



Plan d'action mobilité transfrontalière dans l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

(Actualisation mars 2024)

La mobilité durable est une thématique prioritaire pour l'Eurodistrict. Bien qu'en 2021, environ 80 % des mesures prioritaires issues de l'étude de mobilité de l'Eurodistrict réalisée en 2015 aient déjà été mises en œuvre, les défis restent importants. La dernière enquête mobilité¹ a montré qu'en 2019, 74 % des déplacements transfrontaliers à partir de l'EMS (et 95,8 % au niveau du Bas-Rhin) se faisaient encore en voiture.

L'Eurodistrict a identifié, entre autres lors des réunions de son groupe d'experts mobilité², plusieurs mesures qui peuvent apporter une contribution importante à la mobilité transfrontalière durable. Les compétences pour plus de transports publics, une mobilité active et des conditions plus attractives (tarifs, applis, etc.) incombent à des acteurs très différents. Avec l'adoption de son plan d'action, l'Eurodistrict veut faire avancer la mise en œuvre et, à cette fin, réunir et soutenir les partenaires compétents respectifs. Les mesures suivantes ont été classées par ordre de priorité par le Conseil de l'Eurodistrict lors de sa réunion du 4 mars 2021 et quelques progrès peuvent être observés depuis. Lors de sa réunion du 21 mars 2024, le Conseil s'est prononcé en faveur de l'ajout de quatre actions supplémentaires au plan d'action.

Degré de réalisation de l'objectif :

Mesure réalisée	
Évolution positive	
Pas de progrès	
Abandon	

¹ Adeus, 2020

² Constitué par le Landratsamt Ortenaukreis, l'Eurométropole de Strasbourg, la ComCom du Canton d'Erstein, les villes de Lahr, d'Offenburg et de Kehl, la TGO, la Région Grand Est, la NVBW, la Collectivité Européenne d'Alsace et coordonné par l'Eurodistrict.

Mesure	Situation initiale	Progrès réalisé	Degré de réalisation
<p>1. Simplification de la tarification transfrontalière (ajouté le 21.03.24)</p>	<p>Malgré le progrès déjà réalisé dans le passé en matière de mobilité transfrontalière sur le territoire de l'Eurodistrict, des barrières tarifaires subsistent entre les réseaux de transport public français et allemands. Afin de surmonter celles-ci, deux mesures seront à étudier, l'instauration d'une communauté tarifaire transfrontalière et la validité du Deutschlandticket jusqu'à Strasbourg.</p> <p>Une communauté tarifaire transfrontalière pourrait considérablement simplifier l'intégration de la zone frontalière dans le domaine de la mobilité. Dans ce contexte, il sera à étudier si l'offre tarifaire existante de l'EUROPASS (cartes journalières et mensuelles) peut être complétée ou remplacée par une nouvelle gamme de billets. En outre, l'opportunité se présenterait de développer le transport public transfrontalier avec d'éventuelles nouvelles lignes de transport afin de renforcer les échanges transfrontaliers au quotidien.</p> <p>Le Deutschlandticket est un ticket valable dans toute l'Allemagne et dans tous les transports en commun. Introduit sous la forme d'un ticket à 9 euros, cette offre d'abonnement coûte actuellement 49 euros par mois. De plus, le Deutschlandticket existe en tant que billet pour les employés à tarif réduit (Jobticket). La validité est en principe limitée au territoire allemand. Il existe toutefois des exceptions (liées au</p>		

