurs sur de plus longues distances (trafic national via trains grandes lignes, trains rapides, trains de nuits).
<b>StrG</b>	<i>Straßengesetz für Baden – Württemberg</i>	Loi relative aux routes du <i>Land de Bade-Wurtemberg</i> : Cette loi régit le régime juridique des voies publiques dans le <i>Bade-Wurtemberg</i> .
<b>StVG</b>	<i>Straßenverkehrsgesetz</i>	Les dispositions de la loi sur la circulation routière s'adressent à tous les usagers de la route. Elles s'appliquent donc aux automobilistes, aux chauffeurs de poids lourds, mais aussi aux cyclistes et aux piétons. La loi se divise en réglementations relatives à l'immatriculation des véhicules, à la responsabilité civile ainsi qu'aux registres d'aptitude à la conduite ( <i>Fahreignungsregister -FAER</i> ), aux registres des véhicules et aux registres des permis de conduire.
<b>StVO</b>	Code de la route <i>Straßenverkehrsordnung</i>	Règlement du <i>Bund</i> dans la jurisprudence de la loi fédérale sur la circulation routière, qui fixe des règles pour tous ceux qui circulent sur les routes, voies et lieux publics.
	<i>Trassengebühren</i>	Péages ferroviaires : redevance sur l'utilisation des lignes du réseau ferré de DB Netz
	<i>Umstufung</i> Reclassement	Transfert de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage, de la planification, de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion du type de route au niveau approprié.
	<i>Verkehrsverbund</i> ( <i>Verkehrsverbände au pluriel</i> ) Communautés de transports	Une Communauté de transports rassemble différents partenaires acteurs de la mobilité pour mettre en œuvre la coordination du transport public local et régional. Il assure la gestion, la planification, la tarification, les recettes et le marketing pour le compte des autorités organisatrices des transports.

## II. Les transports et la mobilité en France

### 1. Aperçu du système politico-administratif français

La France est une République une et indivisible : il n’y a qu’un État et les lois sont votées à Paris et appliquées dans tout le territoire national. L’action publique s’organise dans différents espaces géographiques, dont le plus petit est la commune :



*Illustration 5 Les différents espaces territoriaux de la France*  
Source: Euro-Institut

Dans ces différents espaces œuvrent plusieurs acteurs publics : l’État et les collectivités territoriales et leurs groupements. Sur une même entité géographique (ex : la région Grand Est), l’action publique relève d’un côté des services de l’État en région (« déconcentration ») et, de l’autre, des collectivités territoriales (« décentralisation »).

La décentralisation est un transfert de compétences et de moyens de l’État à des autorités distinctes de lui. Ces autorités administrées par des conseils élus, appelées collectivités territoriales, sont les communes, les Départements, les Régions, les collectivités à statut particulier et les collectivités d’outre-mer. Les collectivités sont dotées de la personne morale (existence juridique autonome), de moyens et de compétences propres<sup>2</sup> et disposent donc d’une autonomie locale exercée par des organes élus dans le cadre de la loi et sous le contrôle de l’État. Le processus de décentralisation a démarré en 1982 avec les lois Defferre, constituant l’acte I de la décentralisation. Avant cette date, il n’existait pas d’entité distincte de l’État autre que la commune. En Alsace, les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin administrés par des conseils départementaux (avant 2015, appelés « conseils généraux ») ont fusionné en 2021 pour donner la Collectivité européenne d’Alsace (CeA) administrée par l’Assemblée d’Alsace. Cette dernière exerce les compétences dévolues aux Départements français ainsi que quelques compétences supplémentaires.

<sup>2</sup> La répartition des compétences est présentée ici : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/tableau-de-repartition-des-competences>

Une intercommunalité désigne une forme de coopération entre les communes qui peuvent se regrouper pour gérer en commun des équipements ou des services publics, élaborer des projets de développement économique, d'aménagement, d'urbanisme, de mobilité, etc. Cette coopération est mise en œuvre au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Suivant leur taille (population), elles sont caractérisées différemment (syndicat de communes, communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole), pouvant entraîner des compétences supplémentaires.

La déconcentration est un transfert du pouvoir de l'administration centrale (ministère) à des représentants locaux au sein de circonscriptions territoriales, tout en ayant autorité sur eux. Nommé par le Président de la République par décret en Conseil des ministres, le ou la préfète représente l'État dans le département ou la région. La préfète de région est préfète du département dans lequel se situe le chef-lieu de la région. Ainsi, la préfecture de région Grand Est et de département Bas-Rhin est localisée à Strasbourg. Les différents services de l'État sont sous l'autorité des préfets (exemple : la DREAL exerce des missions sous l'autorité de la préfète de région et des préfets de départements, la DDT du Haut-Rhin sous l'autorité du préfet du Haut-Rhin à Colmar).

Par principe d'autonomie, il n'existe pas de hiérarchie entre collectivités territoriales ni entre collectivités territoriales et État. L'État ne contrôle que la légalité des décisions des collectivités territoriales. Des modes de coopération tels que des contrats, des cofinancements, des schémas, des commissions, coordination par un chef de file<sup>3</sup> rendent l'action publique concertée et efficace.

En Alsace, voici les acteurs publics principaux par échelle territoriale :

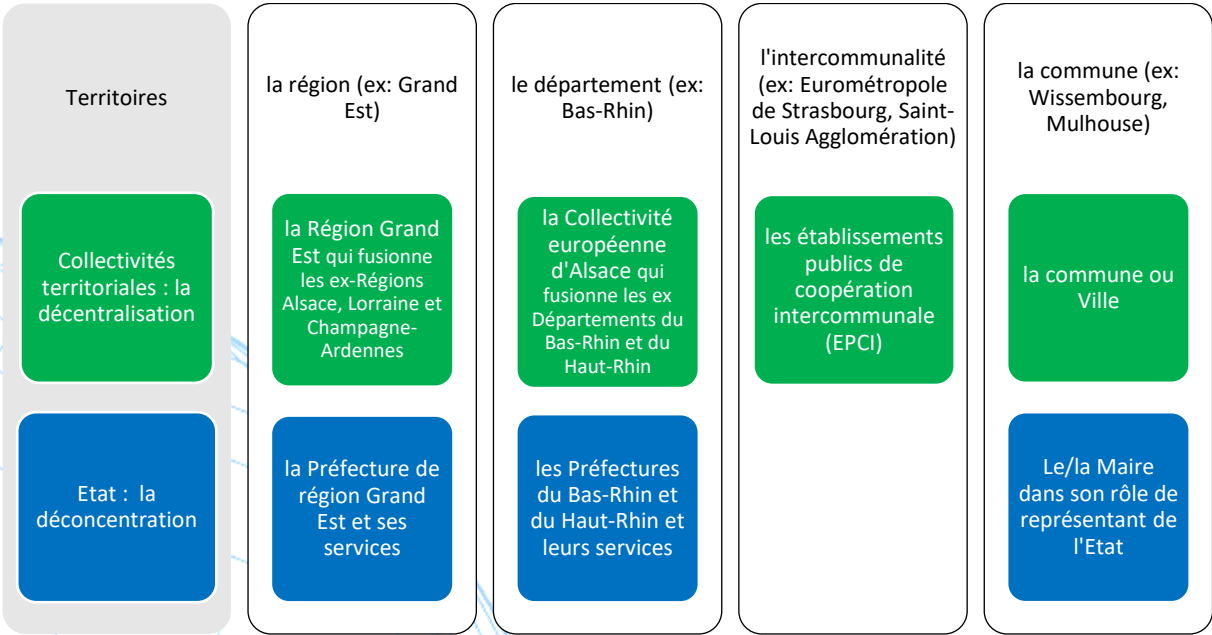


Illustration 6 Les acteurs publics principaux par échelle territoriale  
Source: Euro-Institut

<sup>3</sup> Le chef de filat est un principe de coordination assurée par la collectivité désignée comme étant le chef de file. Ce dernier n'a aucun pouvoir de contrainte sur les autres collectivités, conformément au principe d'autonomie des collectivités.

## 2. Répartition des compétences et documents-cadre

Cette partie vise à présenter les acteurs qui ont plusieurs compétences en matière de transport et de mobilité et se concentre sur les responsables de la compétence qui sont libres de la déléguer ou de la concéder.

### Les principaux acteurs

Acteurs	Mode de transport	Missions
<b>Etat</b>		
Etat	Tous	<p>Rappel : en France, toutes les lois et décrets sont pris au niveau national.</p> <p>La politique transports de l'Etat est confiée au Ministère chargé des Transports, rattaché au Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.</p> <p>L'Etat confie à ses opérateurs (VNF et SNCF Réseau) la gestion des infrastructures nationales de transport ; pour son domaine routier, il en assure la gestion directe ou bien il passe par une concession (cas d'autoroutes).</p> <p>L'Etat finance le développement d'infrastructures par l'investissement sur son patrimoine ou par l'intervention auprès de tiers (opérateurs, collectivités...).</p>
	Services ferroviaires	<p>L'Etat est autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire, connus sous leur marque commerciale « Intercités ».</p> <p>Le représentant de l'Etat sur le territoire est le Préfet de région ou de département.</p>
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Grand Est	Multimodalité	<p>La DREAL Grand Est met en œuvre, sous l'autorité du préfet de région et des préfets de départements, les politiques publiques du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires (MTECT) et du Ministère de la Transition Énergétique.</p> <p>En matière de transports, elle œuvre au renforcement de la multimodalité, la fluidité et la sécurité des déplacements.</p>
	Infrastructures routières et ferroviaires	<p>En particulier, elle met en œuvre les financements des infrastructures sur crédits nationaux, prévus aux contrats de plan État Région. Elle concourt à la déclinaison des politiques de transports de voyageurs, du fret et de la logistique, en lien avec les acteurs concernés.</p>
Directions Départementales des Territoires (DDT) du Bas-Rhin et du Haut-Rhin	Infrastructures routières	<p>La DDT du Bas-Rhin et la DDT du Haut-Rhin assurent notamment la mise en œuvre des politiques de sécurité routière (dont la sécurité aux passages à niveau), de conseil à la préfecture sur la réglementation des transports et de l'instruction des autorisations pour les transports exceptionnels.</p>
<b>Collectivités territoriales</b>		
Région Grand Est	Intermodalité	<p>Dans le domaine des transports, la Région est autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire régional. Elle coordonne les acteurs intercommunaux de la mobilité et facilite l'intermodalité.</p> <p>Elle organise et finance en direct le transport collectif et le transport scolaire routier non urbains, ainsi que le transport ferroviaire de</p>

	Transport routier et ferroviaire non urbain	voyageurs. Elle cofinance certains projets d'infrastructure routière et ferroviaire d'intérêt régional.
Collectivité européenne d'Alsace (CeA)	Infrastructures routières	La CeA est chef de file en matière de coopération transfrontalière du côté alsacien, toutes politiques confondues. S'agissant du domaine des transports, elle planifie, construit, entretient et finance les routes départementales, comme les autres Départements français. À travers la Loi Alsace, elle s'est vu transférer les routes nationales (RN) aujourd'hui devenues routes départementales (RD), hors Eurométropole de Strasbourg, ainsi que les autoroutes non concédées.
Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	Transport public urbain	Les EPCI sont les autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire. Ils organisent les transports collectifs (tram, bus, transport scolaire local), les mobilités partagées et facilitent les nouvelles mobilités. Ils peuvent cofinancer des infrastructures routières, les petites lignes de fret ferroviaire sur leur territoire et construire des pistes cyclables.
Eurométropole de Strasbourg	Transport public urbain Infrastructures routières	L'Eurométropole de Strasbourg est un EPCI qui a pour particularité d'avoir des compétences supplémentaires en matière de transport comme la planification, la construction, l'entretien et le financement des routes métropolitaines.
Communes	Infrastructures routières (voirie)	Les communes sont responsables de leur voirie communale. Le/la Maire de la commune a des pouvoirs de planification, d'entretien et de police sur les routes qui traversent l'agglomération. Elles peuvent cofinancer des routes sur leur territoire et construire des pistes cyclables.

Tableau récapitulatif 10 Les principaux acteurs du transport et de la mobilité en France

### La répartition des responsabilités et cofinancements en Alsace\*

	Etat	Région Grand Est	CeA	EPCI
<b>Infrastructures routières</b>	Autoroutes concédées à une société privée (ex : Sanef / Société des Autoroutes du Nord-Est de la France)		Autoroutes non concédées et routes non communales  Pistes cyclables du réseau structurant alsacien	Autoroutes et routes métropolitaines : Eurométropole de Strasbourg  Voirie communale : appui aux communes  Pistes cyclables
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	Propriétaire du Réseau ferré national, opéré par SNCF Réseau  Cofinanceur	Cofinanceur  A partir de 2026/2027, gestionnaire après transfert d'une partie des lignes de dessertes fines du territoire	Possibilité de cofinancement	Tramway  Possibilité de cofinancement



<b>Transport interurbain</b>		Autorité organisatrice de la mobilité (Cars TER Fluo Grand Est, cars Fluo)		
<b>Transport urbain</b>				Autorité organisatrice de la mobilité  Délégation à société (ex : Compagnie des Transports Strasbourgeois CTS)
<b>Services ferroviaires de voyageurs</b>	Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire TET (« Intercités »)	Autorité organisatrice du service de transport express régional TER		

Tableau récapitulatif 11 La répartition des responsabilités et cofinancements en Alsace

\* La répartition des rôles est légèrement différente en dehors de l'Alsace.

### Les documents-cadres

Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** est une stratégie à **horizon 2050** pour l'aménagement et le développement durable du Grand Est, coordonnée par la Région en concertation avec les acteurs du territoire. La modernisation des infrastructures de transport et le développement de l'intermodalité figurent au rang des priorités.

Le **Contrat de plan Etat-Région (CPER)** fait converger des financements en faveur de projets structurants pour l'aménagement du territoire régional pour une période de 6 ans. Il met en cohérence des politiques publiques au service d'une vision stratégique partagée à l'échelle de chaque région. C'est un outil important de financement des infrastructures en France. Le volet mobilité du CPER actuel couvre la période 2023-2027.

Le **Contrat triennal Strasbourg Capitale européenne** conçu entre l'État, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg renforce l'accessibilité de Strasbourg et de son territoire.

Le **Code des transports** est le code juridique, promulgué en 2010 et actualisé depuis, qui regroupe les dispositions juridiques (lois et règlements) relatives aux transports en France.

### Les réformes

La répartition des compétences en matière de transports et mobilité a beaucoup changé en France depuis 1982, tant pour les infrastructures que les services de mobilité. A la différence de l'Allemagne, les responsabilités ne sont pas fixées dans des lois spécifiques aux routes, aux infrastructures ferroviaires ou aux transports publics, mais dans des lois globales sur les transports en général ou sur le rôle des collectivités territoriales en général. De ces lois ont découlé à la fois des transferts de compétence d'un acteur public à l'autre et des nouveaux concepts (intermodalité via une meilleure interaction entre modes de transports, considérations sociales et environnementales).

## 1982

Les communes, Régions et Départements acquièrent la libre administration et l'Etat n'exerce plus de tutelle. La Région devient en 1982 une collectivité territoriale.

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, portait sur l'organisation du transport individuel et collectif de voyageurs et de marchandises en France.

## Les années 2000

La logique à l'époque était celle d'un transfert de compétences étatiques vers les collectivités territoriales, par blocs de compétences :

- Aux communes la voirie et les transports urbains,
- Aux Départements les transports collectifs routiers interurbains et les routes,
- Aux Régions les services de transport ferroviaire.

La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) confère aux Régions de la compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002.

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a confié aux Départements l'exploitation du réseau routier de proximité à partir de 2005. Une partie des anciennes routes nationales sont devenues des routes départementales. Cela explique pourquoi une partie du personnel actuel des départements travaillait auparavant pour les services routiers de l'État.

## 2014-2015

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) crée notamment les métropoles, comme l'Eurométropole de Strasbourg (jusqu'à-là appelée Communauté Urbaine de Strasbourg / CUS), qui sont des intercommunalités dotées de compétences renforcées. Par ailleurs, des collectivités chefs de file sont désignées pour organiser les partenariats et les stratégies concertées entre collectivités dans les grandes politiques publiques.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a souhaité clarifier la répartition des compétences et rationaliser l'action publique locale. Désormais, grâce à la clause générale de compétence, seules les communes peuvent encore volontairement intervenir sur leur territoire à condition qu'une autre collectivité n'en ait pas la compétence exclusive et qu'elles démontrent un intérêt local.

- Jusqu'en 2016, les Départements avaient en charge le transport routier non-urbain (donc interurbain). La Loi NOTRe consacre les Régions comme gestionnaires des ports et des aéroports, des Trains Express Régionaux (TER), des transports routiers interurbains et scolaires, de la voirie, des gares publiques routières... Les régions sont devenues des autorités organisatrices de transport de plein exercice. Ainsi, en Alsace, la Région Grand Est a-t-elle repris les bus interurbains 67 et cars 68 ainsi que le transport scolaire gérés auparavant par les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Cela lui permet d'articuler l'offre régionale de transports publics routiers avec l'offre ferroviaire.
- Les grandes intercommunalités organisent la mobilité sur leur territoire, en complémentarité avec leur compétence urbanisme.

En parallèle, la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral redessine la carte des régions et en réduit le nombre de 27 à 18 (13 en France métropolitaine et 5 régions d'outre-mer).

→ Ainsi, en 2016 naît la Région Grand Est de la fusion des trois Régions Alsace, Lorraine et Champagne-

Ardenne.

## 2019-2021

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) remplace la loi LOTI de 1982. Elle fixe la coopération entre la Région et les intercommunalités pour organiser la mobilité des personnes, y compris via les mobilités actives et partagées. Elle modifie également les objectifs et le cadre d'intervention des transports en France, en l'orientant vers la neutralité carbone des transports terrestres en 2050. La France passe du droit au transport au droit à la mobilité.

- Cette loi crée aussi les zones à faibles émissions (ZFE) comme à Strasbourg, accessibles seulement à certains véhicules dotés d'une vignette écologique.
- La Région renforce son rôle de coordination des mobilités.
- Les intercommunalités qui n'étaient pas encore impliquées dans la mobilité doivent le faire.

La loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) précède la création de la CeA en janvier 2021. Tout d'abord, la CeA fusionne les ex-départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et exerce les compétences qui étaient assurées par ces deux conseils départementaux.

- De plus, la loi dote la CeA de compétences nouvelles telles que l'attractivité touristique, le rôle de chef de file de la coopération transfrontalière en Alsace. Mais attention, la Collectivité européenne d'Alsace n'est pas une Région. Même si, avant 2016, il existait une Région Alsace, la CeA n'exerce pas les compétences de l'ex Région Alsace.
- La même loi prévoit aussi un transfert de routes nationales de l'État vers la CeA ainsi que vers l'Eurométropole de Strasbourg s'agissant de celles de son périmètre. Ainsi, l'État a transféré en 2021 à la CeA les autoroutes alsaciennes non concédées et routes anciennement nationales. En fait, c'est une anticipation de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « Loi 3DS » qui a étendu ces possibilités de transférer des routes nationales de l'État vers des collectivités territoriales sur l'ensemble du territoire français, lorsque les acteurs locaux en décident ainsi.

## 3. Les infrastructures routières

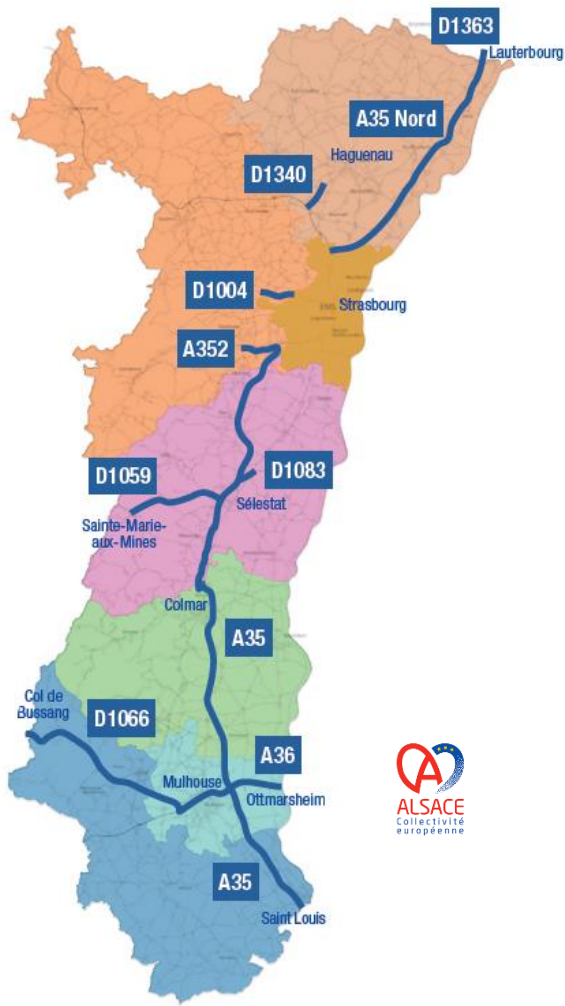
### Les bases juridiques

Le Code de la Route et le Code des transports regroupent les principaux cadres juridiques.

### Les routes et ouvrages d'art

En Alsace, on distingue les niveaux de routes suivants :

- Les autoroutes concédées à des sociétés privées (ex : A4, A36, A355),
- Les autoroutes non concédées (ex : A35),
- Les routes départementales (ex : D3, D29),
- Les voies communales,
- Les voies métropolitaines dans l'Eurométropole de Strasbourg (ex : M353).



**Illustration 7** Les routes alsaciennes non concédées et routes anciennement nationales  
Source: CeA

Au fil des réformes législatives en France, une partie des routes nationales a été transféré aux Départements et une partie des routes départementales aux métropoles. Tous ces transferts de propriété se sont accompagnés de transferts de personnel.

Suite à la création de la CeA, l'État a transféré en 2022 à la CeA les autoroutes alsaciennes non concédées et routes anciennement nationales représentées sur la carte ci-contre<sup>4</sup>. Les sections de routes et autoroutes nationales (A35, A4, A351, RN2350, RN4, RN83 et RN353) qui traversent l'Eurométropole de Strasbourg lui ont été transférées et s'appellent désormais M35, M351, M353. L'Eurométropole a également pris en charge le pont de l'Europe et le pont Pierre Pflimlin.

Les autres routes, ponts et bacs rhénans en direction de l'Allemagne et de la Suisse relèvent de la responsabilité de la CeA.

La planification et le financement des routes, autoroutes ou des voies sont pris en charge par l'autorité qui en est propriétaire, avec des possibilités de cofinancement par des acteurs tiers. D'autres acteurs interviennent pour la construction, l'entretien, l'exploitation, la police de la circulation.

La répartition des compétences dépend également de la situation **en ou hors agglomération**. Au sens du Code de la route, le

terme « agglomération » désigne tous les groupements de lieux d'habitation et de vie avec une certaine densité : les villages, villes, grandes villes et métropoles de France et leur banlieue. Le maire de la commune a des pouvoirs de planification, d'entretien et de police sur les routes qui traversent l'agglomération. Le pouvoir de police de la circulation<sup>5</sup> signifie la délimitation des agglomérations, des zones 30, des zones de rencontre, de la signalisation aux intersections.

