



Note d'avis et de recommandation

Objet : liaisons ferroviaires transfrontalières

Rapporteurs : Région Grand Est et Rhénanie-Palatinat

1. Situation actuelle

Dans son article 13, le traité d'Aix-la-Chapelle (TAIC) prévoit que les deux États dotent les collectivités territoriales des territoires frontaliers de compétences appropriées, de ressources dédiées et de procédures accélérées permettant de « surmonter les obstacles à la réalisation de projets transfrontaliers, notamment dans le domaine des transports. »

La décentralisation en France, d'une part, et l'évolution de la répartition des compétences entre le *Bund* et les *Länder*, d'autre part, ont permis aux Etats de confier l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs aux Régions et aux *Länder*.

En France, le transfert de compétence a été réalisé il y a 20 ans, avec une compensation financière alors arrêtée sur la base d'un périmètre d'offre non révisable. Ainsi, en dehors de revalorisations annuelles ne couvrant pas l'intégralité des évolutions du coût des services, tous les changements du périmètre de l'offre de transport doivent être assumés par les Régions, y compris pour les dessertes transfrontalières relevant des services de transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt national (faisant parti des compétences de l'Etat).

De même, les matériels roulants transférés à la région étaient déjà très anciens (plus de 30 ans en moyenne) et non adaptés au développement de liaisons ferroviaires transfrontalières directes. Les compensations financières octroyées par l'Etat n'étaient pas à la hauteur des besoins du renouvellement d'un parc ancien, et encore moins suffisantes pour le développement d'un réseau transfrontalier franco-allemand à haut niveau de service.

De plus, le réseau ferroviaire français souffre d'un manque d'entretien depuis une trentaine d'années, particulièrement les « petites lignes » classées « UIC 7 à 9 ». Une grande partie des dessertes de proximité entre la France et l'Allemagne dépend de ces infrastructures. La Région Grand Est s'est engagée dans le transfert de gestion de ce réseau en application des dispositions de l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), du 24 décembre 2019. Pour inscrire cette politique dans le long terme, la Région escompte de l'Etat un accompagnement financier renforcé pour les travaux d'urgence, mais également pour les investissements de renouvellement et de modernisation.

En Allemagne, les liaisons de proximité (*Nahverkehr*) ont été transférées au titre de la régionalisation (1996) aux *Länder*. Les moyens alloués par le *Bund* ont été calculés sur la base de l'offre de service en vigueur en 1994, qui, de manière générale, ne comportait pas de dessertes transfrontalières. Du fait de charges d'entretien et d'exploitation plus élevées, le matériel roulant affecté aux liaisons transfrontalières a alors été retiré du service par la *Deutsche Bahn*, sans concertation avec les *Länder*.

Outre les 7 liaisons transfrontalières directes, deux autres projets répondent aux priorités identifiées en matière de mobilité dans le cadre du TAIC, car ils sont porteurs d'un grand potentiel pour le développement des régions voisines :

- remise en service de la ligne Colmar/Freiburg (impliquant notamment la reconstruction du pont ferroviaire de Breisach détruit en 1945, le renouvellement de la voie entre Colmar et Volgelsheim et l'aménagement de la voie entre Breisach et Freiburg) ;
- rétablissement de la continuité de la ligne (Saarbrücken-Sarreguemines)-Obermodern-Haguenu-Roeschwoog (FR)-Rastatt (DE)-(Karlsruhe), nécessitant la re-conversion (ou reconstruction) du pont sur le Rhin entre Beinheim (FR) et Wintersdorf (FR) (utilisé actuellement pour le trafic routier) et la remise à niveau de 40 kilomètres de ligne ;

2. Evolution

/amélioration des dessertes existantes/

A court terme, la Région Grand Est (RGE) et les *Länder* de Sarre, de Rhénanie-Palatinat (RP) et du Bade-Wurtemberg (BW) se sont engagés dans un projet particulièrement ambitieux et innovant de renforcement des dessertes transfrontalières avec l'Allemagne, à l'horizon décembre 2024 sur 7 liaisons) :

- Trier (RP)/Perl/Metz (Lorraine)
- Saarbrücken (Sarre)/Metz (Lorraine)
- Saarbrücken (Sarre)/ Sarreguemines/ Strasbourg (Alsace)
- Neustadt (RP)/ Wissembourg/ Strasbourg (Alsace)
- Wörth (RP)/Lauterbourg/Strasbourg (Alsace)
- Strasbourg (Alsace)/Kehl/Offenburg (BW)
- Mulhouse (Alsace)/Müllheim (BW)

L'évolution du niveau de service prévu à cette échéance conduira à une augmentation conséquente des coûts d'exploitation, exigeant - du côté français - un relèvement des contributions nationales pour accompagner leur mise en œuvre.

Par ailleurs, l'établissement de dessertes ferroviaires directes nécessite l'acquisition de 30 trains qui doivent être équipés des systèmes d'exploitation français et allemand.