	<p>contexte local historique). Dans le Rhin supérieur, le billet est par exemple valable jusqu'à Wissembourg (F) et Lauterbourg (F), ainsi que jusqu'à Bâle CFF (CH). Toutefois, le billet n'est actuellement pas valable à Strasbourg. L'extension de sa validité jusqu'à Strasbourg est en cours d'étude.</p>		
<p>2. Lignes de bus transfrontalières (actualisé le 21.03.24)</p>	<p>Afin de promouvoir le transport public transfrontalier, l'Eurodistrict s'engage pour la mise en place de lignes de bus. Des liaisons pourraient être mises en place entre Offenburg et Illkirch ainsi qu'entre Achern et Gamsheim.</p> <p>Mise en place d'une connexion de bus d'Offenburg au nouveau « Forum Européen du Rhin » (à proximité du pont Pflimlin) depuis septembre 2019.</p> <p>Dans l'Eurométropole de Strasbourg, le concept d'un service de minibus flexible et à la demande appelé Flex'Hop a été introduit pour relier la deuxième couronne aux transports publics. Dans ce cadre, une connexion avec le Forum européen du Rhin est également proposée (probablement à partir de juin 2021).</p>	<p>Le 21 juin, 65 nouveaux arrêts ont été ajoutés à l'offre Flex'hop, dont le Forum européen du Rhin, ce qui porte le total à 266 points qui sont accessibles de manière flexible en fonction de la demande des passagers. En combinaison avec la ligne R2, qui relie Offenburg et le Forum européen du Rhin depuis octobre 2019, il existe désormais une liaison par bus entre Offenburg et l'EMS (avec un changement).</p> <p>En ce qui concerne une liaison directe par bus entre Offenburg et Illkirch, il n'existe pour l'instant aucun projet concret. Pourtant, la réalisation d'une étude de potentiel est prévue.</p>	
<p>3. Mise en commun des données géographiques dans le domaine de l'infrastructure cyclable (ajouté le 21.03.24)</p>	<p>L'infrastructure cyclable est en cours de développement du côté allemand comme du côté français de l'Eurodistrict. Il s'agit de regrouper les données géographiques existantes de cette infrastructure au niveau de l'Eurodistrict et de les rendre accessibles aux utilisateurs. Il s'agit ici de créer une offre numérique permettant de visualiser et d'utiliser les pistes cyclables existantes, en mettant l'accent sur les itinéraires et les parcours cyclables touristiques et sur les grands axes de</p>		

	<p>pistes cyclables. La création d'un plan des pistes cyclables imprimé pour le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est actuellement en cours et représente un bon point de départ d'un développement numérique de l'offre.</p>		
<p>4. Homogénéisation ou compatibilité des offres de vélos en libre-service (ajouté le 21.03.24)</p>	<p>Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le système de location « Vélhop » a été retenu. L'Eurométropole de Strasbourg a mis en service le 30/10/2023, 28 nouvelles stations automatiques Vélhop. C'est le système Nextbike qui a été retenu pour 7 ans par le délégataire de l'Eurométropole, Strasbourg mobilités vélo. À terme, 38 stations et 600 vélos en libre-service seront disponibles sur le territoire de l'Eurométropole. Les stations en libre-service proposent pour l'instant un système en boucle, avec retour du vélo obligatoire à la station d'origine. Le système en one-way n'a pas été retenu par l'Eurométropole pour des raisons de coûts. Quelques places libres en station permettent toutefois de laisser un vélo d'une autre station moyennant un surcout. L'application Vélhop libre-service / Nextbike est proposée par défaut en version allemande pour les téléphones paramétrés en Allemagne.</p> <p>Du côté allemand, dans le cadre des stations de mobilité du réseau de mobilité de l'Ortenau, c'est le prestataire nextbike by TIER qui a remporté le marché. Pourtant, les deux systèmes ne sont pas compatibles. De plus, leur fonctionnement est différent. Dans le cadre du réseau de mobilité de l'Ortenau, le vélo peut être rendu à n'importe quelle station.</p>		

	<p>La mise en comptabilité ou une articulation du système Vélohop avec celui de l'Ortenau sera à étudier afin de réaliser l'homogénéisation ou la compatibilité des offres de vélos en libre-service.</p>		
<p>5. Compatibilité des parcs/boxes à vélos sécurisés (ajouté le 21.03.24)</p>	<p>De nombreuses villes de l'Eurodistrict disposent déjà de systèmes de stationnement sécurisé pour les vélos. A Strasbourg, il existe par exemple le Veloparc ainsi que des boxes à vélos aux gares d'Offenburg, de Kehl et de Lahr.</p> <p>L'accès aux places de stationnement sécurisées doit être possible au-delà des frontières grâce à la compatibilité des systèmes et à une réservation uniformisée des boxes. L'accès transfrontalier simplifié à l'infrastructure cyclable serait un avantage, notamment dans le cadre du projet de voie rapide entre Offenburg et Strasbourg.</p> <p>Les boxes à vélos de la gare de Lahr disposent d'un système de fermeture classique avec clé. Il serait possible de passer à un système de fermeture numérique. Actuellement, tous les boxes sont en location permanente. Il existe une liste d'attente. Le retrait d'un certain nombre de boxes pour une durée de location inférieure à un an serait à étudier.</p> <p>Le projet de mise en service d'un véloparc massifié de 3 000 places en gare de Strasbourg à horizon 2025 pourrait être une opportunité d'étudier les besoins des usagers à l'échelle transfrontalière, et/ou de proposer une billettique unifiée simple d'accès quel que soit la provenance de l'utilisateur. L'uniformisation des</p>		

