

3.1.



# MOBILITÉ & INFRASTRUCTURE



**La mobilité transfrontalière a été identifiée comme l'une des problématiques clés lors des sommets citoyens de ces dernières années. Un réseau de transport multimodal dense apporte une première réponse à la demande croissante de mobilité transfrontalière dans l'Euregio Meuse-Rhin (EMR).**

### 3.1.1. DESCRIPTION DE LA SITUATION

Le grand nombre de connexions de transports publics transfrontaliers (bus et trains) illustre l'importance accordée à la question de la mobilité dans l'EMR. Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire dans le domaine.

Selon l'accord signé en 2018 entre le Centre de coordination eurégional de l'Association des Transports publics d'Aix-la-Chapelle (Aachener Verkehrsverbund – AVV) et l'Euregio Meuse-Rhin, le Centre de coordination met en œuvre les mesures en matière de mobilité, et soutient et coordonne la coopération de l'ensemble des acteurs de la mobilité dans l'entière de l'EMR. En dehors des réunions de travail régulières, les entreprises du secteur du transport et les autorités de la mobilité publique échangent également au sein du groupe de travail TTM (Ticketing, Tarifs, Marketing). Elles ont obtenu de belles avancées, à commencer par l'Euregoticket, mais se heurtent encore à quelques soucis en matière d'infrastructures, notamment.

#### Les progrès

L'Euregoticket et le Bike-Ticket, disponible depuis 2020, peuvent être mentionnés ici comme exemples de produits communs. Tous deux facilitent l'usage des transports en commun dans la région transfrontalière grâce à un billet commun accepté par toutes les sociétés de transport. L'extension de la zone couverte par le billet de train belge à la gare centrale d'Aix-la-Chapelle, et l'intégration des villes frontalières de La Calamine, Vaals, Kerkrade et Heerlen dans l'organisation tarifaire de l'AVV, peuvent être également citées comme

exemples de l'étroite collaboration transfrontalière.

Trois projets phares sont actuellement en cours : « EMR Connect » (ECON) d'INTERREG V-A, « easyConnect » et « MaaS » (Mobility as a Service). EMR Connect réunit un consortium de 14 partenaires qui travaillent sur une multitude de questions liées à la mobilité dans l'EMR. Il œuvre notamment à l'agrandissement de l'offre tarifaire eurégionale, au développement de mesures touchant à la numérisation et à l'extension de la zone du « NRW Semesterticket » (ticket semestriel pour toute la Rhénanie-du-Nord-Westphalie) d'Aix-la-Chapelle à la province du Limbourg. Le projet easyConnect teste, à grande échelle, une technologie révolutionnaire pour la billetterie électronique transfrontalière. Quant au projet pilote néerlandais MaaS, il développe une application multimodale ergonomique, qui permettra également la planification et la réservation de nombreux moyens de transport, sans être limité par les frontières.

Il existe une coopération étroite en dehors des projets financés par l'UE. La coopération constructive entre l'Allemagne et les Pays-Bas dans le cadre de l'appel d'offres pour la concession régionale du Limbourg, la mise en service de la ligne RE18 entre Aix-la-Chapelle et Maastricht et l'élargissement du « NRW Semesterticket » à la ville de Maastricht, peuvent sans hésiter être considérés comme des exemples de réussite de ces dernières années.

#### Les défis

Parmi les obstacles au transport public transfrontalier, on note la divergence des structures de financement

nationales. Par exemple, l'État belge permet aux personnes âgées belges d'utiliser gratuitement les transports publics, mais uniquement dans les limites de son territoire. On constate aussi le manque ou l'absence d'infrastructures (en particulier dans le transport ferroviaire), différentes obligations nationales pour les véhicules ou encore une différence de normes techniques, tels que le calendrier national et les données en temps réel.