Dans ce but, la RGE et les Länder concernés financent le développement d'un prototype pour la fabrication des futurs 30 trains transfrontaliers. Le coût d'acquisition de ces matériels roulants est de 376,4 millions d'euros. L'investissement de 27,8 millions d'euros et de 60 millions d'euros est nécessaire pour que les trains puissent être exploités en Allemagne et en France.

Afin de soutenir le développement de ces liaisons internationales, un soutien financier par les Etats à la RGE et aux Länder est essentiel ; cette aide pourrait également être envisagée au titre des plans de relance (volet national et européen).

/développement de nouvelles dessertes/

A moyen et long termes, d'autres projets de développement de liaisons ferroviaires transfrontalières franco-allemandes répondent aux enjeux mis en avant par le TALC

Au niveau interrégional, il s'agit de la liaison ferroviaire de l'*EuroAirport* ou l'amélioration des dessertes à grande vitesse entre Strasbourg et Francfort (FRA, aéroport) et entre Paris et Mannheim, via Sarrebruck.

De surcroît, la remise en service des lignes Colmar/Freiburg et Haguenau/Rastatt est d'importance significative pour compléter les infrastructures dans l'espace transfrontalier :

- le projet Colmar/Freiburg se trouve actuellement dans la phase d'études préliminaires, dont les résultats sont attendus pour l'automne 2022,
- concernant Haguenau/Rastatt (ligne qui pourrait servir au fret ferroviaire) une étude globale de faisabilité a été lancée (MobiPamina, commanditée par l'Eurodistrict Pamina, dont les conclusions sont attendues en février 2022).

En outre, des études sur l'amélioration des mobilités entre l'Est mosellan (Forbach) et la Sarre pourront faire l'objet d'un accompagnement financier sous réserve qu'un portage local soit assuré.

Les réponses de l'Etat et du *Bund* aux enjeux de court terme permettront de donner des orientations favorisant la mise en œuvre des projets de moyen et long termes, en dotant les collectivités locales des crédits nécessaires.

3. Evaluation politique

Un soutien des Etats à la RGE et aux *Länder* pour le développement des liaisons transfrontalières favoriserait la concrétisation des objectifs fixés au titre du TALC. Pour cela les dispositifs de financement des coûts d'exploitation, d'acquisition des matériels roulants et de modernisation des infrastructures ferroviaires doivent être adaptés par les deux pays pour tenir compte des charges particulières supportées par les collectivités régionales.

Dans ce contexte, des financements européens devraient être mobilisés par l'ensemble des partenaires, notamment pour ce qui concerne :

- l'acquisition de matériels roulants au titre du plan de relance,
- la construction d'infrastructures ferroviaires dans le cadre du réseau RTE-T

L'intégration des « *missing links* » Colmar/Freiburg et Haguenau/Rastatt dans le réseau global RTE-T pourrait par ailleurs permettre de mobiliser des financements européens pour les prochaines étapes et aux Etats de dégager des marges de manœuvre budgétaire complémentaires. La reconstruction du pont sur le Rhin (détruit en 1945) entre Colmar et Freiburg serait également un signal politique fort et permettrait de renforcer l'accessibilité et l'attractivité de la zone d'activité EcoRhena et du territoire en reconversion de Fessenheim.

Compte tenu des ressources de l'UE destinées au développement du réseau RTE-T, une action conjointe doit également permettre d'examiner la possibilité de mobiliser des moyens nationaux, via des véhicules financiers complémentaires.

4. Avis et Recommandations

Le Comité de coopération transfrontalière estime que la France devrait prendre les mesures pour soutenir la Région Grand Est dans le financement du développement de dessertes franco-allemandes à l'échéance de décembre 2024).

Le CCT recommande au CMFA :

- d'inviter les deux Etats à subventionner l'acquisition de matériels roulants interopérables pour les dessertes transfrontalières (comme pour les « grandes lignes »), et à inscrire cette action dans les priorités du plan de relance européen,
- d'encourager les deux Etats à intervenir en faveur de l'entretien et la modernisation et - le cas échéant - la construction des voies ferrées pour l'interconnexion des réseaux et parvenir à une exploitation en commun des liaisons transfrontalières locales,
- de demander l'inscription de l'*EuroAirport* Bâle/Mulhouse/Fribourg dans le réseau central du RTE-T fixé par la Commission européenne,
- d'examiner la possibilité d'intégrer les « *missing links* » Colmar/Freiburg et (Saarbrücken)/ Haguenau/Rastatt/(Karlsruhe) entre les deux pays dans le programme susmentionné
- de rechercher des modes de financements complémentaires, à même de garantir la réalisation de ces projets,
- d'instituer un groupe de projet franco-allemand, avec tous les partenaires concernés, pour la mise en place d'une liaison ferroviaire directe entre Strasbourg et l'aéroport de Francfort.