	Autoroutes concédées	Autoroutes <u>non</u> concédées Depuis 2022	Routes départementales	Voies communales	Routes métropolitaines
<b>Propriété</b>	Etat	CeA	CeA	Commune	Eurométropole de Strasbourg (EMS)
<b>Planification</b>	État : Ministère des Transports et DREAL en	CeA Accord de l'État en cas de	Hors agglomération : CeA	Commune	EMS

<sup>4</sup> Loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace

<sup>5</sup> Articles R411-1 à R411-9 Code de la Route

	appui.	modifications significatives (ex : une voie de plus)	En agglomération : Maire		Accord de l'État en cas de modifications significatives
<b>Financement</b>	Investissement privé + subvention d'équilibre étatique / Péage pour les usagers	CeA + commune / EPCI et/ou Région et/ou État via Contrat de Plan État Région (CPER)	CeA + commune / EPCI voire Région et État via CPER si route d'intérêt régional	Commune avec subventions possibles de l'EPCI, État ou CeA	EMS
<b>Construction, aménagement</b>	Société concessionnaire (contrat d'environ 50 ans)	CeA	CeA	Commune	EMS
<b>Entretien / exploitation</b>	Société concessionnaire	CeA	CeA	Commune avec possibilité de déléguer à l'EPCI	EMS
<b>Pouvoir de police</b>	Préfet de Département	Préfet de Département (Bas-Rhin ou Haut-Rhin)	Hors agglomération : Président de la CeA	Maire	Hors agglomération : Président EMS
			En agglomération : Maire		En agglomération : Maire

*Tableau récapitulatif 12 La répartition des compétences en matière d'infrastructures routières appliquée à l'Alsace*

Aujourd'hui, seules les autoroutes concédées à des sociétés privées comme la Sanef sont financées en partie par les péages. Des réflexions sont en cours sur la mise en œuvre d'une taxe Poids Lourds en 2025 (projet R-PASS) sur les autoroutes non concédées dont la CeA a la responsabilité. Il n'y a pas de lien direct entre ces péages et le financement de l'offre de services de mobilité.

**A noter :** Contrairement à l'Allemagne, le réseau de tramway n'est pas considéré en France comme une infrastructure routière mais comme une infrastructure ferroviaire.

### Les pistes cyclables

En France, la planification des pistes cyclables ne suit pas la répartition des compétences pour les routes. Toutes les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent intervenir. La collectivité qui prend l'initiative recherche en général des cofinancements auprès des autres collectivités et de l'État. La construction de nouvelles pistes et leur entretien sont assurés soit par la commune, soit par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), soit par la CeA.

On distingue en Alsace quatre types de réseaux cyclables à qui sont associés des exigences de qualité de l'infrastructure.

- Euro-Véloroutes : itinéraires de longue distance, traversant plusieurs pays européens
- Véloroutes nationales : itinéraires de longue distance à l'échelle du territoire français
- Réseau structurant alsacien (voté par la CeA le 19/06/23) : réseau de pistes interconnectées

- fortement fréquentées
- Schémas cyclables intercommunaux : réseaux locaux.

La loi LOM de 2021 prévoit la mise en place d'un plan vélo pour tripler sa part modale.

## 4. L'organisation de la mobilité et les transports collectifs publics routiers

### Les bases juridiques

Les dernières lois ayant modifié le cadre juridique sont :

- Loi de Modernisation de l'Action Publique et d’Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014
- Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015
- Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019.

### Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Pour rappel, la répartition des compétences en matière de transports collectifs publics routiers et récemment de mobilités actives et partagées a été réformée à 2 reprises par la loi NOTRe de 2015 et la LOM de 2019.

Jusqu'en 2015, les Départements avaient en charge le transport routier non-urbain et le transport scolaire. La Région a repris les lignes d'autocars des réseaux 67 et 68 gérés auparavant respectivement par les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. En parallèle, les intercommunalités (EPCI) ont pris de plus en plus de responsabilités.

Aujourd'hui<sup>6</sup>, les responsabilités sont réparties ainsi :

Modes	Autorité responsable depuis juillet 2021 suite à la LOM
Transport urbain	Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) => Intercommunalité
Transport non-urbain	AOM => Région Grand Est (AOM-R)
Transport scolaire	AOM => Région Grand Est partagé avec AOM intercommunalités
Mobilités actives et partagées	Communes et intercommunalités

Tableau récapitulatif 13 La répartition des compétences en matière de mobilité appliquée à l'Alsace

La Loi NOTRe de 2015 a clarifié la notion de transport urbain en modifiant l'article L1231 du Code des transports ainsi : « est considéré comme un service de transport urbain tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité définie à l'article L. 1231-1 » c'est-à-dire des intercommunalités. Un décret d'application prescrit un « *espacement moyen des arrêts inférieur ou égal à 500 mètres et un ratio entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse inférieur ou égal à 2,5.* » (Article D311-12 du Code des transports).

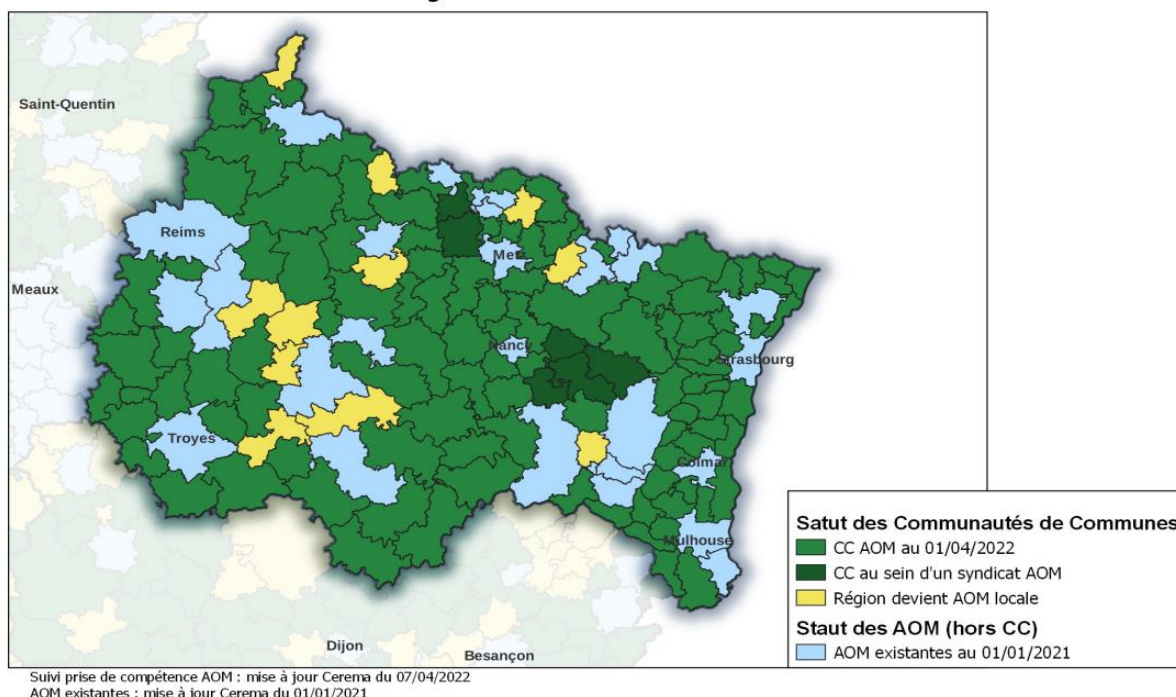
Pour simplifier, on peut retenir que le transport urbain en Alsace regroupe essentiellement les bus et tramways à l'intérieur d'une agglomération, avec des arrêts fréquents, tandis que le transport non urbain est constitué des liaisons régulières entre plusieurs communes par autocar ou train, avec des arrêts plus espacés.

<sup>6</sup>En juin 2023

Le **transport scolaire** représente la plus grosse part du service de transports collectifs routiers. Ainsi, la Région Grand Est organise-t-elle le transport de 235 000 élèves par jour sur les lignes scolaires et de 40 000 adultes sur les lignes régulières du lundi au vendredi.

Les **Autorités Organisatrices de la Mobilité non régionales** sont des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre (Métropole, communauté urbaine / communauté d'agglomération, syndicat mixte, communauté de communes). En l'absence d'AOM intercommunale, la Région prend ce rôle. Toute l'Alsace est couverte, depuis 2022, par des AOM intercommunales qui ont une **compétence exclusive** pour l'organisation de la mobilité sur leur ressort territorial. Les communautés d'agglomération de Haguenau, Colmar et Mulhouse ainsi que l'Eurométropole de Strasbourg exerçaient déjà cette compétence avant 2022

### Prise de compétence AOM au 1er avril 2022 Région Grand-Est



**Illustration 8** La prise de compétence AOM des intercommunalités au 1<sup>er</sup> avril 2022 dans la Région Grand Est  
Source: État français & Cerema

Les AOM intercommunales (= les EPCI) établissent un **plan de mobilité** pour organiser la mobilité des personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Elles mettent en place les services suivants qu'elles peuvent déléguer à des entreprises :

- Services réguliers de transport collectif (TC) de personnes par bus et tramway
- Services de transport à la demande
- Services de transport scolaire
- Services de mobilités actives (ex : marche, vélo, vélo électrique, trottinette)
- Services de mobilité partagée (ex: autopartage, vélo en libre-service)
- Services de mobilités solidaires (solutions de mobilité de proximité adaptées aux besoins d'un public sociologiquement et financièrement fragile en faisant appel à des bénévoles)

L'**AOM Région** est compétente pour les services d'intérêt régional et cheffe de file des AOM intercommunales. Elle intervient par exemple pour organiser la mobilité ferroviaire et le transport routier non-urbain de voyageurs.

L'organisation actuelle respecte les principes suivants :

- Couvrir le territoire par une offre égale, diversifiée et finançable sur le principe de compétence des AOM
- Chaque AOM(R) a compétence de droit et exclusive sur son territoire, sauf dans le cas d'une AOM existante où la mobilité est déjà assurée par les communes membres (communes/agglomérations) : transport collectif de personnes, services à la demande, mobilités actives, usages partagés
- La Région dispose des mêmes compétences AOM lorsque exercées sur le territoire d'une communauté de communes
- Le Département (la CeA) reste compétent pour le transport spécial des publics handicapés.

### Les opérateurs de transports collectifs

Depuis les récentes lois, la Région Grand Est a récupéré la compétence et contractualise avec 86 sociétés de transport pour assurer la gestion de 10 réseaux de transports collectifs routiers inter urbains. Elle appelle cette offre de transport public routier non urbain les « cars Fluo ».

En général, les collectivités passent un marché public ou un contrat de concession avec des entreprises de transport. Dans les grandes agglomérations comme Strasbourg, les collectivités peuvent choisir de créer une entreprise publique pour les bus et les tramways et d'en devenir actionnaire.



*Illustration 9 La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)*

*Source: Eurométropole de Strasbourg*

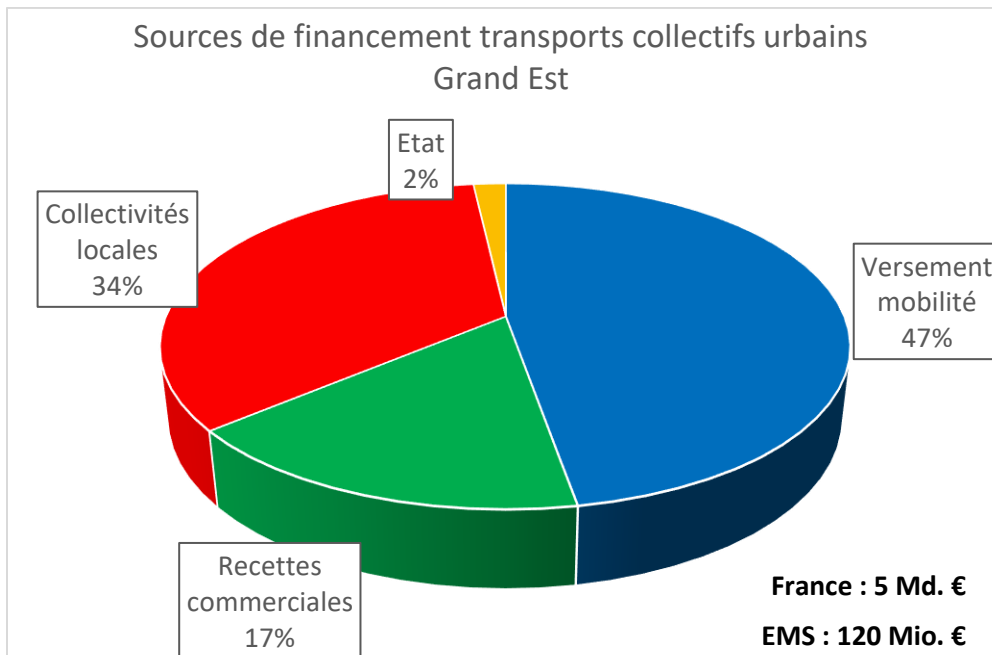
Avec l'extension de la ligne D du Tram vers Kehl, la Ville de Kehl deviendra actionnaire de la CTS aux côtés de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que de la Région Grand Est.

La CTS est mandatée par ses actionnaires, via un contrat de concession d'une durée de 30 ans pour l'exploitation des lignes de bus et de trams sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

La règle pour les agglomérations moyennes et autres EPCI est celle du mandatement par lequel les collectivités contractualisent avec des entreprises privées via des Délégations de Service Public. La Communauté d'agglomération de Haguenau p. ex. a passé un contrat avec la société Keolis pour l'exploitation de ses lignes de bus urbains du réseau RITMO.



## Le financement



*Illustration 10* Les sources de financement des transports collectifs urbains dans la Région Grand Est  
Source : Eurométropole de Strasbourg

Le Versement Mobilité est une spécificité française. Il s'agit d'une contribution plafonnée à 2% de la masse salariale que versent les entreprises de 11+ employés, comme participation au financement des transports en commun sur le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ayant institué ce versement. Il existe depuis environ 50 ans. Cependant, cette **recette dynamique est soumise aux phénomènes conjoncturels** qui affectent la masse salariale des entreprises du territoire (économie, COVID, énergie). Elle ne finance que les transports collectifs urbains.

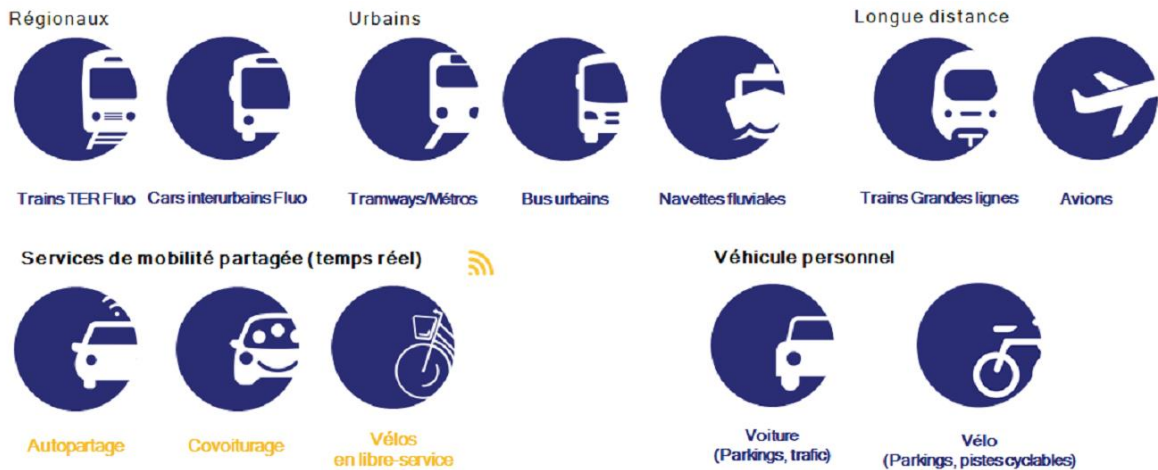
**Il n'existe pas de ressource fiscale dédiée et affectée pour les AOM Régionales**, hormis la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE = taxe carbone) pour le financement des infrastructures. La TICPE est un impôt indirect sur les différents produits pétroliers utilisés comme carburant ou combustible de chauffage (fioul, essence, etc.).

### La coordination et l'intermodalité

L'AOM-Région a le rôle de chef de file des AOM intercommunales et est chef de file de l'intermodalité.

Étant donné qu'elle est compétente pour organiser les services ferroviaires régionaux (voir chapitre dédié) et le transport collectif routier non urbain (depuis 2017), elle travaille à l'harmonisation des tarifs et la mise en place d'une billettique commune aux trains et aux bus, y compris en zone urbaine.

Le portail internet [Fluo Grand Est](#) propose un système d'information multimodale qui intègre les offres de transport public et de mobilités partagées en Grand Est, si possible en temps réel :



**Illustration 11** Les types de transport du portail Fluo Grand Est  
Source: Région Grand Est

La Région Grand Est développe l’intermodalité pour aller vers le **Mobility As A Service**. Ce travail partenarial sur les offres par bassin de mobilité, la tarification, les pôles d’échanges multimodaux, l’information en ligne sur le portail Fluo Grand Est est en cours.

### Le développement des nouvelles mobilités

Vue la diversité des services proposés, les AOM locales travaillent souvent avec plusieurs opérateurs différents. Elles sont libres de choisir leur positionnement allant de l’organisation d’un service à la régulation d’offres privées :

	Mobilités actives	Autopartage	Covoiturage	Électrique
<b>AOM organise le service</b>	Vélo libre-service - gestion directe - externalisée	Nombre de véhicules et implantation  Délégation de service public	Sensibilisation, plateforme de mise en relation, infrastructure. Service en régie ou via prestataire privé	Schéma d’implantation EMS du réseau de bornes de recharge
<b>AOM contribue au service</b>	Soutien financier, primes, autoréparation, vélo cargo	Sensibilisation, incitation, label, participation (ex. service « Citiz »)	Schéma des aires, signe distinctif, soutien technique/financier	
<b>AOM simple régulatrice</b>	Rattaché à la compétence voirie : autorisation d’occupation de l’espace public	Rattaché à la compétence voirie : autorisation d’occupation de l’espace public		Scoters et trottinettes

**Tableau récapitulatif 14** Le rôle des AOM dans le développement des nouvelles mobilités en Alsace  
Source: Eurométropole de Strasbourg

Il y a encore des vides juridiques et une grande marge de manœuvre des collectivités. L’Eurométropole de Strasbourg (EMS) a, par exemple, choisi de ne pas offrir de service de trottinettes en libre-service. Il en existe malgré tout une trentaine, pour lesquelles l’EMS a construit des stations de recharge.

#### Liens pour aller plus loin :

Le Cerema : établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : ressources pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites> FR EN

La mobilité en Région Grand Est :

<https://www.grandest.fr/grands-projets/transports-deplacements-projets/> FR

<https://www.grandest.fr/politiques-publiques/sraddet/> FR

Portail Fluo regroupant toutes les offres de mobilité du Grand Est :

<https://www.fluo.eu/> FR DE

La mobilité dans l'Eurométropole de Strasbourg :

<https://www.strasbourg.eu/transport-deplacement> FR

<https://www.cts-strasbourg.eu/de> FR DE

<https://velhop.strasbourg.eu/> FR DE

<https://www.passmobilite.eu/particuliers> FR

[Plan d'action des mobilités actives](#) FR

## 5. Les infrastructures ferroviaires

### Les réseaux ferroviaires et leurs gestionnaires

L'État est propriétaire du réseau ferré national (RFN).

Le réseau ferré national (RFN) est sous-divisé comme suit:

- Les lignes à grande vitesse : les lignes circulées jusqu'à 320 km/h
- Le réseau structurant : les lignes de catégorie UIC<sup>7</sup> 1 à 6 hors LGV
- Les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) : réseau UIC\* 7 à 9 avec voyageurs, lignes moins fréquentées
- Les lignes de capillaires fret : réseau UIC\* 7 à 9 sans voyageurs, petites lignes de fret

---

<sup>7</sup> UIC : union internationale des chemins de fer qui a établi une méthode de calcul d'un trafic fictif tenant compte de la vitesse et des types de trafics. SNCF Réseau a modifié les seuils retenus par l'UIC et a ajouté les groupes 7 à 9 pour les lignes les moins circulées.

SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN). La société :

- Garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure ferroviaire, comprenant les « fonctions essentielles » de répartition des capacités et de tarification, de manière équitable à chaque exploitant ferroviaire,
- Assure la gestion opérationnelle des circulations (aiguillages, etc.),
- Assure la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement des installations,
- Assure le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau et réalise les travaux d'infrastructures.

Suite à sa demande, et dans le cadre de l'article 172 de la loi LOM, la Région Grand Est recevra en transfert une partie des LDFT appartenant aujourd'hui au RFN.

SNCF Réseau (auparavant EPIC ) est l'une des 5 sociétés du Groupe SNCF qui appartient à l'État (Cf. schéma ci-dessous).

Le groupe SNCF est composé de 5 sociétés anonymes (SA) : SNCF Réseau, Rail Logistics Europe, SNCF voyageurs, GEODIS et Keolis.

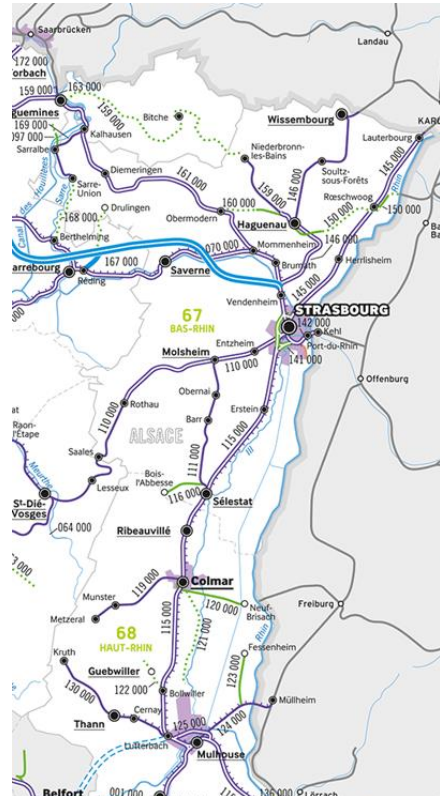


Illustration 12 Le réseau ferré national alsacien  
Source: <https://www.sncf-reseau.com/fr/carte/carte-reseau-ferroviaire-en-grand-est>

## Schéma simplifié : organisation de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020

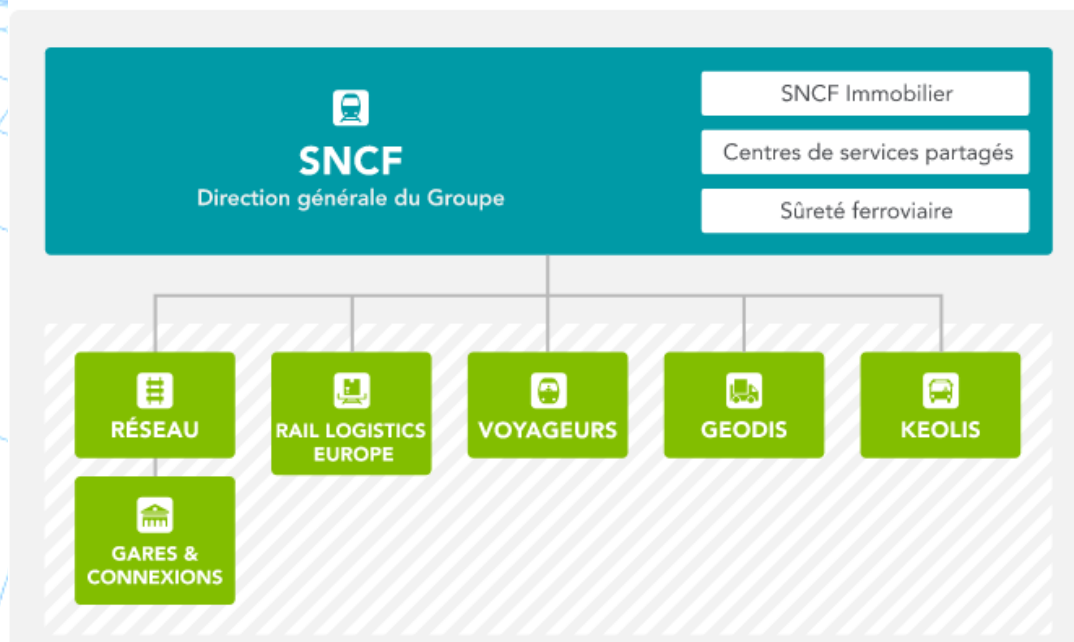


Illustration 13 Schéma simplifié : organisation de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020  
Source: <https://www.sncf.com/fr/groupe/profil-et-chiffres-cles/portrait-entreprise/qui-sommes-nous>

Il existe également des infrastructures ferroviaires hors réseau ferré national qui ont d'autres gestionnaires d'infrastructures :

- Réseaux ferrés portuaires : ex. au sein du domaine du Port Autonome de Strasbourg
- Installations terminales embranchées (ITE) : ensemble d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire possédées par les acteurs privés raccordés au RFN
- Réseau de tramway, appartenant aux intercommunalités essentiellement (ex : Eurométropole de Strasbourg)

**A noter** : en France et en Suisse, les rails de tramway sont considérés comme des infrastructures ferroviaires, alors qu'en Allemagne, ce sont des infrastructures routières.