### 3.1.2. PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Qu'il s'agisse de l'amélioration des services transfrontaliers, des offres transfrontalières de tarifs et de billets ou de l'information transfrontalière pour les passagers, le défi est de répondre à une demande de mobilité en constante augmentation dans l'EMR, et de rendre les transports publics locaux de la région attractifs et durables, au-delà des frontières. Diverses pistes se dessinent.

Le développement de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière et l'amélioration de l'offre de services dans le transport ferroviaire transfrontalier local de passagers figure parmi les priorités. Des « liaisons ferroviaires manquantes » ont été identifiées, comme la liaison entre Hasselt et Eindhoven. Leur rentabilité est actuellement à l'étude. L'interconnexion transfrontalière des lignes ferroviaires est également d'une importance capitale, comme en témoigne la création d'une liaison directe entre Aix-la-Chapelle et Bruxelles pour le transport local, la liaison d'Aix-La-Chapelle à la Randstad (Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht) en passant par Eindhoven et l'interconnexion de la ligne RE18 de Maastricht à Liège. Le service de bus transfrontalier doit, lui aussi, être optimisé. Il y existe, par exemple, une volonté de connecter Hamont-Achel à Weert. Pour la connexion entre Montjoie et Eupen, l'utilisation du Netliner, déjà en service dans la région de Montjoie où il opère comme bus à horaire flexible pour les transports non programmés est la solution évidente.

Il s'agit aussi, pour rendre l'utilisation de ces services la plus attrayante possible dans un contexte transfrontalier, de développer davantage l'offre tarifaire transfrontalière. L'objectif est de faire en sorte que les tarifs puissent être calculés simplement pour l'ensemble du voyage, sans avoir à soucier des frontières à l'achat des billets, tout en recevant un aperçu précis de tous les coûts encourus. Il existe déjà des plans concrets entre la Rhénanie-du-Nord-Westphalie (NRW) et les Pays-Bas : il s'agirait d'allier la tarification actuelle utilisant une carte à puce pour les transports publics des Pays-Bas à la tarification électronique de la NRW basée sur la distance du trajet. En outre, les produits existants à tarif fixe, tels que l'Euregioticket et le Bike-Ticket correspondant, continueront à être développés.

L'harmonisation de la billetterie permettra également aux utilisateurs de voyager aisément dans les transports locaux et, bien sûr, par-delà les frontières, grâce à l'achat d'un billet unique. Cette approche, basée sur un système de « ID-ticket » déjà été expérimentée dans le cadre d'un projet pilote, vise à lier entre elles les différentes normes nationales en matière de billetterie électronique, et à faciliter la mise en place d'une billetterie interopérable au-delà des frontières nationales. Ce faisant, l'utilisation transfrontalière des transports publics n'aura jamais été aussi simple, et permettra d'éliminer concrètement les barrières actuelles. L'information transfrontalière aux passagers, en termes d'horaires, de travaux et d'accessibilité sera rapidement disponible, en temps réel, pour l'ensemble de l'EMR, dans les arrêts de bus, les gares et en ligne.

L'EMR et ses partenaires vont également se concentrer en priorité sur les innovations dans le domaine de la mobilité. L'EMR désire soutenir les parties concernées, en particulier dans le domaine de la mobilité connectée, donc sur smartphone, afin de s'établir comme une région pionnière. Ainsi, d'une part, les sections transfrontalières seront desservies par des bus à propulsion électrique et,



d'autre part, les modèles existants, tels que le domaine du partage de vélos électriques, seront étendus à l'EMR de manière transfrontalière. Il convient également d'envisager des véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Les objectifs régionaux de développement durable pour les transports publics de passagers sur des distances courtes devraient, dans la mesure du possible, être réalisés dans une étroite coordination.

Enfin, il convient de développer la multimodalité. Il s'agit en particulier de renforcer le réseau de vélos, tant pour les vélos électriques que pour les vélos classiques. Les premiers projets et plans ont déjà ouvert la voie et devraient être concrétisés et, le cas échéant, complétés.