	<p>systèmes n'est pas nécessairement une réponse accessible techniquement. C'est le parcours clients qui doit prévaloir. Aussi des solutions multicanaux de réservation, incluant Ortenaumobil pourront être étudiées.</p>		
<p>6. Créer un pont au niveau Erstein/Lahr</p>	<p>L'étude de faisabilité pour une passerelle pour bus réguliers, cyclistes et piétons à hauteur de Gerstheim/Schwanau a été réalisée et conclut à un résultat positif. Au moment de la priorisation de cette mesure, des discussions politiques sur la suite à donner étaient en cours.</p>	<p>En raison de voix critiques sur place (Ottenheim/Schwanau), il n'y a pas de progrès sur ce projet.</p>	
<p>7. Reconnaissance mutuelle des vignettes environnementales <i>(fait aussi partie des fiches action du Schéma de coopération transfrontalière de l'EMS, SCT)</i></p>	<p>L'Allemagne et la France ont des vignettes environnementales différentes pour restreindre le trafic en faveur d'une meilleure qualité de l'air (Crit'Air en France depuis 2016 et Umweltplakette en Allemagne depuis 2006). Jusqu'à présent, il n'y a pas de reconnaissance mutuelle des vignettes, bien que les deux systèmes soient basés sur la même législation européenne.</p> <p>L'Eurodistrict a fait réaliser une étude dans le cadre de l'appel b-solutions lancé par la Commission européenne. Cette étude a déjà été discutée au Conseil de l'Eurodistrict et au Conseil Rhénan et le sujet a été inscrit au programme de travail du comité de coopération transfrontalière dans le cadre du Traité d'Aix-la-Chapelle (pilotage EMS et Rhénanie-Palatinat).</p>	<p>Concernant la reconnaissance mutuelle de la vignette environnementale allemande et française, il n'y a pas encore de résultat.</p> <p>Du côté allemand, une reconnaissance unilatérale des vignettes écologiques françaises (Crit'air 0-3) a eu lieu à partir de juin 2022 dans les zones à faibles émissions (ZFE) de Freiburg, Karlsruhe et Pfinztal. Celles de Karlsruhe et de Pfinztal ont toutefois été levées en mars 2023 en raison de l'amélioration de la qualité de l'air.</p> <p>En France, l'EMS a saisi les autorités françaises compétentes pour obtenir une réciprocité de reconnaissance dans le respect des dispositions techniques et de niveaux d'émissions de polluants plus exigeants côté français.</p>	

