

Des chaînons manquants –des chances manquées


Aménagement du territoire – masse critique – offre – entretien – infrastructure

L'infrastructure – dernier chaînon d'une chaîne de réflexion

Parlement européen – Bruxelles le 28 septembre 2017

Marcus RIEDER

Vue d'ensemble

- 
1. Introduction
 2. Val Venosta – les facteurs de réussite
 3. Bridging missing links – une chance, mais ...
 4. Recommandations et conclusions

Introduction

CCRR c'est ...



- Un bureau d'étude belgo-suisse, spécialisé dans le domaine des transports publics en zones rurales et limitrophes.
- Actif dans l'espace francophone et dans les pays voisins.
- Spécialisé dans le trafic ferroviaire transfrontalier.
- Zones rurales et limitrophes?
 - => éloignées des centres urbains
 - => densité de population basse
 - => topographie accidentée
 - => centres régionaux entre 5000 et 25000 habitants.

Introduction

L'objectif de l'intervention est de...



- Montrer les facteurs de succès des réouvertures des lignes ferroviaires (transfrontalières) à l'aide d'un exemple trouvé dans une région limitrophe et rurale.
- Retirer de cet exemple des indicateurs décisifs pouvant être appliqués à des programmes comme «Bridging missing links».

Vue d'ensemble

1. Introduction



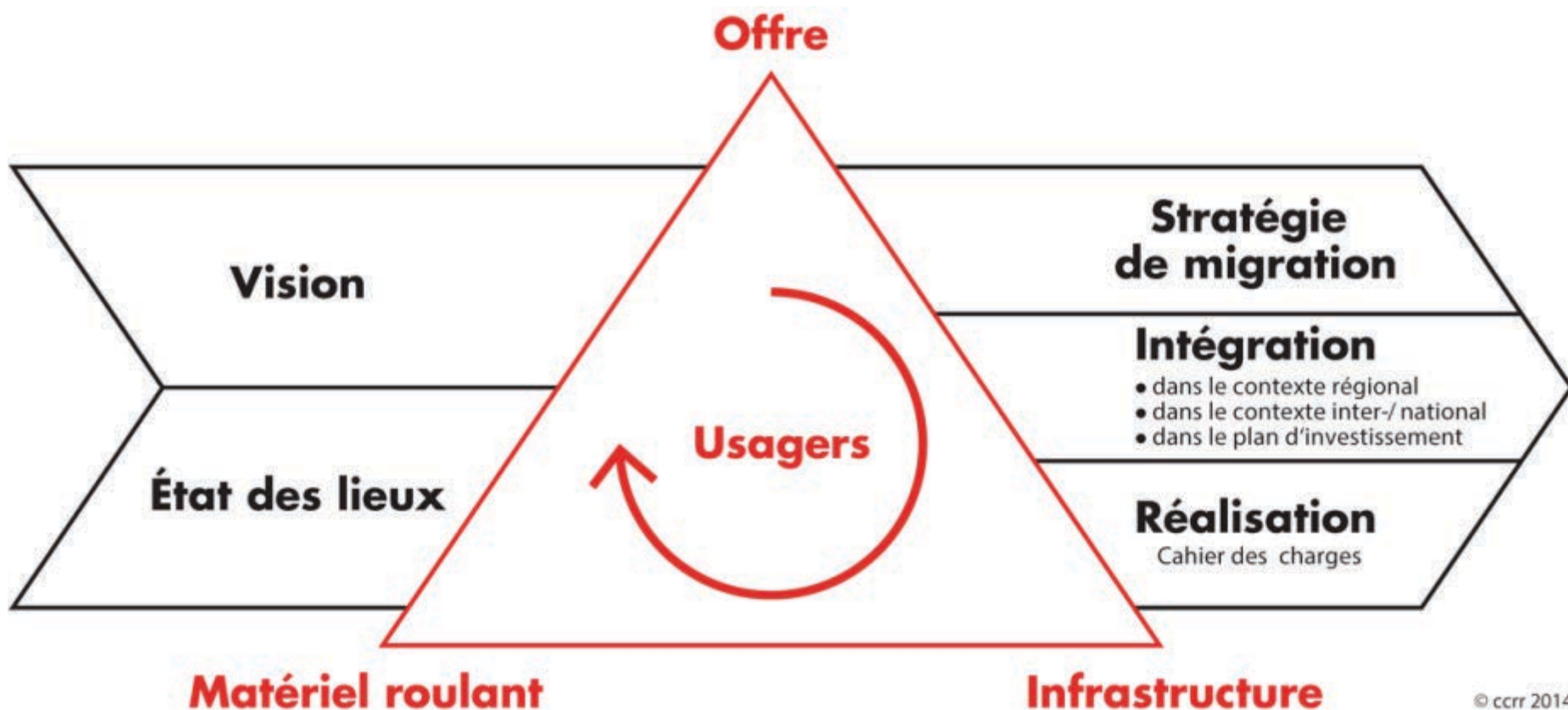
2. Val Venosta – les facteurs de réussite

