



UNION EUROPÉENNE : MOBILITE URBAINE

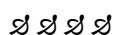
« VERS UNE NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITE URBAINE » CONSULTATION

Contribution au Livre Vert

Consacrée en 2007, la problématique de la mobilité urbaine s'affiche depuis comme priorité stratégique de l'Union Européenne.

En réponse à la volonté européenne de renforcer les collaborations et synergies communes, les 9 villes et agglomérations de la Métropole Rhin Rhône (MRR) se propose d'apporter une contribution conjointe aux réflexions de l'Union Européenne et de ses partenaires et de porter à la connaissance des instances européenne son projet novateur de mobilité inter-cité à grande vitesse.

*Complémentaire aux réponses apportées individuellement par certains de ses membres, cette synthèse des actions engagées collectivement par les membres de la MRR souhaite mettre en avant les fondements du projet de mobilité métropolitain : **mise en valeur d'un système complet de mobilité** (intermodalité et interopérationalité ; liaison LGV inter-cité connectée aux réseaux urbains ; définition d'une stratégie de mobilité commune permettant d'apporter une réponse aux limites institutionnelles classiques françaises mais aussi transfrontalières) **propre à assurer le développement (économique) du périmètre, à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et à favoriser la protection de l'environnement.** Elle ne répondra donc pas individuellement aux 25 questions posées dans la consultation lancée par l'Union Européenne mais sera plus conçue comme la présentation de l'état des réflexions en la matière.*



Lorsque en 2005, l'Etat français labellise la Métropole Rhin Rhône (MRR) dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR¹, il inaugure une nouvelle approche des solidarités spatiales propres à rayonner au niveau européen. En effet, en approuvant le projet présenté par les villes et agglomérations de Besançon, Belfort, Dijon, Montbéliard et Mulhouse, bientôt rejoints par les territoires de Châlon-sur-Saône, Le Creusot-Montceau, Bâle et Neuchâtel, il consacre **l'émergence d'un système urbain original.**

Bouleversant les conceptions traditionnelles caractérisées par une hyper-concentration des activités, services, moyens de communication et ressources, les villes et agglomérations membres de cette Métropole Rhin-Rhône parient sur la **mise en réseau de villes** moyennes distantes de quelques centaines de km, aux qualités analogues et aux atouts complémentaires. Refusant de n'être considérées que comme une terre de transit entre l'Europe du Nord et du Sud ou comme un territoire en marge de l'ouverture de l'Europe à l'est, elles ont souhaité, au contraire, s'assurer une attractivité et un avenir communs en valorisant leurs atouts géographiques (positionnement unique entre 2 dorsales européennes puissantes, fort ancrage européen par sa dimension transfrontalière, proximité de moyens de communications performants (fer, air, etc.) et stratégiques (densité de population, diversité des fonctions métropolitaines, patrimoine industriel et naturel de qualité, etc.).

¹ DATAR = Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale

Travaillant de concert dans nombres de thématiques de développement et de création d'emplois métropolitains supérieurs (économie, santé, recherche, formation, transport, etc.), la MRR a pour ambition de fonder une **éco-métropole** reposant sur :

- la valorisation du patrimoine et la promotion du développement durable comme élément de performance des territoires et gage de qualité de vie des acteurs,
- une nouvelle géographie des échanges et des modes de collaboration des acteurs (publics et privés) basée sur la complémentarité des moyens de transports (supra, inter et intra-cités), des dessertes performantes (tant pour les voyageurs que pour le fret) et la sensibilisation des usagers permettant ainsi de **construire de nouvelles mobilités**.

C'est ainsi que la MRR souhaite profiter de la nouvelle proximité liée à la grande vitesse (mise en circulation, à partir de 2011, du TGV Rhin-Rhône, branche est, ouest et sud) pour bouleverser résolument le système relationnel entre ses territoires désormais contigus et permettre d'ouvrir de nouvelles coopérations résolument dynamiques et compétitives.

Grâce à la LGV Rhin-Rhône, ces villes moyennes bientôt distantes les unes des autres par des séquences de 20 minutes en moyenne, dessineront une quasi-contiguïté et offriront une aire métropolitaine d'un million d'habitants. Cette contraction des distances permet d'envisager des partenariats beaucoup plus intenses et une plus grande fluidité des échanges, pour peu que cette opportunité soit assortie d'une véritable stratégie dans l'organisation des transports et dans l'organisation des services. Et c'est cette opportunité que construisent ensemble les acteurs de la MRR.

En effet s'inspirant des exemples voisins (suisse, allemand), la MRR ambitionne de construire un **système complet de mobilité performant** (intermodalité et interopérationalité ; liaison LGV inter-cité connectée aux réseaux urbains intra-cités ; définition d'une stratégie de mobilité commune permettant d'apporter une réponse aux limites institutionnelles classiques françaises mais aussi transfrontalières) **propre à assurer le développement (économique) du périmètre, à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et à favoriser la protection de l'environnement** (en proposant une alternative efficace au tout-voiture).

Travaillé parallèlement à la venue du TGV Rhin-Rhône, ce projet de développement repose sur des « orientations clefs » structurant le réseau :

- **Accélérer l'accessibilité par un réseau inter-cité à grande vitesse, créant une offre de transport cadencée inédite, le « TER-GV »,**

La nouvelle ligne à grande vitesse, désormais en construction, positionne la MRR comme un maillon incontournable des échanges entre les axes nord/sud (Rhin-Rhône) mais également est/ouest à mesure que s'opère l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale au sein de l'Union Européenne. Au-delà de cette position privilégiée au carrefour des grands axes européens, son projet ambitieux propose d'offrir aux habitants de l'espace métropolitain un dispositif de mobilité performant par liaisons ferroviaires complétées d'un système de desserte permettant de se rendre d'un point du territoire de la MRR à un autre et d'en revenir dans un temps inférieur à la demi-journée.

