

Mardi 15 novembre 2022

### 3<sup>e</sup> réunion du Groupe de travail

---

#### POINT 1

## Evaluation d'impact du programme 2014-2020

#### DOCUMENT :

Rapport final de l'évaluation de l'objectif spécifique 7 :  
"Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le  
développement de modes de transport moins polluants dans l'espace  
du Rhin supérieur"

Réalisée par Reeleaf et Spatial Foresight

---

#### DOSSIER SUIVI PAR :

Aline SCHWOOB et Emeline MAZUE

## **Interreg Rhin Supérieur 2014-2020**

**Evaluation d'impact des projets de l'Objectif spécifique 7 "Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur".**

Version 1: 02.06.2022

# Introduction / Einleitung

Ce rapport a été commandé par le Secrétariat conjoint du programme Interreg Rhin supérieur. L'objectif est de présenter une évaluation des effets obtenus et de la contribution des projets aux objectifs du programme.

Le contrat pour la réalisation de l'évaluation a été attribué à un consortium composé de Reeleaf B.V. (Pays-Bas) et de Spatial Foresight GmbH (Luxembourg). Le chef de file de l'évaluation de l'objectif spécifique 7 "Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur" est Spatial Foresight GmbH. Le rapport est donc présenté par:

Dr Silke Haarich, Sebastian Hans, Clément Corbineau, Jacques Schibler et Giulia Stroink



# Table de matières

# Table de matières / Inhaltsverzeichnis

---



<b>1. Introduction</b>	<b>5</b>
1.1 Concept d'évaluation	6
1.2 Étapes d'évaluation	10
1.3 Logiques d'intervention OS7	11
<b>2. Résultats</b>	<b>15</b>
2.1 Aperçu de la chaîne d'impact OS 7	16
2.2 Caractérisation de l'impact OS 7	18
2.3 Typologie des contributions à l'impact	20
2.4 Synthèse des mécanismes d'impact	22
2.5 Temporalités des contributions à l'impact	24
<b>3. Contribution du programme et des facteurs externes à l'impact</b>	<b>26</b>
3.1 Evolution de l'indicateur de résultat	27
3.2 Facteurs externes	28
3.3 Contribution du programme au résultat	33
3.4 Capacité du programme à influencer sur les facteurs externes	34
<b>4. Conclusion</b>	<b>35</b>
<b>5. Annexes</b>	<b>38</b>

# 1. Introduction

## 1.1 Concept d'évaluation

---

### Objectifs de l'évaluation

- Obtenir des informations sur la contribution du programme aux changements constatés dans la région du Rhin supérieur.
- Etablir un lien entre les projets cofinancés et les changements observés dans la zone du programme par rapport aux différents objectifs.
- Identifier les facteurs externes pertinents qui ont permis d'atteindre l'effet recherché ou qui, au contraire, l'ont limité.

### Objectif de l'évaluation

- Les résultats de l'évaluation d'impact seront intégrés dans le rapport que le programme doit présenter en décembre 2022.
- Contribuer à la préparation et à la mise en œuvre la plus efficace possible du programme 2021-2027.

## 1.1 Concept d'évaluation

---

L'évaluation porte sur les questions générales de l'évaluation. Dans le domaine de l'objectif spécifique 7, l'analyse porte sur les questions suivantes:

- Quels sont les facteurs à l'origine de l'augmentation du transport transfrontalier motorisé?
- Dans quel mesure le programme contribue à limiter l'augmentation du transport transfrontalier motorisé?
- Quels types de mesures soutenues par la programme ont contribué à limiter cette augmentation?

L'analyse et l'examen des différents projets en fonction des étapes de la logique d'intervention, ainsi que des principaux facteurs externes, ont permis de répondre aux questions.



## 1.1 Concept d'évaluation

---

- Un concept d'évaluation a été présenté au Secrétariat conjoint en novembre 2021.
- Sur les 22 projets soutenus au titre de l'objectif spécifique 7, dix ont été analysés dans le cadre de la présente évaluation d'impact. Les projets ont des durées différentes et ont été/sont mis en œuvre au cours de la période 2015-2022.
- Les projets restants n'ont pas encore pu être évalués au moment de l'analyse en hiver/printemps 2022, car ces projets ne sont pas encore terminés.
- Les premiers résultats provisoires ont été présentés au secrétariat conjoint en mars 2022.
- Les projets suivants ont été analysés et évalués pour l'évaluation de l'impact (voir page suivante) :

# 1.1 Concept d'évaluation

Numéro du projet	Acronyme	Nom du projet	Début du projet	Fin du projet
7.1	Matériel roulant	Etude stratégique : dimensionnement de la desserte transfrontalière et définition du parc de matériel roulant transfrontalier	01/07/2015	30/09/2018
7.2	PK309	Traversée sécurisée du Rhin pour cyclistes et piétons entre Gamsheim et Rheinau	01/01/2016	31/12/2019
7.3	THNS	Transport à Haut Niveau de Service entre Colmar (F) et Breisach (D)	01/07/2015	30/04/2018
7.4	Raccordement EAP	Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique de l'opération de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport	15/02/2016	30/06/2019
7.5	TRAM 3	Aménagement du pôle multimodal de la gare de St-Louis dans le cadre de l'extension de la ligne 3 du tramway bâlois	15/02/2016	15/01/2019
7.6	Bacs Rhénans	Système d'information et de gestion du trafic pour les usagers des bacs rhénans	20/02/2018	31/12/2019
7.7	SuMo Rhine	SuMo-Rhine : Faciliter la mobilité durable dans la région du Rhin supérieur	01/07/2018	31/12/2021
7.9	Colmar - Fribourg	Etude de mobilité multimodale - Liaison Colmar Fribourg	10/10/2018	28/02/2020
7.11	Mobi PAMINA	MobiPAMINA - Étude de faisabilité pour un concept de mobilité multimodal pour l'Eurodistrict PAMINA	01/07/2019	30/06/2021
7.12	Beinheim - Wintersdorf	Etude de faisabilité technique et financière pour la réalisation d'une passerelle piétons et cyclistes sur le pont de Beinheim - Wintersdorf	01/09/2019	31/12/2021

## 1.2 Étapes d'évaluation

---

### Approche

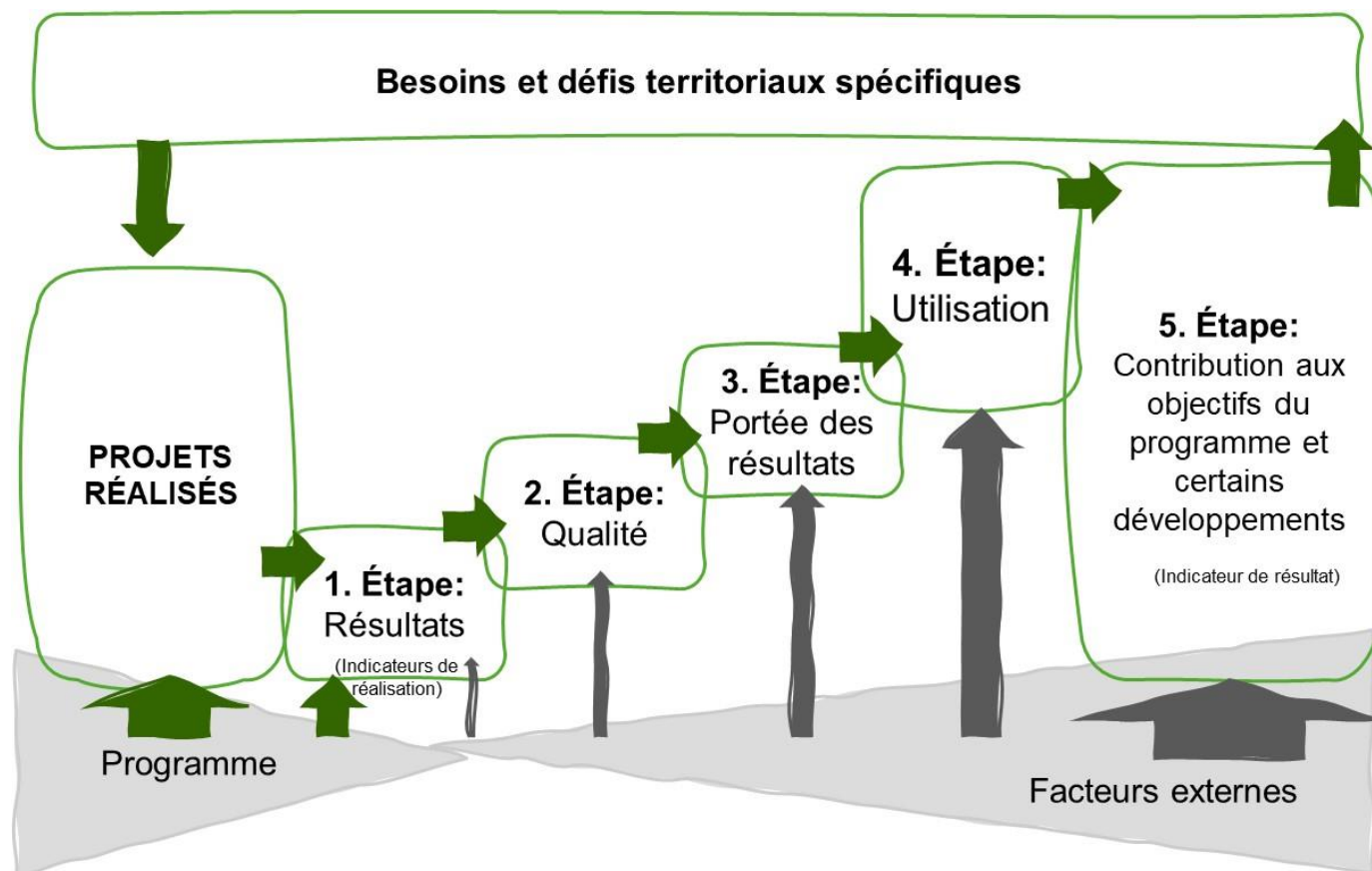
- Création d'une grille de questions pour répondre aux questions d'analyse et identifier les sources.
- Analyse documentaire basée sur le formulaire de demande de concours communautaire, les rapports de projet, les informations provenant de sites web, etc.
- Pour chaque projet, entretiens avec deux experts\*, un entretien avec le/la bénéficiaire chef de file, un entretien avec un/e utilisateur/trice (19 entretiens d'experts\* au total).
- Description de la logique d'intervention pour chaque projet analysé (voir chapitre 5. Annexes).
- Entretiens avec un total de cinq experts\* pour identifier les facteurs d'influence externes.
- Réponse aux questions d'analyse et synthèse dans le présent rapport.

## 1.3 Logiques d'intervention OS7

---

- L'objectif spécifique 7 (« Limiter l'augmentation du trafic motorisé et transfrontalier par le développement de transports moins polluants dans la région du Rhin supérieur ») participe de l'axe B du programme (« Croissance durable »).
- L'indicateur de résultat auquel contribue l'OS est le trafic motorisé transfrontalier, mesuré par un nombre de véhicules par jour qui traversent les frontières au sein de l'aire de coopération.
- La description des logiques d'intervention pour chacun des dix projets analysés a permis de classer et de typologiser les effets et impacts des projets (voir chapitre 2).

