

“Les territoires transfrontaliers :
l’Europe au quotidien”



RENCONTRES EUROPÉENNES
8/9 NOV. 2007



Atelier 9
« Les transports collectifs »

Workshop 9
“Public transport”

Workshop 9
„Öffentlicher Personenahverkehr“

PROJETS
PROJECTS
PROJEKTE



CREATION D'UNE AUTORITE ORGANISATRICE DE TRANSPORTS PUBLICS TRANSFRONTALIERE, GLCT (CH/FR)

Partenaires du projet

Les Autorités Organisatrices de transports (AOT) du bassin franco-valdo-genevois:

- France : Conseil Régional de Rhône-Alpes, Conseils Généraux de l'Ain et de Haute Savoie, Communautés de Communes de l'Agglomération Annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex
- Suisse : Cantons de Vaud et de Genève.

Les membres du GLCT: Conseils Généraux de l'Ain et de Haute Savoie, Communautés de Communes du Genevois et du Pays de Gex, Cantons de Vaud et de Genève.

Description du projet

Les Autorités politiques du bassin franco-valdo-genevois se sont engagées depuis 2003 au développement massif des transports publics sur leur territoire.

Les difficultés juridiques, entravant ce développement voulu des transports publiques, ont été recensées et unanimement partagées par les partenaires: multitude des AOT françaises et impossibilité de lancer des appels d'offres transfrontaliers. La solution retenue par tous a été de constituer un Groupement Local de Coopération Transfrontalière pour gérer et organiser les lignes de transports publics transfrontalières (groupement local de coopération transfrontalière, GLCT).

Ce processus, qui a duré plus de 2 années, s'est concrétisé par la mise en place de ce GLCT transfrontalier en décembre 2006. Ce dernier relève du droit français, du fait de sa localisation en France.

Durant cette même période, les AOT ont fait pression sur leurs États respectifs pour abroger l'interdiction du cabotage pour les lignes transfrontalières. La levée de cette interdiction est effective depuis janvier 2007.

Ce GLCT a aussi la compétence de lancer des appels d'offres de natures autres que l'exploitation de lignes de transports publics transfrontalières (exemple étude sur les P+R du bassin franco-valdo-genevois).

Il dispose d'un administrateur à plein temps. Le budget total du GLCT dépasse les 5 millions d'euros par année. Chaque AOT alimente le budget du GLCT selon le coût effectif des lignes de transports publics transfrontalière transmis au GLCT.

Lien avec la note de cadrage

La réalisation du GLCT a permis de lier institutionnellement les AOT directement concernées et donc de renforcer le dialogue entre elles.

Le fait de disposer d'une instance décisionnelle et opérationnelle reconnue a déjà permis l'émergence de premières réalisations allant dans le sens du développement des transports publics transfrontaliers. Cette structure juridiquement établie facilite la mise à disposition de nouveaux moyens financiers plus importants par les partenaires.

D'autres réalisations concrètes plus importantes sont en phase d'études avancées.

Mais, le GLCT n'est pas suffisant pour solutionner tous les problèmes liés au développement des transports publics transfrontaliers, car les États conservent leurs compétence en matière d'autorisation de transports, le financement des infrastructures reste à définir et toutes les AOT du bassin franco-valdo-genevoises ne sont pas membres de ce GLCT.

Autres informations

La constitution du GLCT a été accompagnée de l'institutionnalisation de la plate forme "DTPR" (développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois), qui regroupe toutes les AOT du même bassin. Ses missions sont principalement la coordination des réseaux, l'information et la concertation entre les acteurs.

Le GLCT est aussi un instrument important pour le projet d'agglomération, principalement son volet « urbanisation-transports ».