### Le financement

La gestion et la maîtrise d'ouvrage du développement et de la modernisation du réseau ferré national sont confiés à SNCF Réseau.

Le gestionnaire ferroviaire reçoit une dotation de l'Etat et perçoit des redevances de la part des entreprises circulantes à travers des péages d'infrastructures.

Des financements complémentaires sont apportés par l'État et les collectivités pour moderniser et développer le réseau non structurant.

La DREAL est un service déconcentré du ministère de la Transition Écologique, qui porte la politique nationale de transport à l'échelle régionale. La DREAL assure, pour le compte du préfet de région, un rôle de suivi, de programmation et de financement des opérations de développement du réseau ferroviaire. La DREAL assure alors le financement de l'État des infrastructures de transports ferroviaires.

Type de ligne	Lignes à grande vitesse	Réseau structurant	Lignes de desserte fine du territoire	Capillaires de fret
<b>Acteur(s) concerné(s)</b>	SNCF Réseau + cofinancements ad hoc	Contrat de performance pour 10 ans entre l'Etat et SNCF Réseau pour le réseau structurant  2017-2026 : augmentation de 50 % des crédits pour moderniser le réseau	Cofinancement entre l'Etat / SNCF Réseau et la Région, dans le cadre des contrats de plan Etat - Région (CPER)  Responsabilité principale auprès des Régions	Cofinancement entre l'Etat, les collectivités (Région, Département, Intercommunalités)

**Tableau récapitulatif 15** Les cofinancements des infrastructures ferroviaires appliqués à l'Alsace

Le contrat de performance favorise l'équilibre des comptes de SNCF Réseau par une trajectoire de réduction de la dette, qui limite la capacité d'investir dans la modernisation du réseau. Afin de ne pas alourdir la dette du groupe SNCF, le principe de la « règle d'or » impose à SNCF Réseau de ne plus cofinancer les projets de développement.

Lorsque de nouvelles infrastructures sont construites, leur financement va dépendre de négociations au cas par cas :

- Financements publics (Etat et/ou collectivités), ex. 4<sup>e</sup> voie entre Strasbourg et Vendenheim pour la LGV Est Paris – Strasbourg
- Possibilité de partenariat public-privé, ex. LGV Tours-Bordeaux

## La sécurité ferroviaire

L'État est responsable de la réglementation et veille à son application sur tout le territoire national. A cet effet, divers acteurs interviennent pour veiller à la sécurité dans le domaine ferroviaire.

L'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) s'assure du respect des règles de sécurité, de l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation par tous les exploitants ferroviaires. Il délivre les autorisations à la réalisation de services de transport. « L'EPSF, créé en 2006 dans le prolongement de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, se situe au cœur de ce dispositif général. Il est compétent pour le « système ferroviaire français », veillant à la sécurité ferroviaire, contribuant à l'interopérabilité des réseaux européens tout en assurant l'équité de traitement des acteurs. »<sup>8</sup>

Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) réalise des enquêtes techniques sur les accidents graves afin d'identifier les causes et d'émettre des recommandations. « Son champ d'intervention couvre à la fois les transports ferroviaires, les modes guidés urbains (métro, tramway), les remontées mécaniques, les transports routiers (notamment les transports de marchandises et les transports publics de voyageurs), ainsi que la navigation intérieure. » « Les décisions d'ouverture d'enquêtes sont prises par le directeur du BEA-TT. Dans le domaine ferroviaire, des enquêtes doivent être obligatoirement diligentées sur les accidents graves désignés par la directive européenne 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. »<sup>9</sup>

Enfin, l'Autorité de régulation des transports (ART) veille à assurer un accès équitable au réseau ferroviaire et à contribuer à rendre le système ferroviaire plus performant en termes de qualité de service, de sécurité et de coût.

Un point de sécurité important concerne les croisements entre route et rail. L'État, représenté par les Directions Départementales des Territoires (DDT) du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, supervise les opérations de sécurisation des passages à niveau en organisant des commissions départementales qui rassemblent l'ensemble des acteurs concernés.

Liens pour aller plus loin :

Cartes fournies par SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/toutes-nos-cartes>

Open Data SNCF tous types de données, dont trafic voyageurs : <https://ressources.data.sncf.com/pages/accueil/FR>

Informations sur le transport ferroviaire (grands projets, réglementations...) sur le site du Ministère de la Transition Ecologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-ferroviaire> FR

## 6. Les services ferroviaires de voyageurs

### L'offre de services ferroviaires

Les services de Trains à Grande Vitesse sont en France librement organisés et ouverts à la concurrence.

<sup>8</sup> <https://securite-ferroviaire.fr/qui-sommes-nous/contexte-du-systeme-ferroviaire>

<sup>9</sup> <https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/presentation-du-bea-tt-r6.html>

Ces services empruntent notamment les lignes à grande vitesse, leur permettant alors de circuler jusqu'à 320 km/h.

Les trains régionaux en France sont dénommés Trains Express Régionaux (TER).

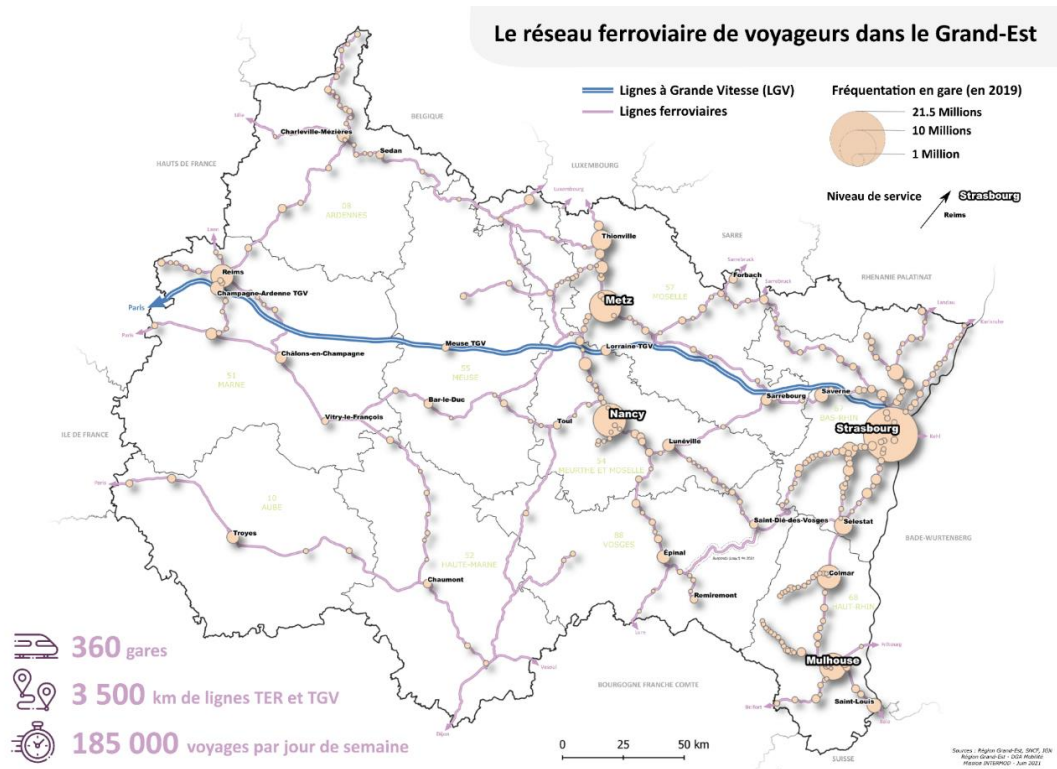


Illustration 14 Le réseau ferroviaire de voyageurs dans le Grand Est  
Source : Région Grand Est

Certaines lignes ferroviaires régionales ont par le passé été fermées car n'étant pas suffisamment rentables ou en bon état pour permettre de y faire circuler des trains. Dans ce cas, les trains ont été remplacés par des « cars TER ». C'est une offre différente des cars non urbains (voir chapitre sur le transport en commun routier), avec une tarification et une organisation dans le cadre du transport ferroviaire. A l'échelle du Grand Est, on compte 47 lignes ferroviaires et 49 lignes routières TER, ce qui représente 1 705 trains et 750 cars routiers TER par jour.

### Les acteurs et le financement

Les Régions, autorités organisatrices de la mobilité sur route et rail ont des compétences obligatoires en matière de mobilité :

- Décider et financer les services de transports ferroviaires et routiers régionaux (horaires, fréquences, points d'arrêt, tarifs)
- Confier le service ferroviaire voyageur régional (TER) à des exploitants, aujourd'hui à SNCF Voyageurs
- Acheter le matériel roulant (locomotives, tram-trains, rames...) et financer son entretien
- Fixer des tarifs



La Région Grand Est a également choisi d'exercer des compétences facultatives :

- Accompagner la modernisation des gares qui sont gérées par SNCF Gares et connexions

- Cofinancer les projets d’infrastructures, notamment via le contrat de plan Etat-Région (voir ci-dessus)
- Cofinancer les pôles d’échange multimodaux



SNCF Voyageurs exploite les trains express régionaux (TER) du Grand Est :

- Met en œuvre et exploite les services ferroviaires régionaux pour le compte de la Région (faire circuler les trains, adapter le service en fonction des aléas, veiller à rendre le meilleur service, assurer l’information des voyageurs)
- Est chargé d’atteindre la qualité de service fixée par la Région
- Gère les services dans les gares et haltes régionales
- Est propriétaire du matériel roulant acheté par la Région Grand Est (à terme, transfert de propriété à la Région)

### L’ouverture à la concurrence

L’ouverture à la concurrence des services ferroviaires qui résulte de directives européennes appelées « paquet ferroviaire » est plus tardive qu’en Allemagne. Le fret ferroviaire français est ouvert à la concurrence depuis 2006 et les nouveaux contrats de lignes à grande vitesse depuis 2021. En principe, l’ouverture à la concurrence des services voyageurs était prévue pour 2023, une prolongation du contrat d’exploitation a été accordée jusqu’en 2033 pour que SNCF Voyageurs puisse continuer à exploiter au moins une partie des lignes TER de la région Grand Est.

La Région Grand Est met progressivement des lots en concurrence, notamment les lignes franco-allemandes, à horizon 2027 :

- Trois lignes pour le lot ouest (Metz)
  - Metz - Apach - Trèves
  - Metz - Forbach – Saarbrücken
  - Saarbrücken - Sarreguemines - Strasbourg
- Quatre lignes pour le lot est (Strasbourg)
  - Strasbourg - Wissembourg - Neustadt
  - Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe
  - Strasbourg - Kehl – Offenbourg
  - Mulhouse - Müllheim – Freiburg

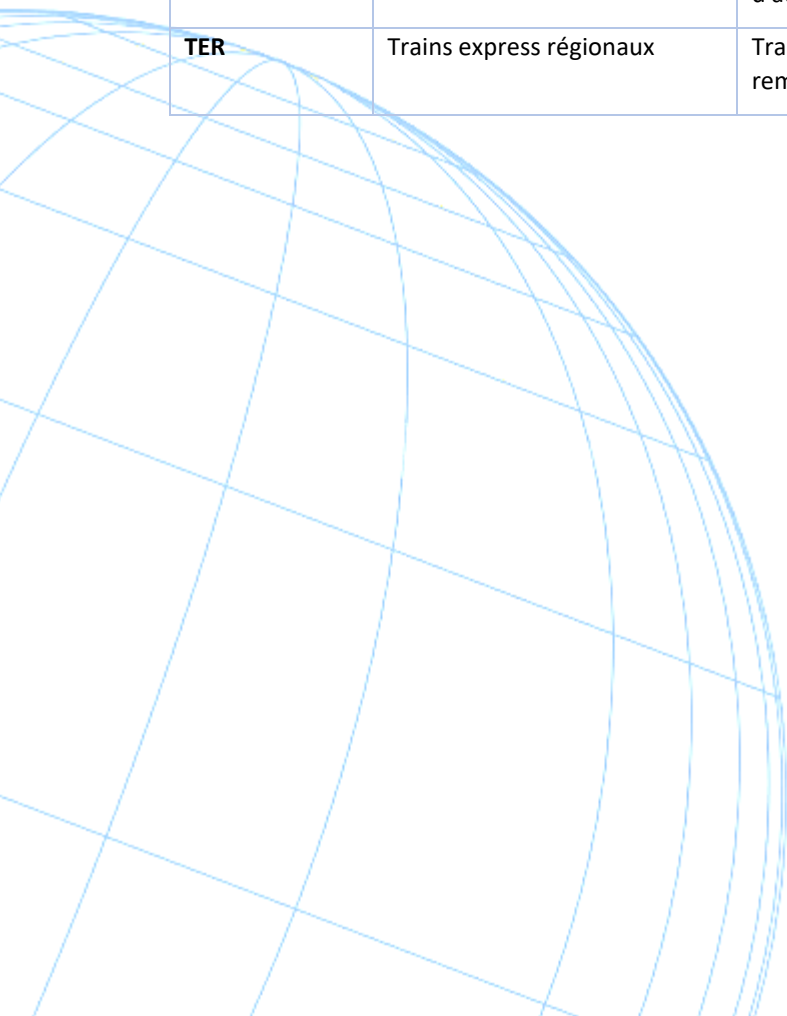
## 7. Glossaire

Abréviation	Dénomination	Explication
	Agglomération	Au sens du droit des collectivités locales, une agglomération est un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une ou plusieurs communes-centre de plus de 15 000



		habitants.  Au sens du code de la route, « en agglomération » signifie un groupement de lieux d'habitation et de vie avec une certaine densité : les villages, villes, grandes villes et métropoles de France et leur banlieue, où la vitesse est limitée à 50 ou 30 Km/h.
<b>AOM</b>	Autorité Organisatrice de la Mobilité	Collectivité responsable pour organiser la mobilité sur son territoire
<b>ART</b>	Autorité de régulation des transports	Autorité indépendante qui accompagne l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire
<b>CeA</b>	Collectivité européenne d'Alsace	Collectivité territoriale née de la fusion des Conseils départementaux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et dotée de compétences particulières
<b>CPER</b>	Contrat de plan État-Région	Instrument de cofinancement et de planification de grands projets entre l'Etat et les collectivités territoriales
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires	Service déconcentré de l'Etat rattaché à la Préfecture de département (voir 2.)
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	Service déconcentré de l'Etat rattaché à la Préfecture de Région (voir 2.)
<b>EMS</b>	Eurométropole de Strasbourg :	Intercommunalité composée de 33 communes autour de la ville-centre Strasbourg
<b>EPCI</b>	Établissement public de coopération intercommunale	Groupement de communes qui assure des compétences à l'échelle intercommunale. Les métropoles, communautés d'agglomération, communautés de communes sont des EPCI. Ils peuvent percevoir des impôts en plus des contributions des communes.
<b>EPIC</b>	Etablissement public industriel et commercial	Statut pour une structure publique réalisant des prestations commerciales
<b>EPSF</b>	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire	Cet établissement délivre les autorisations à la réalisation de services de transport.
	Intermodalité	Désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. La notion peut être utilisée en transport de voyageurs ou de marchandises.
<b>LGV</b>	Ligne à grande vitesse	Lignes relevant en France du réseau ferré national, circulées par les trains aptes à la grande vitesse jusqu'à 320 km/h
<b>Loi Alsace</b>	Loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace	Loi qui crée la collectivité européenne d'Alsace (CeA), en liste les compétences et prévoit également le transfert des autoroutes non concédées de l'Etat à la CeA et à l'Eurométropole de Strasbourg
<b>ITE</b>	Installations terminales embranchées	Partie du réseau ferroviaire portuaire appartenant aux entreprises
<b>Loi NOTRe</b>	Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle	Loi qui répartit différemment les compétences entre les collectivités territoriales.

	organisation territoriale de la République	
<b>Loi LOM</b>	Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités	Loi qui organise les transports en France en trouvant des alternatives à la voiture individuelle
<b>Maas</b>	Mobility As A Service	Ensemble des technologies qui facilitent l'usage de tout l'éventail de solutions de mobilité proposées aux citoyens. Il se traduit essentiellement à travers deux fonctionnalités : la distribution des titres de transport et l'information.
	Mobilités actives	Tout mode de déplacement pour lequel la force humaine est nécessaire : marche, vélo, vélo électrique, trottinette non électrique
	Mobilités partagées	Utilisation collective de moyens de transport classiquement individuels : la voiture, le scooter, le vélo et plus récemment les trottinettes électriques
	Mobilités solidaires	Solutions de mobilité de proximité adaptées aux besoins d'un public sociologiquement et financièrement fragile en faisant appel à des bénévoles
<b>RFN</b>	Réseau ferré national	Infrastructures ferroviaires appartenant à l'Etat. L'essentiel des infrastructures relève du réseau ferré national.
<b>SA</b>	Société anonyme	Statut privé pour une entreprise
<b>TC</b>	Transport collectif de personnes	Le transport collectif comprend tout mouvement de voyageurs réalisé sur le territoire national à bord d'autocars, d'autobus, de tramway et de trains.
<b>TER</b>	Trains express régionaux	Trains régionaux en France, qui peuvent parfois être remplacés par des autocars dits « cars TER »



### III. Les transports et la mobilité en Suisse

#### 1. Aperçu du système politico-administratif suisse

Le système suisse se caractérise par le fédéralisme, la subsidiarité et la démocratie directe. La Suisse est une confédération composée de 26 cantons et d'une Confédération.

**Fédéralisme** : les compétences sont situées au niveau le plus local possible : si possible dans les cantons, voire dans les communes (l'État est construit du bas vers le haut).

Art. 3 de la Constitution : « Les cantons sont souverains dans la mesure où leur souveraineté n'est pas limitée par la Constitution fédérale ; ils exercent tous les droits qui ne sont pas délégués à la Confédération ».

Toute mission relève d'abord des cantons. Tout transfert de compétences à la Confédération nécessite une modification de la Constitution par vote. Ensuite, la règle est la suivante : le droit fédéral prime sur le droit cantonal.

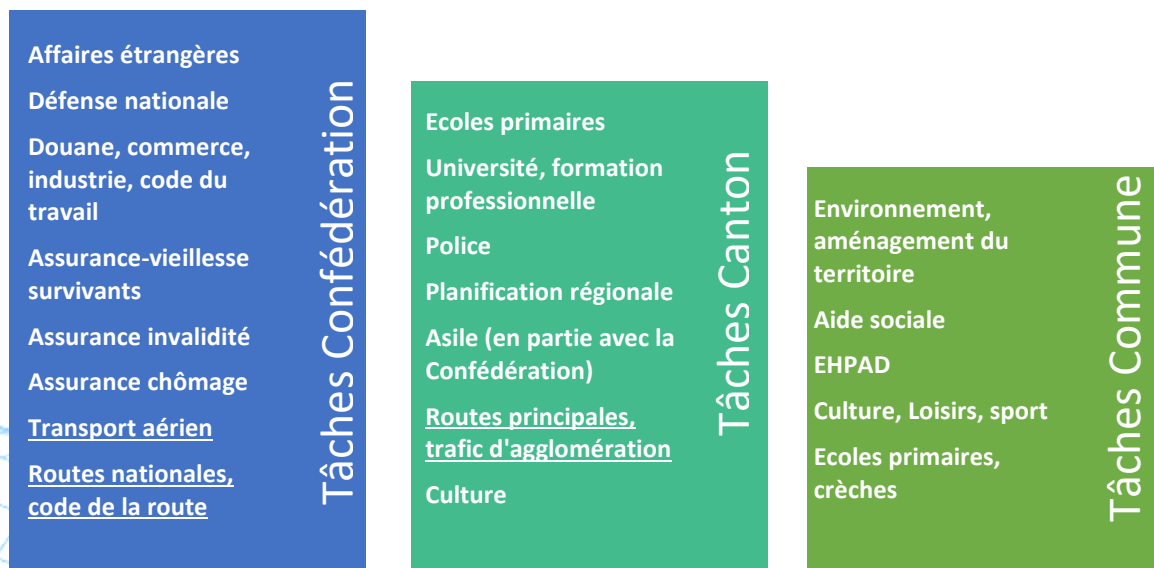


Illustration 15 Répartition des tâches entre Bund, Canton et Commune  
Source: Euro-Institut

#### Principe de subsidiarité

Art. 5 a de la Constitution : « L'attribution et l'accomplissement des tâches étatiques se fondent sur le principe de subsidiarité. »

La Confédération s'occupe uniquement des questions qui nécessitent des lois ou des infrastructures à l'échelle fédérale. Le Conseil fédéral suisse (dénomination du gouvernement fédéral) met en œuvre des politiques et rend des comptes. Il se compose de sept Départements, chacun dirigé par un conseiller fédéral (dénomination du ministre).

Les cantons sont des États et disposent de leur propre constitution et de pouvoirs exécutifs (Conseil d'État), législatifs et judiciaires.

Les communes sont le premier acteur public et organisent les services d'intérêt général sur leur territoire. Le canton peut les soutenir financièrement dans l'accomplissement de leurs fonctions.

**Démocratie directe** : le peuple exerce une influence directe par le biais d'élections et de votations populaires (en général 4 fois par an). La Constitution et les lois sont ainsi régulièrement adaptées.