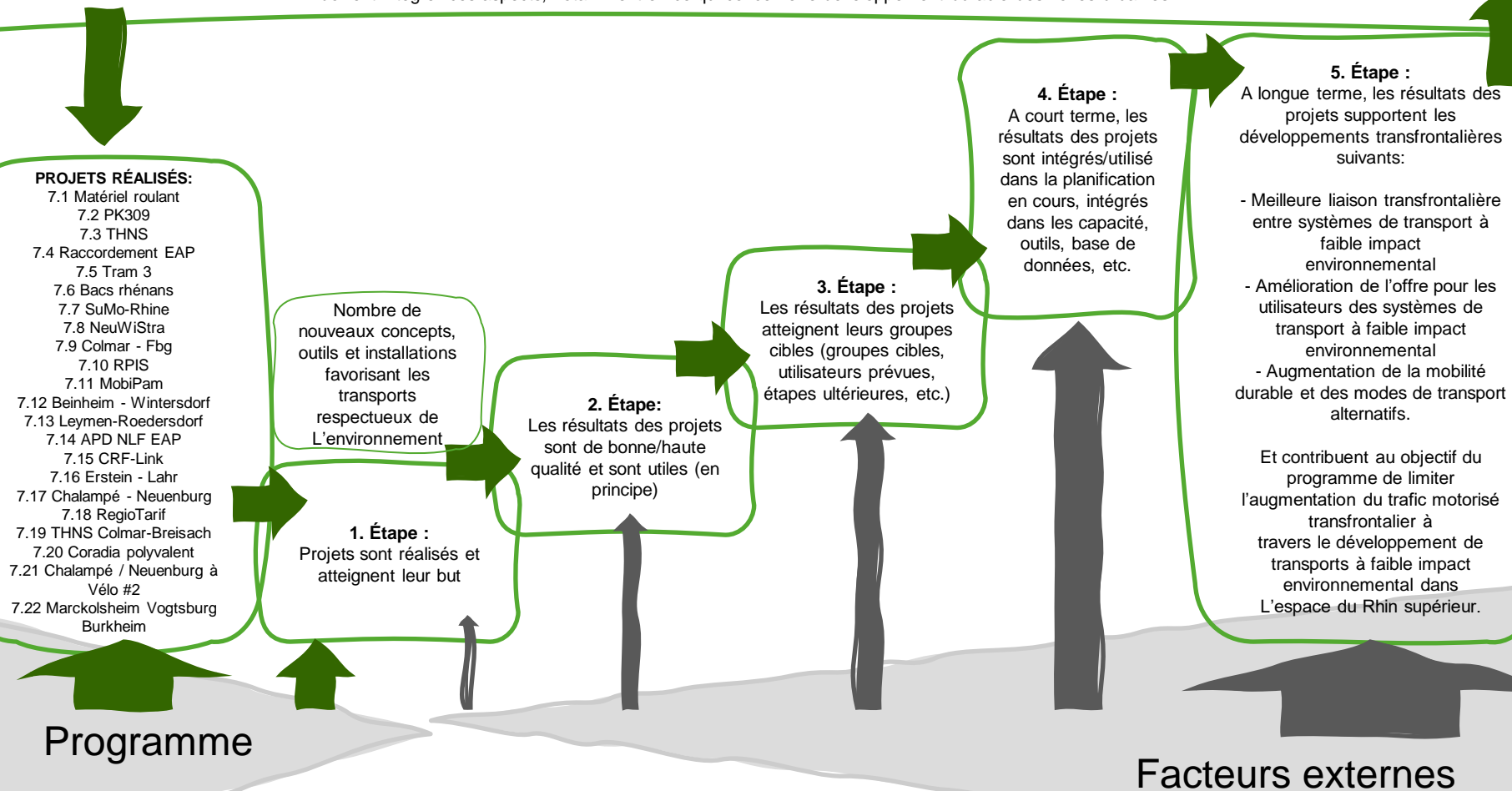
## 1.3 Logiques d'intervention OS7



- La logique d'intervention a été reconstruite pour en savoir plus sur leur chaîne d'impact (relations entre les activités du projet et son impact concret).
- Cette méthode a été appliquée aux dix projets (voir annexe).
- L'analyse examine si et où des effets réels peuvent être observés/attendus pour mener à l'impact.
- L'analyse a été réalisée à l'aide d'informations tirées des documents et des entretiens.

# 1.3 Logiques d'intervention OS7

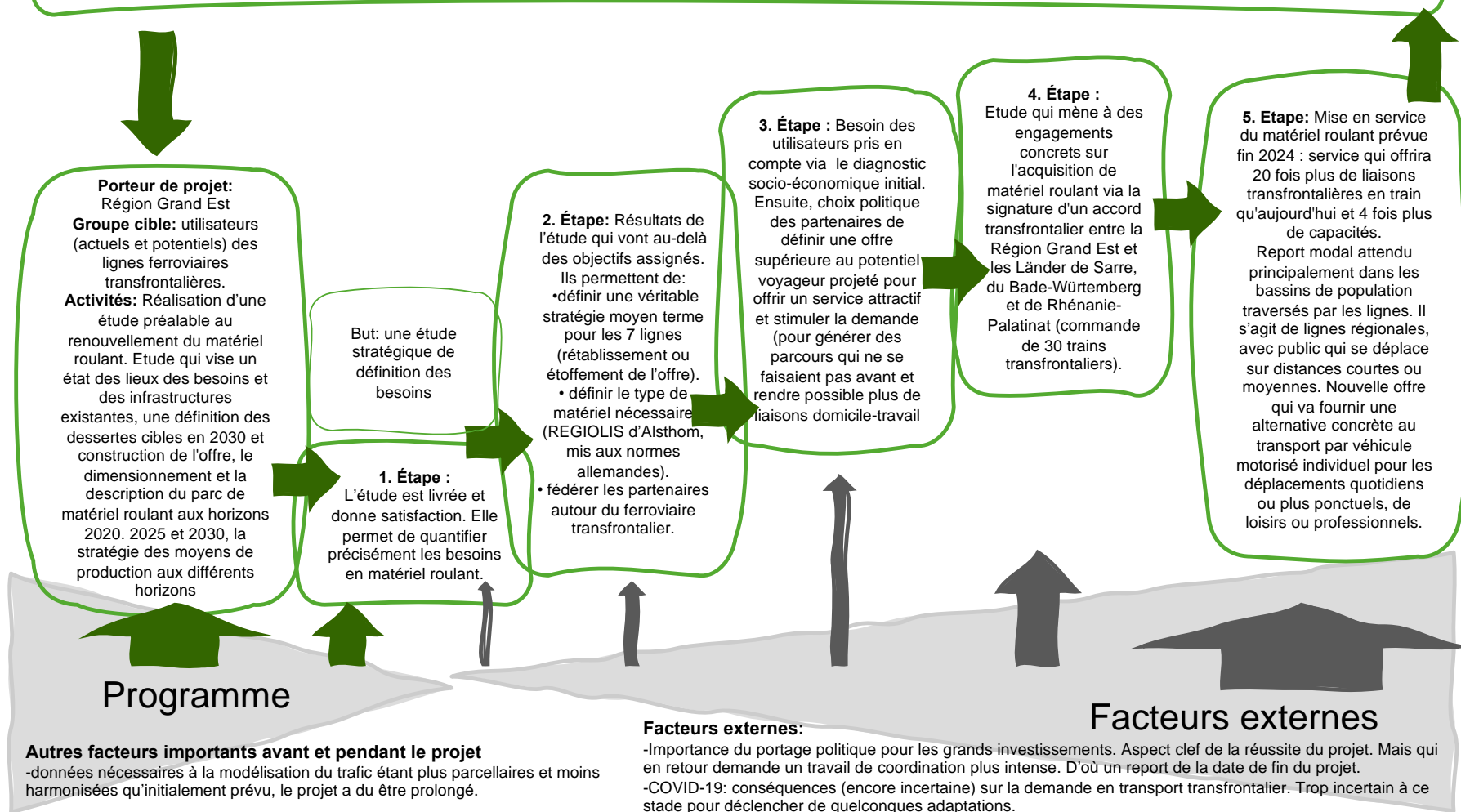
**Besoin:** Le transport de personnes et de biens dans le Rhin supérieur contribue fortement à la production de polluants atmosphériques, de CO<sub>2</sub>, aux nuisances sonores et autres (comme le morcellement des paysages) et tend à croître. Les systèmes de transports respectueux de l'environnement contribuent à une offre de transports suffisante tout en limitant les nuisances, en particulier la production de gaz à effets de serre (CO<sub>2</sub>) et de polluants atmosphériques (particules et dioxyde d'azote). Il existe un besoin d'offres de mobilité transfrontalière supplémentaires, notamment dans le domaine des transports publics et de la mobilité douce qui souffrent d'une interconnexion insuffisante. L'amélioration des offres de mobilité transfrontalière est une condition préalable à la quasi-totalité des autres aspects du développement régional. Pour cette raison, les schémas de développement des transports durables doivent intégrer ces aspects, notamment en ce qui concerne le développement durable des zones urbaines.



# 1.3 Logiques d'intervention OS7

## Exemple Projekt 7.1 Matériel roulant (FR)

**BESOIN:** La bonne desserte ferroviaire transfrontalière dépend en partie de la qualité du matériel roulant. Les trains qui circulent sur les lignes en 2015 sont inadaptés à la demande, à la fois en capacité et en nombre (trop faibles), et doivent être renouvelés car atteints par la limite d'âge. Les autorités organisatrices de transport de la région transfrontalières ont besoin d'une stratégie pour acquérir de nouveaux trains adaptés à la demande transfrontalière d'ici 2025.







## 2. Résultats




## 2.1 Aperçu de la chaîne d'impact OS 7

---

- Sur la base de l'analyse des documents et des entretiens, les effets des projets ont été évalués en regard de la logique d'intervention.
- L'impact réel des projets au début de l'année 2022 a été examiné. Les questions centrales étaient les suivantes : *"Les différents critères de la chaîne d'impact sont-ils remplis ? Les activités du projet contribuent-elles directement ou indirectement à limiter l'augmentation du trafic motorisé ?"*.
- Les catégories suivantes ont été utilisées :
  -  Le projet a rempli le critère concerné (effets directs).
  -  Le projet n'a pas (encore) rempli le critère ou l'a rempli indirectement (effets futurs ou indirects).
  -  Le projet ne présente aucun effet direct ou indirect.
  -  Des effets directs et des impacts sur l'OS sont attendus dans le futur et dans certaines circonstances (lors de l'utilisation des résultats du projet).
- Des informations détaillées sur les impacts des projets sont présentées dans les chapitres suivants et, pour chaque projet, en annexe.

