



## Cadre d'orientation sur la politique des transports pour la Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur

adopté par le Comité directeur le 16 octobre 2009 à Landau/Palatinat

*Sur la base du rapport commun rédigé par les groupes de travail Politique régionale des transports et Aménagement du territoire, qui fait la synthèse des constats présentés dans le Cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire et de l'Etude plurimodale des transports dans le Rhin supérieur qui a été achevée au printemps 2004, la 29ème Assemblée plénière de la **Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur (CRS)** a décidé le 03 décembre 2004 à Bâle de développer un cadre d'orientation sur la politique des transports pour l'espace du Rhin supérieur, qui sera piloté par le groupe de travail Politique régionale des transports.*

### Objectifs

L'accessibilité de la région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur et le développement optimal de la desserte de tous les territoires est au centre du cadre d'orientation. Des infrastructures performantes et des offres attractives dans le domaine du transport de personnes et de marchandises, ainsi que des niveaux service adaptés aux besoins constituent un préalable pour assurer un bon développement économique des territoires. Elles contribuent à la mobilité de tous les groupes de population, y compris des personnes handicapées et âgées, mais aussi à l'échange des biens et des services. Elles relient les territoires, elles orientent le développement des structures urbaines, mais elles peuvent également les stabiliser.

Dans le cadre de l'organisation du système des transports dans la région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur, il s'agit par conséquent de répondre au mieux aux besoins de mobilité, en harmonie avec les autres objectifs politiques, et de mettre en place les conditions indispensables au développement structurel de la région. Le système des transports doit servir aussi à garantir le maintien et la création d'emplois, et de contribuer au renforcement du tissu économique en s'appuyant sur un aménagement respectueux d'un environnement, de grande qualité qui doit être préservé. Il est souhaitable que la mobilité se fasse avec des modes de transport répondant aux objectifs d'un développement soutenable. Le niveau de sécurité élevé des transports en Europe doit être garanti et amélioré dans la mesure possible. Dans cette perspective un intérêt particulier doit être porté à la sécurité des passagers et des employés contre les agressions de tiers dans les transports publics de voyageurs.

L'unification européenne avec l'élargissement vers les pays d'Europe centrale et orientale conduit à relever de nouveaux défis en matière d'infrastructure des transports. Par ailleurs, l'augmentation continue des besoins en mobilité de l'économie et de la population, mais également la nécessité d'une gestion raisonnable de l'environnement, permettant d'endiguer le réchauffement climatique et la disparition des espèces, se traduisent par des exigences croissantes pour la politique des transports.

Un transfert du trafic vers des moyens de transport et des véhicules moins polluants ainsi que la réduction du trafic sont des objectifs particulièrement importants, dans la stratégie globale de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est de plus en plus important de réduire les effets négatifs du développement va de pair avec la croissance économique. Il est inacceptable, surtout dans la région déjà très chargée du Rhin supérieur, que les personnes qui habitent à proximité des voies de circulation prévue pour longue distance soient les premières à devoir supporter les effets négatifs de la croissance économique avec l'accroissement du trafic de transit.

Il faut évoquer la nécessaire protection du système des transports, particulièrement sensible, en raison de ses interconnexions techniques et de ses interférences avec l'environnement et les populations. Son fonctionnement doit être garanti, même en cas de catastrophes, telles que des attentats terroristes, des catastrophes naturelles, des défauts d'approvisionnement dans le domaine de l'énergie ou en cas de pandémie. Des accords, des mesures de prévention et des exercices intégrant les services d'assistance et de secours sont ainsi préconisés à l'échelon transfrontalier.

Dans ce contexte, toutes les planifications et mesures de développement dans la région du Rhin supérieur sont axées sur

- l'amélioration de l'accessibilité de la région du Rhin supérieur dans son ensemble et entre ses différentes parties, également avec des offres transfrontalières attrayantes dans le domaine ferroviaire,
- l'harmonisation transfrontalière du développement de l'infrastructure, en particulier aussi pour maîtriser le trafic de transit,
- la gestion attentive et la garantie de services adaptés pour accompagner le développement du trafic, en particulier au niveau des interfaces importantes telles que les ports,
- l'accessibilité des centres avec leurs offres variées et leurs emplois,
- la réduction des émissions et des nuisances liées aux transports,
- l'amélioration de la sécurité.