<p>8. Engagement pour un transfert de compétences (pour les lignes de bus transfrontalières)</p>	<p>L'Eurodistrict a prouvé qu'il était capable d'organiser et de gérer un bus en assurant le service régulier spécialisé entre Erstein et Lahr. Pour les autres lignes transfrontalières, l'Eurodistrict serait également disposé à reprendre l'organisation, à condition qu'un budget approprié soit disponible.</p> <p>Comme l'Eurodistrict est organisé en GECT, ses membres peuvent lui déléguer des compétences. Du côté français, c'est possible pour les lignes de bus grâce à la nouvelle loi LOM, du côté allemand, une modification de la loi au niveau du Land est encore nécessaire.</p>	<p>Dans l'accord de coalition de 2021 dans le Bade-Wurtemberg, il a été formulé que, dans l'esprit du traité d'Aix-la-Chapelle, « nous nous efforcerons de faire en sorte que, dans le respect des règles constitutionnelles respectives des deux États, les autorités locales des régions frontalières ainsi que les entités transfrontalières telles que les Eurodistricts disposent de compétences adéquates, de ressources affectées et de procédures accélérées ». Le Conseil du Rhin supérieur a adopté une résolution en faveur de lignes de bus transfrontalières supplémentaires.</p> <p>En mai 2022, l'Ortenaukreis a confié à l'Eurodistrict un mandat pour la planification, la conception et la mise en concurrence des liaisons de bus transfrontalières. L'Ortenaukreis conserve toutefois son statut d'autorité organisatrice dans ce domaine ainsi que sa souveraineté financière. Du côté français, des discussions sont en cours à ce sujet avec la Région Grand Est. De plus, l'Eurodistrict a demandé à la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) des informations juridiques concernant un mandatement potentiel.</p>	
<p>9. Appli mobilité multimodale transfrontalière</p>	<p>Une application pour l'information sur les correspondances, la réservation et la facturation unique de tous les modes de transport public et des offres partagées (voiture, vélo...).</p> <p>L'Ortenaukreis a soumis une demande de subvention au Land pour une application de mobilité.</p>	<p>L'application de mobilité de l'Ortenaukreis a été mise en ligne en juin 2023. Une traduction française est prévue. En outre, il devrait être possible de réserver l'Europass sur cette application.</p> <p>L'application n'est pas compatible avec l'offre de la CTS. Des efforts sont en cours pour réaliser l'interopérabilité entre l'offre de la TGO et celle de la CTS, mais ils sont liés à des coûts élevés.</p>	

	L'Eurodistrict conseille d'assurer au moins la compatibilité de l'application Ortenau avec les applications françaises (CTS et Fluo) et le multilinguisme.	Le financement de la mise en œuvre par le biais d'une demande de projet a échoué lors de la première tentative. Par conséquent, la question du financement de ce projet n'a pas encore été résolue.	
10. Voie express cyclable Offenbourg – Strasbourg <i>(aussi mesure SCT)</i>	<p>Mise en place d'une voie express vélo Offenbourg-Strasbourg qui devra assurer l'interconnexion entre le système véloStras et la nouvelle voie express entre Kehl-Willstätt-(Appenweiler)-Offenbourg encore à construire (signalétique cohérente et communication globale).</p> <p>Le processus de l'étude de faisabilité a été accompagné par un comité de pilotage, qui s'est réuni (2018, 2019) sous la direction du Regionalverband Südlicher Oberrhein.</p> <p>2019 : lettres de soutien envoyées au Land par Eurodistrict, communes, Ortenaukreis et RVSO.</p> <p>Février 2021 : le Land a donné son accord pour prendre en charge le portage (à l'exception du tronçon entre Appenweiler et Offenbourg)</p> <p>Mesure d'accompagnement potentielle identifiée dans le SCT : développer la mise en réseau du stationnement vélo dans les gares et pôles d'échanges</p>	<p>Le Land du Bade-Wurtemberg a pris en charge le portage pour le tronçon Strasbourg-Kehl-Offenbourg. Pour les tronçons urbains, la charge de la construction incombe toutefois aux villes. L'Ortenaukreis prendra en charge les phases de service 1-4 pour le Land en assistance administrative. La signature de l'accord avec le Land devrait intervenir prochainement.</p> <p>Côté français, un double itinéraire est envisagé à partir du réseau existant : l'un menant au Rohrschollen, l'autre empruntant l'actuel itinéraire partant de l'Avenue du Rhin vers Kehl.</p>	
11. Evaluation de l'introduction d'un titre de transport unique pour tous les transports publics dans l'Eurodistrict	La question de l'extension de l'Europass au territoire entier de l'Eurodistrict a été évoquée en réunion du groupe de travail Europass le 08 mars 2016. La réponse à l'Eurodistrict était : « L'Eurodistrict doit charger un institut professionnel (p.ex. TTK) d'examiner les effets de cette idée de conversion (en particulier sur les ventes des entreprises de transport). Il n'y a que	Lors de la dernière réunion du 1 ^{er} décembre 2020, la proposition a de nouveau été évoquée par l'Eurodistrict. La réponse a été que les tarifs transfrontaliers font l'objet d'un examen général, en accompagnement de l'appel d'offres commun pour le matériel roulant franco-allemand sur sept liaisons transfrontalières (voir également la	