Contact/ Lien Internet

Fabrice ETIENNE, Office cantonal de la mobilité du canton de Genève (Suisse)

Email : fabrice.etienne@etat.ge.ch

Lien internet : www.dtpr.org

MOBILITY EUREGIO (DE/BE/NL)

Name des Projektes

Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV in der Euregio Maas-Rhein, bestehend aus diversen Bausteinen und Unterprojekten:

- Euregionaler Nahverkehrsplan
- Euregionale Fahrplanauskunft
- Euregionale Koordinierungsstelle
- ÖPNV-Sofortprogramm
 - o euregionales Marketing
 - o neue Haltepunkte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr
- HSTconnect / HSTintegration

Projektpartner

u. a. Region bzw. Provinzen in der EMR, Städte und Gemeinden, Zweckverbände, Verkehrsunternehmen.

Projektbeschreibung

Gemeinsame Strategie aller Beteiligten in den Regionen der EMR ist die nachhaltige Stärkung und grenzüberschreitende Integration des ÖV als essentieller Standortfaktor im globalen Wettbewerb der Regionen. Mittelfristiges Ziel der Bestrebungen ist die Schaffung eines trinationalen Verkehrsverbundes mit integrierten Tarifen, hochwertigen grenzüberschreitenden Verbindungen, nahtloser Kundeninformation und gemeinsamer Infrastrukturplanung.

Die Maßnahmen – z. T. aus Mitteln des Interreg-Programmes kofinanziert – in den einzelnen Bausteinen und Unterprojekten zielen zum einen darauf, bereits kurzfristig erhebliche Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr – wie z. B. mittels neuer Bahnstationen oder dichterem Takte – herbeizuführen. Zum anderen soll die Verwirklichung des Verbundsystems schrittweise vorangetrieben werden.

Bezug zum Rahmendokument

- Schwierigkeiten, auf die Sie gestoßen sind?
 - o verschiedene technische Systeme im Bahnverkehr (Oberleitungsspannung, Zug- und Streckensicherungssysteme, Fahrzeugzulassung)
 - o verschiedene Zuständigkeiten in den einzelnen Ländern
 - o verschiedene Finanzierungssysteme
- Gefundene Lösungen ?
 - o „smart solutions“: maßgeschneiderte Lösungen für spezifische örtliche Probleme statt globale Ansätze
- Empfehlungen ?
 - o „kurze Wege statt lange Entscheidungsprozesse“ : enge, unbürokratische, z. T. projektspezifische Kooperation der Aufgabenträger in der Region, (eu)regional vor national

Kontakt/Website

Aachener Verkehrsverbund GmbH

Thomas CLEMENS M. A.

fon: +49/241/9689728

fax: +49/241/9689720 ; e-mail: t.clemens@avv.de

Website : www.euregioticket.eu; www.euregiobahn.de

SCHEMA DE MOBILITE TRANSFRONTALIERE POUR BELVAL-ALZETTE (FR-LU)

L'élaboration d'un schéma de mobilité transfrontalière pour le nouveau pôle Belval-Alzette : une chance et un enjeu pour donner un nouvel élan à la dynamique Lorraine – Luxembourg, pour anticiper l'avenir et pour proposer une vision multimodale partagée.

Partenaires du projet

France : Conseil Régional de Lorraine (FR), Etat, Conseils Généraux de Meurthe et Moselle et de Moselle, Syndicat Mixte des Transports Thionville-Fensch (SMITU), Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy (SITRAL).

Luxembourg : Grand Duché de Luxembourg.

Transporteurs : SNCF, CFL, autocaristes, Transfensch, Semitul (liste indicative non exhaustive et non définitive).

Description du projet

Au sein de la Grande Région SaarLorLux, les flux transfrontaliers de voyageurs sont notamment polarisés depuis la Belgique, l'Allemagne et la France vers le Luxembourg. Dans ce contexte, le développement continu de l'activité économique du Grand Duché a donné lieu, ces dernières années, à une forte croissance du travail et des migrations pendulaires transfrontalières. Environ 40 % des actifs concernés (soit environ 105 000 personnes) résident ainsi en dehors du Luxembourg, représentant 210 000 trajets transfrontaliers par jour (tous modes de transport).