La mission consiste dans ce cas à trouver l'équilibre nécessaire entre les exigences économiques, écologiques et sociales, grâce à un aménagement du trafic durable et compatible avec l'avenir, compte tenu du développement démographique prévisible dans les différentes régions du Rhin supérieur. La politique des transports dispose à cette fin d'instruments dans les champs d'action suivants :

### **Champs d'action**

- Planification et infrastructures
- Identification et la mise en place de services de transport
- Droit réglementaire
- Prix, fiscalité et taxes
- Information et organisation

- Promotion économique
- Recherche

Dans le domaine de la **Planification et des infrastructures**, il s'agit avant tout des prévisions de trafics, des planifications nationales dans le domaine des transports et de leur financement, des programmes de développement, des plans d'aménagement du territoire, mais également des projets dans le domaine de l'infrastructure, des plans d'occupation des sols, des plans d'aménagement, jusqu'aux réglementations techniques et aux projets des architectes pour aménager l'infrastructure des transports et des espaces publics. Les règles de l'art sont prises en compte et les technologies d'avenir sont mises en oeuvre dans le cadre de la transposition des planifications ainsi que de la construction et du développement des infrastructures. Les questions d'aménagement pourraient être résolues sur la base de concours.

L'identification des services à mettre en place, en particulier dans le domaine des transports publics, établit une base pour la mobilité quotidienne des citoyens et facilite leur participation à la vie sociale. Une planification globale de l'offre sera nécessaire à titre complémentaire. Celle-ci ne sera pas uniquement concentrée sur les résultats technico-économiques des sociétés ferroviaires, mais intégrera également la notion d'intérêt public, en assurant une bonne interconnexion entre les opérateurs mais aussi avec les transports régionaux. Lorsque des financements publics doivent être mobilisés, les passations de marchés se feront systématiquement sur une base concurrentielle. Une attention particulière devra être accordée à la garantie des standards sociaux, surtout dans les régions frontalières. La **Mise en place de services de transport** devra se faire avec une bonne qualité, c.à.d. en premier lieu avec ponctualité et fiabilité.

Le **Droit réglementaire** regroupe toutes les réglementations consécutives à des lois et des décrets concernant l'accès au marché, les compétences, les obligations et les droits des usagers et des entreprises ainsi que le suivi par les organismes publics. Il s'agit par exemple de réglementations relatives aux interdictions de circuler, aux emplacements de stationnement, aux valeurs limites d'émission et d'immission, aux normes techniques pour les véhicules ainsi qu'aux exigences de qualification pour le personnel. Une attention particulière doit être portée à la réduction des procédures administratives.

Le domaine **Prix, fiscalité et taxes** recouvre les tarifs, les réglementations relatives aux péages, les charges liées à l'utilisation des réseaux et des infrastructures, la fiscalité énergétique et sur le chiffre d'affaires, les coûts des autorisations et des contrôles administratifs ainsi que les incitations sous forme d'allègements fiscaux.

Les mesures d'**Information et d'organisation** sont par ex. les « centrales de mobilité », les communautés de transport, les structures et les coopérations administratives, les informations fournies par les horaires, la télématique, les systèmes de renseignement ainsi que les études relatives aux transports et les relations publiques. Il faudra leur accorder une attention particulière, étant donné qu'elles permettent souvent de réaliser des mesures d'optimisation sans investissements importants.

Les mesures de **Promotion économique** servent à soutenir et à orienter les développements souhaités au cours de la phase de démarrage. En période de crise, elles permettent de lutter contre les effets négatifs sur l'industrie des transports et sur le marché, ou tout au moins de les réduire.