	<p>sur cette base, que les entreprises peuvent prendre des décisions responsables pour l'avenir. »</p> <p>Aussi, lors de la dernière réunion du 1^{er} décembre 2020, la proposition a été évoquée par l'Eurodistrict.</p>	<p>mesure 7), mais qu'aucun changement à court terme n'est envisagé.</p> <p>L'Eurodistrict évoquera de nouveau l'extension possible du territoire de l'Europass à la prochaine réunion du groupe de travail Europass et suggérera dans le cadre de cette réunion d'examiner sa mise en œuvre.</p>	
<p>12. Complément cadencement TER Strasbourg – Offenbourg</p>	<p>Depuis décembre 2018, le train d'Offenbourg (à partir de 9h35), qui s'arrêtait auparavant à Kehl, continue jusqu'à Strasbourg et repart dans l'autre sens. Cela a permis de combler le trou du matin, il reste encore un trou de 2 heures autour de l'heure du déjeuner, qui sera comblé selon les plans de la Région Grand Est et du Bade-Wurtemberg une fois que le matériel roulant supplémentaire sera en place (objectif : service à la demi-heure).</p>	<p>Un appel d'offres commun est en cours pour un total de sept lignes ferroviaires transfrontalières sur le territoire du Rhin supérieur, y compris la liaison Strasbourg-Offenbourg. L'appel d'offres a été lancé en avril 2023 par la Région Grand Est. Les autres autorités organisatrices participant à l'appel d'offres sont le Land de Bade-Wurtemberg, le Land de Sarre et deux associations de transport public régional de Rhénanie-Palatinat. Pour ces lignes, il est prévu d'utiliser le matériel roulant Regiolis nouvellement acquis et qui sera homologué pour le réseau allemand et français.</p> <p>Dans ce contexte, la mise en œuvre de la cadence semi-horaire continue entre Offenbourg et Strasbourg était initialement prévue pour fin 2024. L'objectif actuel est de mettre en œuvre l'amélioration de la cadence avec le déploiement de l'offre de desserte franco-allemande avec le nouveau matériel roulant.</p>	●
<p>13. Augmenter les emplacements vélos aux gares de Krimmeri-Meinau, Molsheim, Lahr, Strasbourg Ville</p>	<p>A Lahr, Molsheim et Strasbourg Gare Centrale, des installations supplémentaires ont déjà été mises en place. Autour de la place de la gare centrale à Strasbourg, 3 000 places en tout. A Krimmeri-Meinau, lors de la reconstruction du stade, des emplacements vélo supplémentaires seront prévus.</p>	<p>A la gare de Lahr, 40 boxes à vélos supplémentaires ont été installés au printemps 2022, que la ville de Lahr loue aux navetteurs. Au total, 190 boxes à vélos (=380 places de stationnement en cas d'occupation double) sont disponibles. En plus de l'offre classique</p>	●

		<p>Bike+Ride, la gare de Lahr propose depuis 2018 une offre de partage de vélos de nextbike.</p> <p>Des stations nextbike sont également présentes aux points d'arrêt ferroviaires d'Offenburg et d'Offenburg-Kreisschulzentrum. En 2023/2024, d'autres stations viendront s'ajouter aux gares d'Achern, Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl et Oberkirch. L'offre de stations aux points d'arrêt ferroviaires est complétée par d'autres stations dans les communes membres du réseau de mobilité de l'Ortenau. Dans presque toutes les stations, il est possible de passer d'un vélo (de location) à un bus. Dans certaines stations, il existe en outre une offre de covoiturage.</p> <p>Du côté français, un décret (daté du 21/06/2021, précisant l'article 1272-2 de la loi d'orientation sur les mobilités LOI LOM) impose l'installation de 90 000 places supplémentaires de stationnement sécurisé pour vélos dans les gares de France d'ici janvier 2024.</p> <p>L'Eurométropole de Strasbourg a mis en service le 30/10/2023, 28 nouvelles stations automatiques Vélhop dont une station à Krimmeri. C'est le système Nextbike qui a été retenu pour 7 ans par le délégataire Strasbourg mobilités vélo. À terme, 38 stations et 600 vélos en libre-service seront disponibles sur le territoire de l'Eurométropole.</p> <p>L'Eurométropole de Strasbourg mène des études pour la création d'un parking massifié de 3 000 places vélos sous la gare en lieu et place du parking voitures, en lien avec le projet</p>	
--	--	---	--

