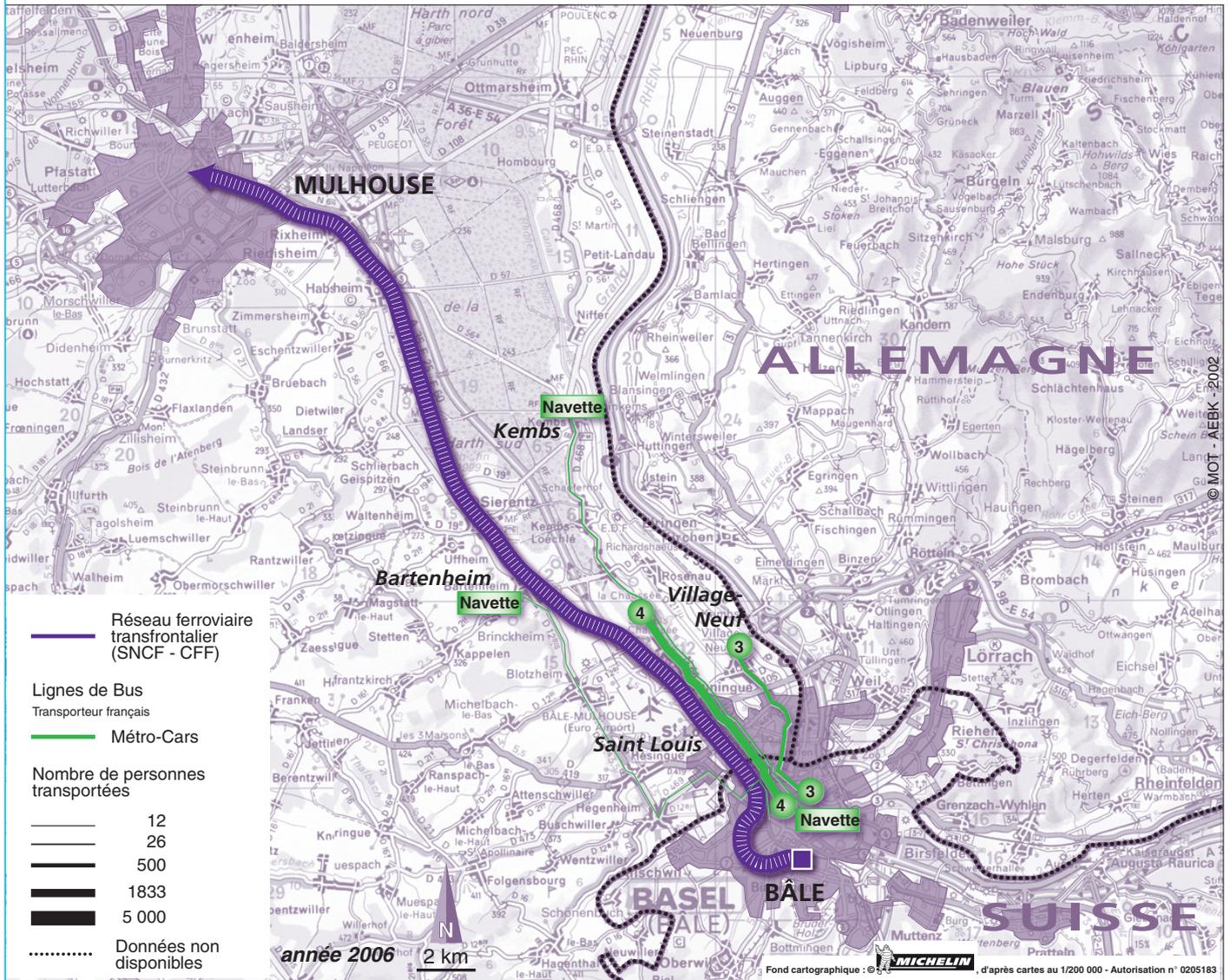


Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurodistrict trinational de Bâle



2 - La coopération transfrontalière thématique



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurodistrict trinational de Bâle

L'agglomération de Saint Louis compte **quatre lignes de bus transfrontalières** la reliant à Bâle : deux lignes régulières : la ligne 3 (Village Neuf – Huningue – Bâle Schifflände) et la ligne 4 (Neuweg – Saint Louis – Bâle Schifflände) ; deux services de Transport à la Demande par minibus depuis Kembs et Bartenheim vers Bâle Schifflände. Pour ces deux dernières lignes à la demande, la navette ne dessert les horaires et les arrêts des 2 lignes seulement si une réservation téléphonique préalable est effectuée auprès du transporteur. Le véhicule utilisé pour cette ligne est un minibus. Le nombre d'arrêts hors de la commune a été limité afin de permettre un service rapide. Ces lignes sont opérées par le transporteur français Métro-Cars SA (Société Anonyme indépendante) qui est l'exploitant du réseau de transports urbains de la Communauté de communes des 3 frontières (Distribus), compétente depuis 1994 en la matière