## 2. Répartition des compétences et documents-cadre

### Les principaux acteurs

Acteurs	Missions
<b>Département fédéral pour l'environnement, les transports, l'énergie et la communication (DETEC)</b> <i>Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)</i>	<p>En Suisse, les Ministères sont appelés Départements. Les transports et la mobilité relèvent du DETEC (UVEK en allemand), qui s'occupe de politiques des transports en coordination avec les cantons et agglomérations. Il comprend 7 Offices fédéraux:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OFT : Office fédéral des transports (BAV en allemand)</li> <li>• OFROU : Office fédéral des routes (ASTRA en allemand)</li> <li>• OFAC : Office fédéral de l'aviation civile</li> <li>• OFEN : Office fédéral de l'énergie</li> <li>• OFEV: Office fédéral de l'environnement</li> <li>• ARE : Office fédéral du développement territorial</li> <li>• OFCOM: Office fédéral de la communication</li> </ul>
<b>Office fédéral des routes (OFROU)</b> <i>Bundesamt für Strassen (ASTRA)</i>	<p>Administration spécialisée du DETEC/UVEK en matière d'infrastructures routières, de circulation routière individuelle et de transport routier de marchandises.</p> <p>Son rôle principal est de garantir le bon fonctionnement des routes nationales et du réseau routier d'intérêt national (Min VV).</p>
<b>Office fédéral des transports (OFT)</b> <i>Bundesamt für Verkehr (BAV)</i>	<p>Administration spécialisée du DETEC/UVEK en matière de transport public ferroviaire et routier et de transport de marchandises</p> <p>Les quatre missions principales du BAV sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer et mettre en œuvre la politique suisse</li> <li>• Garantir un standard de sécurité pour les trains, bus, bateaux et téléphériques</li> <li>• Cofinancer les transports publics</li> <li>• Planifier et contrôler les infrastructures</li> </ul>
<b>Canton</b> <i>Kanton</i>	<p>Le canton est compétent pour les routes cantonales et le transport régional routier de voyageurs (cofinancé pour moitié par la Confédération). Il contribue à la planification du service ferroviaire régional. Il soutient les communes en cofinanciant la voirie communale et le transport public urbain.</p>
<b>Agglo Basel</b>	<p>Neuf autorités régionales d'Allemagne (<i>Land Bade-Wurtemberg, Landkreis Lörrach</i>), de France (<i>Région Grand Est, St Louis Agglomération</i>) et de Suisse (cantons de Bâle-Ville, Bâle campagne, Argovie et Soleure) se sont unies au sein de l'association Agglo Basel afin de promouvoir conjointement le développement durable et intégral du paysage, des espaces urbanisés ainsi que des infrastructures de transports au-delà des frontières.</p> <p>Agglo Basel regroupe deux domaines de missions (marques) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet d'agglomération de Bâle : <i>Aggloprogramm Basel</i></li> <li>• Le RER trinationale de Bâle : <i>trireno</i></li> </ul>
<b>Commune</b> <i>Gemeinde</i>	<p>Les communes s'occupent de leur voirie communale et de l'organisation de la mobilité sur leur territoire, avec le soutien du canton.</p>
<b>Alliance SwissPass</b>	<p>Organisation de branche des transports publics, décisions pour harmoniser les dispositions tarifaires du transport public.</p>

Tableau récapitulatif 16 Les principaux acteurs du secteur des transports et de la mobilité en Suisse

## La répartition des responsabilités et cofinancements

	<b>Confédération</b>	<b>Canton</b>	<b>Commune</b>
<b>Infrastructures routières</b>	Routes nationales Cofinancement des routes cantonales	Routes cantonales Cofinancement des routes communales	Routes communales
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	Transport grandes lignes et régional, fret		
<b>Transport régional de voyageurs routier</b>	Principes pour le Mobility as a Service (MaaS, intermodalité) Cofinancement Agréments des entreprises de transport	Organisation et attribution des lignes Cofinancement	
<b>Transport public local</b>	Principes pour le Mobility as a Service (MaaS, intermodalité)	Cofinancement	Organisation et attribution des lignes Mobilité partagée Mobility as a Service
<b>Transport ferroviaire</b>	Organisation et attribution des grandes lignes et régionales	Planification dans des régions de planification ( <i>Planungsregionen</i> )	

Tableau récapitulatif 17 Répartition des compétences et des cofinancements en Suisse

### Les documents-cadres

#### Confédération :

- PRODES Infrastructure ferroviaire - Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP en allemand)
- PRODES des routes nationales - Programme de développement stratégique des routes nationales (STEP en allemand)
- Plan sectoriel des transports, partie programme et partie infrastructure (mesures)
- Arrêté sur le réseau des routes nationales (2016)
- Message relatif au financement et au développement des routes nationales (y compris enveloppe financière et crédits d'engagement)
- Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA, NAF en allemand)
- Programme de construction des routes nationales
- PTA – Programme en faveur du trafic d'agglomération et projets d'agglomération (coordination urbanisation et transports)

#### Cantons, notamment :

- Plans directeurs et plans directeurs partiels (entre autres pour la circulation piétonne et cycliste)
- Plans du réseau routier et classification des routes
- Projet d'agglomération par organisme responsable

Communes, notamment:

- Plans de zones, plans routiers communaux

## Les réformes

### Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons

La réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT, NFA en allemand), entrée en vigueur le 01/01/2008, repose sur le fédéralisme et renforce le principe de subsidiarité. Le désenchevêtrement des compétences de la Confédération et des cantons, des dispositions légales claires et des flux financiers transparents ont permis de réduire les disparités entre les cantons et de rendre l'exécution des tâches globalement plus efficace.

### Création du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA, NAF en allemand)

« En 2017, le peuple et les cantons ont accepté l'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le réseau de transports pourra dès lors être amélioré dans toute la Suisse.

Suite à l'acceptation de l'arrêté FORTA, un nouveau fonds de durée illimitée a été inscrit dans la Constitution. Ce fonds permet à la Confédération d'investir suffisamment d'argent dans l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales et de continuer à apporter une aide financière suffisante aux projets dans les agglomérations.»<sup>10</sup> Le FORTA assure un financement équitable des routes nationales et du trafic d'agglomération.

## 3. Les infrastructures routières

### Les bases juridiques

Les compétences sont régies par l'article 82 de la Constitution fédérale suisse.

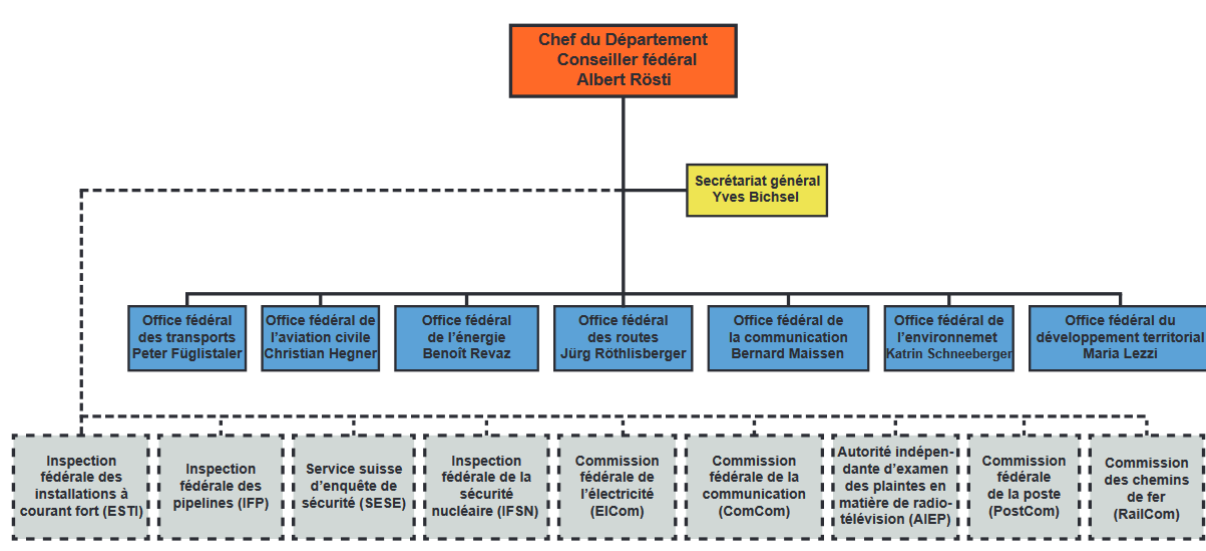
En 2008, la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) est entrée en vigueur. L'objectif était de renforcer le fédéralisme et de lutter contre la centralisation. Outre la réforme de la péréquation financière et de la compensation des charges, l'élément central était le désenchevêtrement des tâches et du financement. Ce désenchevêtrement a conduit à l'attribution intégrale des tâches à un niveau étatique dans la mesure du possible. Seules les tâches pour lesquelles un désenchevêtrement complet n'était pas possible sont restées sous la responsabilité financière commune de la Confédération et des cantons en tant que tâches communes.

### Les acteurs

L'autorité suprême responsable de l'infrastructure routière en Suisse est l'Office fédéral des routes (OFT, ASTRA en allemand). Il fait partie du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC, UVEK en allemand).

---

<sup>10</sup> <https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/investissements/forta.html>



**Illustration 16** Organigramme du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Source : DETEC, 2023

La Confédération, les cantons et les communes se partagent les compétences en matière d'infrastructure routière.

Les principales liaisons routières d'importance nationale sont déclarées routes nationales par l'Assemblée fédérale. La Confédération planifie, construit, exploite et entretient les routes nationales. L'achèvement du réseau des routes nationales constitue une exception : pour des raisons historiques, il reste une tâche commune des cantons et de la Confédération. Les cantons et les communes assument sur leur territoire, avec leurs routes cantonales ou communales, la ramification grossière ou fine plus poussée de l'infrastructure routière. Ils sont responsables de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de leur réseau routier respectif.

Les routes nationales comprennent les autoroutes nationales à sens unique (1<sup>ère</sup> classe), les semi-autoroutes nationales pour le trafic rapide (2<sup>ème</sup> classe) et quelques routes principales pour le trafic mixte (3<sup>ème</sup> classe). Ces routes servent à faire transiter le trafic interrégional et national.

Les routes cantonales comprennent quelques autoroutes cantonales et semi-autoroutes cantonales ainsi que la plupart des routes principales et quelques routes secondaires. Les routes cantonales relient les régions et les localités.

Les routes communales sont des routes collectrices et des routes de desserte. Les routes secondaires permettent la desserte locale et intra-quartier.

Le réseau routier suisse a une longueur totale de 84 657 km et se concentre sur le nord de la Suisse. La plus grande partie du réseau, soit 72%, est constituée de routes communales.

Le tableau suivant illustre la répartition des compétences en fonction de la propriété des routes.

	Office fédéral des routes (OFROU, ASTRA en allemand)	Cantons	Communes
<b>Propriété</b>	Routes nationales (tracés et ouvrages d'art)	Routes cantonales (tracés et ouvrages d'art)	Routes communales (tracés et ouvrages d'art)
<b>Missions</b>	Planification, construction, exploitation, maintenance	Planification, construction, exploitation, maintenance	Planification, construction, exploitation, maintenance

<b>Fonction</b>	Faire passer et connecter (niveau national)	Faire passer et connecter (niveau intercommunal)	Rassembler et développer, au niveau local et entre quartiers
<b>Type de route</b>	Autoroutes, (HLS) Axes principaux de circulation	Axes principaux de circulation Voies de liaisons	Axes rassembleurs ( <i>Sammelstrassen</i> ) et voies de dessertes
<b>Transport de voyageurs</b>	Oui	Oui	Oui
<b>Transport de marchandises</b>	Oui	Oui	Oui
<b>Circulation vélo et piétonne</b>	En règle générale non (hormis législation)	Oui	Oui

*Tableau récapitulatif 18 Répartition des compétences en matière d'infrastructures routières en Suisse*

### Situation particulière dans le canton de Bâle-Ville

Le canton de Bâle-Ville - composé des villes de Bâle, Riehen et Bettingen - est un canton urbain, ce qui lui confère un rôle particulier dans la hiérarchie de son réseau routier. La ville de Bâle ainsi que les principales traversées de Riehen et Bettingen sont des routes cantonales dont le canton est responsable. Les types de routes cantonales sont beaucoup plus hétérogènes que ce qui est habituel en Suisse.

Les autres routes de Riehen et Bettingen servent au trafic local et sont des routes communales dont la responsabilité incombe aux communes de Riehen et Bettingen. Le canton de Bâle-Ville est desservi à un niveau supérieur par deux routes nationales, dont la responsabilité incombe à l'Office fédéral des routes.

## Le financement

### Financement de l'infrastructure routière

Le financement de l'infrastructure routière en Suisse s'aligne sur le principe du fédéralisme. La Confédération, les cantons et les communes sont responsables de leurs propres routes. Ils assument chacun les coûts d'investissement et d'exploitation pour la mise à disposition de l'infrastructure et font appel à leurs propres sources de revenus.

La Confédération est responsable du financement des routes nationales. Elle prélève des taxes sur le trafic routier et gère les instruments de financement que sont le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et le Financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Le FORTA<sup>11</sup> couvre la plupart des coûts de construction et d'exploitation des routes nationales. En revanche, les frais administratifs à l'OFROU sont financés par le FSCR. Le FSCR regroupe tous les transferts de la Confédération dans le domaine routier ainsi que les frais d'administration et de recherche de l'OFROU. Le FSCR est alimenté par la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et, si nécessaire, par les recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles. Le FSCR est géré par le budget fédéral.

Les cantons financent les routes cantonales et prélèvent les impôts cantonaux sur les véhicules à

<sup>11</sup> Les apports du FORTA se composent comme suit : 100 % de la surtaxe sur les huiles minérales, 100 % de la vignette autoroutière, 100 % de l'impôt sur les véhicules automobiles, en règle générale 10 % de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que 100 % de la taxe prévue sur les véhicules électriques (date d'entrée en vigueur non définie).



moteur. Ils peuvent en outre compter sur le soutien de la Confédération. Les transferts du FSCR vers les cantons financent une partie de leurs coûts routiers. Les cantons peuvent en outre recevoir des subventions du FORTA pour des projets de trafic d'agglomération.

L'infrastructure routière des communes est financée exclusivement par les recettes fiscales ordinaires. Les communes peuvent également recevoir des subventions du FORTA pour des projets de trafic d'agglomération.

Les impôts sur les huiles minérales prélevés sur l'essence et le diesel représentent la majeure partie des recettes du FORTOU et du FSCR. La part croissante de véhicules électriques entraîne une baisse des recettes des impôts sur les huiles minérales. C'est la raison pour laquelle il faudra les remplacer à long terme par une nouvelle taxe.

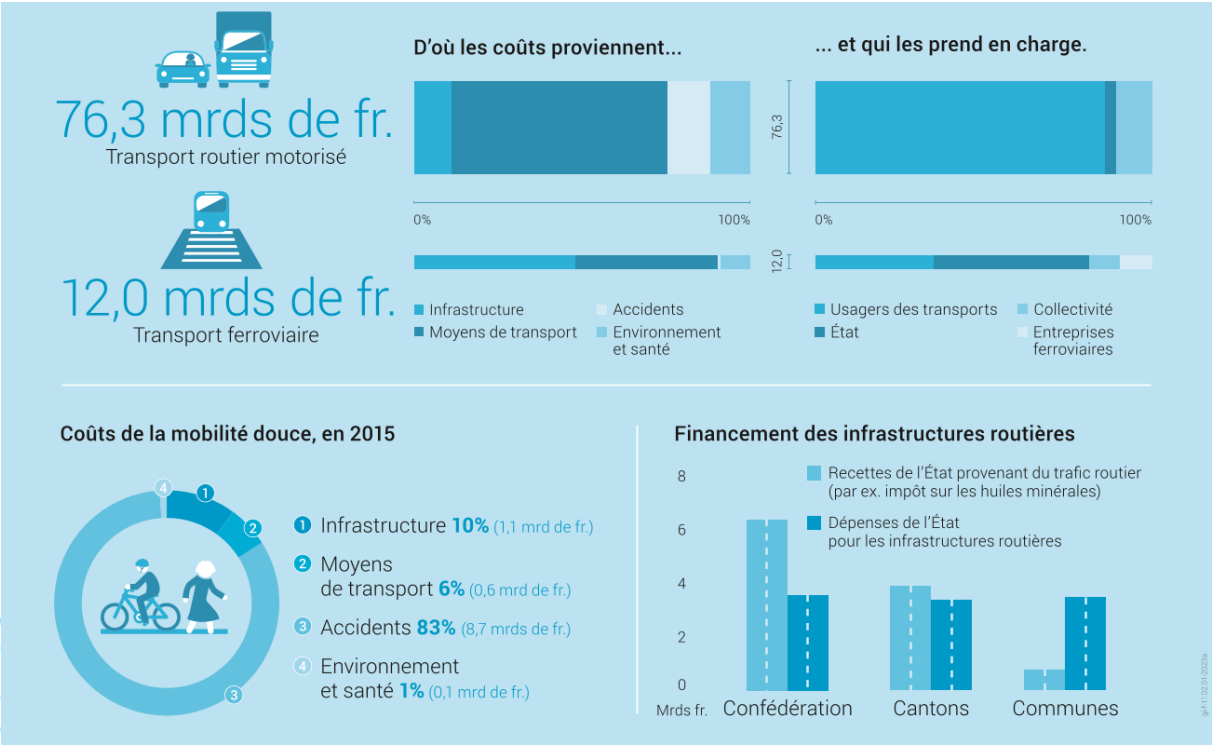


Illustration 17 Aperçu des coûts et du financement de l'infrastructure routière en 2020  
Source : Office fédéral de la statistique (Suisse)

**Le péage routier et la tarification de la mobilité en Suisse**

En Suisse, il n'existe actuellement pas de péage routier pour financer l'infrastructure routière. En dehors des chemins privés, toutes les routes doivent être accessibles au public.

Actuellement, l'infrastructure routière est financée entre autres par deux types de taxes : la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF).

- La RPLP est due par les poids lourds à partir de 3,5 tonnes et leurs remorques, le montant dépendant du poids total, du niveau d'émission et des kilomètres parcourus. Un tiers des recettes nettes est versé aux cantons sous forme de subventions et est utilisé par ces derniers pour le trafic routier.
- LA RPLF est une redevance forfaitaire pour les voitures de tourisme lourdes, les caravanes, les tracteurs, les véhicules, etc.

Les autoroutes nationales et les semi-autoroutes nationales soumises à la vignette constituent une

autre source de revenus, mais par définition pas un vrai péage routier (*Roadpricing*). Les routes nationales principales ainsi que les autoroutes et semi-autoroutes cantonales ne sont pas soumises à l'obligation de la vignette. Il en va de même pour les routes cantonales et communales. Les recettes de la vignette sont versées à 100% dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Elles permettent de financer l'infrastructure des routes nationales et les mesures prises dans le cadre du projet d'agglomération.

La vignette obligatoire fait régulièrement l'objet de discussions animées, la dernière fois en 2013 lors de la proposition d'une augmentation du prix de 40 à 100 francs par an et de l'introduction d'une vignette mensuelle. Cette réflexion était motivée par le fait que, depuis la réforme de 2008, la Confédération aurait dû être propriétaire de 400 km de routes cantonales supplémentaires. Une augmentation du montant de la vignette aurait dû couvrir les nécessaires coûts supplémentaires d'entretien, exploitation et modernisation au niveau fédéral. Ainsi, les cantons n'auraient pas eu à subir de pertes financières. L'idée avait alors été rejetée par le peuple. Finalement, les 400 km de routes cantonales n'ont été repris par la Confédération qu'en 2016, sans augmentation du prix de la vignette.

Comme les recettes de la RPLP, de la RPLF et de la vente de vignettes diminuent, il devient de plus en plus difficile de financer l'infrastructure routière. En outre, la mobilité durable est de plus en plus au centre des préoccupations.

C'est pourquoi la Confédération lance une phase de test de la tarification de la mobilité. Pour ce faire, la Confédération a adopté une loi fédérale temporaire en 2021. L'année suivante, les communes ont pu soumettre des esquisses de projet qui prennent en compte aussi bien le trafic individuel motorisé (TIM) que les transports publics (TP). Actuellement, la Confédération examine quelles communes entrent en ligne de compte pour cette phase de test. Les communes sélectionnées recevront des subventions de la part de la Confédération.

Liens pour aller plus loin :

Office fédéral des routes <https://www.astra.admin.ch/astra/de> DE FR

Office fédéral du développement territorial / Thème mobilité

<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten.html> DE FR

Canton de Bâle - Office des ponts et chaussées <https://www.tiefbauamt.bs.ch/> DE

## 4. L'organisation de la mobilité et les transports collectifs publics routiers

### Les bases juridiques

Les bases légales des transports publics de voyageurs en Suisse sont la loi sur le transport de voyageurs (LTV) du 20 mars 2009 et l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV).

Selon le § 1 alinéa 2, les transports publics de voyageurs comprennent les offres de trains, de trams, de bus, de bateaux et de téléphériques<sup>12</sup>. Toutefois, seules les lignes qui remplissent une fonction de desserte, c'est-à-dire qui desservent des localités toute l'année, sont prises en compte (§ 3 al. 1).

---

<sup>12</sup> Les services proposés en bateau et en téléphérique ne peuvent pas être abordés plus en détail dans cette documentation.

Selon le § 4, la Confédération a le droit exclusif de transporter des voyageurs de manière régulière et à des fins commerciales. Pour le transport professionnel de voyageurs, elle octroie des concessions aux entreprises de transport (§ 6).

En outre, la LTV prescrit l'obligation de transport, d'horaire, d'exploitation, de tarif et d'information ainsi que l'obligation d'offrir un transport direct de longue distance (grandes lignes), régional et local.

L'expression « transport régional de voyageurs » décrit le transport à l'intérieur d'une région, la desserte de base des localités et le trafic de voyageurs entre les régions voisines et étrangères. Par conséquent, le transport local, le transport longue distance et le transport touristique (transport de voyageurs régional sans fonction de desserte) ne font pas partie du transport voyageurs régional.

L'Office fédéral des transports (OFT) délivre des autorisations de mise en circulation aux entreprises de transport routier de voyageurs ainsi que des autorisations techniques pour les bus et les trams.

## Le financement

La participation de la Confédération et des cantons au financement du transport régional de voyageurs est liée à la réalisation de la fonction de desserte. Pour cela, il faut qu'il y ait un point de jonction avec le réseau de transports publics supérieur à au moins une extrémité de la ligne et qu'une commune habitée par au moins 100 personnes soit située à l'autre extrémité de la ligne ou entre les extrémités de la ligne. Si la fonction de desserte est remplie, les entreprises de transport reçoivent de l'OFT et des cantons, à parts égales, une indemnité correspondant aux coûts non couverts d'une offre de prestations commandée.

## Les mobilités partagées

### Les mobilités partagées (Mobility Sharing) au niveau fédéral

La Confédération a à cœur de créer un cadre pour le partage de la mobilité. Par exemple, la Confédération a réalisé une étude sur l'utilité économique et la durabilité du partage et l'a publiée en 2022. En outre, l'Office fédéral de l'énergie a mis en place un site web sur lequel sont représentés tous les prestataires de mobilité partagée de Suisse ([www.sharesmobility.ch](http://www.sharesmobility.ch)). Afin de permettre l'intégration des données, l'Office fédéral a soutenu financièrement les fournisseurs respectifs dans la création d'une interface de programmation d'application.

55 prestataires de services de partage en Suisse se sont regroupés au sein de l'association sectorielle « Swiss Alliance for Collaborative Mobility – Chacomo ». Elle s'engage pour que la mobilité partagée continue à gagner en importance en Suisse. Selon les enquêtes menées auprès des membres de l'association sectorielle, l'offre de mobilité partagée en Suisse a augmenté de 20% en 2022. Avec 9,5 millions de trajets en 2022, l'emploi de ces offres a augmenté de 50% par rapport à l'année précédente (<https://www.chacomo.ch>).

### Les mobilités partagées au niveau communal

Bien que la Confédération crée les bases du Mobility-Sharing, chaque canton et chaque commune décide en fin de compte de sa mise en œuvre. Les conditions, les réglementations et les aspects financiers (taxes et subventions) sont donc très différents.