## 2.1 Aperçu de la chaîne d'impact OS 7

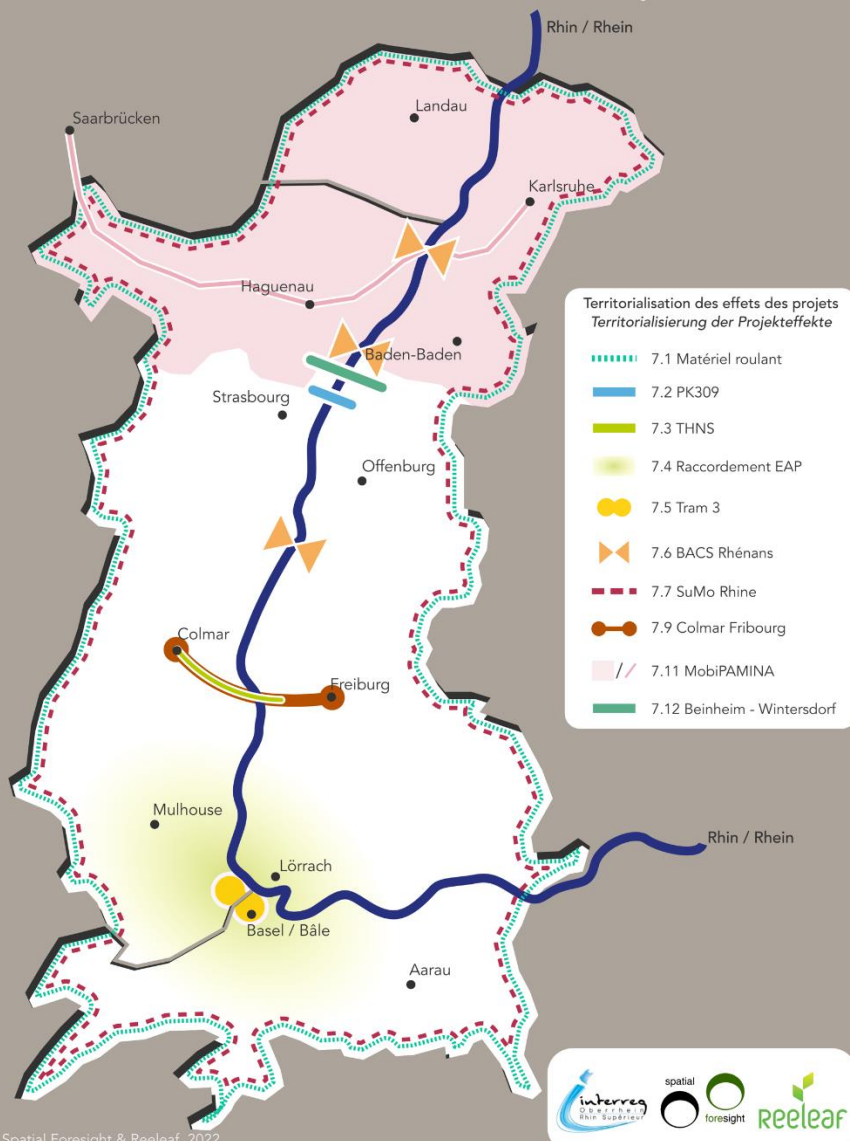
Nom du	Résultat du projet atteint	Qualité et utilité?	Utilisé par le groupe cible?	Effets directs sur le trafic?	Contribution à OS 7
7.1 Matériel roulant					
7.2 PK309					
7.3 THNS					
7.4 Raccordement EAP					
7.5 TRAM3					
7.6 BACS Rhénans					
7.7 SUMO RHINE					
7.9 Colmar-Fribourg					
7.11 MobiPamina					
7.12 Beinheim-Wintersdorf					

## 2.2 Caractérisation de l'impact OS 7

Nom du projet	Géographie et location de l'impact	Type d'impact	Ampleur de la contribution à l'impact dans le sens de l'OS
7.1 Matériel roulant	Liaisons Strasbourg-Saarbrücken ; Strasbourg-Wörth-Karlsruhe, Mulhouse-Muhlheim, Strasbourg-Kehl-Offenburg.	Direct (offre améliorée) (à partir de 2024)	<b>Forte</b> incidence attendue à partir de 2024 (20 fois plus de liaisons ferroviaires transfrontalières et une capacité quatre fois plus élevée qu'aujourd'hui)
7.2 PK309	Gambsheim-Rheinau et leurs environs	Direct (offre améliorée)	<b>Moyenne</b> (plus de 30.000 visiteurs/an, mais réduit depuis 2020 à cause de COVID-19)
7.3 THNS	Colmar-Breisach-Freiburg et leurs environs	Préparatoire (nouvelle offre)	<b>Moyenne</b> , attendue à partir de 2023 (400 personnes/jour)
7.4 Raccordement EAP	Région de Bâle, Saint-Louis, Freiburg	Préparatoire	Pas d'impact à ce stade
7.5 TRAM3	Agglomération de Bâle	Direct (nouvelle offre)	<b>Forte</b> (772 000 passagers en 2018, 1,1% de réduction du TIM)
7.6 BACS Rhénans	Les trois bacs du Rhin et alentours	Direct (offre améliorée)	<b>Forte</b> (4 800 utilisateurs de SMS, 2 000 à 3 000 utilisateurs/jour)
7.7 SUMO RHINE	Pas de concentration spatiale	Indirect	Pas d'impact à ce stade
7.9 Colmar-Fribourg	Colmar-Breisach-Freiburg et leurs environs	Préparatoire	Pas d'impact à ce stade
7.11 MobiPamina	Eurodistrict PAMINA & sillon ferroviaire vers Sarrebruck	Préparatoire	Pas d'impact à ce stade
7.12 Beinheim-Wintersdorf	Traversée du Rhin entre Beinheim et Wintersdorf, région de Rastatt	Préparatoire	Pas d'impact à ce stade

## 2.2 Caractérisation de l'impact OS 7

Effets territoriaux des projets co-financés sous OS 7: 06.2022  
Räumliche Effekte der unter SZ 7 ko-finanzierten Projekte: 06.2022



- La majorité des projets de l'OS 7 ont des effets sur des liaisons frontalières ou des infrastructures concrètes (par ex. 7.2 PK309, 7.5 TRAM3).
- Deux projets ont des effets sur de grandes parties du Rhin supérieur, 7.11 MobiPAMINA sur l'Eurodistrict PAMINA et 7.4 Raccordement EAP sur la zone autour de l'EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.
- Deux projets ont des effets sur l'ensemble de l'espace du Rhin supérieur (7.1 Matériel roulant, 7.7 SuMo Rhine).

## 2.3 Typologie des contributions à l'impact

---

- Les projets présentent des contributions différentes à l'impact de l'objectif spécifique 7.
- La contribution à l'impact n'est pas toujours directe, de nombreux projets préparent des mesures qui conduiront à l'avenir à une limitation de l'augmentation du trafic motorisé.
- Les contributions des projets peuvent être regroupées en 5 types différents :
  1. Services et offres de transports publics transfrontaliers nouveaux ou améliorés,
  2. Infrastructures de transport utilisables et passages frontaliers pour des moyens de transport moins contraignants et des systèmes multimodaux,
  3. Amélioration de la technique ou de l'organisation des offres de transport transfrontalières existantes,
  4. Études de faisabilité et planifications techniques,
  5. Gestion de l'information et des données.

## 2.3 Typologie des contributions à l'impact

**OS 7 : "Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur".**

Type de résultat du projet	Services et offres de transports publics transfrontaliers nouveaux ou améliorés	Infrastructures de transport transfrontalières	Amélioration technique ou organisationnelle de l'offre de transport transfrontalier existante	Études de faisabilité, planification technique	Gestion de l'information et des données
<b>Description de la contribution à l'OS7</b>	Contribuer directement à la modification de la répartition modale en élargissant l'offre de modes de transport durables.	Compléter les infrastructures transfrontalières par la construction de nouvelles voies de communication, réduire les obstacles aux frontières.	Amélioration de la qualité et/ou de l'information des offres transfrontalières dans le domaine de la mobilité et des transports grâce à de nouvelles techniques, une meilleure coopération ou une nouvelle organisation.	Soutien à la prise de décision des élus dans la mise en œuvre de projets d'offres de transport transfrontalières existantes / nouvelles, études pour compléter l'offre de transport à faible impact, CE : "key implementation steps".	Développement de systèmes d'aide à la décision pour la mise en œuvre de projets de mobilité transfrontaliers, impact avant ou pendant la mise en œuvre de projets de mobilité transfrontaliers
<b>Exemples de projets 2014-2020</b>	7.5 TRAM3, 7.3 THNS	7.2 PK309	7.6 Bacs Rhéna 7.1 Matériel roulant	7.11 MobiPAMINA 7.12 Beinheim-Wintersdorf 7.9 Colmar-Fribourg 7.4 Raccordement EAP	7.7 SumoRhine
<b>Types de contribution à l'OS 7</b>	Directe	Directe / indirecte (selon le projet)	Soutien direct	Indirecte et préparatoire (mesure nécessaire avant les mesures de construction ou la définition de l'offre)	Soutien indirect (aide à la prise de décision)
<b>Groupe(s) cible(s)</b>	Utilisateurs potentiels et réels des offres de mobilité transfrontalières	Utilisateurs potentiels et réels des offres de mobilité transfrontalières	Utilisateurs potentiels et réels des offres de mobilité transfrontalières / entreprises	Acteurs décisionnaires	Acteurs décisionnaires

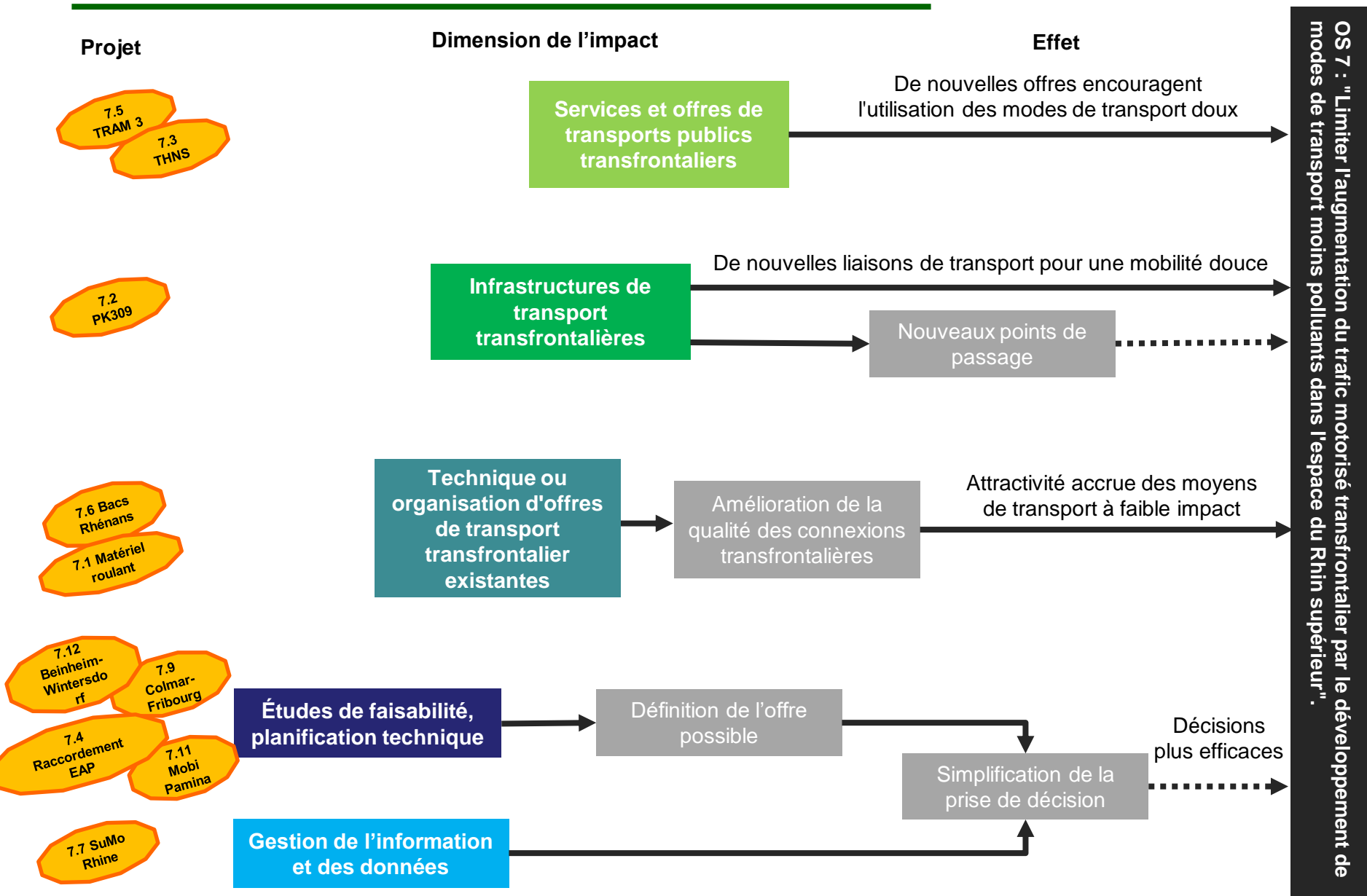
## 2.4 Synthèse des mécanismes d'impact

---

- En raison de leur nature partiellement indirecte, tous les projets soutenus n'ont pas un effet (direct) ou un impact sur l'objectif spécifique.
- Beaucoup de projets sont des étapes intermédiaires ou des "key implementation steps" de projets de transport transfrontaliers, définis par la Commission européenne comme des "étapes importantes d'un processus de mise en œuvre, par exemple pour la préparation de grands projets [...]"<sup>1</sup>).
- De même, les projets Interreg se concentrent souvent sur les aspects de coopération et de coordination de mesures plus importantes, de sorte qu'ils ne peuvent pas avoir d'impact seuls sans interventions supplémentaires (nationales, régionales).
- Pour déployer un effet sur l'objectif spécifique, des étapes intermédiaires individuelles ou multiples sont nécessaires.