La **Recherche** joue un rôle important dans toutes les disciplines pertinentes du secteur des transports, depuis les questions sociologiques jusqu'à la technologie de pointe, pour le positionnement d'une région avec ses établissements d'enseignement et de recherche, ainsi que ses acteurs économiques qui opèrent dans le domaine de la recherche. Des professionnels hautement qualifiés sont attirés et restent dans la région. Tout ceci marque fortement l'image internationale de la région. L'utilisation ciblée des moyens publics peut permettre de soutenir le processus. Les opportunités ainsi que les risques des nouvelles technologies et des nouveaux développements doivent être identifiés et leurs effets doivent être évalués. La région du Rhin supérieur possède le potentiel pour s'imposer au premier plan dans ce domaine.

### **Mode opératoire**

Grâce à un regroupement à large échelle de mesures dans tous les secteurs précités, une **politique intégrée des transports** doit servir à dégager un effet optimal en conformité avec les objectifs qui ont été définis. Elle fait participer à cette fin des spécialistes de toutes les disciplines ainsi que des partenaires issus de tous les groupes d'intérêt, sans devenir pour autant lourde et immobile. Elle évalue les interdépendances avec les champs politiques voisins, ne craint pas de communiquer avec les citoyens et l'économie et tend vers une optimisation globale. Concernant les mesures efficaces à l'échelle transfrontalière, il s'agira en particulier de mettre en place une concertation précoce des organismes compétents et d'assurer une mise en oeuvre rapide. Pour les investissements, il faudra veiller à éviter des durées trop longues pour les travaux de construction, qui s'accompagnent de frais d'intérêts élevés et d'avantages différés. Les moyens disponibles seront donc prioritairement concentrés sur l'achèvement des projets déjà commencés et sur l'élimination des goulets d'étranglement.

Il faut souligner au final qu'un développement durable des transports pourra être obtenu moins par des mesures individuelles isolées que par un mélange intelligent de projets complémentaires, afin de mettre en place des améliorations technologiques, des transferts et une réduction du trafic, en utilisant les instruments précités de la politique des transports. Les périodes difficiles de mutation économique et sociale incitent en outre à réfléchir à de nouvelles prévisions en intégrant les priorités modifiées des citoyens et des acteurs politiques et économiques. Il existe des besoins, tant dans le domaine de la recherche, de la planification que de l'action proprement dite, qui constituent encore et toujours des défis importants au niveau transfrontalier en raison des barrières linguistiques et des différentes structures publiques.

Des programmes réguliers d'échanges et de rencontres permettront de promouvoir la compréhension mutuelle et de diffuser les savoirs. Avec ses groupes de travail et ses groupes d'experts, la CRS y apporte une contribution certes importante, mais qui peut encore être développée. Compte tenu de la faible marge de manœuvre financière des pouvoirs publics, il semble toutefois difficile d'augmenter les ressources et de renforcer les coopérations. La CRS devra promouvoir l'adhésion et le soutien public pour ces projets grâce à des campagnes régulières et engagées de relations publiques vers l'extérieur et en favorisant et reconnaissant l'engagement des responsables des administrations et des organismes impliqués. Il s'agira également de montrer que les mesures en faveur des transports transfrontaliers constituent aussi une mission politique d'aménagement, et que leur importance ne peut pas toujours être évaluée avec les seuls critères nationaux de rentabilité. Dans certains cas, la CRS pourrait envisager un appui spécifique pour promouvoir la mesure.

L'espace du Rhin supérieur se perçoit encore trop rarement comme une unité. Mais c'est précisément dans le domaine de la politique des transports qu'il existe de nombreux intérêts communs et de bonnes raisons pour plus d'harmonisation au profit de la cohésion territoriale, comme le souligne le Livre vert de la Commission européenne du 6 octobre 2008. Il en ressort qu'une meilleure coordination est importante afin que les villes et les régions environnantes puissent utiliser leurs différents atouts et contribuer ainsi le mieux possible à la prospérité en Europe.

Le Cadre d'orientation sur la politique des transports n'est donc pas une finalité, mais constitue une source d'incitation qu'il faudra animer. La Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur, qui est située au coeur de l'Europe, veut se positionner comme une région pilote pour les coopérations afin de surmonter les obstacles frontaliers intra européens et de mettre à profit les nouveaux potentiels d'une Europe moderne.