### Focus : les offres de mobilité partagée de Bâle-Ville



**Illustration 18** Offres de partage du canton de Bâle-Ville  
Source : Canton de Bâle-Ville

Le canton distingue les petits prestataires de partage et le système cantonal de location de vélos « Velospot Basel ». Les prestataires de sharing peuvent exploiter sans autorisation jusqu'à 200 véhicules à une voie et 40 véhicules à plusieurs voies sur le territoire cantonal (procédure d'annonce simple). Les sept prestataires de sharing actuels peuvent exploiter leurs véhicules en free floating. Le canton renonce à percevoir des taxes ; en contrepartie, il exige des données pertinentes sur le nombre de véhicules et les processus de prêt. Celles-ci sont injectées dans la plateforme Vianova, ce qui permet au canton d'obtenir une vue d'ensemble et de réaliser ses propres évaluations. Le canton travaille actuellement à un nouveau concept de réglementation pour les petits prestataires de partage, qui devrait être achevé fin 2023. Il répond ainsi au besoin de plus d'ordre et de règles plus strictes pour les prestataires de partage.

Depuis septembre 2021, PubliBike exploite le système de location de vélos « Velospot Basel » pour le compte du canton. Une fois le système entièrement développé, environ 350 stations et 2'000 vélos de location seront exploités à Bâle. Le réseau dense de stations ressemble au système de free floating, mais garantit un stationnement rangé des vélos de location dans des aires de stationnement définies. Le système de location couvre l'ensemble du territoire, est accessible toute l'année et utilisable facilement. Il est considéré comme un complément aux transports publics pour la mobilité du premier et du dernier kilomètre. C'est pourquoi le système de prêt de vélos est subventionné à hauteur de 2,14 millions de francs suisses pour 5 ans par le fonds de mobilité.

### Mobility as a Service (MaaS) – l'intermodalité

Par Mobility as a Service (MaaS), en français « mobilité comme service », on entend que les utilisateurs et utilisatrices ont un accès simple et rapide à toute l'offre de mobilité d'une zone géographique donnée et peuvent choisir la meilleure option pour eux. Les services de transport tels que les trains, les bus, les scooters électriques ou les taxis n'existent plus séparément les uns des autres, mais sont intégrés sous l'égide du MaaS. En outre, les méthodes de paiement peuvent être mieux adaptées aux besoins individuels (abonnements, « paiement à la demande », etc.).

#### Mobility as a Service au niveau fédéral

Bien que la Confédération plaide pour le Mobility as a Service, il n'existe pour l'instant aucun système au niveau fédéral. La Confédération crée toutefois le cadre en établissant une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI). La MODI doit améliorer l'utilisation des données de mobilité (livraison, mise à disposition, échange, mise en relation, référence) pour tous les modes de transport. La MODI est libre de tout intérêt commercial.

Dans une première phase, la MODI se compose de deux éléments principaux : la NADIM et le Réseau des transports CH. La NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité)

permet l'échange standardisé de données sur la mobilité et donc la mise en réseau des pouvoirs publics, des fournisseurs de mobilité, des développeurs et des exploitants de solutions numériques pour les clients (ex : applications) ainsi que d'autres acteurs tels que la science et la recherche. Le réseau des transports CH est une représentation numérique uniforme de l'ensemble du système de transport de la Suisse. Toutes les données relatives aux réseaux de transport et aux infrastructures publiques associées y sont synchronisées, étendues et optimisées de manière centralisée par la Confédération. Le Réseau des transports CH constitue ainsi le système de référence spatial central pour la mise en relation des données de mobilité via la NADIM.

### **Mobility as a Service au niveau des villes**

Actuellement, le MaaS est avant tout une tâche des villes et des communes ou des entreprises privées, car la Confédération n'en est qu'au début de ses efforts sur la MODI.

Les villes de Bâle, Berne et Zurich, en collaboration avec les prestataires de services de transport locaux BVB, BERNMOBIL et ZVB, travaillent ensemble à une plateforme de mobilité MaaS qui doit regrouper tous les services de transport importants dans une application avec recherche d'itinéraires intermodaux, offres de billets et fonctions de réservation et de paiement. Les appels d'offres publics pour les fournisseurs d'applications et les fournisseurs de services de paiement appropriés ont commencé à l'automne 2023. Le développement de l'application, y compris le traitement des paiements, devrait être achevé d'ici la fin de l'année 2024 et exploité à partir de là pendant quatre ans. Pour la mise en œuvre, des fonds de projet d'un montant d'environ 5,1 millions de francs suisses ont été demandés au fonds de mobilité du canton de Bâle-Ville. Le reste des coûts de ce projet d'un montant total de 18,2 millions de francs suisses sera couvert par les villes de Zurich et de Berne. La manière dont la plateforme MaaS sera gérée sur le plan organisationnel et financier après la fin du projet fait partie des réflexions qui seront menées pendant les quatre années d'exploitation.

Liens pour aller plus loin :

<https://www.voev.ch/de/unsere-themen/Grundlagen-oeV> DE FR

Office fédéral des transports <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html> DE FR

Office fédéral du développement territorial / Thème mobilité

<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees.html> DE FR

Canton de Bâle-Ville Office de la mobilité <https://www.mobilitaet.bs.ch/> / DE

## **5. Les infrastructures ferroviaires**

### **Les bases juridiques**

Selon la loi fédérale suisse sur les chemins de fer (LCdF), un gestionnaire d'infrastructure (GI) désigne les entreprises qui construisent et gèrent une infrastructure ferroviaire. Pour ce faire, les entreprises ont besoin d'une concession attribuée par le Conseil fédéral, soit s'il existe un intérêt public à la construction et à la gestion de l'infrastructure, soit si l'on peut s'attendre à une exploitation rentable de l'infrastructure.

Selon (art. 2 LCdF), les entreprises ferroviaires sont des entreprises qui :

- a. construisent et exploitent l'infrastructure (gestionnaires de l'infrastructure);
- b. effectuent des transports sur l'infrastructure (entreprises de transport ferroviaire).

Gérant et, en règle générale, propriétaire d'installations d'infrastructure pour le trafic ferroviaire (réseau ferroviaire public). L'autorité de surveillance est l'OFT. La majeure partie des entreprises ferroviaires suisses sont à la fois des gestionnaires d'infrastructure (GI) et des entreprises de transport ferroviaire (ETF). Le financement des GI est assuré par des conventions de prestations.

Les acteurs

En Suisse, il existe une multitude d'acteurs ou d'entreprises de transport ferroviaire qui exploitent des lignes à voie étroite et à voie normale. La SA CFF (SBB AG) est la plus grande entreprise ferroviaire de transports publics en Suisse et, de plus, l'un des plus grands employeurs du pays. L'illustration suivante montre, sur la première ligne, les principaux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour le trafic de marchandises, le trafic grandes lignes et le trafic régional dans la région trinationale de Bâle.

	Transp. longue distance Fernverkehr	Transp. marchandises Güterverkehr	Transp. régional Regionalverkehr
<b>Infrastructure</b> (libre de toute discrimination) Infrastruktur (Diskriminierungsfrei)			
<b>Commanditaires</b> (donneurs d'ordre) Angebots- besteller (Auftraggeber)			
<b>Sociétés de transp.</b> (appels d'offres) Transport- unternehmen (Vergaben)			

Illustration 19 Aperçu des entreprises de transport ferroviaire longue distance, régional et fret  
Source : trireno

Dans différents domaines, les trams sont soumis aux mêmes réglementations que les chemins de fer. Cela concerne notamment l'agrément du personnel de conduite ainsi que les autorisations pour l'utilisation du réseau ferroviaire et pour l'utilisation des véhicules.

Le financement

Il y a au niveau fédéral suisse un Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Les projets y sont formulés sous forme d'objectifs fixés par le niveau fédéral.

En Suisse, la Confédération ne finance pas seulement le développement de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi son exploitation et son entretien. Pour ce faire, elle utilise notamment le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FIF est alimenté par des fonds généraux de la Confédération, des fonds provenant de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales, de la redevance sur le trafic des poids lourds RPLP, des contributions cantonales et de la réduction des déductions pour frais de déplacement (la déduction des frais de déplacement est effectuée dans le cadre de l'impôt fédéral direct).

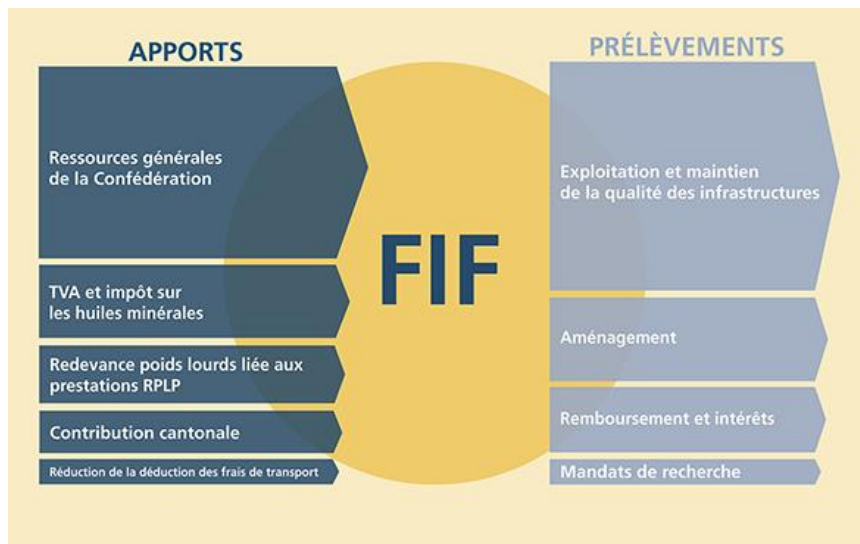


Illustration 20 Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) suisse : apports et prélèvements  
Source: OFT

Chaque année, environ 3,5 milliards de CHF sont prélevés de ce fonds uniquement pour l'exploitation et le maintien de la substance. Environ 1 à 2 milliards de CHF sont disponibles pour des projets d'aménagement et de recherche.

En règle générale, les projets sont entièrement financés par le FIF ; dans des cas exceptionnels, ils sont également financés par le fonds d'agglomération.

Liens pour aller plus loin :

Office fédéral du développement territorial / En général, sur le thème de la mobilité :

<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees.html> (DE/FR)

DETEC / Infrastructure :

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/investissements/faif.html> (DE/FR)

DETEC / Aménagement du réseau ferroviaire :

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/investissements/amenagement-ferroviaire.html>  
(DE/FR)

Office fédéral des transports / Fonds d'infrastructure ferroviaire :

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/infrastructure-ferroviaire/fif-fonds-d-infrastructure-ferroviaire.html> (DE/FR)

## 6. Les services ferroviaires de voyageurs

### Les bases juridiques

La base légale pour le transport ferroviaire régional de voyageurs en Suisse est, comme pour le transport routier régional de voyageurs, la loi sur le transport de voyageurs (LTV) du 20 mars 2009 et l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) (voir sous-partie L'organisation de la mobilité et les transports collectifs publics routiers).

### La planification de l'offre

Au niveau national :

Avec la « Perspective RAIL 2050 », la Confédération met l'accent sur le développement du rail dans les agglomérations. C'est là que le potentiel de transfert modal est le plus important.

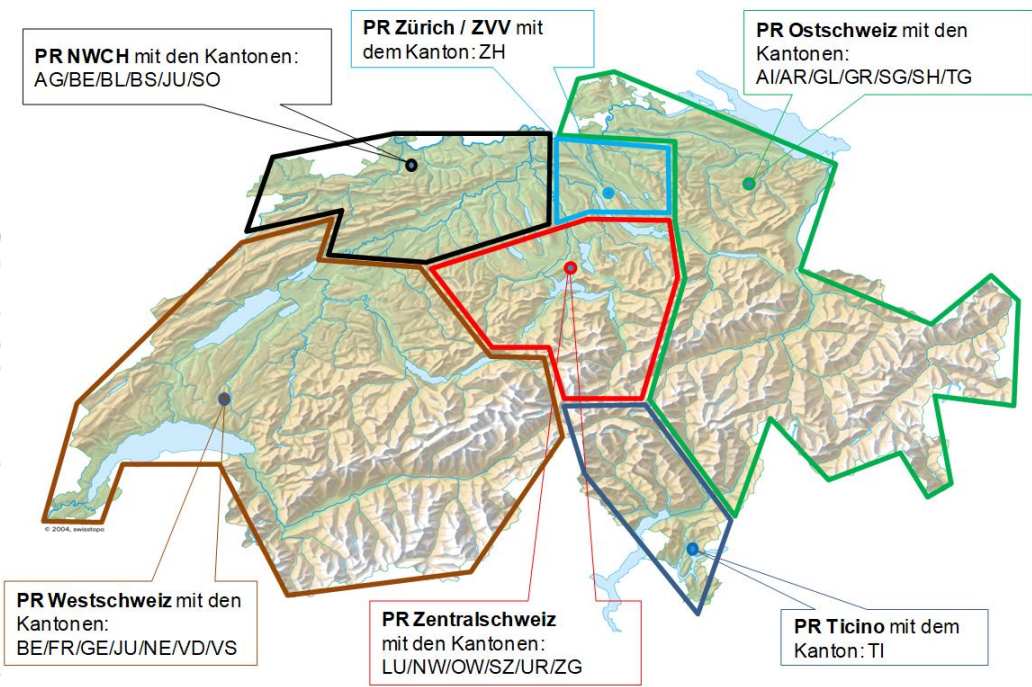
Au niveau cantonal (à l'exemple du canton de Bâle-Campagne) :

La planification de l'offre comprend le développement des transports publics au niveau stratégique. La loi sur la promotion des transports publics et le décret sur l'offre servent de base légale à la planification. L'offre est planifiée en tenant compte des demandes des communes et soumise à l'approbation du Landrat (Assemblée cantonale) dans le mandat général de prestations (GLA) quadriennal. Pour chaque période d'horaire de deux ans, une consultation sur l'horaire est en outre organisée, dans le cadre de laquelle la population intéressée, les communes, les associations et les écoles sont invitées à prendre position sur le projet d'horaire.

Au niveau supra-cantonal/régional :

La planification de l'offre du trafic régional a lieu dans les cantons afin de mieux tenir compte des différentes conditions topographiques. A Bâle, le groupement transfrontalier trieno, participe en outre à la planification du RER trinational de Bâle.

Les cantons se regroupent en régions de planification (RP), (ex. RP Nord-Ouest de la Suisse, RP Zurich, RP Ticino), afin d'élaborer et de prioriser les offres de transport régional (cf. illustration ci-dessous). En outre, ils participent avec les Chemins de fer fédéraux SA (CFF) et BLS SA à l'élaboration interactive des modules d'offre et d'infrastructure du réseau national. En collaboration avec le BAC, ils décident de la gestion des chemins de fer privés, y compris ceux de la DB et de la SNCF.

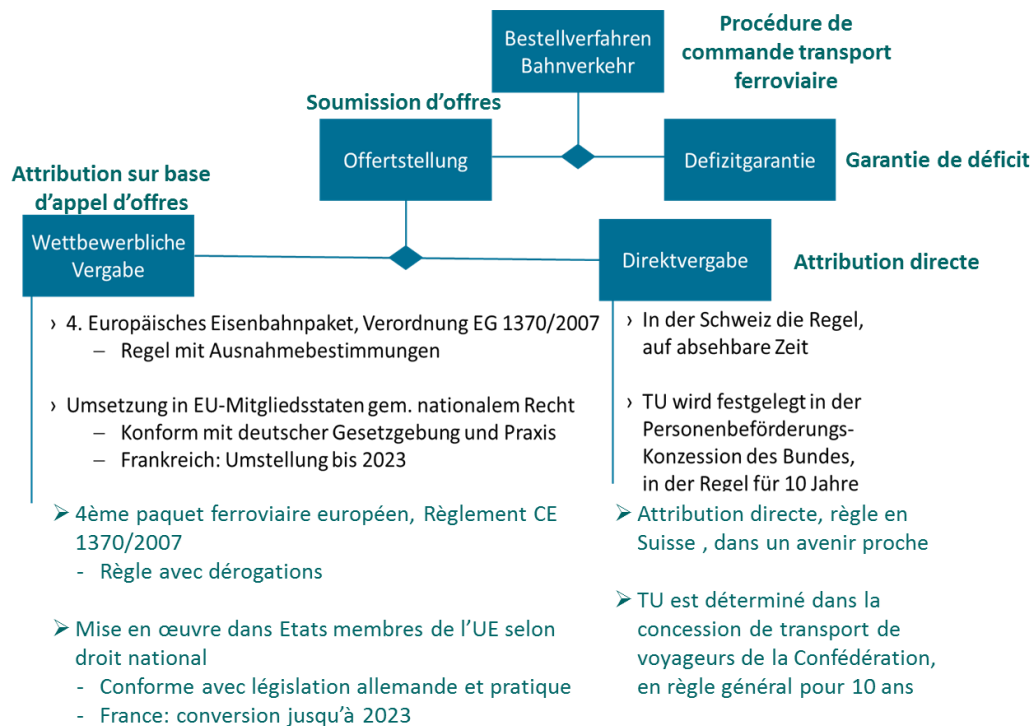


*Illustration 21 Les régions de planification en Suisse  
Source: Office fédéral des transports*

**L'attribution des lignes ferroviaires**

L'attribution de lignes de transport ferroviaire régional peut se faire soit par attribution directe, soit par mise en concurrence (mise au concours).





**Illustration 22** Attribution de lignes du transport régional ferroviaire en Suisse et dans l'UE  
Source : Agglo Basel

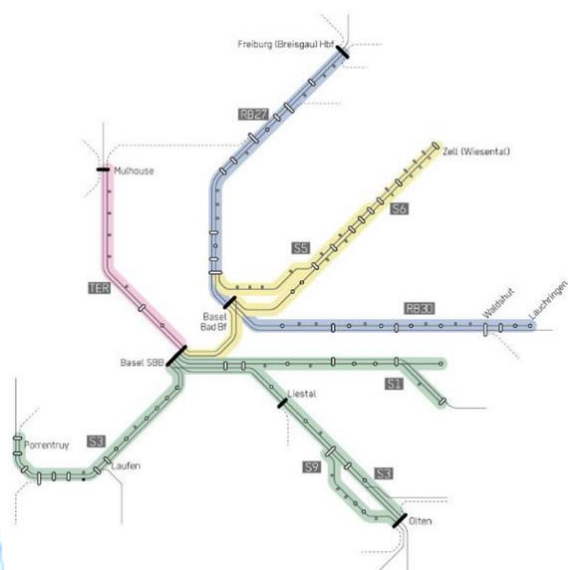
En Suisse, contrairement à l'UE, les attributions directes sont pour l'instant encore la règle. Les entreprises de transport (ET) sont définies dans la concession de transport de voyageurs de la Confédération, en général pour 10 ans. Cette concession décrit également le trafic cadencé que les entreprises de transport doivent respecter.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, c'est généralement le SBB CFF FFS qui obtient le plus d'attributions directes.

Si l'on prend l'exemple du canton de Bâle, on constate que les lignes ont été attribuées spécialement de manière à ce que la région de destination et le gestionnaire d'infrastructure coïncident.

DB Regio AG	<span style="color: blue;">■</span>
SBB GmbH	<span style="color: yellow;">■</span>
SBB AG	<span style="color: green;">■</span>
SNCF Voyageurs SA	<span style="color: pink;">■</span>

**Illustration 23** Répartition des lignes entre les exploitants dans l'agglomération de Bâle  
Source : trireno



En ce qui concerne l'acquisition de matériel roulant, les entreprises de transport peuvent inclure les coûts consécutifs à leur investissement sous forme d'amortissement dans le calcul de leur offre financière, à condition que le pouvoir adjudicateur ait donné son accord avant l'investissement. L'amortissement fait donc partie de l'indemnisation. En Allemagne et en France, les véhicules sont commandés directement par les pouvoirs publics et n'appartiennent pas aux

entreprises de transport.

L'attribution concurrentielle des lignes a été définie dans le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire européen, règlement CE 1370/2007, avec des dispositions d'exception. Elle est mise en œuvre dans les États membres de l'UE conformément à la législation nationale. En Allemagne, elle est conforme à la législation et à la pratique en cours. En France, le processus d'attribution a été modifié jusqu'en 2023.

## Le financement

De bonnes infrastructures de transport et des offres de transport public (TP) sont des conditions importantes pour un espace de vie et économique attractif. C'est pourquoi les pouvoirs publics soutiennent les TP et le transport ferroviaire de marchandises : la Confédération, les cantons et les communes paient environ la moitié de ces coûts de transport. La Confédération dépense chaque année plus de cinq milliards de francs pour les TP et le transport ferroviaire de marchandises. La mission de l'Office fédéral des transports (OFT) est de piloter le financement et de l'organiser le plus efficacement possible. Dans le domaine de compétence de l'OFT, se trouvent les postes suivants :

- Les dépenses pour les nouveaux aménagements ainsi que pour l'exploitation et la maintenance l'infrastructure ferroviaire sont couvertes par le fonds d'infrastructure ferroviaire (environ 4,6 milliards de francs CH par an),
- Afin d'assurer la desserte de base (service public) des transports publics dans toute la Suisse, la Confédération commande, en collaboration avec les cantons, les prestations de transport nécessaires en train, en bus et, dans certains cas, en téléphérique ou en bateau auprès des entreprises de transport dans le cadre du transport régional de voyageurs (TRV) (part fédérale : environ un milliard de francs par an),
- Par ailleurs, la Confédération encourage le transport ferroviaire de marchandises, d'une part par des contributions à l'exploitation du transport combiné à travers les Alpes, d'autre part par le cofinancement d'installations de transport de marchandises telles que les terminaux et les voies de raccordement (au total environ 100 à 200 millions de francs par an).
- La Confédération verse en outre des contributions en faveur du chargement des voitures, en premier lieu par des crédits d'investissement périodiques. Ceux-ci sont en grande partie financés par le trafic routier.
- Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) de l'Office fédéral des routes permet de cofinancer, outre les routes nationales, les aménagements des transports publics dans les projets d'agglomération. Ce sont en premier lieu les projets de bus et de tram qui bénéficient de ce soutien.

L'offre nationale de transport de voyageurs, appelée transport grandes lignes, n'est pas non plus financée par la Confédération. Le transport grandes lignes doit être exploité dans sa totalité de manière autonome.

La Confédération participe à la commande et au financement du transport régional de voyageurs – TRV (regionaler Personenverkehrs - RPV), pour autant que celui-ci ait une fonction de desserte. Actuellement, la Confédération et les cantons commandent environ 1550 lignes auprès de 111 entreprises de transport. Elle finance le TRV à hauteur d'environ 1,1 milliard de francsCH par an.

Le transport de voyageurs régional sans fonction de desserte (localités de moins de 100 habitants) ainsi que le transport local (ex. transport intra-urbain) peuvent être financés par les cantons seuls ou conjointement avec les communes. La Confédération ne participe pas au financement.

## La tarification

Depuis le 1er janvier 2020, 250 entreprises de transport du Service direct national et 18 communautés tarifaires régionales des TP suisses sont réunies au sein de l'organisation sectorielle Alliance SwissPass. Au sein d'organes communs, elles prennent notamment des décisions concernant des dispositions tarifaires harmonisées et favorables aux usagers dans toute la Suisse.

En Suisse, il existe depuis 1898 déjà un « ticket pour tout », appelé abonnement général, qui permet d'utiliser tous les moyens de transport public de manière illimitée dans tout le pays. Il existe également l'abonnement demi-tarif, qui permet de bénéficier d'une réduction de 50% sur le prix des billets réguliers, et l'abonnement communautaire, qui n'est valable que dans la communauté tarifaire concernée. La moitié des Suisses utilisent au moins l'un de ces abonnements.

Liens pour aller plus loin :

Office fédéral des transports / Financement :

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/financement.html> (DE/FR)

Office fédéral des transports / Transport de voyageurs régional :

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv.html> (DE/FR)

RER trinational de Bâle :

<https://www.trireno.org/fr/index.html> (DE/FR)

Alliance Swiss Pass (association tarifaire):

<https://www.allianceswisspass.ch/fr/Bienvenue> (DE/FR)

## 7. Glossaire

Abréviation <i>en italique sigle allemand</i>	Dénomination	Explication
	Agglomération	<p>Les agglomérations au sens de l'Office fédéral de la statistique sont des ensembles de communes comptant au moins 20 000 habitants.</p> <p>Ces ensembles comprennent une zone centrale formée d'une commune ou d'une ville-centre et, le cas échéant, d'autres communes qui remplissent les conditions suivantes : Elles comptent au moins 2000 emplois et, pour 100 actifs résidents, au moins 85 personnes travaillant dans la commune ; elles doivent en outre soit envoyer au moins 1/6 de leurs actifs dans la commune, soit être liées à celle-ci par des constructions, soit présenter une frontière commune.</p>
<b>DETEC (UVEK)</b>	<p>Département fédéral pour l'environnement, les transports, l'énergie et la communication (DETEC)</p> <p><i>Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)</i></p>	<p>Administration de l'exécutif responsable pour l'environnement, le transport, l'énergie et la communication. Il existe 6 autres administrations qui sont placées chacun sous l'autorité d'un conseiller ou d'une conseillère fédérale (Bundesrat / Bundesrätin), qui sont le niveau le plus élevé de l'exécutif, comme des ministres en France ou en Allemagne.</p>

<b>ET (TU)</b>	Entreprise de transport <i>Transportunternehmen</i>	Entreprises qui assurent le service de transport de voyageurs ou de marchandises
<b>FIF (BIF)</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire <i>Bahninfrastrukturfonds</i>	Le FIF est alimenté par des fonds généraux de la Confédération, des fonds provenant de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales, de la redevance sur le trafic des poids lourds RPLP, des contributions cantonales et de la réduction des déductions pour frais de déplacement.
<b>FORTA (NAF)</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	Fonds à durée indéterminée pour financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales ainsi que subventionner des projets des programmes d'agglomération (articulation entre aménagement du territoire et transports).
<b>FSCR (SFSV)</b>	Financement spécial pour la circulation routière	Le FSCR regroupe tous les versements de transfert de la Confédération dans le domaine routier ainsi que les frais d'administration et de recherche de l'OFROU. Le FSCR est alimenté par la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et, si nécessaire, par les recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles. Le FSCR est géré par le budget fédéral.
<b>MaaS</b>	Mobility as a Service	Objectif : permettre aux utilisateurs d'accéder facilement et rapidement à l'ensemble de l'offre de mobilité d'une zone géographique donnée et de pouvoir choisir la meilleure option (recherche d'itinéraire, achat de billet).
<b>MODI</b>	Infrastructure nationale de données sur la mobilité	Projet d'infrastructure publique de données sur la mobilité piloté par la Confédération suisse  La MODI vise à améliorer l'utilisation des données de mobilité (fourniture, mise à disposition, échange, mise en relation, référence), tous modes confondus.
<b>NADIM</b>	Infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité	Permet l'échange standardisé de données sur la mobilité et donc la mise en réseau des pouvoirs publics, des fournisseurs de mobilité, des développeurs et des exploitants de solutions numériques destinées à la clientèle (ex. applications mobiles) et d'autres acteurs tels que la science et la recherche.
<b>NWCH</b>	Suisse du Nord-Ouest <i>Nordwestschweiz</i>	5 cantons : Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Jura, Soleure et Argovie
<b>OFROU (ASTRA)</b>	Office fédéral des routes	Administration suisse du DETEC pour l'infrastructure routière et le transport routier individuel et de marchandises.
<b>OFT (BAV)</b>	Office fédéral des transports	Administration suisse du DETEC pour le transport public de voyageurs et de marchandises
<b>OITRV (ARPV)</b>	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs
	Ouvrages d'art	Ouvrages d'art, ex. les ponts (y compris passages

	<i>Kunstabauten</i>	inférieurs et supérieurs), les galeries, les tranchées couvertes, les couvertures. Les ponceaux et voûtages, les ouvrages de soutènement, les ouvrages de protection, les tunnels creusés, les ouvrages de protection contre le bruit.  Par « tracé », on entend la chaussée elle-même.
<b>RP</b>	Région de planification <i>Planungsregion</i>	Les cantons se regroupent dans des RP pour concevoir et prioriser des offres de transport régional et coopérer avec le niveau fédéral.
<b>RPLF (PSVA)</b>	Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF).	Redevance forfaitaire pour les véhicules pour les voitures de tourisme lourdes, les caravanes, les tracteurs, les véhicules, etc.
<b>RPLP (LSVA)</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds	La RPLP est due par les poids lourds à partir de 3,5 tonnes et leurs remorques, le montant dépendant du poids total, du niveau d'émission et des kilomètres parcourus. Un tiers des recettes nettes est versé aux cantons sous forme de subventions et est utilisé par ces derniers pour le trafic routier.
<b>RPT (NFA)</b>	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons	Réforme de 2008 pour renforcer le principe de subsidiarité entre la Confédération et les cantons
<b>TIM (MIV)</b>	Trafic individuel motorisé	Transports individuels en voiture, en moto ou en camion
<b>TP (öV)</b>	Transport public <i>Öffentlicher Verkehr</i>	Offres de train, tram, bus, bateau et téléphérique <sup>13</sup> . On ne prend en compte que les lignes qui remplissent une fonction de desserte, donc qui desservent des localités toute l'année.
<b>TRV (RPV)</b>	Transport régional de voyageurs <i>Regionaler Personenverkehr</i>	Le transport à l'intérieur d'une région, la desserte de base des localités et le trafic de voyageurs entre les régions voisines et étrangères. Par conséquent, le transport local, le transport longue distance et le transport touristique (sans fonction de desserte) n'en font pas partie.
<b>PRODES (STEP)</b>	Programmes de développement stratégique	Planification à long terme de la Confédération pour le rail et les routes. On distingue le PRODES des routes nationales sous la responsabilité de l'OFROU et le PRODES de l'infrastructure ferroviaire sous la responsabilité de l'OFT.

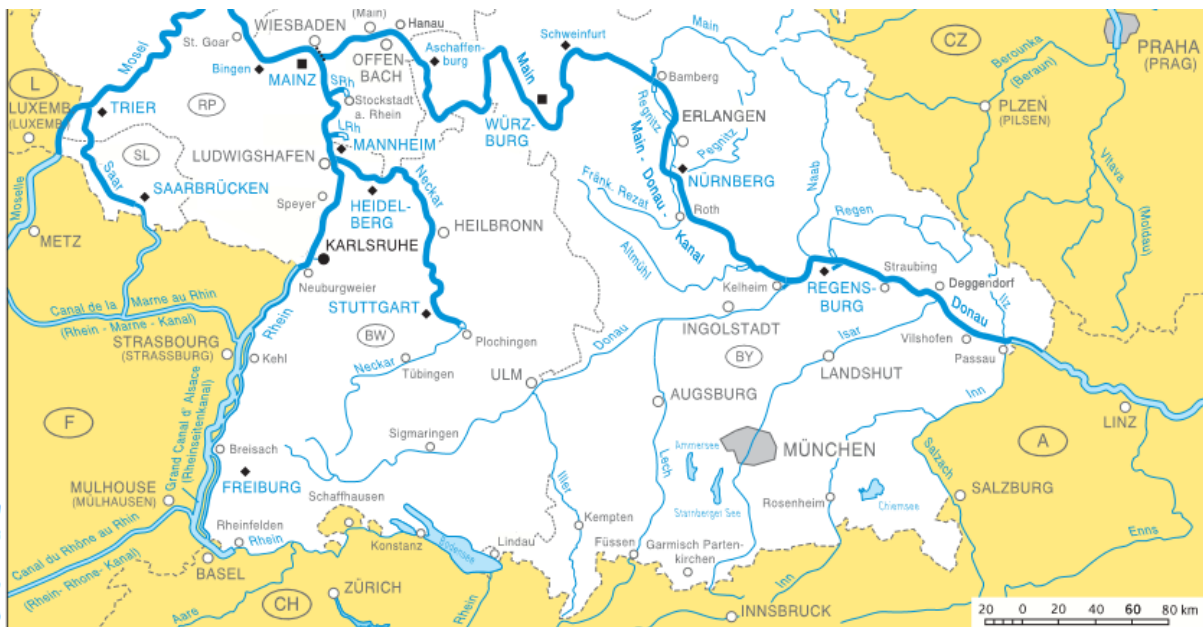
<sup>13</sup> La présente documentation ne donne pas plus de détails sur les offres en bateau et téléphérique.

## IV. Le transport sur le Rhin

### 1. Les voies d'eau

#### Le Rhin et les canaux du Rhin supérieur

Le transport fluvial est un mode de transport massifié et à faible consommation énergétique. Il intervient dans les échanges commerciaux internationaux d'entreprises industrielles et commerciales, notamment dans les filières agricoles, chimie, énergie, construction, métallurgie, déchets, manufacture et conteneur. Un seul convoi poussé peut transporter 250 à 500 conteneurs, le transport (maritime + fluvial) d'un conteneur entre l'Asie et le Rhin supérieur coûte environ 1 500 € en 2023. Les entreprises peuvent transporter de plus gros volumes par bateau (2 500 tonnes pour une péniche contre 36 tonnes pour un camion), mais cela pose parfois des problèmes de stockage de la marchandise. Les entreprises travaillent souvent à flux tendu (just in time) pour des questions de coûts.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Januar 2014, Karte W 162 de Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutZV Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

- |                  |   |  |  |                                       |
|------------------|---|--|--|---------------------------------------|
| <b>BONN</b>      | ■ | Sitz der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) |  | Grenze zwischen Außenstellen der GDWS |
| <b>MAINZ</b>     | ■ | Sitz einer Außenstelle der GDWS                                |  | nicht klassifizierte BinWaStr         |
| <b>Bingen</b>    | ◆ | Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamtes u. dgl.               |  | WaStr-Klasse I - III nach UN ECE      |
| <b>KARLSRUHE</b> | ● | Sitz einer Oberbehörde / Bundesanstalt                         |  | WaStr-Klasse IV - VI nach UN ECE      |

*Illustration 24* Extrait de la carte des voies navigables allemandes  
Source : Ministère allemand des transports, janvier 2014

Dans le Rhin supérieur, l'axe principal pour la navigation est le Rhin (en aval de Rheinfelden). Les affluents comme le Neckar, la Moselle et le Main jouent un rôle secondaire ; enfin, les canaux comme celui du Rhône au Rhin ou de la Marne au Rhin ne sont fréquentés que par des plaisanciers.

#### Caractéristiques du Rhin

Second fleuve d'Europe après le Danube, le Rhin trouve sa source dans les Alpes Suisses, au Lac Toma, et s'étend sur env. 1 350 km jusqu'à l'embouchure en mer du Nord aux Pays-Bas. Il n'est navigable que sur 884 Km entre Rheinfelden (Suisse/Allemagne) et la mer du Nord et représente 75 % du transport fluvial de marchandises en Europe. Le Rhin est une véritable autoroute où se croisent quotidiennement

des péniches marchandes, des bateaux de croisière et des plaisanciers. Sous statut international, dont est garante la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), il longe six pays<sup>14</sup> sans les traverser.

Dans le Rhin supérieur fluvial, (territoire entre Bâle au sud et Ludwigshafen-Mannheim au nord), 9 ports rhénans font transiter 50 millions de tonnes de marchandises par an.

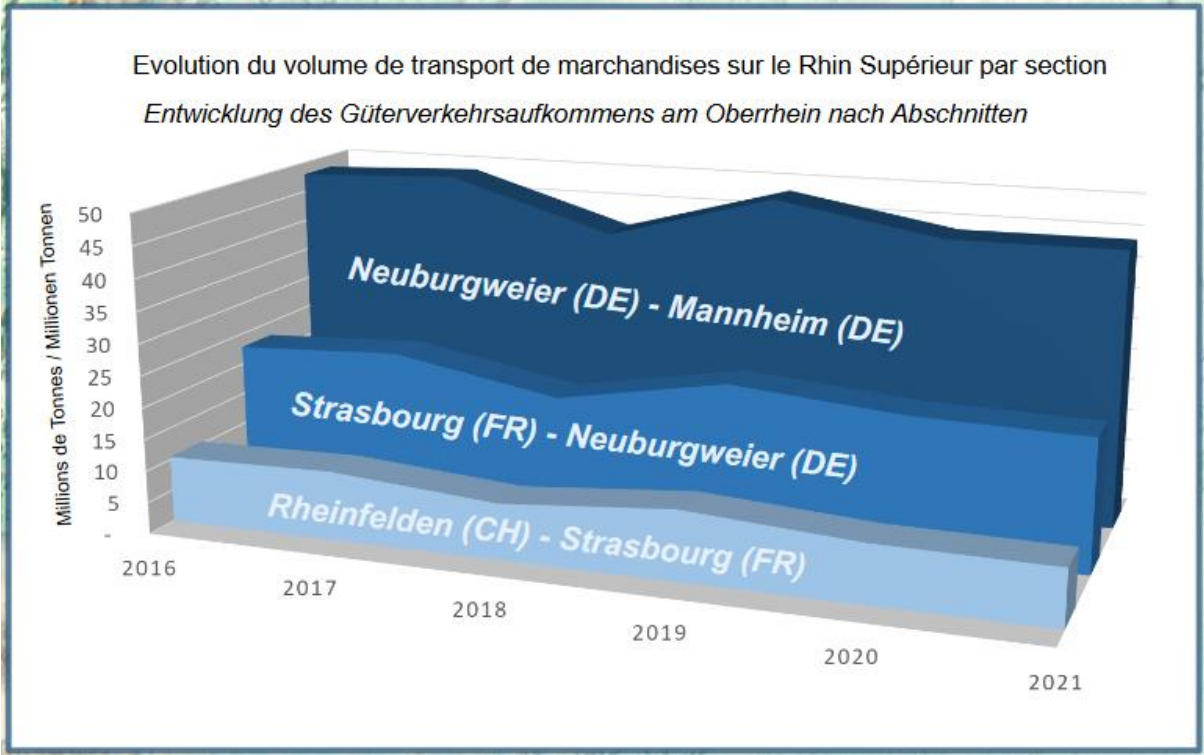


Illustration 25 Volume de transport de marchandises en 2022  
Source : GeoRhena / Commission centrale pour la navigation du Rhin

**La problématique des basses eaux**

La navigation sur le Rhin est depuis toujours soumise aux variations du Rhin qui incluent des périodes de basses eaux (en hiver) et des périodes de cru (au printemps et début de l’été). Ce rythme devrait être perturbé dans le futur en raison du dérèglement climatique. Ainsi les périodes de basses eaux devraient se déplacer et être plus longues, entre 50 et 70 jours par an d’ici la fin du siècle, et les périodes de cru devraient être plus intenses.

**La navigation sur le Rhin**

Depuis le congrès de Vienne en 1815, le Rhin est un fleuve international. Les règles de la navigation et normes techniques pour les bateaux sont établies par une organisation internationale, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR, ZKR en allemand).

<sup>14</sup> Pays longés par le Rhin: Suisse, Liechtenstein, Autriche, Allemagne, France, Pays-Bas



La CCNR siège à Strasbourg depuis 1920 et compte 5 Etats membres : la Suisse, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Les résolutions sont adoptées à l'unanimité.

Cette dernière a pour missions principales la sauvegarde de la liberté de la navigation sur le Rhin et ses affluents, ainsi que le contrôle des prescriptions techniques uniformes.

*Illustration 26* Siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) à Strasbourg.

Source : <https://www.ccr-zkr.org>

Le Rhin est, en plus de sa fonction de transport de marchandises, également propice au tourisme de loisirs qui, à part dans les années de pandémie, a tendance à augmenter. Ainsi, on est passé d'environ 200 000 voyageurs par bateau en 2010 à 325 000 en 2022, et même 380 000 en 2017.

Il est possible de traverser le Rhin via des bacs rhénans. Ces trois offres de ferrys accessibles gratuitement à tous les automobilistes, piétons et cyclistes sont gérées par la CeA :

- le Rhénanus (capacité : 30 véhicules légers (VL) + 170 passagers) assure la liaison Rhinau (France) - Kappel-Graffenhausen (Allemagne)
- le Drusus (capacité : 10 VL + 90 passagers) assure la liaison Drusenheim (France) - Greffern (Allemagne)
- Le Saletio (capacité : 6 VL + 28 vélos pour 78 passagers) assure la liaison Seltz (France) - Plittersdorf (Allemagne).

### Les gestionnaires des voies d'eau

Il existe 4 gestionnaires des voies d'eau dans l'espace du Rhin supérieur: VNF Strasbourg, EDF Hydro, WSA Oberrhein et les Schweizerische Rheinhäfen (Ports rhénans Suisses).



Voies navigables de France (VNF) Strasbourg entretient et modernise un réseau canalisé de 480 km de fleuve, canaux et rivières du bassin du Rhin et y organise la navigation commerciale et touristique. VNF gère et valorise un domaine public fluvial de près de 2000 hectares et un ensemble de plus de 200 ouvrages d'art (écluses barrages). VNF est un établissement public administratif né en 2013 de la fusion des Services de la navigation et de l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France.

VNF Strasbourg s'occupe notamment de la partie canalisée du Rhin et des 10 écluses franco-allemandes dans le Rhin supérieur trinational. Les chutes du Rhin sont aménagées en biefs par des



écluses couplées à de la production hydroélectrique.



De ce fait, VNF concède l'exploitation du grand canal d'Alsace parallèle au Rhin à l'entreprise d'électricité **EDF Hydro**. 10 grandes centrales hydroélectriques, 3 petites centrales et 9 barrages jalonnent le Rhin entre Bâle et Lauterbourg, sur près de 185 kilomètres de frontière commune entre la France, la Suisse et l'Allemagne.



**Illustration 27** Canaux et installations portuaires du Rhin supérieur  
Source : VNF



Le Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein (Rhin supérieur) gère la partie naturelle du Rhin, à savoir les sections entre deux sections canalisées du côté français, ainsi que le Rhin à partir de Gamsheim et de l'écluse de Iffezheim.

Le *WSA Oberrhein* est une des 17 antennes territoriales de l'administration fédérale des voies d'eau et de la navigation, la *Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)*. Des traités internationaux règlent la manière dont la *WSA Oberrhein* et Voies navigables de France entretiennent ensemble le Rhin et y favorisent la navigation.

Enfin sur la portion Bâle – Rheinfelden, l'établissement public cantonal Schweizerische Rheinhäfen (Ports Suisses) est gestionnaire du Rhin. Cette entreprise assure trois grandes missions :

- aménagement des infrastructures du port de Bâle et du Rhin entre Bâle et Rheinfelden
- autorité nationale pour contrôler la navigation (enregistrements, formation du personnel navigant, police fluviale...)
- développement d'une offre trimodale autour du port de Bâle.



Répartition des sections du Rhin – Rhin supérieur trinational	Gestionnaires des voies d'eau		
	VNF	WSA Oberrhein	Ports suisses
Sections navigables du Rhin			
Du Km 149,22 Rheinfelden à 170,00 (rive gauche près de Bâle)			X
Du Km 170,00 (frontière germano-suisse rive droite à Bâle) au Km 173,72 (bifurcation du Grand canal d'Alsace)		X	
Du Km 173,72 au Km 226,43 Grand canal d'Alsace (Rheinseitenkanal)	X		
Du Km 226,43 (Grand canal d'Alsace) au Km 234,38 (bifurcation vers le canal d'écluse de Marckolsheim)		X	
Du Km 234,38 au Km 242,22 canal d'écluse de Marckolsheim	X		
Du Km 242,22 (débouché dans le canal d'écluse de Marckolsheim) au Km 248,38 (bifurcation vers le canal d'écluse de Rhinau)		X	
Du Km 248,38 au Km 259,94 canal d'écluse de Rhinau	X		
Du Km 259,94 (débouché dans le canal d'écluse de Rhinau) au Km 267,76 (bifurcation vers le canal d'écluse de Gerstheim)		X	
Du Km 267,76 au Km 273,94 Canal d'écluse Gerstheim	X		
Du Km 273,94 (Débouché dans le Canal d'écluse Gerstheim) au Km 283,33 (Bifurcation vers le Canal d'écluse Strasbourg)		X	
Du Km 283,33 au 291,30 canal d'écluse de Strasbourg	X		
Du Km 291,30 (Débouché dans le canal d'écluse Strasbourg) au Km 307,49 (Bifurcation vers le Canal français d'écluse Gamsheim)		X	
Km 307,49 au Km 311,52 Canal d'écluse Gamsheim	X		
Km 311,52 (Débouché dans le Canal d'écluse Gamsheim) au Km 335,70 (Fin de l'avant-port inférieur de l'écluse Iffezheim)		X	
Km 335,70 au Km 352,06 (rive gauche à la frontière franco-allemande Neuburgweier/Lauterbourg)		X	
Km 352,06 au Km 493,50 rives droite et gauche		X	

Tableau récapitulatif 19 La répartition des sections du Rhin – Rhin supérieur trinational

## 2. Les ports rhénans

Le réseau Upper Rhine Ports coordonne les 9 ports du Rhin supérieur, ainsi que Mannheim et Ludwigshafen, et leur permet d'échanger et de mener des projets ensemble. 50 millions de tonnes de marchandises y transitent chaque année et les ports emploient 70 000 personnes.

Chacun des ports a un statut, un propriétaire et un fonctionnement différent, qui n'est pas dû uniquement au pays d'origine. Le mot Landlord signifie « Port propriétaire » : « l'autorité portuaire ne possède que l'infrastructure de base, qu'elle loue à des opérateurs, la plupart du temps sur la base d'une concession longue durée, tout en conservant toutes les fonctions réglementaires. Les opérations portuaires sont réalisées par des entreprises privées qui installent et entretiennent leurs propres infrastructures, y compris les bâtiments et les équipements de manutention des marchandises dans

les terminaux. »<sup>15</sup>

Port	Propriété	Statut	particularités
Germersheim	Ville	GmbH	Landlord, intégré dans la régie municipale
Karlsruhe	Ville de KA	GmbH	Landlord, intégré dans une holding (services de l'eau, énergie, transport public)
Strasbourg	Ville + Etat	Et. public	Landlord + Filiales RET et Batorama CeA et Région Grand Est sont membres.
Kehl	Land BW	Et. public	Assure la manutention du TC (ETK), échange membres CA avec PAS
Breisach	Villes BR, FR, privé	GmbH	Assure la manutention
Colmar-NB	Mixte	SMO	SEMOP
Mulhouse	Mixte	SMO	SEMOP
Weil am Rhein	Ville de WR	GmbH	Landlord
Bâle	2 cantons	Et. public	Landlord + gestionnaire de la voie fluviale



**Illustration 28** Propriété, statut et particularités des ports du Rhin supérieur  
Source : Ports de Strasbourg

Le projet Interreg CRANE (Climate Resilience and Adaptation for upper rhINE ports, 2023-2025) porté par les Ports de Strasbourg proposera des solutions pour analyser les risques climatiques pour les ports et adapter les infrastructures portuaires aux effets du changement climatique.

### Les terminaux trimodaux

Les ports sont non seulement dédiés au trafic fluvial, mais sont aussi des plateformes logistiques. Ainsi, les marchandises y transitent via 17 terminaux trimodaux (fluvial, rail, route) et sont ainsi connectés aux grands ports maritimes tels que Anvers et Rotterdam. Les terminaux trimodaux sont exploités par des entreprises privées internationales qui varient assez souvent, au gré des fusions et créations de filiales.