Entre la Lorraine et Luxembourg ville, un programme global de développement du TER Metrolor concerté entre l'Etat du Grand Duché et le Conseil Régional a permis de mettre en œuvre un véritable réseau express métropolitain (REM) depuis 2005. Exploité avec un parc commun SNCF-CFL d'automotrices à 2 niveaux, la desserte Metrolor Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg offre désormais 31 AR / j (jusqu'à un train tous les ¼ d'heures aux heures de pointe) et propose aux usagers une gamme tarifaire intégrée, multimodale et attractive (abonnement Flexway, ticket préférentiel week-end, projet de Pass Campus Lorraine-Luxembourg).

Des liaisons complémentaires SNCF et CFL complètent ce maillage de l'espace transfrontalier, du nord lorrain vers le Luxembourg (au départ de Longwy, Audun le Tiche et Volmerange les Mines).

Cette dynamique de coopération transfrontalière globale se traduit déjà par une progression exceptionnelle du trafic TER (train express régional, FR). Ainsi, environ 6000 lorrains empruntent déjà, en 2007, les Metrolor transfrontaliers pour se rendre chaque jour travailler au Luxembourg (représentant 12 000 trajets matin et soir), contre seulement un millier en 1994-1995.

Au-delà de ces réalisations qui permettent déjà aux travailleurs transfrontaliers de disposer, avec le TER SNCF-CFL, d'une alternative à l'automobile crédible, efficace, confortable et attractive sur le plan financier, il importe désormais de donner un nouvel élan à cette dynamique.

En effet, la réalisation d'un nouveau pôle majeur d'emploi, d'habitat et d'activités (économie, enseignement supérieur, culture, loisirs) a été entreprise dans le secteur Belval-Alzette, situé à la frontière franco-luxembourgeoise. La concrétisation de ce nouveau pôle, qui doit bénéficier d'environ 20 000 emplois à terme, prévus) est déjà en cours de concrétisation.

Ce projet global va donner lieu pour l'avenir à des flux quotidiens extrêmement importants et conduira à moyen terme à une augmentation sans précédent des flux de

voyageurs entre la France et le Luxembourg, notamment en provenance des bassins de vie d'Audun le Tiche – Villerupt, de Thionville et de Longwy.

Pour répondre à la demande émergente, le Conseil Régional de Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg étudient déjà avec la SNCF et LES CFL la création de nouveaux trains TER spécifiques en provenance de Thionville et Longwy vers le pôle de Belval-Alzette (par utilisation des voies ferrées existantes). Parallèlement, l'étude d'opportunité d'un système type tram – train est également conduite.

Ces initiatives sont fondées sur les objectifs stratégiques respectifs de l'Etat du Grand Duché de Luxembourg et du Conseil Régional de Lorraine pour organiser une mobilité durable et créer les conditions d'un transport équitable :

- Schéma Régional des Infrastructures et Transports (SRIT) de Lorraine, qui prévoit notamment les projets d'amélioration et de création de dessertes transfrontalières,
- IVL (Integrativ Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept, Concept Intégré de Développement des Transports et du Territoire) du Luxembourg, qui prévoit un objectif de part modale des transports collectifs d'au moins 25 % pour 2020.

Cependant, si les études précitées sont de nature à apporter une première réponse aux enjeux de mobilité identifiés dans ce secteur, une démarche plus globale et plus ambitieuse doit être conduite pour anticiper l'avenir et proposer une vision multimodale partagée du système de transport transfrontalier de demain, en lien avec l'ensemble des acteurs lorrains et luxembourgeois concernés.

A cet effet, le Contrat de Projet Etat – Région Lorraine 2007-2013 a retenu la réalisation d'un Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT) autour et au sein du pôle de Belval - Alzette.

Ce document d'orientation est destiné à devenir un véritable Plan de Déplacements Transfrontaliers (type PDU transfrontalier), visant à articuler les différents modes de transport collectif (train, autocar, autobus) tout en tenant compte des modes doux (2 roues, marche à pied) ainsi que de la stratégie à mener en termes de parkings (P+R) pour accéder à Esch-Belval et se déplacer à l'intérieur de cette agglomération transfrontalière.