		<p>d'extension du tramway et du BHNS (Bus à haut niveau de service) sur la place de la gare. Il viendra compléter l'offre de stationnement du véloparc gare existant (700 places) à horizon 2025. Une nouvelle boutique de location Vélohop est en service depuis le 01.08.2023 au -1 de la gare. Le véloparc Saint Aurélie (680 places) est reconduit par un nouveau marché pour les 3 prochaines années.</p>	
<p>14. Aménager la voirie (espace partagé ou protégé), les chemins agricoles cyclables, traversées sécurisées de routes</p>	<p>Besoin d'autres études et d'une identification de financements.</p>	<p>En juin 2021, l'Eurométropole a adopté l'ambitieux « plan vélo », qui prévoit que d'ici 2030, 20% de tous les déplacements se feront à vélo et que plus de 100 millions d'euros seront investis au cours des cinq prochaines années. Le plan comporte également quelques connexions transfrontalières. Certaines mesures du plan ont déjà été mises en œuvre. D'ici 2027, le plan doit être mis en œuvre dans son intégralité.</p> <p>L'Ortenaukreis a pour objectif de construire 6 km de pistes cyclables par an le long de ses routes départementales. D'ici fin 2023, il y aura 188 km de pistes cyclables. En outre, des pistes cyclables rapides sont en cours de planification entre Offenburg et Gengenbach ainsi qu'entre Offenburg et Strasbourg (voir point 5). Une étude de faisabilité positive a été réalisée pour une piste cyclable rapide entre Lahr et Emmendingen.</p> <p>Certaines villes et communes du côté allemand disposent de concepts de transport et de mobilité avec des mesures de promotion du vélo, qui sont progressivement mises en œuvre. L'Ortenaukreis va élaborer un plan mobilité-</p>	

		climat qui prendra également en compte le trafic cycliste.	
15. Continuité « Eté sans frontières »	<p>Depuis de nombreuses années, il existe un accord renouvelé chaque année entre l'Ortenaukreis, la TGO, l'EMS, la CTS et la Région Grand Est grâce auquel les élèves et étudiants disposant d'un abonnement dans l'Ortenau peuvent voyager gratuitement sur le territoire de l'EMS au mois d'août et vice-versa (suspendu en 2020 en raison de la pandémie).</p> <p>Jusqu'à maintenant, l'accord est renouvelé annuellement, il pourrait être fixé pour plusieurs années. La communication devrait être renforcée.</p>	<p>L'accord mutuel « Eté sans frontières » n'a malheureusement pas pu être conclu en 2020 en raison de la pandémie. Cependant, le programme a pu avoir lieu en 2021. Les jeunes (4-25 ans) titulaires d'un abonnement CTS ou d'un abonnement Primo de la SNCF pouvaient voyager gratuitement en août sur le territoire de la TGO, et inversement les jeunes titulaires d'un abonnement TGO sur le territoire de l'Eurométropole.</p> <p>Depuis 2021, le projet n'a toutefois plus eu lieu. Tant du côté allemand que du côté français, la demande pour cette offre est faible. Pourtant, concernant la mise en place d'un pass jeune transfrontalier pour l'été 2024 (reconnaissance du Deutschlandticket Jugend côté Région Grand Est et le pass jeune de la Région Grand Est côté Baden-Wurtemberg, mais aussi Sarre et Rhénanie-Palatinat), le travail est en cours et devrait aboutir d'ici avril.</p>	

Abréviations :

CCF – Chemins de fer fédéraux suisses

CTS – Compagnie des Transports Strasbourgeois

ED – Eurodistrict

EMS – Eurométropole de Strasbourg

GECT – Groupement Européen de coopération territoriale

Loi LOM – Loi d'orientation des mobilités

MOT – Mission opérationnelle transfrontalière

NVBW – Nahverkehr Baden-Württemberg

RVSO – Regionalverband Südlicher Oberrhein

SCT – Schéma de coopération transfrontalière

TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH

ZFE – Zone à faibles émissions