*Le défi est de répondre à une demande de mobilité en constante augmentation dans l'EMR, et de rendre les transports publics locaux de la région attractifs et durables.*

#### **L'Euregoticket : 3 pays, 1 jour, 1 prix**

L'Euregoticket est un forfait journalier sans frontières : valable dans les trois pays, il rend accessibles pratiquement toutes les lignes de bus et de trains de l'Euregio. Les week-ends et jours fériés nationaux, il est valable pour 2 adultes et 3 enfants de moins de 12 ans. L'Euregoticket est disponible, au prix de 19€ (prix en 2021), dans toutes les gares et aux automates de vente de billets ainsi qu'auprès des lignes de bus participantes.

### 3.1.3. OBJECTIFS ET ACTIONS

- **Soutenir la coopération entre les services publics, les opérateurs de réseaux et les entreprises de transport :**
  - Mise en place d'une base de données automatisée uniforme pour l'enregistrement des flux des usagers dans les transports publics,
  - Promotion de la coopération structurelle entre les autorités publiques et les entreprises de transport dans l'Euregio.
- **Promouvoir l'innovation dans le secteur de la mobilité :**
  - Coordination transfrontalière des activités de mobilité connectée,
  - Renforcement du réseau de mobilité transfrontalière par des offres multimodales,
  - Création d'interopérabilité des normes relatives à la billetterie électronique,
  - Développement d'offres pour les vélos en libre-service.
- **Créer de nouveaux services pour les passagers :**
  - Amélioration de l'information transfrontalière des passagers :
    - Consolidation de toutes les données relatives aux horaires eurégionaux dans un système d'information transfrontalier en temps réel,
    - Information sur les chaînes de transport multimodales transfrontalières,
    - Renseignements transfrontaliers sur les tarifs,
    - Intégration de solutions représentant une valeur ajoutée dans le système d'information multimodal des passagers (p.ex. séquence de transport, utilisation de la capacité, disponibilité de vélos électriques et possibilité d'emporter des vélos),
    - Coordination de l'échange transfrontalier d'informations sur les sites,
    - Renforcement de l'ensemble des offres et des réseaux sur une plateforme commune.
  - Développement d'une offre tarifaire eurégionale :
    - Amélioration des billets transfrontaliers, par exemple Euregoticket,
    - Mise en place de nouvelles offres eurégionales visant des groupes cibles spécifiques,
    - Mise en place d'e-tarif nationaux en tant que base pour la convergence des tarifs, dans le but d'établir une politique transfrontalière continue basée sur la distance,
    - Élaboration d'offres tarifaires pour les étudiants de l'EMR.
  - Harmonisation de la vente des billets :
    - Développement d'une infrastructure d'interopérabilité pour la vente transfrontalière de billets,
    - Développement d'une approche liant la carte d'identité à la vente de billets, pour permettre l'interopérabilité de différentes normes nationales de billetterie électronique.
  - Développement de l'offre de services :
    - Création d'une ligne régionale ininterrompue pour le transport de passagers Cologne – Aix-la-Chapelle – Bruxelles,
    - Création d'une ligne régionale ininterrompue Aix-la-Chapelle – Eindhoven - Randstad,
    - Création d'une ligne régionale ininterrompue Aix-la-Chapelle – Maastricht – Liège,
    - Création d'une ligne régionale ininterrompue Hasselt – Eindhoven,
    - Création d'une ligne régionale ininterrompue Moll – Roermond.
  - Développement des infrastructures :
    - Extension des Park & Ride et des Bike & Ride,
    - Amélioration de la mobilité dans les zones rurales.



# CONCLUSION



La mobilité transfrontalière est un levier important pour toutes les thématiques de la stratégie EMR2030 : économie et innovation, marché de l'emploi, enseignement et formation, culture et tourisme, soins de santé et sécurité, toutes ont besoin d'infrastructures de qualité pour une mobilité toujours plus grande, plus aisée, plus efficace et plus interconnectée. La facilité d'accès pour les usagers reste et sera toujours la clé des efforts entrepris dans ce champ thématique.