Sur la base d'un recensement exhaustif des statistiques de mobilité et de l'observation des dynamiques socio-économiques, le SMOT devra permettre de coordonner l'action des autorités organisatrices ainsi que des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance.

Sur la base d'une priorité affirmée en faveur des modes de transport alternatifs à l'automobile, il proposera, dans le respect des compétences de chacun, un programme de développement des services ainsi que des équipements et infrastructure multimodales à prévoir.

Outre la prise en compte des enjeux liés à la mise en place d'une centrale d'information multimodale et d'une billettique transfrontalière interopérable (SimpliCités – e go), le SMOT comportera enfin des dispositions particulières en faveur des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Lien avec la note de cadrage

La connaissance des flux est un problème assez délicat car les différents partenaires disposent d'informations statistiques qui ne sont pas forcément compatibles (objets différents, échelles d'analyse, date des données, etc...). L'étude multimodale permettra ainsi via la modélisation de mieux connaître ces flux, notamment les flux transfrontaliers de proximité, interne à l'agglomération d'Esch-Belval.

S'appuyant sur les prévisions de déplacements de voyageurs, le SMOT permettra d'aller au-delà de la coopération bilatérale, telle que celle déjà développée pour les TER transfrontaliers, et de constituer un trait d'union entre les planifications respectives et segmentées établies à ce jour par les acteurs concernés.

Une instance de gouvernance de ce projet de schéma de mobilité transfrontalière sera mise en œuvre, avec la participation active du Conseil Régional de Lorraine qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'étude prévue au CPER 2007-2013.

Contact/ Lien Internet

Pierre LAMOTTE, Directeur des Infrastructures, Transports et Usagers

Conseil Régional de Lorraine - Place Gabriel Hocquard - 57036 METZ CEDEX

Tél. + 33 3 87 33 62 99 ; pierre.lamotte@cr-lorraine.fr

www.cr-lorraine.fr ; www.grande-region.net

TRAM-TRAIN SARREGUEMINES (FR) – SARREBRUCK (DE)

Le tram-train Sarreguemines – Sarrebruck, premier tram-train transfrontalier de France : un enjeu stratégique de pérennisation pour l'avenir.

Partenaires du projet

France : Etat français, Conseil Régional de Lorraine, Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences, SNCF, Réseau Ferré de France.

Allemagne : Land de Sarre, Saarbahn GmbH.

Description du projet

En 1997, le tramway de Sarrebruck en Allemagne, exploité par la société Saarbahn, a été prolongé sous forme de tram-train vers Sarreguemines en France. Ce mode de transport permet une prolongation de la desserte, en tram, du centre ville de Sarrebruck vers Sarreguemines en utilisant le réseau ferré existant entre la Sarre et la Lorraine. Les véhicules de la Saarbahn circulent en mode tramway sur le réseau urbain à Sarrebruck et en mode ferroviaire entre Sarrebruck et Sarreguemines.

A l'époque de sa mise en service, cette liaison qui était la première de type tram-train sur le territoire français était déjà perçue comme un exemple majeur de coopération transfrontalière. Le succès rencontré dès sa mise en service, tant côté français que côté allemand, a confirmé la pertinence de ce service et l'existence d'un réel besoin de mobilité de ce type au sein de la métropole Moselle Est - Sarrebruck.

Environ 30 fréquences allers-retours par jour sont assurés tout au long de la journée, avec des services cadencés à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse. Le week-end, ce système de transport innovant favorise les échanges culturels et touristiques entre la Sarre et la Lorraine.

Lien avec la note de cadrage

En 2003/2004, une évolution importante du système des péages d'infrastructure ferroviaires est intervenue en France, et s'est notamment traduite par l'instauration d'un droit de réservation des arrêts en gare. Le montant des DRAG pour Sarreguemines (jusqu'à 20 € environ pour chaque arrêt) est jugé très élevé par l'exploitant Saarbahn, supérieur même à ce qui est pratiqué dans des grandes gares allemandes comme Munich ou Berlin.