<sup>1</sup> Commission européenne, 2014 : Draft guidelines for the content of the cooperation programme. Version 5 - 08.05.2014.

## 2.4 Synthèse des mécanismes d'impact



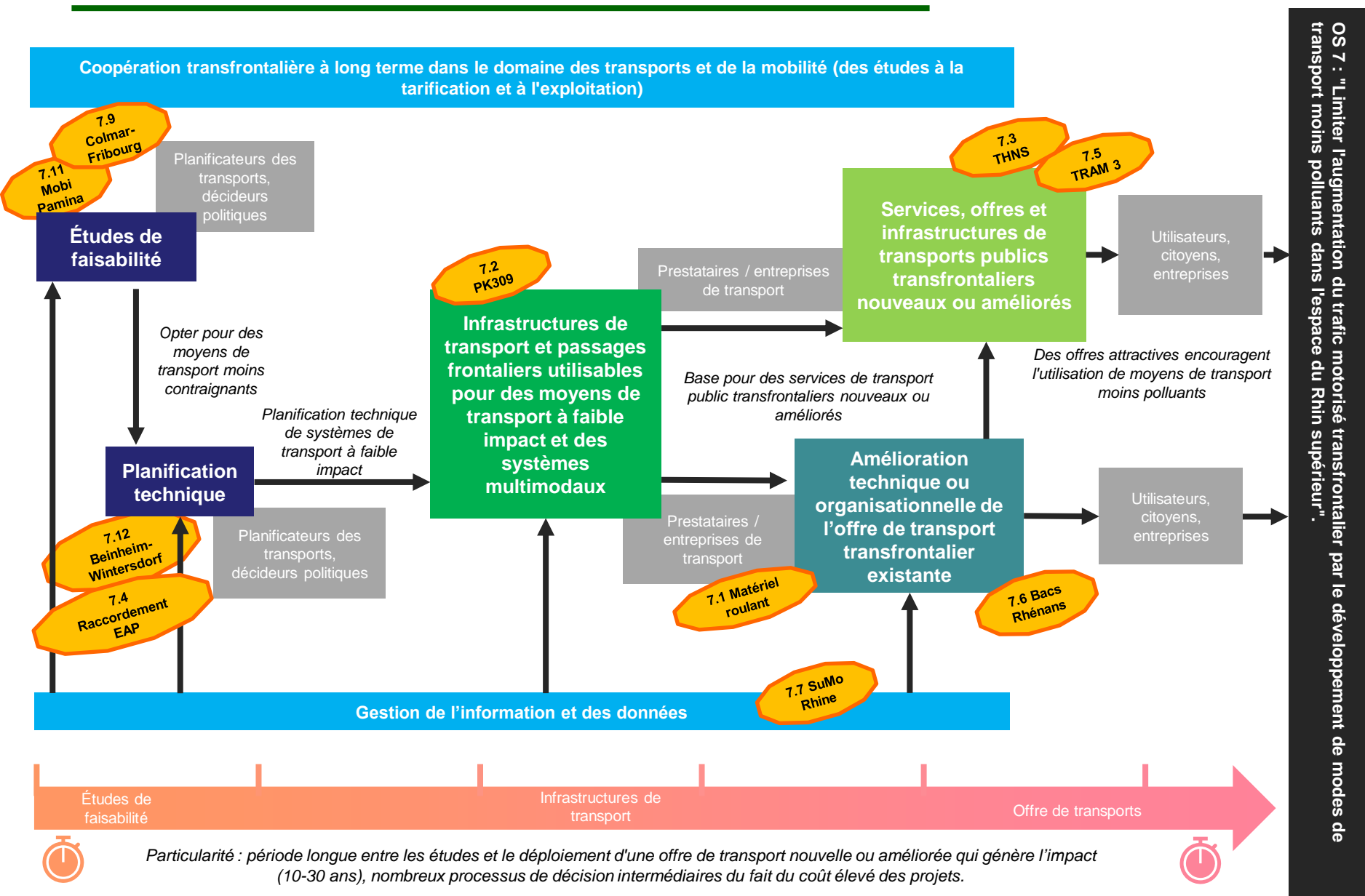


## 2.5 Temporalités des contributions à l'impact

---

- Une particularité des projets de transport est la longue durée de certaines mesures avant qu'un résultat ne soit enregistré.
- Certains projets soutiennent des planifications à long terme de liaisons publiques transfrontalières (par ex. 7.4 Raccordement EAP, 7.9 Colmar-Fribourg). Dans de tels projets, on ne peut s'attendre à un effet concret sur l'OS que dans plusieurs années ou décennies.
- D'autres projets (par ex. 7.3 THNS, 7.5 TRAM 3) ont un effet immédiat sur l'OS, car ils favorisent la mise en place d'infrastructures de transport public transfrontalières.

## 2.5 Temporalités des contributions à l'impact



### **3. Contribution du programme et des facteurs externes à l'impact**

## 3.1 Evolution de l'indicateur de résultat / Entwicklung des Ergebnisindikators

- Au cours de la période 2012-2021, l'indicateur de résultat de l'OS7 (« **Trafic motorisé transfrontalier** ») est passé de 326 506 véhicules à 353 789 véhicules. On constate donc une diminution de la hausse du trafic moyen journalier des stations situées à proximité d'une frontière. Le trafic journalier moyen a augmenté de 0.6% sur la période 2012-2021 alors que la valeur prévisionnelle prévoyait une augmentation de 3.4%. L'objectif de ralentissement de l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier pour 2019 est donc atteint.
- Ce résultat correspond à la fois à la contribution du programme au travers des projets et à un ensemble de facteurs externes.

	2012	2017	2019	2021	2022
Observé	326 506	351 952		353 789	(RAMO 2024)
Estimé / cible		357 952	371 816		392 612

## 3.2 Facteurs externes

Afin d'évaluer l'impact des projets sur l'objectif spécifique 7, l'analyse a identifié des facteurs d'influence externe.

Le but est d'identifier les facteurs d'influence et l'impact sur l'objectif spécifique et de développer des recommandations sur la manière dont le programme Interreg peut réagir à l'avenir afin de continuer à soutenir des projets efficaces.

Cette analyse procède **en trois temps**:

1) Identification des facteurs externes qui ont un impact sur la réalisation des objectifs du programme ou sur la mise en œuvre des projets de l'OS7.

2) Analyse de la contribution du programme à l'évolution de l'indicateur de résultat

3) Evaluation de la capacité du programme à influencer sur les facteurs externes

### Sources

Entretien avec les porteurs de projets  
Entretien avec 5 experts extérieurs

Elaboration des évaluateurs

Entretien avec 5 experts extérieurs  
Expertise propre des évaluateurs.



## 3.2 Facteurs externes

---

- L'analyse met en évidence trois types de facteurs qui influent sur les conditions cadres de réalisation de l'OS7:
  1. Les facteurs relatifs à l'**offre de transport** et à son évolution (infrastructures, services, politiques de transport)
  2. Les facteurs relatifs à la **demande de transport** et à son évolution (démographie, habitudes, intégration fonctionnelle transfrontalière)
  3. D'autres facteurs **transversaux**.
  
- L'évaluation de la **magnitude de l'impact** des facteurs sur l'OS est basée sur le nombre de mentions par les experts extérieurs et sur l'importance relative accordée à chacun de ces facteurs (rang auquel le facteur est mentionné).

## 3.2 Facteurs externes

### ▪ Facteurs ayant un impact sur l'offre de transport

#### OS 7: "Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier à travers le développement de transports à faible impact environnemental dans l'espace du Rhin supérieur"

Facteur externe	Qualité des infrastructures, des connexions et de la fourniture des services de transport	Disponibilité de ressources financières pour les investissements	Les politiques des transports (nationale, régionale, transfrontalière) et la prise de décision	Les mesures d'accompagnement coordonnées
<b>Description des effets</b>	La vétusté des infrastructures, la faiblesse de l'intermodalité ou l'inadaptation de l'offre de service sont les premiers obstacles au développement de mobilités collectives et/ou non-carbonées (mobilités douces). Plusieurs projets mentionnent notamment le manque de points de passage sûrs pour la mobilité douce.	Le paysage des subventions pour soutenir les traversées de frontières par le Rhin est limité. Malgré la grande importance politique, il manque des aides pour soutenir ces projets souvent coûteux.	Les décisions prises au niveau des Etats, des régions et des structures de coopération transfrontalière peuvent faciliter ou inhiber le déploiement de services de transport transfrontaliers. Les obstacles administratifs à la mise en place de transports transfrontaliers restent nombreux.	Les mesures d'accompagnement tels que des systèmes intégrés de billetterie (tickets transfrontaliers, vente en ligne), des offres commerciales adaptées aux usages, une information voyageurs de qualité sont de nature à fidéliser les usagers sur des modes de transport à faible impact environnemental.
<b>Magnitude de l'impact sur l'OS (expert)</b>	<b>Majeur</b>	<b>Majeur</b>	<b>Intermédiaire</b>	<b>Intermédiaire</b>
<b>Temporalité de l'impact</b>	Moyen terme	Long terme	Court / Moyen / Long terme	Moyen terme
<b>Observé dans le projet</b>	7.3 PK 309, 7.11 MobiPAMINA, 7.12 Beinheim-Wintersdorf	7.2 PK309, 7.12 Beinheim-Wintersdorf		
<b>Futurs projets possibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation de nouvelles études de mise en œuvre afin d'identifier les possibilités.</li> <li>Mettre davantage l'accent sur la mise en évidence des passages frontaliers manquants dans la région du Rhin supérieur en tant que "chaînon manquants" ou sur leur intégration dans le réseau RTE-T.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre davantage l'accent sur le cofinancement de projets d'infrastructure transfrontaliers,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les échanges entre les administrations en charge de l'organisation des transports publics et de la construction d'ouvrages transfrontaliers afin de sensibiliser les acteurs aux approches privilégiées de l'autre côté de la frontière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la prise en compte des nouvelles offres de transport en commun et de mobilité douce dans les systèmes d'information pour les passager et les touristes.</li> <li>Développer les approches innovantes de billetterie transfrontalière</li> </ul>

## 3.2 Facteurs externes

- *Facteurs ayant un impact sur la demande de transport*

**OS 7: “Limiter l’augmentation du trafic motorisé transfrontalier à travers le développement de transports à faible impact environnemental dans l’espace du Rhin supérieur”**