3. Bridging missing links – une chance, mais ...

4. Recommandations et conclusions

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Les voyageurs journaliers au centre



Val Venosta – Les facteurs de réussite



Val Venosta – Les facteurs de réussite

Densité des infrastructures – Densité de population

	Province Bolzano (it)	District Val Venosta (it)	Région Franche-Comté (F)	Belgique	Suisse
Habitants [hab.]	509 626	34 260 sans Merano	1 175 684	10 666 866	7 870 134
Densité [hab/km²]	69	24 ??	73	349	193
Densité en rail/km²	53.5 m	41.7 m	48,3 m dont env. 54 % électrifié	117.6 m dont env. 79% électrifié	125 m 100 % électrifié
Densité en route/km²	1 143 m	260 m	1 646 m	4 987 m	1 727 m

Commentaires:

- La ville de Merano compte 39'000 habitants.
- Faible densité de population dans la Province Bolzano.
- Faible densité des infrastructures.

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Histoire – Le retour du rail dans le Val Venosta



- Ouverture de la ligne Merano–Malles en 1906, à voie unique, à écartement standard.
- Arrêt de l'exploitation en 1991.
- Remplacement de la ligne ferroviaire par une ligne de bus avec un cadencement de 30 min.
- En 1999, la Province de Bolzano rachète la ligne et décide de la ré-ouvrir.
- La planification de la réouverture débute en 2000.

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Données techniques – Le retour du rail dans le Val Venosta



- 5 mai 2005: réouverture officielle de la ligne Merano–Malles, dite Vinschgerbahn ou Chemin de fer du Val Venosta.
- Longueur de la ligne: 60 km, avec 2,1 km de tunnels, deux ponts, des pentes jusqu'à 29‰, des rayons minimaux de 200m, une vitesse commerciale de 70 à 100km/h, 18 stations desservies, horaire cadencé de 5h à 23h.

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Jour de paye – Les résultats de la réouverture



- 1 million voy. en 2005.
- 2 millions voy. en 2014 (env. 5500 voy./j. sam. et dim. Inclus).
- Prime du rail d'env. 50%.
- Légère baisse du trafic routier dans le Val Venosta, contrairement à la tendance générale.
- Coût de l'exploitation de l'ordre de 7 à 8 € par km.
- Coût de la réouverture: 120 mio. €, matériel roulant inclus (2 mio. €/km).
- 2000 vélos de location à disposition dans les gares de la ligne

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Les impacts de la réouverture


- Progression des nuitées dans le tourisme supérieure à la moyenne de la province.
- La ligne de chemin de fer comme label pour toute une région => publicité.
- Renoncement à l'élargissement et à la modernisation de la route.
- Rayonnement sur toute la province
=> déclencheur pour la modernisation du reste du réseau et d'autres réouvertures.
- Ligne de chemin de fer comme objet d'identification.
- Création d'une culture ferroviaire, voire d'une culture des transports publics.