Toutefois, aucun dispositif de compensation n'a été prévu à ce titre en faveur de la Saarbahn.

Compte tenu du nombre élevé des dessertes sur cette liaison et de l'importance du montant des DRAG, la Saarbahn a été rapidement dans l'incapacité de faire face au paiement des redevances d'infrastructures RFF (151 830 € pour la seule année 2006).

Alors qu'aujourd'hui, élus et acteurs du secteur Moselle Est – Sarrebruck plaident en faveur du développement d'une véritable aire métropolitaine transfrontalière, cette situation risque de donner lieu à la remise en cause du tram train Sarrebruck – Sarreguemines. La fermeture éventuelle de cette liaison structurante et emblématique porterait atteinte à la dynamique transfrontalière initiée et voulue entre la France et l'Allemagne.

Considérant que la forte augmentation du montant des péages ferroviaires en France était excessive et n'était justifié par aucune évolution du dispositif (fréquences de tram – train identiques, niveau de prestations équivalent pour l'utilisation de la ligne ferrée, la Saarbahn a annoncé qu'elle envisageait de supprimer cette desserte pionnière, si aucune compensation financière n'était allouée.

L'arrêt de cette liaison, qui fonctionne avec succès depuis des années et qui a contribué de manière considérable à la croissance commune de la région frontalière franco-allemande notamment en matière d'emploi transfrontalier, ne pourrait que fortement pénaliser les habitants du secteur de Sarreguemines.

En cohérence avec la Mission Opérationnelle Transfrontalière, l'analyse juridique menée sur ce dossier par le Conseil Régional de Lorraine confirme le statut particulier de ce service, et le rôle, de fait, d'autorité organisatrice de l'Etat français sur le parcours Sarreguemines – frontière.

Ainsi, cette desserte ne relève pas du périmètre de conventionnement TER relevant du Conseil Régional de Lorraine, telle qu'il a été défini par l'Etat lors de la régionalisation du transport ferroviaire en 2002.

De même, la prise en charge éventuelle du surcoût d'exploitation lié aux redevances d'infrastructures ferroviaires sur le parcours français par le Land de Sarre irait à l'encontre du principe de territorialité de la loi sarroise sur les transports publics de proximité, et ne saurait en conséquence être envisagée..

En août 2006, une démarche commune du Ministre de l'Economie et du Travail du Land de Sarre ainsi que du Président du Conseil Régional de Lorraine a été menée auprès du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, afin que la Saarbahn obtienne, de l'Etat français, de fait Autorité Organisatrice de ce transport européen, une compensation égale à l'augmentation de la redevance d'infrastructures, sur la base du service effectué en 2002, pour assurer la pérennité du service.

Cette demande s'inscrit en cohérence directe avec le dispositif appliqué par l'Etat pour les TER. En effet, le surcoût engendré par cette évolution du barème de redevances RFF a été compensé aux Régions pour les TER sur la base du service 2002 (situation de référence de la décentralisation ferroviaire en France).

Autres informations

A ce jour, l'Etat français n'a toujours pas apporté de réponse à la demande de prise en charge du surcoût des péages et l'exploitant Saarbahn continue de supporter cette charge financière qui met en péril l'avenir de cette liaison modèle.

Proposition :

Etablir une résolution demandant la compensation par l'Etat à la Saarbahn du surcoût lié à l'augmentation du montant des péages d'infrastructures, ou la mise en œuvre d'un dispositif préférentiel de calcul des péages RFF pour les tram – trains transfrontaliers.