Facteur externe	Développement du marché du travail transfrontalier	Mutations socio-démographiques	Habitudes et préférences individuelles / sociales	Intégration fonctionnelle des bassins de vie transfrontaliers
<b>Description des effets</b>	L'intégration des marchés du travail transfrontalier génère des besoins spécifiques entre bassins de vie déficitaires et excédentaires en main d'œuvre. besoin des navetteurs, offre excédentaire d'emplois dans certaines régions et demande dans d'autres, reconnaissance croissante des diplômes.	La croissance démographique dans la région du Rhin supérieur génère mécaniquement une demande accrue pour du transport transfrontalier. L'évolution respective des populations par classe d'âge est susceptible de générer une demande de transport transfrontalier liée aux besoins spécifiques à certaines classes d'âges.	L'attitude envers le transport individuel motorisé est difficile à changer, car elle est 'héritée'. Les passagers sont également difficiles à détourner volontairement des formes motorisées de transport.	L'intégration fonctionnelle des bassins de vie frontaliers accroît la demande de transports collectifs de proximité. Au delà des mobilités de transvers (v. ci-contre), celle-ci concerne les mobilités de loisir, de consommation, et de formation.
<b>Magnitude de l'impact sur l'OS (expert)</b>	<b>Majeur</b>	<b>Intermédiaire</b>	<b>Intermédiaire</b>	<b>Mineur</b>
<b>Temporalité de l'impact</b>	Moyen et long terme	Long terme	Long terme	Long terme
<b>Observé dans le projet</b>			7.2 PK 309, 7.12 Beinheim-Wintersdorf	
<b>Futurs projets possibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes prospectives de l'évolution des marchés du travail transfrontalier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adaptation des offres de services futurs aux besoins des classes d'âges les moins mobiles (jeunes non-véhiculés, personnes âgées)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changer l'attitude envers le transport individuel motorisé par le biais de projets éducatifs,</li> <li>• Renforcer l'information sur l'offre de moyens de transport durables.</li> </ul>	



## 3.2 Facteurs externes

### ▪ Autres facteurs *transversaux*

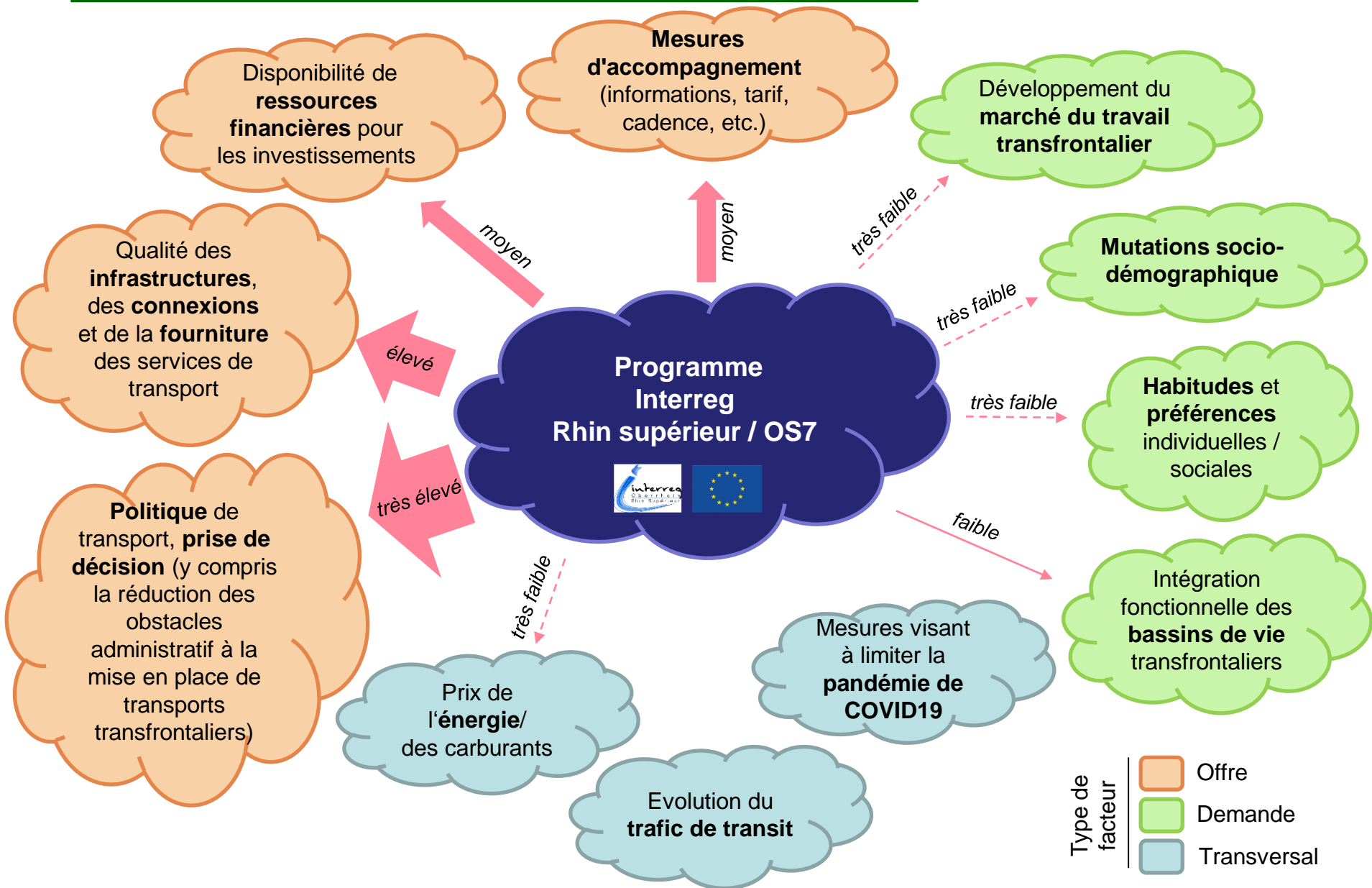
OS 7: “Limiter l’augmentation du trafic motorisé transfrontalier à travers le développement de transports à faible impact environnemental dans l’espace du Rhin supérieur”			
Facteur externe	Prix de l’énergie / des carburants	Evolution du trafic de transit: intégration transnationale FR-CH-DE	Mesures visant à limiter la pandémie de COVID19
Description des effets	L’augmentation des prix des carburants à une influence le coût du transport individuel motorisé, susceptible d’entraîner un report vers les transports en commun ou vers des formes de mobilité douce.	L’intégration à grande échelle des territoires français, suisse et allemand génère un trafic propre qui traverse la région transfrontalière, y compris des mobilités individuelles motorisées.	La fermeture des frontières pendant la pandémie a entraîné une forte diminution de la mobilité transfrontalière, entre autres du transport individuel motorisé.
Magnitude de l’impact sur l’OS (expert)	Intermédiaire	Mineur	Mineur
Temporalité de l’impact	Moyen terme	Long terme	Court terme
Observé dans le projet			7.11 MobiPAMINA
Futurs projets possibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etudes sur la préparation des réseaux de transport à une augmentation de la demande liée à une forte hausse des prix des carburants.</li> </ul>		

### 3.3 Contribution du programme

---

- En définitive, l'évolution favorable de l'indicateur de résultat (« trafic motorisé transfrontalier ») sur la période 2012-2021 apparaît largement liée à l'évolution du jeu de l'offre et de la demande en transport.
- L'intégration transfrontalière de la région continue de progresser, ce qui explique la hausse continue du trafic motorisé.
- Nous pouvons faire aussi faire l'hypothèse que l'inflexion marquée de l'indicateur entre 2017 et 2021 a bénéficié des conséquences de moyen terme des mesures prises pour lutter contre la pandémie de COVID-19 au cours de l'année 2020. Celles-ci ont eu un impact sévère et prolongé sur le trafic motorisé transfrontalier. A court terme, la fermeture des frontières a inhibé tout type de trafic (individuel et transport en commun). A moyen terme, la généralisation du télétravail a pu contribué à infléchir le trafic motorisé transfrontalier.
- Cependant, l'arrivée de nouveaux services de transport et les mesures d'accompagnement promues par le programme contribuent à limiter cette hausse et à infléchir la courbe d'augmentation du trafic, dans des proportions difficiles à quantifier.
- Comme le souligne les experts extérieurs et l'analyse des projets, le programme est particulièrement adapté pour agir sur les facteurs externes qui constituent des conditions-cadres de l'offre de transport (voir visuel en page suivante).

### 3.4 Capacité du programme à influencer sur les facteurs externes



## 4. Conclusion

## 4. Conclusion

---

- En définitive, la contribution du programme Interreg Rhin supérieur à l'objectif spécifique 7 "Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur" peut être décrite comme très importante.
- Le programme contribue de différentes manières à l'objectif spécifique 7, par exemple par la promotion de services et d'offres de transports publics transfrontaliers (par ex. 7.5 Tram 3), d'infrastructures de transport transfrontalières (par ex. 7.2 PK309) et de la gestion de l'information et des données (7.7 SuMo Rhine).

## 4. Conclusion / Schlussfolgerung

---

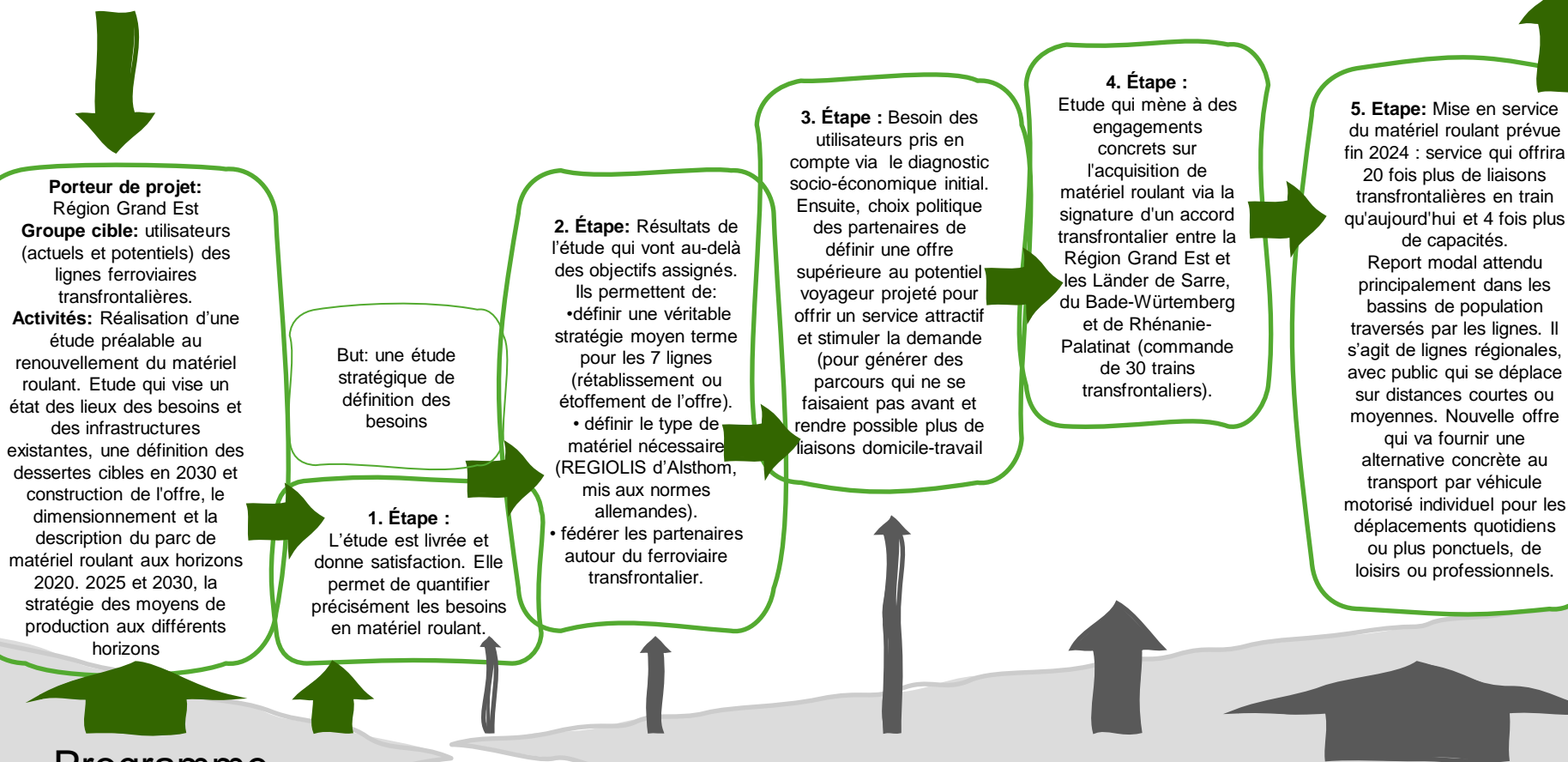
- Le programme Interreg Rhin supérieur ... :
  1. ... favorise les processus de coopération à long terme et contribue à la simplification de la concertation transfrontalière.
  2. ... assure la continuité de la coopération.
  3. ... encourage la coopération, la communication et la compréhension des obstacles transfrontaliers... favorise la suppression des obstacles transfrontaliers qui ne pourraient pas être (suffisamment) éliminés par des programmes nationaux.
  4. ... soutient de nombreux projets de transport à long terme qui ne produiront leurs effets que dans 20 à 30 ans.
  5. ... offre des possibilités de soutien supplémentaires pour des projets de transport transfrontaliers, souvent très coûteux.
  6. ... Accroissent la légitimité des projets et offre un niveau de contrôle supplémentaire des décisions politiques concernant les projets d'infrastructure et de transport transfrontaliers.

