

Prise de position sur la mobilité dans l'Eurodistrict PAMINA

La Conférence de mobilité PAMINA, qui s'est déroulée le 13 mars 2025 à Landau, a souligné l'urgence et la nécessité d'une mobilité durable, connectée et innovante dans l'Eurodistrict PAMINA. Des représentants du monde politique, économique et social se sont réunis pour discuter des défis actuels ainsi que des opportunités futures dans le domaine de la mobilité.

L'objectif de la conférence était d'obtenir une vue d'ensemble de la mobilité dans l'Eurodistrict PAMINA afin de développer une vision commune pour améliorer la mobilité transfrontalière et d'engager la transformation nécessaire. Les discussions ont particulièrement mis l'accent sur la nécessité d'investir dans des structures de transport respectueuses de l'environnement et technologiquement avancées.

Sur cette base, le Bureau du GECT Eurodistrict PAMINA retient les positions suivantes :

I. La mise en réseau transfrontalière comme moteur de l'Eurodistrict PAMINA

La coopération entre autorités organisatrices des mobilités ou *Verkehrsverbände* en France (Région Grand Est en 1er chef) et en Allemagne (VRN, KVV, ZÖPNV Süd), qui œuvrent de manière continue à l'amélioration des offres ferrées et non ferrées est à saluer et à encourager dans la durée.

Les autorités compétentes de la France et de l'Allemagne doivent coopérer plus intensément afin de favoriser les échanges de personnes et de marchandises tout en optimisant les flux de transport. En particulier, le développement de liaisons de transports publics et de concepts de transport multimodaux est considéré comme indispensable.

Afin de promouvoir la région transfrontalière et de renforcer l'intégration de l'espace de vie et économique commun, il convient donc de donner la priorité au développement des corridors de transport. La création d'une liaison est-ouest, en particulier, ainsi que l'optimisation de l'offre de transports en commun et la simplification de l'accès aux transports en commun aux frontières sont d'une importance capitale. A cet égard, le modèle de Karlsruhe peut servir d'exemple de bonne pratique.

II. Renforcer la mobilité durable

La mobilité dans l'Eurodistrict PAMINA doit être organisée de manière durable. Le développement des transports en commun, tant en matière d'offre que de services (tarification, information voyageurs, ticketing et l'harmonisation des normes techniques), la promotion transfrontalière des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ainsi que le développement de solutions de transport multimodales contribueront à réduire les émissions de CO2.

En plus du développement de la mobilité motorisée, la promotion du vélo et de la marche à pied devrait également être renforcée.

Avec un axe de recherche particulier dans le domaine de la conduite autonome, le territoire PAMINA souhaite offrir la possibilité d'aménager des tronçons de transport public de manière autonome et de devenir ainsi une bonne pratique pour d'autres régions. Le terrain d'essai de Karlsruhe, qui pourrait également être utilisé par des institutions et des entreprises de France ou par un groupement transfrontalier, en est un exemple.

III. Transport de marchandises

Le changement climatique est l'un des plus grands défis de notre époque. Le transport de marchandises joue un rôle décisif dans les efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à rendre l'économie durable. Outre les solutions alternatives de transport multimodal et intermodal, les voies de communication existantes doivent également être prises en considération. Le Rhin, artère de transport importante, est déjà inutilisable plusieurs mois par an pour le transport de marchandises en raison des basses eaux, de sorte que d'autres voies de transport sont nécessaires.

C'est pourquoi il faut développer des voies de transport multimodales et durables afin de maintenir la compétitivité de la zone transfrontalière tout en protégeant le climat.

IV. Franchissements du Rhin

Les franchissements du Rhin sont d'une importance capitale pour l'infrastructure et la mobilité dans la région, car ils constituent des liaisons essentielles entre les deux rives du Rhin. Compte tenu de la charge croissante et de la durée de vie limitée de certains ouvrages, il devient de plus en plus urgent d'établir une planification tournée vers l'avenir. Des études en cours sur la modernisation, l'extension et l'optimisation des traversées du Rhin sont donc essentielles pour assurer la fluidité du trafic à l'avenir également et pour répondre aux exigences de durabilité et d'efficacité. Sur la base de ces études, de nouveaux concepts doivent être développés, qui ne se contentent pas de prolonger la durée de vie des ponts existants, mais qui prennent également en compte les alternatives et extensions possibles.

V. Renforcer la coopération dans le domaine des solutions de transport numériques

Le développement d'un réseau de mobilité numérique commun, intégrant différents modes de transport, doit être poursuivi. Cela implique une interopérabilité totale des outils numériques d'information des voyageurs utilisés par les autorités compétentes, les autorités organisatrices de transport et les opérateurs de transport ferroviaire et non ferroviaire, tant en France qu'en Allemagne, ainsi qu'une transmission efficace des informations aux utilisateurs par des canaux institutionnels et non institutionnels.