Val Venosta – Les facteurs de réussite

Les facteurs de succès de la réouverture:

- Horaire cadencé à la suisse.
- Réseau de bus de ramassage vers les gares.
- Coordination avec la ligne bus transfrontalière (horaire et tarif).
- Piste cyclable planifiée conjointement avec la réouverture.
- Service de location de vélos dans les gares et transport des vélos par le train.
- Communauté tarifaire.
- Aménagement du territoire => concentration de l'habitat autour des haltes et gares de la ligne, pas d'étalement (masse critique).
- Ligne de chemin de fer comme axe structurant.

Vue d'ensemble

1. Introduction
2. Val Venosta – les facteurs de réussite
-  3. Bridging missing links – une chance, mais ...
4. Recommandations et conclusions

Bridging missing links

Une chance pour ...



- Des petits projets soutenus par des forces vives locales et régionales dans le domaine voyageur et marchandises.
- Initier des innovations technologiques pour réduire les coûts (trains sans contrôleur, trains sans conducteur, nouvelle billettique comme BiBo [Be-in Be-out] etc.).
- Utiliser des lignes régionales rouvertes comme laboratoire pour la coordination de l'aménagement du territoire et d'une infrastructure ferroviaire.
- Mettre au centre les utilisateurs et leurs besoins quotidiens.

Bridging missing links

Une chance mais seulement si ...



- On inscrit dans les appels à projets des exigences minimales chiffrées (voir plus tard).
- Des exigences minimales chiffrées rendent les appels à projets plus lisibles et moins volumineux (simplification des appels à projets, plus faciles à traduire).
- On publie des appels à projets en différentes langues pour permettre aux personnes et organisations rarement concernées par un tel programme d'y accéder.
- On rend public les projets proposés en réponse aux appels d'offre ainsi que leur évaluation (transparence de la sélection)

Vue d'ensemble

1. Introduction
2. Val Venosta – les facteurs de réussite
3. Bridging missing links – une chance, mais ...
- ➔ 4. Recommandations et conclusions

Recommandations et Conclusions

Recommandations – exigences minimales pour un projet ferroviaire

- Offre minimale de 18 A/R par jour (16 A/R le week-end).
- Potentiel minimal de 1000 voy./j. [ou 12000 t/a ou 720 wagons/a ligne fret].
- Taux de couverture minimal supérieur à 20%.
- Obligation de densifier dans un rayon de 500 m autour des gares à rouvrir.
- Preuve du financement pour un entretien préventif de la nouvelle infrastructure à long terme (50 à 100000 EUR/km/a).
- Garantie de l'abandon de toute extension routière dans la région concernée, contournements et parkings inclus.
- Garantie d'une coordination stricte entre les différentes offres des transports publics et leur tarification
- Obligation d'aménager les chemins d'accès aux gares rouvertes pour les piétons et les cyclistes.
- Contrôle des exigences après réalisation et sanctions en cas de non respect.