# 5. Annexes

Logiques d'intervention des 10 projets analysés

# Matériel roulant (FR)

**BESOIN:** La bonne desserte ferroviaire transfrontalière dépend en partie de la qualité du matériel roulant. Les trains qui circulent sur les lignes en 2015 sont inadaptés à la demande, à la fois en capacité et en nombre (trop faibles), et doivent être renouvelés car atteints par la limite d'âge. Les autorités organisatrices de transport de la région transfrontalières ont besoin d'une stratégie pour acquérir de nouveaux trains adaptés à la demande transfrontalière d'ici 2025.



## Facteurs externes:

-Importance du portage politique pour les grands investissements. Aspect clef de la réussite du projet. Mais qui en retour demande un travail de coordination plus intense. D'où un report de la date de fin du projet.  
-COVID-19: conséquences (encore incertaine) sur la demande en transport transfrontalier. Trop incertain à ce stade pour déclencher de quelconques adaptations.

## Autres facteurs importants avant et pendant le projet

-données nécessaires à la modélisation du trafic étant plus parcellaires et moins harmonisées qu'initialement prévu, le projet a du être prolongé.



**BESOI**: Le pont routier du passage 309, construit dans les années 1970, est un point de transit d'intérêt international pour lequel la question des modes de déplacements doux n'avaient pas été pris en compte à la date de construction. La zone frontalière est devenue une zone de forte attractivité qui génère des déplacements croissants. Le pont est saturé par le trafic automobile et poids lourd notamment aux heures de pointe. La configuration des lieux et des infrastructures dissuade les piétons et les cyclistes de traverser le Rhin et encourage le recours à la voiture. Il est donc nécessaire d'amener la ligne de pont pour l'adapter à ces usages.

Infrastructures permettant le passage du Rhin (3 ouvrages);  
Fête transfrontalière d'inauguration.

**Porteur de projet**:  
Passage309 - Association de développement touristique du site rhénan de Gamsheim / Rheinau et environs  
**Groupe cible**: population riveraine du site pour des traversées utilitaires ou de loisir; utilisateurs occasionnels venu d'ailleurs (randonneurs, promeneurs, cyclo-touristes)  
**Activités**: construction de trois ouvrages sur le Rhin permettant la traversée du fleuve au niveau du barrage de Gamsheim, et incluant un itinéraire sécurisé destiné aux déplacements doux.

**1. Étape** : réalisations  
-Trois ouvrages distincts, permettant ensemble la traversée du Rhin au niveau du barrage de Gamsheim ont été livrés.  
(1) une passerelle mixte acier-béton (2) deux ponts routiers (démolition-reconstruction) dits "ponts des écluses"  
(3) passerelle en aluminium en aval de la centrale  
-Une grande fête transfrontalière organisée pour l'ouverture de la ligne de pont (centrée sur déplacement doux et développement transfrontalier)

**2. Étape**:  
Traversée du Rhin sécurisée pour les mobilités douces

**3. Étape** :  
La nouvelle infrastructure devrait augmenter la circulation quotidienne à pied et à vélo entre les deux communes et stimuler le cyclo-tourisme. Aucun comptage n'a été mis en place jusqu'à présent à cause des restrictions liées au COVID-19.

**4. Étape** : double intégration du projet:  
(1) aux réseaux cyclables existants nationaux et internationaux notamment Est-Ouest (Forêt Noire-Vosges-Sud-Palatinat) et Nord-Sud (Eurovélo Route Rhin)  
(2) À l'argumentaire touristique transfrontalier (stratégie de communication : « La Grande Traversée »)

**5. Étape**: Augmentation attendue de la circulation quotidienne à pied et à vélo entre les deux communes.  
Traversée qui agit comme un « chaînon manquant de connexion transfrontalier » pour le trafic non-motorisé. Stimulation attendue du cyclo-tourisme et contribution à l'offre frontalière de « slow-tourism »  
Impact en termes de report modal est plus incertain compte tenu des faibles flux concernés.

## Programme

### Autres facteurs importants avant et pendant le projet:

- le soutien à la mobilité douce ajoute de nouveaux besoins
- Interreg donne une visibilité: les études avant projet permettent l'intégration progressive des infrastructures prévues dans les plans de circulation
- le Secrétariat conjoint très efficace dans son soutien.

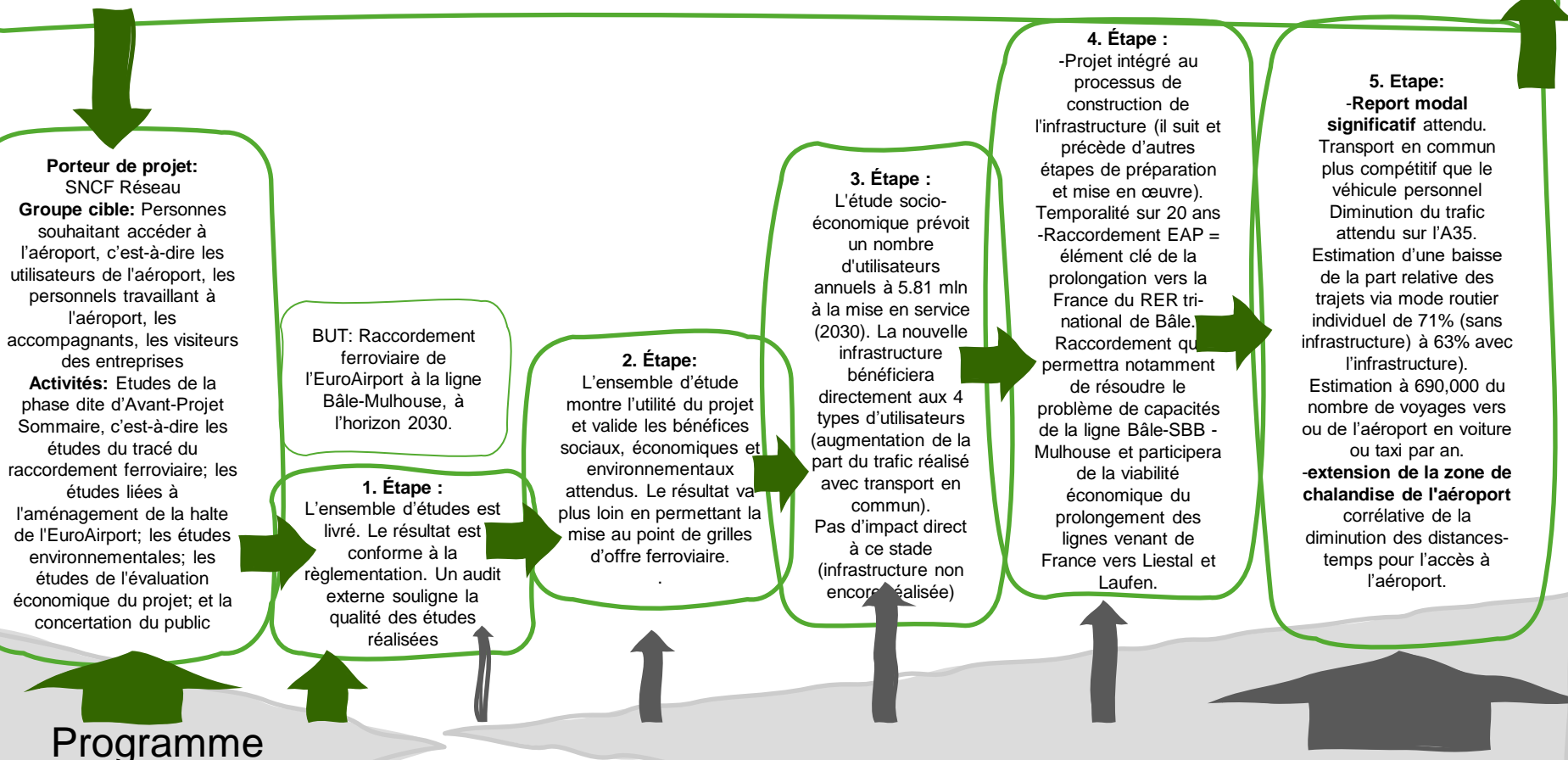
### Facteurs externes:

- développement de système de mobilité partagé

## Facteurs externes

# Raccordement EAP (FR)

**BESOIN:** L'Aéroport Bâle Mulhouse dessert une vaste région (zone de chalandise de 6M personnes à moins de 90 minutes), mais desserte terrestre qui reste faible et uniquement par voie routier (automobile ou bus depuis Bâle, Saint-Louis, Fribourg). La part modale automobile très importante et génère des nuisances environnementales (bruits, pollution de l'air, impacts sur les écosystèmes). La desserte ferroviaire apparaît comme une solution soutenable pour organiser le report modal. Le projet porte sur une liaison ferroviaire de 6km, ainsi qu'une halte sur le site de l'EAP.



## Programme

### Autres facteurs importants avant et pendant le projet:

- mobilisation d'une solide expertise trinationale (contribution croisée d'acteurs avec forte expérience en FR, CH, DE)
- gouvernance structurée sous l'égide du Préfet de région + organisation en groupes de travail (GT)

### Facteurs externes:

- effets attendus de la crise sanitaire sur le trafic aérien. Cependant, l'étude socio-économique est partie d'hypothèses prudentes sur l'augmentation de long terme du trafic, ce qui rend les estimations d'impact robustes malgré le changement de contexte (source: interview chef de projet)).