<sup>15</sup> Liberalisation of EU port services: issues and consequences for dock workers [https://www.europarl.europa.eu/Reg-Data/bibliothèque/briefing/2013/130485/LDM\\_BRI\(2013\)130485\\_REV2\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/Reg-Data/bibliothèque/briefing/2013/130485/LDM_BRI(2013)130485_REV2_EN.pdf) Traduction Euro Institut

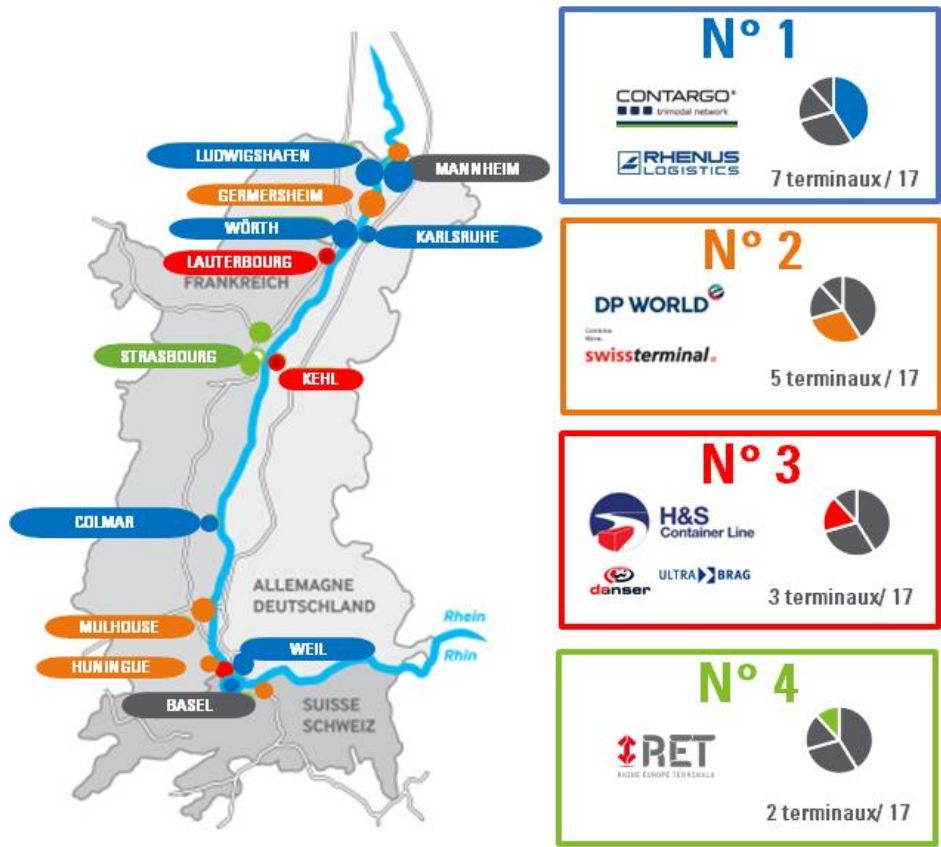


Illustration 29 Répartition des entreprises exploitant les terminaux trimodaux  
Source: Ports de Strasbourg

Liens pour aller plus loin :

Voies navigables de France <https://www.vnf.fr/vnf/regions/vnf-strasbourg/> FR

Commission centrale pour la navigation du Rhin CCNR <https://www.ccr-zkr.org> FR DE EN

Palais du Rhin - 2, place de la République - CS 10023

F-67082 Strasbourg cedex

+33 3 88 52 20 10 / [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

EDF Alsace Vosges <https://www.edf.fr/hydraulique-alsace-vosges> FR

Réseau des ports du Rhin supérieur Upper Rhine Ports <http://www.upper-rhine-ports.eu/fr/> FR DE EN

[Convention](#) entre la République fédérale d'Allemagne et la République française sur l'aménagement du cours supérieur du Rhin entre Bâle et Strasbourg , 27 octobre 1956 FR DE

[Convention](#) entre la République fédérale d'Allemagne et la République française sur l'aménagement du cours supérieur du Rhin entre Kehl/Strasbourg et Neuburgweiher/Lauterbourg, 4 juillet 1969 FR DE

[Traité](#) entre la République fédérale d'Allemagne et la République française portant délimitation de la frontière dans les sections aménagées du Rhin, 13 avril 2000 FR DE

WSA <https://www.wsa-oberrhein.wsv.de> DE

Ports of Switzerland <https://port-of-switzerland.ch/> DE

Documentaire de 5 min sur le Rhin. Sous-titré en EN: <https://www.200years-ccnr.org/#video>

## 3. Glossaire

Abbréviati <u>o</u> n	Déno <u>m</u> ination	Explicati <u>o</u> n
<b>CCNR</b>	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin	Organisation internationale qui régle la navigation sur le Rhin. Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) en allemand.
	Convoi poussé	Engin de transport fluvial constitué par une ou plusieurs barges dont la propulsion est assurée par un bateau pousseur.
<b>EDF</b>	Électricité de France	Entreprise nationale française de production d'électricité, citée ici au titre de sa production hydroélectrique
	Landlord	Port propriétaire  L'autorité portuaire ne possède que l'infrastructure de base, qu'elle loue à des opérateurs, la plupart du temps sur la base d'une concession longue durée, tout en conservant toutes les fonctions réglementaires.
<b>PAS</b>	Port autonome de Strasbourg	Le Port autonome de Strasbourg est un établissement public d'intérêt national créé par l'Etat et la Ville de Strasbourg.  Le groupe Ports de Strasbourg dit PAS regroupe les ports de Strasbourg (à Strasbourg mais aussi à Lauterbourg), la filiale BATORAMA et l'opérateur de terminaux de conteneurs Rhine Europe Terminals.
<b>SEMOP</b>	Société d'Economie Mixte à Opération unique	Forme juridique appliquée pour l'exploitation de certains ports français sur le Rhin et la Moselle
<b>SMO</b>	Syndicat mixte ouvert	Forme juridique appliquée pour la propriété de certains ports français sur le Rhin et la Moselle
	Trimodal	Transport de marchandises fluvial, ferroviaire et routier
<b>VL</b>	Véhicule léger	véhicule dont le Poids Total Autorisé en Charge ne dépasse pas 3,5 tonnes
<b>VNF</b>	Voies navigables de France	Gestionnaire de voies d'eau en France
<b>WSA</b>	<i>Wasser- und Schifffahrtsamt</i>	Gestionnaire de voies d'eau en Allemagne

## V. La coopération transfrontalière en matière de mobilité

### 1. Les institutions transfrontalières

Les institutions transfrontalières du Rhin supérieur favorisent l'échange d'information et l'émergence de coopérations entre les acteurs publics et privés en Palatinat du Sud, Pays de Bade, Alsace et Suisse du Nord-Ouest. Les politiques de transport et de la mobilité sont un des champs de travail importants.

#### La coopération institutionnelle

##### **Conférence du Rhin supérieur (CRS)**

Un accord interétatique franco-germano-suisse datant de 1975, [l'Accord de Bonn](#), a institué cet organe de coopération trinationale en région. En 1996, la CRS s'est dotée d'un secrétariat permanent dont le siège est à Kehl, composé de trois secrétaires de délégations (1 pour le Bade-Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat, 1 pour la Suisse et 1 pour la France, ainsi que d'une assistante mutualisée).

La CRS dispose de 12 groupes de travail, eux-mêmes sous divisés en une multitude de groupes d'experts. Les thématiques transports et mobilités sont traités au sein du **Groupe de travail politique régionale des transports**.

##### **Secrétariat commun de la Conférence du Rhin supérieur**

Rehfusplatz 11

D - 77694 Kehl

+ 49 78 51 93 49 0

[info@conference-rhin-sup.org](mailto:info@conference-rhin-sup.org)

<https://www.conference-rhin-sup.org>

<https://www.conference-rhin-sup.org/fr/transports.html>

##### **Conseil rhénan**

Institué sur la base de [l'Accord de Karlsruhe](#) de 1996, le Conseil Rhénan « *prend position sur les questions transfrontalières depuis 1997. Il est une instance d'information et de concertation politique, donne des impulsions pour de nouvelles initiatives transfrontalières et accompagne les activités de la Conférence du Rhin supérieur*<sup>16</sup>. ». Il prend des résolutions sur la base des travaux menés au sein de quatre commissions, dont la **Commission Transports - Aménagement du Territoire - Entraide en cas de catastrophe**.

##### **Secrétariat permanent du Conseil Rhénan**

Rehfusplatz 11

D - 77694 Kehl

+49 78 51 74 07 42

[info@conseilrhenan.org](mailto:info@conseilrhenan.org)

<https://www.conseilrhenan.org/fr/accueil.html>

##### **Comité de Coopération transfrontalière franco-allemand (CCT)**

Le [Comité franco-allemand de coopération transfrontalière \(CCT\)](#) s'est constitué le 22 janvier 2020 sur la base de l'article 14 du traité d'Aix-la-Chapelle du 22 janvier 2019. L'objectif du CCT est de créer

---

<sup>16</sup> Source : <https://www.conseilrhenan.org/fr/le-conseil-rhenan/fonctionnement.html>

une capacité de décision accrue pour la coopération transfrontalière en impliquant tous les acteurs concernés à tous les niveaux fédéraux et administratifs des deux côtés de la frontière.

Bon nombre de problématiques relevant de la vie quotidienne en zone frontalière sont portées à la connaissance du CCT. Les questions et projets relatifs au domaine des transports sont inscrits, parmi d'autres, au [programme de travail de la CCT](#).

### **Secrétariat franco-allemand du Comité de la coopération transfrontalière (CCT)**

Rehlfusplatz 11  
D- 77694 Kehl  
+49 7851 – 86 34 500  
[secretariat@agz-cct.eu](mailto:secretariat@agz-cct.eu)

### La coopération territoriale

La coopération territoriale est incarnée dans le Rhin supérieur par quatre **EURODISTRICTS** qui, pour la plupart, sont constitués sous forme de Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) et disposent ainsi de la personnalité juridique. Ils « *contribuent à améliorer les conditions de vie et de travail des habitants de la région frontalière* »<sup>17</sup>.

L'amélioration de la mobilité transfrontalière des citoyens fait partie de leurs préoccupations. Dans ce cadre, ils peuvent porter des projets concrets comme par exemple la réalisation d'études de faisabilité dans le domaine des transports sur leur périmètre d'intervention, la coopération directe avec et le travail de lobbying auprès des organes de coopération institutionnelle précités.

### **Les quatre Eurodistricts du sud au nord du Rhin supérieur :**

#### **Eurodistrict trinational de Bâle**

Maison TRIRHENA Palmrain  
Pont du Palmrain  
F - 68128 Village Neuf  
+ 33 3 89 67 06 75  
<https://www.eurodistrictbasel.eu/fr/services/contact.html>  
<https://www.eurodistrictbasel.eu/de/>

#### **Eurodistrict Region Freiburg – Centre et Sud Alsace**

Art'Rhena, Ile du Rhin,  
F-68600 VOGELGRUN  
+33 3 89 72 00 41  
<https://eurhena.eu/nous-contacter/>  
<https://eurhena.eu/>

#### **Eurodistrict Strasbourg-Ortenau**

Fabrikstrasse 12  
D - 77694 Kehl  
+49 78 51 89 97 50  
[info@eurodistrict.eu](mailto:info@eurodistrict.eu)  
<https://eurodistrict.eu/>

---

<sup>17</sup> Source: <https://www.eurodistrict-pamina.eu/fr/rhin-superieur.html>

**Eurodistrict PAMINA**

2 rue du Général Mittelhauser  
F - 67630 Lauterbourg  
+33 3 68 33 88 20 | +49 7277 89 990 20  
<https://www.eurodistrict-pamina.eu/fr/contact.html>  
<https://www.eurodistrict-pamina.eu/>

**Agglo Basel**

Dans l'agglomération trinationale de Bâle, neuf autorités régionales d'Allemagne, de France et de Suisse se sont unies au sein de l'association de droit suisse Agglo Basel afin de promouvoir conjointement le développement durable et intégral du paysage, des espaces urbanisés ainsi que des infrastructures de transports au-delà des frontières. Agglo Basel regroupe deux domaines de missions (marques) qui ont leurs propres instances politiques et direction :

- Le projet d'agglomération de Bâle : Aggloprogramm Basel
- Le RER trinational de Bâle : trireno

**Bureau de Agglo Basel**

Emma Herwegh-Platz 2a  
CH-4410 Liestal  
+41 61 926 90 50  
[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)  
<https://www.aggloprogramm.org>

## 2. Quelques enjeux de coopération transfrontalière dans le domaine transports/mobilités (liste non exhaustive)

Les quatre régions frontalières sont confrontées à des enjeux, pour certains majeurs, dont la résolution contribuerait d'une part à faciliter la mobilité quotidienne des citoyens d'une région à l'autre, notamment au vu du grand nombre de travailleurs frontaliers qui traversent tous les jours la frontière nationale pour exercer leur activité dans la région voisine. D'autre part, compte tenu du bouleversement climatique de plus en plus prégnant, les mesures environnementales ne peuvent s'arrêter aux frontières nationales. Pour être plus efficace, il convient de réfléchir et d'agir de concert afin de réduire de part et d'autre notre empreinte carbone par la mise en œuvre d'actions concertées pouvant contribuer à un effet positif sur nos déplacements. **Le présent chapitre a une vocation purement illustrative et ne se veut pas exhaustif.** Il s'appuie sur quelques thèmes évoqués pendant le séminaire « Répartition des compétences en matière de transport et de mobilité » du Groupe de travail Politique régionale des Transports en date du 29 juin 2023 :

- Amélioration de l'infrastructure ferroviaire : nouvelles lignes, réactivation d'anciennes lignes, modernisation de l'infrastructure et des services
- Évolution des coûts d'exploitation (ex : énergie) : recherche de solutions alternatives plus propres pour la propulsion des matériels roulants ferroviaires, avec le souci d'une infrastructure compatible de part et d'autre de la frontière
- Mise en service de nouvelles lignes de bus transfrontalières (cf. infra)
- Coopération croisée en matière de partage de données (ex. : coopération entre Data Grand Est (RGE) et Mobi Data (NVBW))
- Amélioration des liaisons cyclables transfrontalières



Il existe encore de nombreux champs de coopération transfrontalière non décrits dans le présent document (ex : tarification transfrontalière des services de transport public telles que Triregio, Europass, DuAL, coordination du transport de marchandises, maintenance des infrastructures routières telles que les ponts et plans d'action mobilité à l'échelle des Eurodistricts)

### Les nouvelles lignes de bus transfrontalières du Rhin supérieur

#### **Ligne de bus 280 Erstein – Lahr**

Mise en service, en 2017, entre Erstein et Lahr en tant que liaison spécialement dédiée aux travailleurs frontaliers, cette ligne transfrontalière a été transformée au 1<sup>er</sup> septembre 2020 en véritable ligne de bus régulière ouverte à tout public, dans le cadre d'une phase pilote de 3 ans (2020 à 2023) avec le soutien financier du programme INTERREG Rhin supérieur. La circulation de la ligne est maintenue au moins jusqu'en 2024. Actuellement, les partenaires de projet sont en train de discuter la suite de la ligne post-2024.

Il s'agit d'une liaison pendulaire entre les communes d'Erstein et de Lahr situées dans le territoire de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. La ligne, qui porte le numéro 280, est intégrée dans le réseau Fluo 67 de la Région Grand Est qui en assure la maîtrise d'ouvrage. Son fonctionnement est assuré du lundi au samedi, en dehors des jours fériés du calendrier français et du calendrier allemand, avec un premier départ à 4h55 en gare d'Erstein (premier départ en gare de Lahr 6h05) et dernier départ 23h55 en gare de Lahr..

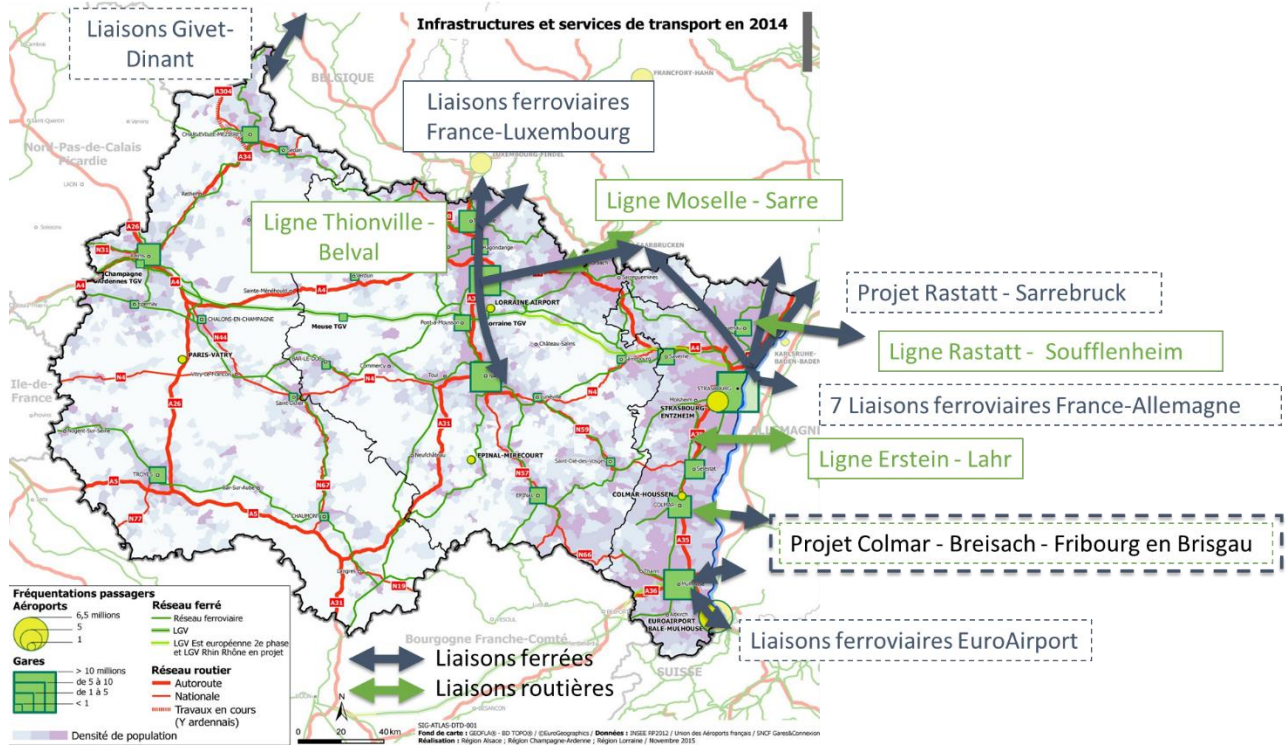
#### **Ligne de bus 231 Rastatt – Soufflenheim / Seltz**

Portée par le *Landkreis* de Rastatt qui en assure la maîtrise d'ouvrage depuis l'année 2022, la nouvelle ligne de bus transfrontalière circulant sur le territoire de l'Eurodistrict PAMINA a été mise en service en décembre 2022, avec le soutien financier de nombreux partenaires (publics et privés) allemands et français, pour une période pilote de 3 ans. Elle assure un service régulier pendulaire sur deux branches entre les communes de Rastatt et Soufflenheim d'une part et, d'autre part, entre Rastatt et Seltz, durant les tranches horaires allant de 5h à 22h, les week-end et jours fériés compris.

La ligne 231 est ouverte à tout public qu'il s'agisse de travailleurs frontaliers, d'usagers se rendant dans la région voisine pour les loisirs ou leurs achats ou encore de jeunes scolaires ou étudiants.



## Les liaisons transfrontalières du Grand Est



**Illustration 30** Les liaisons ferrées et routières transfrontalières du Grand Est  
Source : Région Grand Est

Les trains qui traversent les frontières doivent être spécialement équipés pour des réseaux électriques et signaux différents et le personnel doit être formé à la conduite et aux dispositifs de sécurité ferroviaire de deux pays.



**Illustration 32** X 73900 Alstom transfrontalier thermique  
Source: Région Grand Est



**Illustration 31** Z 24500 (TER2NNG) Alstom transfrontalier électrique 25kV/1500V ERTMS  
Source: Région Grand Est

Les photos représentent les trains actuels. Des trains allemands circulent également sur ces lignes.

La Région Grand Est a commandé en coopération avec les *Länder* allemands 30 nouvelles rames de trains interopérables France-Allemagne qui circuleront à partir de 2024 sur 7 lignes transfrontalières entre la France et l'Allemagne (Metz-Trier, Metz-Saarbrücken, Strasbourg-Saarbrücken, Strasbourg-Wörth-Karlsruhe, Strasbourg-Neustadt, Mulhouse-Müllheim, Strasbourg-Offenburg). Les 30 nouveaux trains Coradia Régiolis appartiendront dans un premier temps à SNCF Voyageurs, puis à la Région Grand Est qui les mettra à disposition des exploitants ferroviaires. Les *Länder* allemands de Sarre, Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg paient un loyer comme contribution à l'investissement et

ont cofinancé les études de développement du nouveau matériel roulant, dans le cadre d'un projet Interreg V Rhin supérieur.



*Illustration 33* Nouvelle rame Régiolis

Source : <https://www.railpassion.fr/reseaux-francais/france-allemaagne-vers-une-nouvelle-offre-ferroviaire-transfrontaliere/>

Du fait de la juxtaposition de cadres techniques différents, les infrastructures transfrontalières s'avèrent plus coûteuses. Ainsi, il peut être très utile d'obtenir des financements étatiques et européens. Cependant, les aides pour les transports ferroviaires régionaux transfrontaliers sont insuffisantes ; le programme Interreg ayant des moyens limités à l'échelle du ferroviaire.