Ce critère de la « demi-journée » est réellement devenu la base de la stratégie affichée par la MRR et les atouts de la construction de cette politique se déclinent donc selon les arguments suivants :

- performance : LGV, fréquence horaire au minimum, services cadencés ;
- lisibilité : politique d'arrêts systématisée.

Tant les problématiques « voyageurs » que « fret » sont au cœur des réflexions de la MRR. En effet soucieux de concevoir une réponse globale à la saturation des réseaux routiers et à la pollution induite par ce trafic, la MRR s'est intéressée à identifier les principaux axes de performance. Grâce à une étude lancée en 2006, sur l'ensemble du périmètre de la MRR, elle est aujourd'hui en mesure de proposer des améliorations concrètes, notamment pour le volet « voyageurs », le plus avancé de l'étude.

- **Développer des infrastructures multimodales de logistique avancée pour valoriser les flux de transit,**

Afin de développer les connexions entre l'urbain et l'interurbain, et ainsi éviter les ruptures de charges (cause première de la non utilisation des transports publics), plusieurs axes sont privilégiés :

- continuité de la chaîne : rabattements TERGV/TER/TCU/autres, prévus depuis l'ensemble des gares de la MRR ;
- simplicité d'utilisation : pas de politique de réservation ;
- politique tarifaire harmonisée (y.c. au-delà des frontières nationales) : abonnement intégré ;
- mise en place de plateformes d'inter-modalités : présence, dans des espaces restreints, de moyens constituant une alternative simple à la voiture traditionnelle (ex : vélo public, transports en site propre, mise à disposition de véhicules écologiques, etc.)

Profitant des atouts de mobilité disponibles sur son territoire, la MRR souhaite également construire une offre reliant rapidement les usagers à l'Euroairport de Bâle, permettant en cela de développer une offre aérienne complémentaire (aéroports nationaux et internationaux). Les améliorations des connexions actuelles sont donc largement réfléchies en collaboration avec les partenaires bâlois de cette MRR.

- **Sensibiliser les acteurs à la pratique de nouvelles mobilités,**

Plusieurs actions sont envisagées afin de développer une politique tarifaire attractive sur l'ensemble du territoire métropolitain et de garantir la qualité du service, gage de réussite du projet :

- élaboration de guides horaires métropolitains disponibles dans les principaux points de vente de billets ;
- politique de tarification attractive et avantageuse ;
- mise en place de pass (ex : culture : combinaison billet de train + entrée exposition) pour encourager les usagers à développer leur conscience collective et être présents, grâce aux transports publics, dans les différents lieux de manifestations organisées.

- **Mettre en place une ingénierie propre à assurer la réussite de cette politique innovante,**

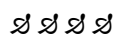
Nombre d'acteurs institutionnels, tant dans le système français qu'helvétique, sont compétents en la matière (Communes, Agglomérations, Régions, Offices Cantonaux des Transports). La faculté de mobiliser l'ensemble de ces partenaires autour d'un projet commun constitue la force de cette MRR. Ce partenariat, encore récent, permet la mobilisation évidente des synergies et favorise ainsi la prise d'engagements communs.

Appuyés dans cette recherche par nombres d'acteurs institutionnels (SNCF, Régions, Office interconsulaire des Transports et des Communications du sud est, Office cantonal des Transports du Canton de Neuchâtel, Association Bourgogne Franche-Comté Europe, etc.), la MRR a su s'entourer des acteurs propres à soutenir sa démarche et permettant d'espérer les fonds nécessaires à sa réalisation au niveau national. Le caractère éminemment transfrontalier de cette MRR lui confère également une vocation européenne que l'Union Européenne ne saurait négliger.

Enfin, afin de continuer à être proactive dans le domaine, la MRR réfléchit à l'opportunité de se doter des instruments lui permettant de mesurer les effets de sa politique, et ainsi, adapter, le cas échéant, ses projets. C'est ainsi que le principe de la mise en place d'un observatoire de la mobilité est encore à l'étude.

En conclusion, désireux de partager leur volonté d'organiser une nouvelle mobilité qui conjugue déplacements intra et inter-urbains en favorisant les échanges d'expériences et en suscitant l'adhésion des principaux bailleurs de tels projets de mobilité, les partenaires de la MRR souhaitent que le Plan d'action de la mobilité urbaine de la Commission Européenne puisse y inscrire les axes développés précédemment et résumés de la façon suivante :

- Accélérer l'accessibilité par un réseau inter-cité à grande vitesse (LGV), créant une offre de transport cadencée inédite, le « TER-GV », relié à des infrastructures multimodales intra-urbaines performantes (transports urbains en site propre) et complémentaires aux grands réseaux (fer avion).
- Promouvoir des pratiques d'interopérabilité entre les systèmes et de pass transport.
- Développer les moyens de sensibilisation des usagers (voyageurs et fret) par la mise à disposition de services multiples et adaptés (pass, horaires, etc.)



Lexique :

LGV : Ligne à grande vitesse

TGV : Train à grande vitesse

TER : Transport express régional

TERGV : Transport express régional grande vitesse

TCU : Transport en commun urbain