## Annexe

Le groupe de travail Politique régionale des transports s'inscrit dans la politique d'intégration des autorités publiques régionales de la CRS. Il préconise les **mesures** suivantes comme base commune et expression d'une politique trinationale des transports. Des propositions harmonisées pour la mise en oeuvre des instruments de la politique des transports ne sont toutefois envisageables que s'il existe aussi des informations suffisantes à l'échelon régional, permettant une évaluation suffisante des interactions. En outre et à titre complémentaire, il faut également rappeler les compétences nationales et les programmes politiques qui s'appuient sur des études approfondies.

### Mesures

#### 1. pour le rail

- Amélioration des noeuds ferroviaires de Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg, Mulhouse, observation de l'évolution du trafic longue distance au niveau du noeud ferroviaire de Bâle
- Augmentation de la capacité des axes Nord-Sud
  - Achèvement de la mise à quatre voies de la liaison Nord-Sud côté allemand,
  - Achèvement des travaux d'aménagement côté alsacien,
  - Construction du tunnel de Wisenberg entre Liestal et Olten (axe Bâle- Olten/Aarau)
- Défense de l'option d'une liaison continue Nord-Sud pour le trafic de voyageur sur la rive Ouest du Rhin avec l'aménagement de la ligne Strasbourg - Lauterbourg - Wörth - Germersheim (- Ludwigshafen - Mainz) et mise en place de liaisons ferroviaires continues entre Neustadt/W. - Wissembourg - Strasbourg
- Interconnexion transfrontalière des réseaux à grande vitesse avec réalisation du TGV-Est (prolongement au sens de la Magistrale Ouest-Est Paris - Budapest via Stuttgart) et du TGV Rhin-Rhône (avec raccordement via Strasbourg au réseau grandes lignes allemand et via Bâle au réseau grandes lignes suisse et circulation de certains trains au-delà du terminus actuellement prévu de Mulhouse en utilisant la ligne ferroviaire réactivée Mulhouse - Müllheim vers Freiburg), amélioration des lignes conventionnelles existantes et utilisation des capacités libres pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises
- Participation précoce des autorités régionales compétentes aux travaux de planification des futures offres dans le domaine du trafic voyageurs à longue distance
- Amélioration des offres transfrontalières dans le domaine du trafic voyageurs à courte distance par rail
- Aménagement de la liaison ferroviaire existante Rhin-Rhône pour le transport de marchandises avec amélioration du standard de la ligne / B1 (gabarit de libre passage) et aménagement de la ligne transfrontalière Mulhouse - Müllheim

- Amélioration de l'offre ferroviaire pour le trafic combiné, également pour le ferroutage, aménagement de nouvelles liaisons, amélioration du standard de la ligne et nouvelles technologies, par ex. le système Modalohr
- Mise en place rapide du système européen de contrôle des trains ETCS en utilisant pleinement les possibilités d'aides de l'UE pour l'infrastructure et le matériel roulant ; pour les lignes de chemin de fer qui ne participent pas au trafic international, le manque de rentabilité des travaux de transformation pourra être compensé si nécessaire par des aides publiques complémentaires sans effet sur la concurrence, si l'existence des lignes de chemin de fer devaient être mise en danger.
- Amélioration de l'offre ferroviaire pour les transports de marchandises, avec des liaisons pendulaires vers les grands ports maritimes de la mer du Nord et de la Méditerranée
- Mesures anti-bruit sur les lignes très fréquentées au niveau des agglomérations et réduction de la nuisance sonore à la source (matériel roulant peu bruyant) ; mise en place d'une contribution proportionnelle à la nuisance sonore pour l'utilisation des réseaux ferrés en cas d'emploi de véhicules peu bruyants comme incitation
- Baisse des coûts grâce à un développement adapté des standards techniques ; les exigences supplémentaires doivent être limitées à un niveau absolument nécessaire
- Tarifs attrayants et faciles à comprendre, également pour le trafic transfrontalier
- Mise en place harmonisée d'études informatisées sur les tarifs des transports de voyageurs
- Systèmes de renseignements compatibles à l'échelle transfrontalière pour les horaires et les tarifs
- Attention particulière portée à l'élimination des barrières pour la mobilité des personnes handicapées
- Amélioration des droits de l'usager à l'échelon transfrontalier et procédures simples pour leur transposition