## Facteurs externes

# TRAM 3 (FR)

**BESOINS : D'une manière générale**, besoin d'offres de mobilité transfrontalières supplémentaires, en particulier dans le domaine des transports publics régionaux et urbains et de la mobilité douce, qui souffrent d'un maillage insuffisant. **Situation de départ concrète en 2015** : Le trafic généré par les déplacements pendulaires représente une part importante de ces flux, notamment en ce qui concerne à destination de la ville de Bâle, qui constitue le principal pôle d'emploi avec 150 000 emplois. Ce sont 34 300 véhicules qui circulent chaque jour entre la France et la Suisse. Sur l'autoroute A35, qui relie la France à la Suisse, 13 000 voitures circulent chaque jour dans chaque sens. Aux heures de pointe du matin et du soir, ce sont même 15000 voitures qui circulent entre 17 et 18 heures. Près de la moitié du trafic transfrontalier est constatée pendant les heures de pointe. 47% des personnes interrogées prennent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

## 7.5 TRAM 3 :

### Porteur de projet :

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières

**Groupe cible** : -les personnes qui utilisent déjà les transports en commun : ce projet aidera ces utilisateurs à choisir leur mode de transport.

-les automobilistes : grâce à l'augmentation des capacités de stationnement en Gare de Saint-Louis par la construction d'un parking de 740 places, prévu parallèlement à l'introduction du tram; ils sont incités à utiliser des moyens de transport intermodaux.

**Activités** : Travaux d'aménagement de voies ferrées, de rails, de signalisation, de construction de routes et d'aménagements paysagers, communication sur les travaux.

### OBJECTIF :

Prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle et développement de la plateforme de transport multimodal de la gare Saint-Louis

**Étape 1 :**  
Extension terminée avec succès.

### Étape 2 :

Les travaux d'aménagement étaient suffisants pour la mise en service de la ligne de tram et l'exploitation régulière.

### Étape 3 :

Ligne en service depuis décembre 2017. La ligne de tramway 3 transporte 1 350 voyageurs par jour de l'autre côté de la frontière. Côté France, la fréquentation est encore un peu plus élevée. Dans les années à venir, des milliers de nouveaux emplois et des centaines de nouveaux logements seront créés à proximité de la ligne de tramway. La fréquentation de la ligne de tramway va donc encore considérablement augmenter. Le taux d'occupation du parking-relais (qui ne fait pas partie du projet, mais qui est un indicateur d'utilisation) près de la gare de Saint-Louis ne cesse d'augmenter. Fin 2019, environ un tiers des places de stationnement étaient régulièrement occupées. Environ 80% des usagers du parking interrogés ont indiqué qu'ils poursuivaient ensuite leur voyage en Suisse avec les transports publics.

### Étape 4 :

Augmentation de l'offre de transports publics également dans la zone frontalière FR (écoliers, loisirs). Trafic frontalier FR-CH de la route vers le rail. La part des transports publics dans le trafic transfrontalier est passée de 10,3% en 2015 à 11,4% en 2019. L'objectif d'un transfert modal de 2% n'a pas pu être entièrement atteint.

### Étape :

- Meilleure interconnexion transfrontalière des systèmes de transport de transport public dans l'agglomération de Bâle
- Amélioration de l'offre pour les utilisateurs des systèmes de transport public dans la région de Saint Louis et de Bâle.
- Augmentation de la mobilité durable dans la région de Bâle.

Contribution à l'objectif du programme :  
" limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur".

## Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Actions préparatoires (études). Planification coordonnée des transports et de la construction (FR-CH). Investissements complémentaires, gestion de projet coordonnée. Décisions communes sur les détails de construction. Communication coordonnée et proactive, mais adaptée à chaque pays. Début du projet en 2010 avec les premières études.

## Facteurs externes (hors projet) :

Mesures d'accompagnement : par ex. parkings Park+Ride. Unité de tarification. Tendance générale à l'augmentation du trafic frontalier 2015-2019; en particulier du trafic individuel motorisé, mais aussi des transports en commun. Les nouveaux emplois et logements dans la zone frontalière augmentent le besoin de liaisons de transport. La répartition modale a pu être légèrement améliorée en faveur des transports en commun. Les automobilistes se détournent peut-être d'autres itinéraires, ce qui n'entraîne qu'une amélioration apparente. Baisse extrême de l'utilisation due à COVID-19, qui n'a pas complètement repris en 2022.

# Bacs Rhénans (FR)

**BESOIN : D'une manière générale**, les bacs rhénans sont une liaison importante de part et d'autre de la frontière et un élément important de la mobilité durable. Les informations sur leur service et leur fonctionnement sont capitales pour garantir leur utilisation. **Situation de départ concrète en 2015** : Les bacs rhénans de Rhinau/Kappel, Drusenheim/Rheinmünster et Seltz/Plittersdorf constituent une alternative aux autres moyens de transport pour traverser le fleuve. Le nombre annuel de personnes transportées sur l'ensemble des sites s'élevait à plus de 3,5 millions en 2015. Le week-end, plus de 70 % des usagers utilisent les bacs dans le cadre d'un trajet touristique ou de loisirs. L'impact local est également très important et les habitants des deux rives du Rhin utilisent très régulièrement les différents ferries pour leurs trajets domicile-travail et pour leurs achats transfrontaliers. Ils sont toutefois soumis à plusieurs facteurs extérieurs qui influencent leur fonctionnement, tels que les conditions météorologiques (brouillard, crues, etc.), la priorité accordée au transport fluvial, le ravitaillement en carburant, les travaux de maintenance, etc. Ces informations ne sont pas connues des usagers. Si, par conséquent, il y a une faible utilisation du ferry, cela génère, entre autres, des trajets plus nombreux et plus longs en voiture.

## 7.6 Bacs rhénans :

### Porteur de projet :

Collectivité Européenne d'Alsace

**Groupe cible** : -Les usagers des ferries, qui, avec l'amélioration de l'information, utiliseront plus ces moyens de transport. -Les personnes qui n'ont pas utilisé les ferries jusqu'à présent en raison de l'incertitude.

**Activités** : Création d'un réseau numérique transfrontalier. Informations et Système de gestion du trafic pour les bacs du Rhin. Mise en place de panneaux d'information. Intégration d'informations dans des portails et des applications existants.

**OBJECTIF** : Le développement d'informations sur les bacs rhénans doit permettre de réduire le trafic motorisé transfrontalier

### Étape 1 :

Panneaux numériques installés à quelques kilomètres des ferries. Informations disponibles en ligne pour les utilisateurs intéressés : Internet, SMS et messages push par e-mail.

### Étape 2 :

Les systèmes d'information des passagers ont été intégrés dans les opérations régulières des ferries. Les capitaines et les techniciens des ferries indiquent le statut des ferries rhénans, ce qui permet de diffuser automatiquement les mises à jour et les informations.

### Étape 3 :

En 2019, il y avait 4.800 utilisateurs enregistrés du service SMS, en 2022, il y avait 2.200 utilisateurs en février.

Un sondage réalisé en 2019 (un an après la fin du projet) montre que : 1. les services sont connus par une majorité d'usagers du bac. 2. une grande partie des utilisateurs trouvent le service d'information bon ou très bon (SMS : 87%, panneaux : 78%, Internet : 65%).

Au total, les ferries sont utilisés en moyenne par 2000-2500 véhicules motorisés / jour. En été, ce sont 3000 véhicules / jour. Sur l'ensemble de l'année, 1,6 million de personnes utilisent les ferries.

### Étape 4 :

Amélioration de la qualité de la liaison par ferry en fournissant des informations plus précises et plus actuelles aux passagers. Réduction du nombre de kilomètres parcourus inutilement en cas de panne de ferry. Les usagers ont davantage confiance dans les ferries et les utilisent plus souvent et plus régulièrement. Ils permettent de franchir davantage de frontières à vélo et à pied.

### Étape 5 :

- Amélioration de la qualité des liaisons transfrontalières par ferry dans la région du Rhin supérieur.
- Amélioration de l'offre de transports transfrontaliers durables (vélo, marche, covoiturage).

Contribution à l'objectif du programme :

"Limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur".

## Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Réunions techniques régulières entre les différents acteurs de la politique de déplacement transfrontalier.

Coordination de l'information des deux côtés de la frontière (DE-FR).

Mesures d'accompagnement de part et d'autre (liaison cyclable, parkings, entretien technique des panneaux d'information, alimentation des informations dans les apps régionales).

## Facteurs externes (hors projet) :

L'exploitation des ferries est durable (sans ou avec moins de combustibles fossiles). La mobilité douce transfrontalière est soutenue par des mesures d'accompagnement : par ex. réseau de pistes cyclables vers les ferries et dans la zone d'attraction, parkings pour le covoiturage.

Le fonctionnement (approvisionnement en énergie, maintenance) des panneaux est assuré en permanence par les partenaires du projet ou d'autres parties prenantes. L'informatique et la mise à jour des informations fonctionnent et sont soutenues/maintenues en permanence.

Les multiplicateurs utilisent l'information et communiquent la possibilité de se faire informer.

**BESOIN :** En général, il n'existe pas de systèmes d'indicateurs (en tout cas pas de systèmes uniformes) pour les systèmes de mobilité durable régionaux municipaux. Les municipalités doivent collecter des données, générer des connaissances et préparer des décisions chacune de leur côté. Il est difficile d'évaluer des scénarios alternatifs ou des mesures politiques sur la base de leur impact économique, environnemental et social. Il existe un besoin, même s'il est peu probable que toutes les municipalités en aient besoin dans la même mesure.

## 7.7 SuMo Rhine :

**Porteur du projet :** KIT - Institut franco-allemand de recherche sur l'environnement (DFIU)

**Groupe cible :** Décideurs politiques et industriels, en particulier au niveau communal.

**Activités :** Système d'indicateurs, outil basé sur le web et application web (kimano), apport de données pour l'analyse de 36 municipalités, études de cas, utilisation de l'outil pour la modélisation et l'évaluation de scénarios dans le cas de Strasbourg. Conférences, ateliers avec des parties prenantes

**OBJECTIF :**  
Développer un système d'indicateurs pour évaluer les systèmes de transport transfrontaliers en termes d'impact sur le développement durable de la région.

**Étape 1 :**  
Un système d'indicateurs a été élaboré et testé.

**Étape 2 :**  
Le système d'indicateurs est appliqué aux 36 municipalités, données disponibles. Les outils et l'application web sont fonctionnels.

**Étape 3 :**  
L'outil et les données sont utilisés au niveau communal ou à un niveau supérieur afin de fonder les décisions sur des faits et d'agir en meilleure connaissance de cause. L'outil génère des connaissances et des instruments pour l'évaluation des alternatives, tant pour les décisions politiques qu'au niveau individuel/de l'entreprise. L'outil permet des discussions sur le thème de la mobilité durable basées sur des faits plutôt que sur l'émotion.

Mais l'outil nécessite une réception et une utilisation actives des résultats par les groupes d'utilisateurs ou les médias/citoyens. Celle-ci doit être stimulée davantage. Un projet de suivi est en cours de planification.

**Étape 4 :**  
Les résultats pourraient être intégrés dans des planifications et des analyses au niveau communal, des exemples ont été présentés dans les villes de Lörrach et Rheinfelden. Le projet de suivi peut permettre une application dans d'autres communes. L'application de l'outil n'est toutefois pas garantie et dépend de nombreux facteurs.

**Étape 5 :**  
- Méthode, faits et données sur les systèmes de transport durables, ses avantages et inconvénients  
- facilitation des débats et les décisions politiques sur le développement et l'utilisation de systèmes de transport durables, potentiellement dans l'ensemble de la région du Rhin supérieur.