Concernant les deux lignes régulières, leur niveau d'offre est élevé : pour la ligne 4 : 40 A/R et 23 A/22 R pour la ligne 3. Jusqu'à la fin des années 1950, deux lignes de tramway du réseau bâlois desservaient les communes de St. Louis et d'Huningue. Leur tracé correspondait à l'actuel tracé des lignes de bus 3 et 4. Les lignes ont été fermées suite à un désaccord entre les municipalités françaises et suisses concernant la couverture des déficits. La ligne 3 a vu le jour en 1963. A cette époque, la ligne de bus traversait la frontière juste pour desservir la ligne de tramway la plus proche. En 1986, les Suisses ont proposé le prolongement de la ligne 3 jusqu'au centre de Bâle. La même année, la ligne 4 qui s'arrêtait à la frontière française était aussi prolongée jusqu'à Bâle Schifflände. Les navettes sont plus récentes (2002 pour celle de Bartenheim). Toutes ces lignes sont issues de la volonté des autorités bâloises de limiter la circulation routière au sein de l'agglomération. Actuellement, 2370 voyages transfrontaliers sont comptabilisés quotidiennement sur l'ensemble de ces lignes.

Les perspectives d'évolution de la demande sont très favorables. Ces résultats positifs s'expliquent par les campagnes de promotion de Métro-Cars, par les efforts commerciaux consentis par l'AOTU, par la création de nouveaux titres comme un abonnement annuel pour les adultes et pour les juniors qui s'est traduit par un transfert des abonnements mensuels vers des abonnements annuels ainsi que par une demande induite. La grille tarifaire a été également revue à la baisse en 2002 (sauf pour les titres à l'unité et les titres hors abonnement permettant de se rendre en Suisse).

Depuis le renouvellement de la convention en 2004, Métro-Cars est engagé sur les recettes. C'est donc un moyen pour la CC3F d'espérer continuer leur progression de fréquentation sur la même tendance qu'actuellement.

Métro-Cars dispose d'une DSP de la part de la Communauté de Communes des Trois Frontières sur la partie française et d'une convention avec le Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), l'entreprise publique des transports publics locaux, sur la partie suisse. Pour que l'opérateur soit le même de chaque côté de la frontière, la CC3F, le transporteur français et les BVB ont conclu un accord tripartite.

La concession délivrée à Métro-Cars SA par les BVB remonte à 1986. Une convention interdit le cabotage côté suisse pour ne pas concurrencer les lignes de tramway parallèles aux lignes de bus. La dernière convention renouvelée en 2004 ne permet que les descentes dans le sens France – Suisse et que les montées dans l'autre sens; dans les faits, cette règle n'est pas toujours très respectée compte tenu du fait que les Suisses prennent les transports en libre service et que les chauffeurs dans leur cabine n'ont aucun contact avec la clientèle, notamment pour la délivrance de tickets.

Les kilomètres parcourus en France sont payés intégralement par la France. Les kilomètres parcourus en Suisse ne sont payés par les BVB à Distribus qu'à hauteur de 38000 Km / an alors que Distribus en parcourt 85000, pour cause de non réévaluation du kilométrage depuis 1986. Le solde est ainsi payé par la CC3F.

Pour l'avenir, Bâle réfléchit à la création d'une ligne de bus passant au sud de Saint-Louis. Sa mise en place est tout à fait hypothétique compte tenu des problèmes de circulation qui nuiraient à la ponctualité de la ligne et qui nécessiteraient des aménagements (voirie et signalisation) sur le côté français. Or la CC3F ne dispose pas de la compétence « gestion de la circulation automobile », qui est restée à la ville de Saint-Louis.

Enfin, l'Association Trinationale de Bâle (ATB), créée en 2002, devenue Eurodistrict début 2007, a bénéficié de fonds INTERREG pour faire de nombreuses études sur des projets de transport. Une étude a notamment porté sur la faisabilité technique du prolongement de trois lignes de trams bâlois vers l'Allemagne et vers la France (2 lignes). Plus précisément, en France, la ligne 3 serait prolongée de 3,25 km vers Bourgfelden et la ligne 11 de 2,35 km, vers la gare de Saint-Louis. Dans le cadre de son programme en faveur des agglomérations, la Confédération Helvétique avait suspendu la condition du financement d'une grande partie de ces prolongements côté français à la condition de commencer les travaux avant fin 2008, ce qui n'a pas été possible de garantir par les autorités françaises. Le cofinancement suisse bénéficiera donc uniquement au prolongement côté allemand en direction de Weil am Rhein.

La ligne ferroviaire entre Mulhouse et Bâle est très fréquentée. Cette liaison offre 48 allers/retours par jour dont 45 avec arrêt à Saint-Louis. Cette ligne rencontre la fréquence la plus élevée de toutes les lignes transfrontalières recensées. 39 liaisons sont assurées par des TER : 16 allers/retours correspondent à la ligne verte Frick/Laufenbourg (CH) – Basel SBB (CH) – Mulhouse (F) exploités avec du matériel électrique suisse, 8 allers-retours sont des TER omnibus entre Mulhouse et Bâle et 15 allers-retours en TER 200 ne desservant que Bâle, Saint-Louis et Mulhouse. 8 allers-retours sont par ailleurs exécutés par des trains Grandes Lignes, 3 d'entre eux sont directs Bâle/Mulhouse, les autres marquent l'arrêt à Saint-Louis. Environ 5000 voyageurs transfrontaliers empruntent chaque jour la ligne Mulhouse (F) / Bâle (CH). 98% d'entre eux sont des travailleurs frontaliers.