Contact

Pierre LAMOTTE, Directeur des Infrastructures, Transports et Usagers

Conseil Régional de Lorraine - Place Gabriel Hocquard - 57036 METZ CEDEX

Tél. +33 3 87 33 62 99

pierre.lamotte@cr-lorraine.fr

ENQUETE TRANSFRONTALIERE 2006 SUR LES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (FR/BE)

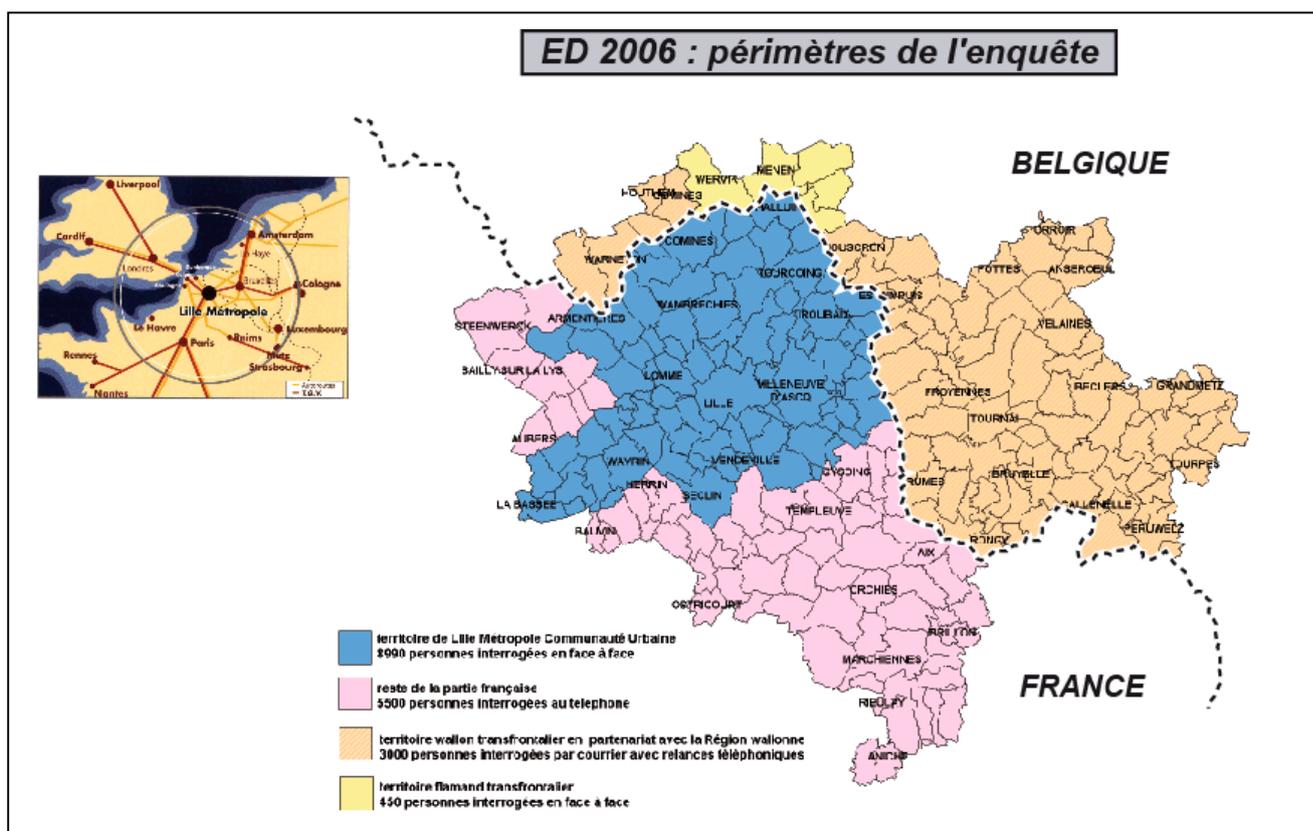
Partenaires du projet

L'enquête a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage LMCU, avec le concours financier du Ministère de l'Équipement et des Transports, de la Région Nord - Pas de Calais, du département du Nord, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole et du syndicat mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole, ainsi qu'en partenariat avec le ministère wallon de l'équipement et des transports pour la partie wallonne, ainsi que l'aide méthodologique du Leiedal flamand.

Description du projet

L'Enquête « Déplacements » des habitants s'est déroulée durant l'année 2006. Cette enquête fournit une « photographie » grandeur nature des déplacements quotidiens des habitants (elle fait suite à des enquêtes réalisées en 1976, 1987 et 1998). Elle permet de connaître l'évolution des déplacements (à vélo, à pied, en motorcycle, en bus, en automobile,...).