Contribution indirecte à l'objectif du programme :  
" limiter l'augmentation du trafic motorisé transfrontalier par le développement de modes de transport moins polluants dans l'espace du Rhin supérieur".

## Facteurs externes (hors projet) :

Les municipalités et autres partenaires devraient utiliser l'outil pour qu'il soit efficace. Les décisions politiques devraient favoriser les systèmes de transport durables, ce qui dépend à la fois des orientations de la politique des transports et des préférences plus générales de la société en matière de formes de mobilité. Une multitude de facteurs supplémentaires (investissements, changements de comportement, mesures d'aménagement, mesures d'accompagnement) sont nécessaires pour que le projet puisse déployer ses effets. Des facteurs démographiques et économiques (prix de l'essence) s'y ajoutent.

## Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Test pratique de la méthode et des outils, afin que cela ne reste pas un instrument théorique.

Utilisation de données réelles.

Disponibilité des données au niveau communal.



# Colmar-Fribourg (FR)

**BESOIN :** La destruction d'un pont ferroviaire en 1945 a entraîné la suppression de la liaison ferroviaire directe entre les deux villes. Depuis lors, les passagers qui voyagent entre les deux villes doivent changer de train. Compte tenu des problèmes croissants de circulation des véhicules individuels motorisés entre les deux villes et de l'augmentation du nombre de navetteurs et de voyageurs, il a été envisagé de relancer la liaison ferroviaire directe. La liaison ferroviaire manquante est qualifiée de "missing link" par la Commission européenne et a été mentionnée comme projet phare pour le renforcement du transport ferroviaire transfrontalier dans le Traité d'Aix-la-Chapelle.

## 7.9 Colmar-Fribourg

**Porteur du projet :** DREAL Grand Est (DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)

**Cible :** décideurs politiques dans le domaine de la planification de la mobilité dans la région Grand Est et le Bade-Wurtemberg.

**Activités :** Etude de faisabilité pour évaluer le potentiel et les coûts, entre autres : 1) la situation de départ des liaisons de transport multimodales entre les deux villes, 2) les besoins associés à la liaison transfrontalière, 3) les nouvelles infrastructures à créer pour relancer la liaison, 4) le potentiel d'économie de gaz à effet de serre des liaisons envisagées.

**Objectif :** évaluer le potentiel de remise en état de la liaison ferroviaire directe entre Colmar et Fribourg.

### Étape 1:

Mise en œuvre de l'étude visant à 1) décrire la situation du transport multimodal, 2) mesurer le besoin d'une liaison ferroviaire directe, 3) identifier les infrastructures nécessaires à la mise en place d'une liaison ferroviaire ou à son raccordement au réseau existant, 4) mesurer le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### Étape 2 :

Dans le cadre de l'étude, des alternatives ont été identifiées, le potentiel et les coûts ont été évalués en termes monétaires.

### Étape 3 :

Les résultats de l'étude seront utilisés pour exclure certaines options et faciliter la prise de décision commune pour relancer la liaison ferroviaire directe

### Étape 4 :

Les résultats de l'étude et les décisions politiques qui en découlent seront intégrés dans la planification des transports à moyen et long terme dans la région du Rhin supérieur.

### Étape 5:

L'analyse concrète des alternatives et des étapes nécessaires à la relance de la liaison ferroviaire directe entre Colmar et Fribourg contribue à la prise de décision transfrontalière. Le projet représente la première "key enabling step" pour la poursuite des autres mesures de la liaison et peut donc être considéré comme une impulsion du processus.

Ceci contribue donc indirectement à l'objectif spécifique du programme, en soutenant la prise de décision sur les liaisons de transport public transfrontalières.

## Programme

### Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Identification des partenaires importants en France et en Allemagne et pérennisation de la coopération par Interreg.

### Facteurs externes (en dehors du projet, sur l'utilisation d'une ligne qui sera relancée à l'avenir) :

- 1) Zones environnementales à Colmar et Fribourg : impact sur l'utilisation d'une liaison ferroviaire directe offerte,
- 2) Le prix de l'énergie, un facteur puissant qui influence les décisions relatives aux moyens de transport,
- 3) Traités politiques, par exemple le Traité d'Aix-la-Chapelle, qui identifie le projet comme une priorité.

**BESOIN :** Les liaisons transfrontalières dans l'Eurodistrict PAMINA ne couvrent actuellement pas les besoins des habitants et des quelque 16 000 travailleurs frontaliers. Il manque des liaisons transfrontalières durables pour le transport de personnes et de marchandises. Cette situation s'explique par deux raisons, les réseaux de mobilité publique ne sont pas suffisamment reliés de part et d'autre de la frontière et il manque globalement des liaisons ferroviaires transfrontalières.

## 7.11 MobiPamina

**Porteur de projet :** Eurodistrict PAMINA

**Groupe cible :** Eurodistrict PAMINA, décideurs politiques dans le domaine des projets de mobilité

**Activités :** 1) Identification des conditions techniques de planification et de construction pour la réactivation de la ligne ferroviaire Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken, 2) Identification des "chaînon manquants" pour l'amélioration de la mobilité transfrontalière, c'est-à-dire la priorisation des projets de transport, 3) Mesure des effets socio-économiques d'une amélioration de la desserte transfrontalière.

Objectifs : Etude de faisabilité de la réactivation de la ligne ferroviaire Karlsruhe-Saarbrücken, identification d'autres goulets d'étranglement, évaluation des effets socio-économiques.

### Étape 1 :

Mise en œuvre de l'étude : priorisation des projets de transport, étude de faisabilité pour la réalisation des liaisons ferroviaires manquantes ("missing links") et mesure des effets socio-économiques escomptés.

### Étape 2 :

Le potentiel a été mesuré, les projets ont été classés par ordre de priorité, des informations supplémentaires ont été recherchées. Prestataire efficace & implication des acteurs politiques.

### Étape 3 :

Le groupe cible a été impliqué dans la mise en œuvre du projet. Ainsi, les acteurs politiques ont été directement informés des résultats et la prise de décision pour la mise en œuvre de projets de mobilité par les acteurs politiques est soutenue.

### Étape 4 :

Les études de faisabilité constituent une première étape dans le traitement du "chaînon manquant". En identifiant concrètement les coûts et le potentiel, les résultats du projet seront pris en compte lors de la prise de décisions ultérieures visant à améliorer la mobilité transfrontalière. Les premiers projets (prioritaires) sont déjà mis en œuvre et partiellement soutenus par Interreg (7.12 Beinhem - Wintersdorf).

### Étape 5 :

A court terme, le projet remplit les objectifs du schéma de mobilité transfrontalier de l'Eurodistrict en priorisant les projets. A long terme, il permettra d'améliorer l'offre et la qualité des liaisons transfrontalières dans l'Eurodistrict.

Le projet contribue donc indirectement à l'objectif du programme en sélectionnant des projets et en identifiant des besoins.

## Programme

### Facteurs externes (hors projet) :

Décisions politiques dans le domaine de la mobilité, entre autres sur la poursuite de la coopération. Développement du marché de l'emploi transfrontalier, facteurs démographiques et socio-économiques influençant les besoins de mobilité transfrontalière. Disponibilité de fonds et de ressources pour le développement d'infrastructures et de liaisons transfrontalières. Obstacles administratifs à l'amélioration des infrastructures de transport.

### Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Effets de synergie avec d'autres projets, par ex. mise en œuvre du projet 7.12 Beinhem - Wintersdorf.

Soutien qualitatif du SG, coopération à long terme pour la promotion de projets.

Pérennisation de la coopération sur la mobilité transfrontalière par le biais d'Interreg.

# Beinheim-Wintersdorf (FR)

**BESOIN :** Pour le trafic transfrontalier, le vélo offre désormais un grand potentiel, car les distances inférieures à 15 km peuvent être parcourues sans problème par de nombreux citoyens. Cependant, il manque jusqu'à présent des traversées du Rhin accessibles et sécurisées pour les cyclistes, qui permettraient le trafic cycliste transfrontalier. Le volume de poids lourds et de trafic motorisé entre Beinheim et Wintersdorf est trop élevé pour que la traversée du Rhin soit attractive pour les cyclistes. Cependant, de nombreux navetteurs et touristes transfrontaliers utiliseraient cet itinéraire. En outre, des pistes cyclables interrégionales longent le Rhin des deux côtés. Le besoin de construire une piste cyclable sécurisée à côté du pont existant a donc été identifié.

## 7.12 Beinheim - Wintersdorf

### Porteur du projet :

Collectivité européenne d'Alsace (anciennement Département du Bas-Rhin)  
**Cible :** décideurs politiques pour la planification de la mobilité transfrontalière dans la région Grand Est et le Bade-Wurtemberg

**Activités :** Réalisation d'une étude technique pour examiner les possibilités en matière de 1) tracé du chemin, des aspects topographiques, hydrauliques et géotechniques, 2) mise en œuvre de l'ouvrage en termes d'ingénierie et 3) prise en charge de la traduction.

Etude de faisabilité technique pour la construction d'une traversée sécurisée du Rhin entre Beinheim et Wintersdorf

### Étape 1 :

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, des aspects importants pour la construction d'une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes seront examinés, notamment un relevé topographique, une étude géotechnique, une étude de dimensionnement de l'impact environnemental, etc.

### Étape 2 :

Le suivi permanent du projet par les décideurs politiques, l'attribution du mandat à un bureau qualifié assure la qualité et l'utilité des résultats du projet.

### Étape 3 :

Les résultats de l'étude permettent de comparer les différentes alternatives à la construction d'un pont. Les coûts et les étapes ultérieures de la mise en œuvre sont également détaillés, ce qui facilite la prise de décision et la formation de compromis entre les partenaires.

### Étape 4 :

Les résultats des décisions politiques qui seront prises sur la base du projet seront pris en compte dans les budgets des deux parties. Il s'agit d'une étape importante vers la construction d'une nouvelle traversée du Rhin sécurisée pour les piétons et les cyclistes.

### Étape 5 :

A long terme, les résultats du projet soutiennent la construction du nouveau franchissement du Rhin. Grâce à la préparation des prestations de planification et à l'évaluation de différentes alternatives dans le cadre du projet, la faisabilité technique et la recherche de compromis ont été étudiées avec succès. Après la décision imminente de construire le pont, celui-ci sera construit dans environ 6 ans. Un pont sur le Rhin attrayant pour les formes de mobilité douce augmente l'attrait de la traversée de la frontière à vélo ou à pied.

Le projet contribue ainsi indirectement à l'OS7 en préparant la construction du pont par les études nécessaires. Cela constitue donc un "key implementation step".

### Facteurs externes (hors projet) :

Les contraintes légales limitent la valeur ajoutée d'une partie du projet (l'enquête environnementale devient caduque et doit être renouvelée avant la construction). L'évolution des mentalités par rapport au transport individuel motorisé est un facteur d'influence majeur. Des incitations (par ex. des primes à l'achat de vélos ou des traversées transfrontalières attrayantes et sûres) peuvent permettre de progresser dans ce domaine. Rendre les traversées plus difficiles pour le trafic motorisé peut également faire évoluer les mentalités.

### Autres facteurs importants avant et pendant le projet :

Une bonne collaboration entre les partenaires du projet dans le cadre de sa mise en œuvre a également facilité la coopération avec des institutions tierces. Dans le cadre de la mise en œuvre, des adaptations ont été reprises afin de réagir à de nouvelles conditions cadres, par exemple l'étude hydraulique a été remplacée par une étude environnementale.