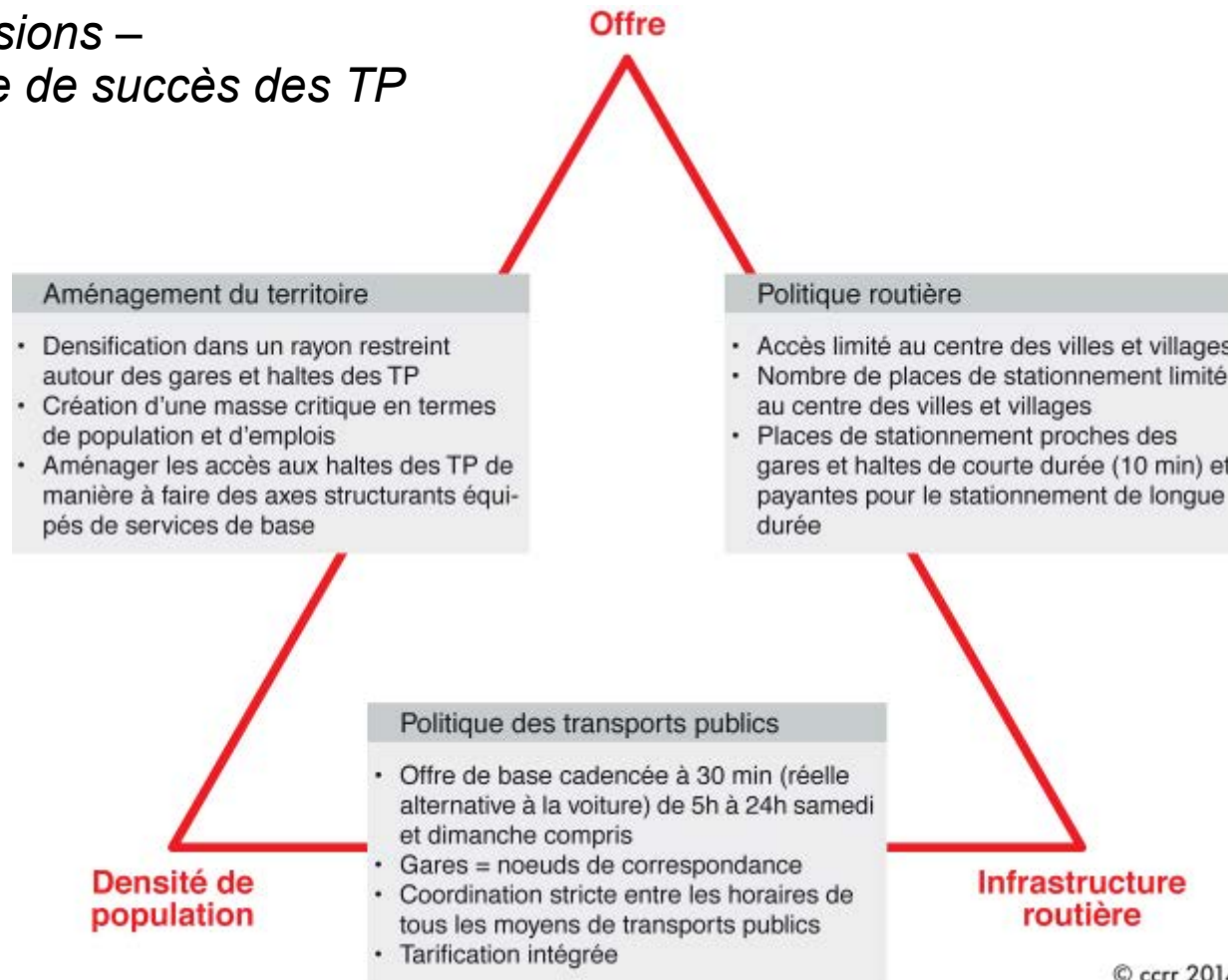
Recommandations et Conclusions

Conclusions

- Le rétablissement d'une infrastructure ferroviaire (transfrontalière) doit se baser sur une vision dans laquelle les usagers sont au centre.
- Le succès d'un projet de rétablissement d'une infrastructure ferroviaire (transfrontalière) se mesure par le degré de changement des habitudes en terme de déplacement (création d'une culture des transports publics).
- Un projet de réouverture (transfrontalier), qui n'inclut pas la dimension de l'aménagement du territoire, ignore un facteur primordial de succès de tous les moyens de transports publics.
- Sans l'exigence de conformité à des indicateurs clés – définis à l'avance – on risque de soutenir des réouvertures douteuses.

Recommandations et Conclusions

Conclusions – Triangle de succès des TP



Merci pour votre attention

D^r Marcus Rieder
CCRR
Centre de Compétence Trafic Régional Rieder
Naegelseestrasse 26
CH-8406 Winterthur
Suisse

Tél. 0041 52 202 16 32

Courriel: rieder@ccrr.be

Internet: www.ccrr.be

Source photo: © 2014 Catherine Minala SOFAM