Au total, ce sont environ 18000 personnes en France et en Belgique qui ont été interrogées dont 50% de résidents de Lille Métropole. C'est la première fois, en 2006, que le périmètre d'enquête a été étendu à des territoires frontaliers wallons et flamands.



Lien avec la note de cadrage

Face à la faiblesse de l'observation et des connaissances concernant les déplacements entre les territoires transfrontaliers articulés autour de Lille Métropole, la Communauté urbaine s'est engagée dans une démarche novatrice en étendant le périmètre de ses enquêtes « ménages – déplacements » classiques à des territoires belges situés à la fois en Flandre et en Wallonie. Intitulée « enquête déplacements des habitants 2006 », cette démarche vise à une meilleure connaissance des flux et des pratiques de déplacement sur ces territoires imbriqués et où le découpage administratif n'est plus vécu aujourd'hui comme une limite physique dans l'organisation de ses déplacements et de ses activités.

Cette première pratique d'enquête transfrontalière (en France) a naturellement rencontré un certain nombre de difficultés. Il est notamment possible de pointer celles inhérentes au montage administratif de l'opération avec des partenaires financeurs ou plus simplement partie prenante, de nationalité et de constitution différentes. Cependant, à force de volonté, de discussions et en respectant les spécificités et attentes de chaque partenaire, une dynamique de collaboration forte s'est installée et a permis l'aboutissement de la démarche, même s'il a fallu négocier entre partenaires et proposer des méthodes d'investigation et de traitement des enquêtes spécifiques à chacun des territoires enquêtés.

Cette opération qui s'est déroulée sur près de deux ans a permis de renforcer les liens entre partenaires transfrontaliers. Les relations avec le ministère wallon des transports notamment se sont particulièrement renforcées, permettant d'envisager de nouvelles collaborations et journées échanges techniques sur la thématique des déplacements.

Autres informations

Au-delà des aspects organisationnels et du côté novateur de cette enquête, les premiers résultats des pratiques de déplacements transfrontalières ont mis en évidence plusieurs phénomènes particulièrement intéressants :

- sur les territoires frontaliers wallons considérés, plus de 70% des personnes interrogées vont faire des achats en France au moins une fois par mois et 7% effectuent même principalement leurs achats en France.
- a contrario, les premiers résultats sur les territoires flamands montrent que les flux recensés sont principalement effectués en interne au secteur étudié (70%), contre à peine 3% de déplacements quotidiens entre le secteur flamand enquêté et Lille Métropole.
- concernant les pratiques de déplacements et la répartition modale, les premiers résultats ont permis d'illustrer quantitativement la pratique du vélo en Flandre frontalière. Ainsi, pour des territoires distants d'à peine quelques kilomètres, avec des topographies et conditions météorologiques identiques, il est apparu que la pratique du vélo est 10 fois plus importante en Flandre (20% des déplacements contre 2% en moyenne sur le territoire de LMCU), pour des mobilités quotidiennes équivalentes (3,65 déplacements par jour et par personne en Flandre contre 3,76 à LMCU) et avec des parts modales d'utilisation de la voiture du même ordre de grandeur. En effet, ces importantes différences s'expliquent par un basculement de tendances entre la marche à pied et l'usage du vélo : pour un nombre de déplacements « modes doux » comparable, les « lillois » marchent plus alors que les flamands utilisent plus facilement leur vélo.

Contact/ Lien Internet

Karine SZYMANSKI, Lille Métropole Communauté urbaine, service Déplacements Urbains et Qualité des Espaces Publics, (+ 33.3.20.21.31.30), kszymanski@cudl-lille.fr

Alexis MARCOT, Lille Métropole Communauté urbaine, service Déplacements Qualité des Espaces Publics, (+ 33.3.20.21.31.78), amarcot@cudl-lille.fr

www.lillemetropole.fr – rubrique *Cadre de Vie / Plan de Déplacements Urbains / Documentation*