### Les pistes cyclables transfrontalières

Au début des années 90, l'arrivée des premiers programmes INTERREG dans l'espace du Rhin supérieur a été un véritable accélérateur pour l'aménagement et/ou la signalisation de pistes cyclables transfrontalières. En effet, de nombreux projets ont été réalisés dans ce cadre à l'initiative de partenaires publics. Ce fut un peu le démarrage du déploiement des réseaux transfrontaliers, suivi des VeloRoutes Européennes appelées EuroVelo. Le Rhin supérieur est traversé par l'EuroVelo 15 qui permet de relier le Lac de Constance à la Mer du Nord : <https://fr.eurovelo.com/ev15>

Malgré un maillage assez fourni dans le Rhin supérieur, une étude menée en 2023 sous l'égide du Groupe de travail Politique régionale des transports de la Conférence du Rhin supérieur a permis d'identifier 14 chaînons manquants et de les cartographier sur des [cartes statiques](#) et une [carte interactive](#) réalisées par le système d'information géographique transfrontalier GeoRhena. Un certain nombre d'entre-eux figurent actuellement déjà dans les documents de planification d'aménagements

## VI. Interlocuteurs

## Allemagne – Rhénanie-Palatinat

Institution	Service	Coordonnées
<a href="#">Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau</a>	<i>Abteilung 7 – Verkehr und Straßen</i>	Stiftsstraße 9 D-55116 Mainz +49 6131 16-0 (standard) <a href="mailto:poststelle@mwwlw.rlp.de">poststelle@mwwlw.rlp.de</a> (bureau de courrier) <a href="https://mwwlw.rlp.de/ueber-uns/kontakt">https://mwwlw.rlp.de/ueber-uns/kontakt</a> (formulaire de contact)
<a href="#">Landesbetrieb für Mobilität</a>		Friedrich-Ebert-Ring 14-20 D-56068 Koblenz +49 261/3029-0 (standard) <a href="mailto:lhm@lhm.rlp.de">lhm@lhm.rlp.de</a> (standard) <a href="https://lhm.rlp.de/de/general-storage/footer/ueber-den-lhm/kontakt/">https://lhm.rlp.de/de/general-storage/footer/ueber-den-lhm/kontakt/</a> (formulaire de contact)
<a href="#">Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd</a>		Bahnhofstraße 1 D-67655 Kaiserslautern 0631 366 59 – 0 (standard) <a href="mailto:info@zoepnv-sued.de">info@zoepnv-sued.de</a> <a href="https://www.rolph.de/">https://www.rolph.de/</a>

## Allemagne – Bade-Wurtemberg

Institution	Service	Coordonnées
<a href="#">Ministerium für Verkehr</a>	<i>Abteilung 2: Straßenverkehr &amp; Straßeninfrastruktur</i> <i>Abteilung 3: Öffentlicher Verkehr</i> <i>Abteilung 4: Nachhaltige Mobilität</i> <i>Abteilung 5: Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität</i>	Dorotheenstraße 8 D-70173 Stuttgart +49 711 89686-0 (standard) <a href="mailto:poststelle@vm.bwl.de">poststelle@vm.bwl.de</a> (bureau de courrier)
Regierungspräsidium Freiburg	<a href="#">Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen</a>	Bissierstraße 7 D-79114 Freiburg im Breisgau Tel.: + 49 761 208-4474 <a href="mailto:Abteilung4@rpf.bwl.de">Abteilung4@rpf.bwl.de</a>
	<a href="#">Stabsstelle für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Europa</a>	Kaiser-Joseph-Straße 167 D-79098 Freiburg im Breisgau Tel.: +49 761 208-1046 <a href="mailto:sgze@rpf.bwl.de">sgze@rpf.bwl.de</a>
Regierungspräsidium Karlsruhe	<a href="#">Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen</a>	Schlossplatz 4-6 D-76131 KARLSRUHE Tel.: (+49) 0721/ 926-0 (standard) <a href="mailto:poststelle@rpk.bwl.de">poststelle@rpk.bwl.de</a> (service courrier) <a href="mailto:VorziAbt4@rpk.bwl.de">VorziAbt4@rpk.bwl.de</a> ( Secrétariat de direction)
	<a href="#">Referat 27- - grenzüberschreitende</a>	Markgrafenstraße 46

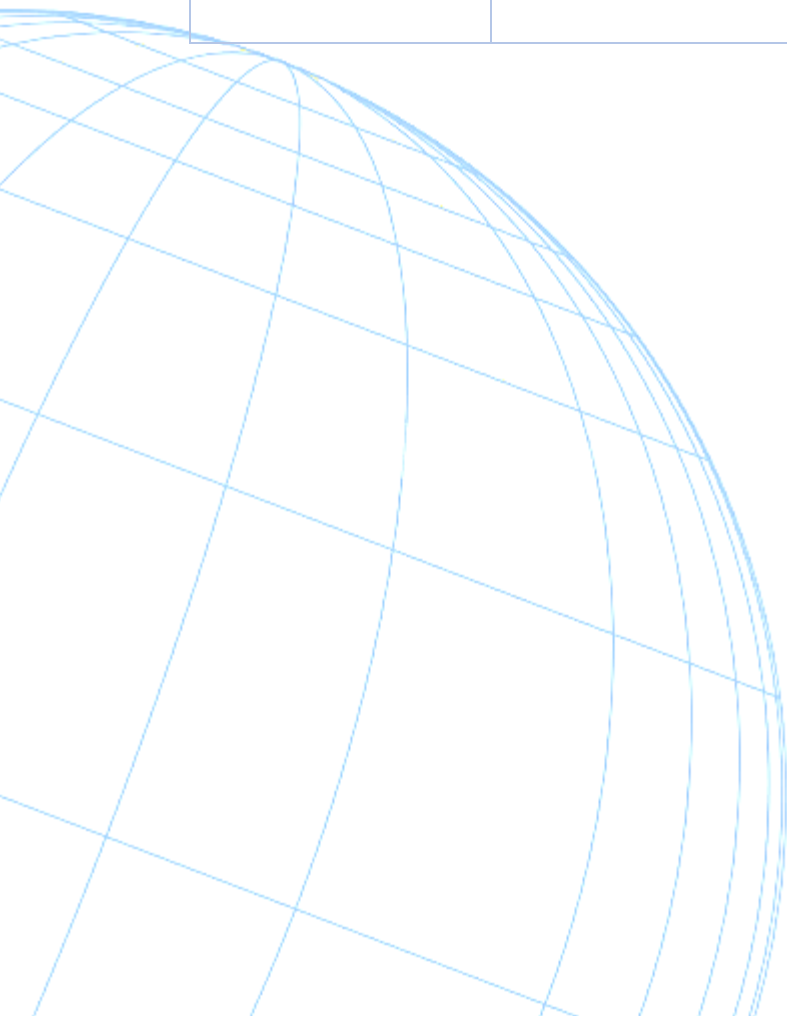
	<i>Zusammenarbeit und Europa</i>	D-76131 Karlsruhe Tel.: (+49) 0721/ 926-0 (Zentrale) <a href="mailto:poststelle@rpk.bwl.de">poststelle@rpk.bwl.de</a> (service courrier) <a href="mailto:europa@rpk.bwl.de">europa@rpk.bwl.de</a>
--	----------------------------------	---

**France – Alsace**

<b>Institution</b>	<b>Service</b>	<b>Coordonnées</b>
<a href="#"><u>DREAL Grand Est</u></a>	Service Transports, pôle mobilité	14 rue du Bataillon de Marche n°24 BP 10001 F-67050 STRASBOURG CEDEX Tél. : 03 88 13 05 00 <a href="mailto:st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr">st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr</a>
<a href="#"><u>Région Grand Est</u></a>	DGA Mobilités	1 place Adrien Zeller BP 91006 F-67070 Strasbourg Cedex +33 3 88 15 68 67 <a href="https://www.grandest.fr/contact/">https://www.grandest.fr/contact/</a> (formulaire de contact, sujet « Transports »)
<a href="#"><u>CeA</u></a>	Direction routes, infrastructures et mobilités Direction Europe et Transfrontalier	Place du Quartier Blanc F-67964 Strasbourg cedex 9 +33 3 69 49 39 29 <a href="https://www.alsace.eu/contactez-nous/">https://www.alsace.eu/contactez-nous/</a>
<a href="#"><u>Eurométropole de Strasbourg</u></a>	Direction Mobilités	1 parc de l'Étoile F-67076 Strasbourg +33 3 68 98 50 00 <a href="https://int.strasbourg.eu/de/contact">https://int.strasbourg.eu/de/contact</a>
<a href="#"><u>Mulhouse Alsace Agglomération</u></a>	Service Transports	2 Rue Pierre et Marie Curie F-68200 Mulhouse +33 3 89 33 79 79 <a href="https://www.m2a.fr/contact/">https://www.m2a.fr/contact/</a>
<a href="#"><u>SNCF Réseau</u></a>	Direction Territoriale Grand Est	15 rue des Francs Bourgeois F-67082 Strasbourg Cedex <a href="https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/grand-est">https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/grand-est</a> Tél. : 09 88 81 69 00

Suisse du Nord-Ouest

Institution	Service	Coordonnées
Canton Basel-Stadt	<a href="#"><u>Amt für Mobilität</u></a>	Dufourstrasse 40 CH-4001 Basel +41 61 267 85 56 <a href="https://formulare.bs.ch/mobilitaet/formular-kontakt">https://formulare.bs.ch/mobilitaet/formular-kontakt</a>
Canton Basel-Landschaft	<a href="#"><u>Amt für Raumplanung</u></a>	Kreuzbodenweg 2 CH-4410 Liestal +41 61 552 59 33 <a href="mailto:raumplanung@bl.ch">raumplanung@bl.ch</a>
Canton Jura	<a href="#"><u>Service des infrastructures (SIN)</u></a>	Prés-Roses 3 CH-2800 Delémont +41 32 420 60 00 <a href="mailto:sin@jura.ch">sin@jura.ch</a>
Canton Solothurn	<a href="#"><u>Amt für Verkehr und Tiefbau</u></a>	Rötihof Werkhofstrasse 65 CH-4509 Solothurn +41 32 627 26 33 <a href="mailto:avt@bd.so.ch">avt@bd.so.ch</a>
Canton Aargau	<a href="#"><u>Abteilung Verkehr</u></a>	Entfelderstrasse 22 CH-5001 Aarau +41 62 835 33 30 <a href="mailto:verkehr.aargau@ag.ch">verkehr.aargau@ag.ch</a>
Agglo Basel	<a href="#"><u>Bureau</u></a>	Emma Herwegh-Platz 2a CH-4410 Liestal +41 61 926 90 50 <a href="mailto:info@agglobasel.org">info@agglobasel.org</a>



## Annexe 1

### Le « Deutschlandticket<sub>1</sub> »

- Le **16 mars 2023**, le Bundestag décide d'introduire le **ticket à 49 euros**.<sup>2</sup>
- Ce « ticket Allemagne » (Deutschlandticket, ou D-Ticket) permet – depuis le 1er mai 2023 – de voyager facilement **à travers toute l'Allemagne dans tous les moyens de transport public pour 49 euros par mois**.
- Ce ticket s'appuie sur l'expérience d'usage du fameux ticket à 9 euros et vise à soutenir le recours aux transports en commun.

### Où le « Deutschlandticket » est-il valable ?

- Ce ticket est valable **dans tous les transports publics de proximité en Allemagne**, à savoir les trains régionaux et de proximité, bus, trams et métros. Cela exclut les bus et les trains longue distance – comme les ICE (équivalent du TGV), EC (EuroCity) et IC (Intercités) de la Deutsche Bahn ou autres prestataires (par ex. Flix-Bus/Flix-Train).
- Le Deutschlandticket est disponible sous la forme d'une **carte annuelle payée dans le cadre d'un abonnement mensuel**. Cet abonnement peut être résilié avant tous les 10 du mois.

### Bilan provisoire

- Jusqu'à présent, environ onze millions d'abonnements ont été vendus. Parmi eux, 46% sont des abonnements reconvertis d'abonnements préexistants. 44% sont de nouveaux abonnements de personnes qui utilisaient auparavant les transports en commun par le biais de tickets individuels ou d'autres offres temporaires. 8% sont de nouveaux clients qui jusqu'à présent n'utilisaient (presque) pas les transports en commun.<sup>3</sup>

### Critiques

- Les experts ne sont pas d'avis que le Deutschlandticket, dans sa forme actuelle, puisse concurrencer le succès du ticket à 9 euros.

<sup>1</sup> Source : DB, <https://www.bahn.de/angebot/regio/deutschland-ticket>, BVG, <https://www.bvg.de/de/deutschlandticket>, Bundestag, Bundesrat, Background Tagesspiegel, u.a. 26.04.2023, 22.05.2023, ZDF, <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/deutschlandticket-49-euro-verkauf-100.html>

<sup>2</sup> Un projet de loi présenté aux députés à cet effet par les groupes de coalition du SPD (social-démocrate), du Bündnis 90/Die Grünen (Alliance 90/Les Verts) et du FDP (libéral-démocrate) relatif à une « neuvième loi modifiant la loi sur la reterritorialisation » (20/5548) a été adopté par la majorité du SPD, des Verts et du FDP, contre les voix de la CDU/CSU et de l'AfD, et l'abstention du groupe Die Linke (gauche).

<sup>3</sup> <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/gesellschaft/deutschlandticket-bilanz-verkehrsunternehmen-bahn-oePNV-100.html>

- **Mark Andor, Institut Leibniz de recherche économique (RWI)** : ce ticket pourrait certes amener un certain groupe de ménages, **notamment les navetteurs** bien desservis par les transports en commun, à renoncer à leur ou l'une de leur voiture. Pour ce groupe, cela pourrait entraîner d'importants reports modaux en terme de mobilité. Les expériences faites jusqu'à présent avec les offres de transport public gratuites et le ticket à neuf euros indiquent toutefois qu'il ne faut **pas s'attendre à une forte diminution de l'utilisation de la voiture**. « Par rapport à la population totale, ce **groupe est probablement trop petit** pour avoir une influence substantielle sur les émissions de CO2 agrégées », poursuit le chercheur. Par conséquent, **l'impact du ticket sur le climat** serait faible. « Nous ne pensons pas que cette mesure réduira à elle seule des quantités considérables de CO2 », selon Andor.
- **Prof. Gernot Liedtke**, Centre aérospatial allemand (DLR)<sup>4</sup> : « La structure du nouveau Deutschlandticket ressemble plutôt à un abonnement normal de transports publics ». Il part du principe que ce sont surtout les personnes qui utilisent déjà les transports en commun qui achèteront ce ticket. « Le Deutschlandticket est donc un **grand soulagement financier** pour de nombreuses personnes et réduit les coûts de la mobilité, surtout en période d'inflation ». Mais il voit aussi **une opportunité manquée dans la construction** de la nouvelle offre : le fait que les parents en possession d'un Deutschlandticket ne puissent **pas emmener leurs enfants gratuitement** limite les effets, regrette-t-il.
- **Claudia Hille**, chercheuse en mobilité : « Les enfants et les familles ont été négligés dans le débat sur le ticket à neuf euros et son successeur. »

## Prochaines étapes

- À la demande des groupes de coalition<sup>5</sup> formulée dans une proposition de résolution, il est prévu de **renouveler et de faire évoluer le Deutschlandticket à partir de 2024**.
- **Des réductions pour les étudiants et des commodités d'usage plus favorables aux familles sont prévues.**
- De plus, les droits des passagers du Deutschlandticket doivent être développés et « orientés selon les usagers », le transport des vélos doit être amélioré et le ticket mieux intégré dans le transport ferroviaire de voyageurs longue distance.
- Cette proposition est toutefois **liée au projet de loi d'adaptation de la loi générale sur les chemins de fer (AEG)**. Ce dernier risque quant à lui d'être noyé au sein des querelles internes à la coalition. La modification vise à transposer dans le droit allemand les dispositions du règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
- L'État fédéral et les Länder doivent décider des mesures concrètes ensemble.

---

<sup>4</sup> et directeur du département des échanges commerciaux à l'Institut des transports terrestres et maritimes de l'Université technique de Berlin

<sup>5</sup> En outre, le SPD, les Verts et le FDP demandent au gouvernement fédéral de développer l'offre de transport public dans les milieux urbains et ruraux et d'augmenter « considérablement » le nombre de passagers. D'autres points sur la liste des revendications des groupes de la coalition sont un concept pour promouvoir des aires de mobilité accessibles, une stratégie globale de mise en réseau intermodale ainsi qu'une loi sur les données relatives à la mobilité, « dans laquelle les entreprises de transport et les fournisseurs de mobilité sont tenus, pour une mobilité sans faille, de mettre à disposition leurs données en temps réel dans des conditions équitables, tout en respectant les directives relatives à la protection des données ».



## Annexe 2

### La réforme de la circulation routière en Allemagne

→ L'accord de coalition prévoit la réforme de la loi sur la circulation routière (Straßenverkehrsgesetz, StVG) et du code de la route (Straßenverkehrsordnung, StVO). Pour atteindre les objectifs climatiques, le tournant de la mobilité (Mobilitätswende) avait été annoncé et perçu par beaucoup comme prioritaire. Pourtant, la coalition au pouvoir a tardé à agir. L'inertie du gouvernement fédéral dans ce secteur a surpris.

→ De nombreuses communes souhaitent amorcer cette Mobilitätswende mais sont confrontées à un cadre législatif trop contraignant. Aucun changement substantiel dans l'organisation des mobilité n'est possible en l'état.

→ Le ministre des Transports Volker Wissing (FDP) a présenté un projet<sup>1</sup> de loi portant réforme de la circulation routière, validé par le Bundeskabinett le 21 juin 2023. Le projet doit encore être examiné par le Bundestag et le Bundesrat.

→ Une modification du code de la route est annoncée pour fin 2023.

### Cadre législatif actuel

Pour bien comprendre : la loi sur la circulation routière (StVG) donne le cadre général de la mise en œuvre sur le terrain qui relève du code la route (StVO).

Le code de la route allemand<sup>2</sup> est le reflet du poids de l'automobile en Allemagne (industrie automobile et emplois associés ; fort symbole social). Le code de la route allemand a été créé pour la circulation des véhicules motorisés. L'objectif premier est la fluidité de la circulation routière. Les aspects santé, lutte contre le changement climatique et développement urbain sont - dans le cadre législatif actuel - considérés comme secondaires.

Le paragraphe 45, alinéa 9 du Code de la route « Prévention des dangers" constitue actuellement un frein à la mise en place de couloirs de bus, de pistes cyclables, de passages piétons, etc. Toute autre forme de mobilité (en dehors de la circulation automobile) est justifiée » seulement s'il existe un danger « avéré » pour les usagers de la route. En forçant le trait, on pourrait dire qu'il faut attendre le décès d'un cycliste sur une portion de route pour pouvoir y construire une piste cyclable ou obtenir une réduction de la vitesse à 30km/h!

Extrait du programme de coalition fédéral conclu fin 2021 :

« Nous adapterons la **loi sur la circulation routière** et le **code de la route** de manière à ce que, outre la fluidité et la sécurité du trafic, les **objectifs de protection du climat et de l'environnement, de la santé et du développement urbain** soient pris en compte afin d'offrir aux Länder et aux communes une marge de manœuvre dans la prise de décision. Nous voulons rendre possible l'usage des applications numériques comme celles ayant pour objectif le contrôle numérique du stationnement. En application de la Vision Zéro<sup>3</sup>, nous continuerons à développer le programme de sécurité routière. Il n'y aura pas de limitation générale de la vitesse." (...)

<sup>1</sup> Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-zehntes-gesetz-zur-aenderung-des-strassenverkehrsgesetzes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-zehntes-gesetz-zur-aenderung-des-strassenverkehrsgesetzes.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>2</sup> Les autorités de la circulation routière (*Straßenverkehrsbehörden*) sont les conseillers/ères régionaux/ales et les maires sur les routes fédérales, régionales et de district. Dans le détail, la répartition des compétences dépend du nombre d'habitants.

<sup>3</sup> L'objectif de *Vision Zéro* est d'éviter les morts et les blessés graves sur les routes. Pour y parvenir, il convient de mettre en place un système de transport sûr.

## Mobilisation forte des communes qui souhaitent disposer d'une plus grande marge de manœuvre

La loi fédérale en vigueur restreint actuellement fortement la possibilité pour les communes de mettre en place des pistes cyclables ou des zones à vitesse limitée (30km/h). Si elles le font, elles courent le risque de devoir tout déconstruire suite à une plainte. Exemple emblématique : la Friedrichstrasse à Berlin a dû être réouverte aux voitures après une piétonisation temporaire, suite à une plainte des commerçants.

Une initiative<sup>4</sup> regroupant plus de 790 communes s'engage depuis 2021 pour une plus grande liberté d'action communale en matière de limitation de vitesse.

## Réforme en cours de la loi sur la circulation routière

Le projet de loi<sup>5</sup> sur la circulation routière (Straßenverkehrsgesetz, StVG) validé le 21 juin dernier par le Bundeskabinett prévoit que la fluidité et la sécurité du trafic (automobile) restent des objectifs mais au même titre que la protection du climat, de la santé et le développement urbain. Ce changement permet une nouvelle marge d'interprétation au niveau des communes, ce qui devrait accélérer le tournant de la mobilité.

Si le projet de loi réussit à franchir l'étape du Bundestag et du Bundesrat, il sera donc beaucoup plus facile, notamment pour les communes, de donner priorité aux modes de transport durables en mettant en avant des arguments liés à la protection du climat, la santé et/ou le développement urbain.

La proposition de texte<sup>6</sup> a été transmise à de nombreuses associations représentatives. Le délai de réponse était de 24h, délai jugé trop court par les acteurs du secteur. Ce court délai laisse penser que la participation de la société civile n'était pas vraiment souhaitée, ce qui est assez inhabituel.

A ce stade, le financement des voies cyclables n'est pas prévu au niveau fédéral. Le ministre n'a en tout cas pas donné de signal en ce sens.

## Premières réactions plutôt favorables à ces avancées

Si le ministère a pris (un peu trop) son temps pour s'emparer du sujet, crucial pour faire avancer les changements attendus en matière de mobilité, les acteurs du secteur ont salué dans un premier temps les changements annoncés.

Le SPD et les Verts se sont montrés satisfaits ainsi que les associations environnementales et le think tank Agora Verkehrswende<sup>7</sup>. Voici quelques autres réactions :

L'ADFC, l'association des cyclistes, salue les avancées sur le sujet.

<sup>4</sup> Lebenswerte Städte und Gemeinden, <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>

<sup>5</sup> Le ministre Wissing a avant publication "amélioré" le projet de loi. Les Verts avaient sinon menacé de ne pas approuver la suppression des objectifs sectoriels en matière de protection du climat souhaitée par le FDP et validée entre temps.

<sup>6</sup> Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-zehntes-gesetz-zur-aenderung-des-strassenverkehrsgesetzes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-zehntes-gesetz-zur-aenderung-des-strassenverkehrsgesetzes.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>7</sup> <https://www.agora-verkehrswende.de/blog/>

Protection du climat et développement urbain sont enfin intégrés dans la proposition de loi, se félicite Changing Cities<sup>8</sup>.

Pour certaines associations, éviter les morts et les blessés graves sur les routes devrait être un objectif prioritaire (comme annoncé d'ailleurs dans le Koalitionsvertrag dans le cadre de ce qu'on appelle le Vision Zero).

Des associations comme ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrradclub) critiquent quant à elles certaines formulations du texte, imprécises et portant à confusion.

## Révision du code de la route (StVO) annoncée

Si le projet de réforme de la loi sur la circulation routière a convaincu de nombreuses associations environnementales, le projet<sup>9</sup> de réforme pour le code de la route (StVO) révisé laisse penser que peu de choses changeront dans la pratique. Et depuis que le projet de texte a été divulgué, les réactions sont nettement plus négatives.

De nombreuses communes se montrent insatisfaites du projet de réforme du code de la route, en sa forme actuelle. La Deutsche Umwelthilfe<sup>10</sup> dénonce quant à elle un projet du code de la route qui vise à « consacrer la domination de la voiture dans les villes ».

Le ministre Wissing a fait savoir que la révision du code de la route (StVO<sup>11</sup>) se ferait en collaboration avec les Länder. Dans tous les cas, le Bundesrat, la chambre des Länder, doit se prononcer et approuver la réforme du code de la route. De nombreux Länder gouvernés par la CDU sont réticents à l'idée d'une réforme de grande ampleur. D'ailleurs, lors de la dernière conférence des ministres des Transports, les Länder se sont mis d'accord sur les grandes lignes d'une réforme du code de la route, bien en deçà de la proposition du Ministre Wissing. La Bavière s'est, elle, jusqu'à présent positionnée contre une plus grande réduction de la vitesse de la circulation routière dans les villes et communes.

Le code de la route (StVO) doit pourtant lui aussi être réformé pour concrétiser les objectifs de la réforme de la loi sur la circulation routière, soulignent de nombreuses associations.

<sup>8</sup> <https://changing-cities.org/>

<sup>9</sup> Le premier projet de réforme du Code de la route peut être téléchargé à l'adresse suivante :  
[https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/2023\\_StVO-Entwurf.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/2023_StVO-Entwurf.pdf)

<sup>10</sup> <https://www.duh.de/home/>

<sup>11</sup> Le premier projet de réforme du Code de la route peut être téléchargé à l'adresse suivante :  
[https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/2023\\_StVO-Entwurf.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/2023_StVO-Entwurf.pdf)