## 2. pour la route

- Création de contournements autoroutiers pour les agglomérations urbaines de Bâle et de Strasbourg
- Construction d'un second pont sur le Rhin près de Karlsruhe
- Mise à 6 voies de l'autoroute A 5 entre Baden-Baden et Bâle
- Raccordement de l'autoroute A 35 à l'autoroute A 65 (Lauterbourg-Wörth)
- Aménagement progressif de l'autoroute A 98 entre Weil am Rhein et Lauchingen (liaison Lörrach - Singen), avec à long terme un raccordement au réseau autoroutier vers Stuttgart et München ainsi qu'au réseau autoroutier français (pont «Märktbrücke»)
- Aménagement des autres tronçons autoroutiers dont la capacité est trop faible

- Mise en place de charges si possible harmonisées au niveau de la fiscalité et des péages
- Amélioration de la sécurité du trafic et réduction des émissions sonores, des émissions de gaz d'échappement et de poussières, par ex. avec une utilisation accrue des limitations de vitesse dynamiques et en adaptant les réglementations aux situations
- Harmonisation des chantiers qui se répercutent au niveau des transports sur le réseau voisin, et amélioration des informations sur le trafic
- Renforcement, coordination et harmonisation du contrôle des convois exceptionnels, concernant le respect des dispositions légales en vigueur
- Harmonisation, aménagement et mise en réseau transfrontalière des systèmes de télématique des transports, afin de permettre une utilisation optimisée des réseaux disponibles
- Dans des cas exceptionnels, limitations d'accès et de vitesse pour les véhicules automobiles dans les agglomérations, si les valeurs limites pour la pollution aux particules fines ne peuvent pas être respectées autrement ou si la fluidité du trafic ne peut pas être assurée. L'objectif du développement local ne doit toutefois pas être compromis dans ce cas.
- Promotion de la circulation des bicyclettes et des piétons dans les villes et autres mesures visant à y réduire la pollution aux particules fines
- Aménagement et interconnexion du réseau des pistes cyclables de longue distance
- Contrôles publics du respect des réglementations, en particulier dans les domaines de la sécurité et de l'environnement

### **3. pour les voies navigables, en particulier le Rhin et ses ports**

- Développement de l'utilisation des infrastructures portuaires (aides en faveur des ports et des entreprises pour mettre en place de nouvelles méthodes de transbordement plus efficaces)
- Intensification de la coopération entre les ports
- Promotion de l'accès aux ports, en priorité pour les activités qui sont particulièrement adaptées aux voies navigables ainsi que pour les activités logistiques internationales
- Amélioration de la liaison entre le Rhin, le bassin du Rhône et la Méditerranée, avec aménagement du canal Rhin-Rhône pour la navigation à grand gabarit et promotion des plateformes portuaires intermodales voies navigables/rail
- Utilisation accrue de la voie maritime respectueuse de l'environnement entre les ports de la mer du Nord et de la Méditerranée pour alléger les transports terrestres

### **4. pour le transport aérien**

- Liaisons ferroviaires régulières vers les aéroports voisins qui sont importants pour le transport aérien



- 
- Bon raccordement des aéroports régionaux aux transports publics
  - Coopération basée sur le partage des tâches entre les aéroports régionaux du Rhin supérieur en cas de pénuries de capacités

**5. dans le domaine de l'aménagement du territoire**

- Limitation de l'extension urbaine et soutien du développement local, valorisation de potentiels dans la zone des gares et des stations afin d'améliorer l'utilisation des infrastructures existantes et des offres de transports publics
- Réduction des besoins en transports avec rapprochement des fonctions résidentielles et professionnelles
- Transports publics attractifs afin de promouvoir un passage du transport individuel vers les moyens de transport publics