Une gestion intelligente du trafic, basée sur des données en temps réel, permettra non seulement d'optimiser les flux de circulation, mais aussi de contribuer de manière décisive à la réduction des émissions et à l'amélioration de la sécurité routière.

VI. Accélérer et simplifier les procédures de planification et mettre davantage l'accent sur le développement des infrastructures

Afin de concevoir la mobilité de demain de manière efficace et durable, les procédures de planification dans le domaine du développement des transports et des infrastructures doivent être accélérées et simplifiées. Actuellement, de nombreux projets prennent beaucoup plus de temps que nécessaire en raison d'obstacles bureaucratiques et de processus d'autorisation complexes. Cela entraîne non seulement des retards dans la mise en œuvre de projets d'infrastructure importants, mais aussi des coûts plus élevés, une utilisation inefficace des ressources publiques et une perte de confiance de la population envers la politique et l'administration.

En outre, il convient de mettre davantage l'accent sur le développement rapide et ciblé des infrastructures de mobilité. La création de voies de communication modernes et performantes, que ce soit dans

le domaine des transports publics urbains et interurbains ou de l'infrastructure routière, voire autoroutière, est essentielle pour répondre aux exigences croissantes en matière de mobilité. Il s'agit non seulement de développer les voies rapides et les réseaux ferroviaires, mais aussi de promouvoir des solutions de mobilité innovantes telles que le covoiturage, l'électromobilité et la conduite autonome.

VII. Instrument de soutien aux lignes ferroviaires transfrontalières

L'Europe a besoin d'un instrument de soutien pour les lignes ferroviaires transfrontalières. Aujourd'hui, les fonds Interreg peuvent soutenir les planifications, mais leur dimension est limitée. Le CEF, quant à lui, s'adresse aux grands corridors européens. Il faut un instrument de soutien pour les projets de cette taille, comme l'a montré l'étude sur les liens manquants de la DG REGIO en 2018¹.

VIII. Une compréhension commune des régions frontalières

Les régions frontalières ne sont pas des régions périphériques, mais des zones de développement à fort potentiel pour la réalisation commune de l'idée européenne. C'est pourquoi les zones rurales en particulier doivent être davantage mises en avant par une « mobilité adaptée au temps ». De nouvelles approches de soutien doivent être mises en œuvre à cet effet.

C'est pourquoi les acteurs de la Conférence PAMINA sur la mobilité s'engageront pour que le besoin d'un instrument de soutien européen pour les lignes ferroviaires transfrontalières et d'un volume de soutien suffisant dans le sens d'un fonds d'infrastructure à long terme soit adressé avec insistance aux instances nationales et européennes compétentes.

Le Bureau du GECT Eurodistrict PAMINA constate que la coopération entre les pays, ainsi qu'entre Région et Länder concernés, est décisive afin de garantir une mobilité durable et de renforcer la résilience de la région transfrontalière. Le plan d'action mobilité PAMINA est un pas important vers la mise en œuvre concrète de concepts élaborés, mais des engagements supplémentaires de tous les acteurs compétents seront nécessaires afin d'améliorer durablement la mobilité dans l'Eurodistrict PAMINA et de servir de modèle pour d'autres régions transfrontalières en Europe, en tenant compte des contraintes techniques et financières relatives aux financements publics, locaux, régionaux, nationaux et européens, alloués aux services publics de mobilités opérés pour le compte des autorités en charge de leur organisation.

Landau, le 13 mars 2025

¹ Anliegen der Landesregierung von Baden-Württemberg für die Amtszeit der EU-Institutionen 2024-2029“ / Préoccupations du gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg pour le mandat des institutions européennes 2024-2029, p. 15

Liste de destinataires :

- Membres du GECT Eurodistrict PAMINA (Présidents et représentants du GECT)
- Ministères nationaux des transports France et Allemagne
- Ministères des Transports de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg
- Région Grand Est, autorité organisatrice des transports d'intérêt régional
- Présidence de la Conférence du Rhin supérieur et du Conseil Rhénan
- Groupe de travail Transports de la Conférence du Rhin Supérieur et Commission Transports, aménagement du territoire, protection et développement de la population du Conseil Rhénan
- Regierungspräsidium Karlsruhe
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
- Deutsche Bahn et SNCF
- Autorités organisatrices de transport sur le territoire de l'Eurodistrict PAMINA
- Réseau TRANS PAMINA
- Parlementaires européens et nationaux de l'Eurodistrict PAMINA
- Présidence de l'assemblée parlementaire franco-allemande
- Secrétariat de la Commission de Coopération Transfrontalière
- Association des régions frontalières européennes
- Mission Opérationnelle Transfrontalière
- DG REGIO et DG MOVE de la Commission européenne
- Collectivité européenne d'Alsace – Direction des routes, des infrastructures et des mobilités et Direction Europe et transfrontalier
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz