

31060 - Autres actions d'insertion et de lutte contre l'exclusion

**Proposition de prolongation du soutien financier du  
Département du Bas-Rhin à la ligne de transport entre  
les gares d'Erstein et de Lahr, en faveur des travailleurs  
transfrontaliers.**

CP/2020/053

**Service chef de file :**

L - Mission aménagement, développement et emploi

Résumé :

Le présent rapport propose à la Commission Permanente de renouveler le soutien du Département du Bas-Rhin à l'exploitation d'une ligne de transport spécial en car entre Erstein et Lahr, du 1 septembre 2020 au 31 aout 2024.

Ce service propose une offre de transport initialement destinée aux salariés français de la zone d'emploi de Lahr, notamment aux jeunes et aux bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA), afin de contribuer à lever les freins à la mobilité.

Expérimentée depuis 2017 par l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau en partenariat avec le Département du Bas-Rhin et la Communauté des Communes du canton d'Erstein, la ligne de transport fera désormais l'objet d'un co-financement de la Région et de l'Ortenaukreis. Elle sera gérée par la Région sous forme d'un service transfrontalier régulier à destination du grand public, en partenariat avec l'Ortenaukreis, l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau, le Département du Bas-Rhin, la Communauté des Communes du canton d'Erstein.

Une convention - annexée au présent rapport - définit les conditions de participation financière de chacun des partenaires, pour une durée initiale de 2 ans, tacitement reconductible 2 années - soit pour une durée maximale de 4 années.

Dans ce cadre, il est proposé d'attribuer à la Région une contribution financière maximale de 22 500 € par an pendant 4 années - soit une contribution financière totale maximale de 90 000€ -, et d'approuver les termes du projet de convention y afférent.

**CONTEXTE**

Le Bas-Rhin dispose d'une frontière commune avec l'Allemagne. Cette proximité géographique, corrélée à un contexte économique favorable, notamment un taux de chômage particulièrement faible dans le Land du Bade Württemberg (environ 3,1%), offre de réelles perspectives d'emplois transfrontaliers. Ces opportunités constituent un enjeu fort du territoire pour favoriser le retour à l'emploi des bénéficiaires du RSA.

La zone de Lahr est particulièrement attractive grâce à la présence de grandes entreprises, historiquement implantées (MEWA et Herrenknecht notamment) ou déployées plus récemment (Zalando depuis 2016). Des recrutements importants sont

organisés par les entreprises, en collaboration avec les services de l'emploi français et allemands.

Le Département du Bas-Rhin s'inscrit dans un travail partenarial dynamique visant à promouvoir les perspectives d'emploi transfrontalier. De nombreuses actions à destination des bénéficiaires du RSA sont mises en place et mobilisées dans ce cadre : organisation d'informations collectives dédiées avec Pôle Emploi, mobilisation du public dans les forums et sessions de formation qualitatives ou linguistiques.

Toutefois, l'accès à un emploi suppose d'être mobile. Une partie des allocataires du RSA éprouve des difficultés supplémentaires en rapport avec la mobilité. En effet, nombre d'entre eux ne possède pas de permis de conduire ou de voiture, compromettant leur accessibilité à ces emplois transfrontaliers, en l'absence de solutions alternatives.

## **PRESENTATION DE LA LIGNE SPECIALE DE TRANSPORT**

C'est dans ce contexte que le Département s'est engagé depuis 2017 avec l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau, maître d'ouvrage, et la Communauté des Communes du Canton d'Erstein, dans une démarche de facilitation de l'accès à l'emploi, grâce à la mise en place, à titre expérimental, d'une ligne de bus entre la gare d'Erstein et la gare de Lahr. Cette ligne transfrontalière (dite "Sonderlinienverkehr", en accord avec le règlement européen 1073/2009) est expérimentée depuis le 1er avril 2017.

La ligne dessert quatre arrêts en France dans les communes d'Erstein et de Gerstheim (pour 40% du trajet côté français), et huit arrêts en Allemagne (pour 60% du linéaire desservi côté allemand).

L'offre de service s'est caractérisée durant cette période d'expérimentation, par des horaires adaptés aux horaires atypiques des entreprises, à raison de 2 à 3 allers et retours quotidiens. Le service a ainsi contribué favorablement à la dynamique territoriale transfrontalière, assurant le transport quotidien de 10 à 20 passagers en direction des entreprises concernées.

Après réalisation d'une enquête de satisfaction auprès des salariés d'entreprises du secteur desservi, constat a été fait d'un potentiel de développement supplémentaire. Ceci a amené l'Eurodistrict à étudier la possibilité de pérenniser le fonctionnement de la ligne, à travers une étude des potentiels de fréquentation, confiée au Cabinet d'étude spécialisé « Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH » (TTK). Plusieurs hypothèses et scénarios ont été étudiés.

## **DE L'EXPERIMENTATION A LA PERENNISATION**

En 2019, sollicités par l'Eurodistrict de Strasbourg Ortenau dans le cadre de leur compétence « transports », la Région (côté français), ainsi que l'Ortenaukreis (côté allemand) ont accepté de soutenir financièrement le projet, en vue d'une pérennisation et d'un renforcement du service.

L'élargissement des horaires, l'augmentation du cadencement à 6 allers retours quotidiens du lundi au samedi - hors jours fériés - ainsi que l'accès au grand public, sont désormais prévus à compter du 1 septembre 2020 - voir en annexe la grille horaire prévisionnelle indicative -.

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Région durant les quatre prochaines années par

convention avec l'Ortenaukreis et les partenaires de l'expérimentation initiale.

Une convention définit les conditions de participation financière de chacun des partenaires, pour une durée initiale de 2 ans, reconductible pour une durée maximale de 4 années au total - voir maquette de la convention annexée au présent rapport -.

Le coût global d'exploitation de la ligne est estimé à 375 000€ TTC / an.

La Région va solliciter des fonds européens INTERREG pour l'exploitation de cette ligne. Si ceux-ci sont accordés, ils s'élèveraient à 50 % du coût de la ligne.

A partir du coût d'exploitation réel (coût qui sera facturé par le futur contribuable), duquel seront déduits les éventuels financements INTERREG ainsi que les futures recettes commerciales, sera établi un « déficit annuel », correspondant au besoin de financement annuel réel par les partenaires.

Il a été convenu que la prise en charge de ce besoin de financement par les partenaires (« déficit de la ligne ») serait réparti entre les autorités allemandes et françaises dans une logique kilométrique :

- 60 % du parcours se situant en Allemagne, 60 % du déficit sera assumé par l'Ortenaukreis,
- 40 % du déficit sera assumé par les 3 partenaires français selon la répartition suivante :
  - Département : 15 %,
  - Communauté de Communes du Canton d'Erstein : 15 %,
  - Région : 70 %.

En l'état, le plan de financement prévisionnel a été établi par hypothèse sur la base du coût d'exploitation prévisionnel de la ligne, déduction non faite des recettes commerciales et des financements Interreg attendus :

- Ortenaukreis : 60 % de 375 000€ TTC, soit 225 000€/an maximum,
- Département du Bas-Rhin : 6 % de 375 000€ TTC, soit 22 500€/an maximum,
- Communauté de Communes du Canton d'Erstein : 6 % de 375 000€ TTC, soit 22 500€/an maximum,
- Région : 28 % de 375 000€ TTC, soit 105 000€/an maximum.

A toutes fins utiles, il convient de rappeler que durant la période d'expérimentation en cours d'achèvement (période du 1 avril 2017, au 31 août 2020), la contribution départementale annuelle a été comparable : elle s'est élevée à 20 000€ par an pour un budget annuel de 140 000€/an, dans le cadre d'un service se limitant à 2 allers et 3 retours quotidiens (soit une participation alors établie à 15% du budget total).

La contribution départementale est actuellement prévue jusqu'au 31 août 2020, dans le cadre de l'autorisation de programme mise en place antérieurement.

Dans ce contexte, il est proposé à la Commission Permanente :

- de décider de la contribution financière du Département du Bas-Rhin au co-financement du service de transport transfrontalier entre Erstein et Lahr du 1

septembre 2020 au 31 août 2024, sous maîtrise d'ouvrage de la Région,

- de valider les modalités ci-après de financement du déficit de la ligne :
  - 60 % du besoin de financement sera assumé par l'Ortenaukreis,
  - 40 % du besoin de financement sera assumé par les 3 partenaires français selon la répartition suivante :
    - Département du Bas-Rhin : 15 % de la contribution totale des partenaires français,
    - Communauté de Communes du Canton d'Erstein : 15 % de la contribution des partenaires français,
    - Région : 70 % de la contribution des partenaires français.
- de décider d'attribuer à la Région, maître d'ouvrage, sur présentation des factures, une contribution financière maximale de 22 500 € par an, correspondant à 15% du besoin de financement annuel pour l'exploitation de la ligne côté français - soit une contribution financière totale maximale de 90 000€ pour la durée des 4 ans d'exploitation du service -.
- d'approuver les termes du projet de la convention correspondante, présentée en annexe.
- d'autoriser son président à signer ladite convention

Il est précisé qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Collectivité européenne d'Alsace se substituera de plein droit au Département du Bas-Rhin pour la poursuite des engagements contractuels.

La commission territoriale Sud, réunie le 16 janvier 2020, a émis un avis favorable à ces propositions.

Code enveloppe budgétaire	Imputation M52	Crédits prévus	Crédits disponibles	Crédits proposés
30764	017-6245-561	190 000,00 €	190 000,00 €	22 500,00 €

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*La Commission Permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son Président :*

*• décide de la contribution financière du Département du Bas-Rhin au co-financement du service de transport transfrontalier entre Erstein et Lahr du 1 septembre 2020 au 31 août 2024, sous maîtrise d'ouvrage de la Région,*

*• valide les modalités ci-après de financement du déficit de la ligne :*

*○ 60 % du besoin de financement sera assumé par l'Ortenaukreis,*

*○ 40 % du besoin de financement sera assumé par les 3 partenaires français selon la répartition suivante :*

*- Département du Bas-Rhin : 15 % de la contribution totale des partenaires français,*

- *Communauté de Communes du Canton d'Erstein : 15 % de la contribution des partenaires français,*
- *Région : 70 % de la contribution des partenaires français.*
  
- *décide d'attribuer à la Région, maître d'ouvrage, sur présentation des factures, une contribution financière maximale de 22 500 € par an, correspondant à 15% du besoin de financement annuel pour l'exploitation de la ligne côté français - soit une contribution financière totale maximale de 90 000€ pour la durée des 4 ans d'exploitation du service, qui sera attribuée sur présentation des justificatifs -.*
  
- *approuve les termes du projet de convention correspondant, présenté en annexe,*
- *autorise son Président à signer ladite convention.*

Strasbourg, le 30/01/20  
Le Président du Conseil Départemental



Frédéric BIERRY