



**Ministère
de l'Équipement,
du Logement, des
Transports,
du Tourisme et de la Mer**



**Direction
des Transports
Terrestres**

**Direction Générale de
l'Urbanisme, de
l'Habitat et de la
Construction**



LES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DANS LES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES

juillet 2002

Avant-Propos

Ce travail, qui a été mené entre février et juillet 2002, a été commandé par la Direction des Transports Terrestres et la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Il s'est accompagné de nombreux contacts par téléphone avec les acteurs des transports et des agglomérations transfrontalières des deux côtés de la frontière. Qu'ils en soient vivement remerciés.

Cette étude est le fruit du travail d'Olivier DENERT et de Thierry FOUBERT, chargés de mission, sous la direction de Jacques HOUBART, directeur de la Mission Opérationnelle Transfrontalière.

Pour des questions techniques, cette version disponible « en ligne » a été expurgée de toutes les cartes figurant dans le document original de l'étude. Celles-ci sont néanmoins disponibles sur le site internet de la Mission Opérationnelle Transfrontalière.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
I – LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE AU SEIN DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES	10
A - Une réalité géographique	10
1 – Les flux de travailleurs frontaliers.....	10
2 – Les flux scolaires	11
3 – Les flux sanitaires.....	11
4 – Les autres flux	11
B – Un difficile chiffrage de l’ensemble des flux transfrontaliers	11
C – Les différents modes de transports au sein des agglomérations transfrontalières	12
1 – La prédominance de l’utilisation de la voiture particulière.....	12
2 – La faiblesse relative de l’utilisation des transports en commun transfrontaliers.....	13
II – LES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSFRONTALIERS	19
A – Mise en perspective historique	19
B – Fonctionnement du système de transport des partenaires étrangers	20
1 - Belgique	21
2 – Luxembourg.....	23
3 – Allemagne.....	24
4 - Suisse.....	25
5 - Italie.....	27
6 - Espagne	27
C - Degré de connaissance et de partenariat des acteurs français avec leurs homologues étrangers	28

D – Les Transports collectifs routiers transfrontaliers	29
1 – Répartition par groupes des transporteurs français.....	30
2 - Fréquentation et motivation des trajets	31
3 - Une offre et une ancienneté fluctuante.....	33
4 - L'intégration graduée des lignes de bus transfrontalières.....	34
5 – Un cadre juridique et réglementaire évolutif.....	35
6 - Typologie des montages en fonction des lignes.....	40
7 – Fiches par site	43
E – Les transports ferroviaires transfrontaliers de proximité	82
1 – Fréquentations et motivations des trajets.....	82
2 – Une offre fluctuante.....	83
3 – Le développement d'abonnements ferroviaires transfrontaliers	84
4 – Les relations entre la SNCF et les opérateurs étrangers	86
5 – Les relations avec l'autorité organisatrice	87
6 – Cadre juridique et réglementaire	88
7 - Fiches par site.....	90
III – QUELLE INTEGRATION DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS DANS LES DEMARCHES TERRITORIALES TRANSFRONTALIERES ?.....	97
A – Un rôle des transports urbains collectifs dans les démarches de projet d'agglomération transfrontalière ?.....	97
1 – L'« omniprésence » de la mobilité transfrontalière.....	97
2 - Le poids symbolique du transport urbain transfrontalier	97
3 – En opposition, sur le terrain, l'inexistence des transports urbains transfrontaliers comme point de départ d'un projet d'agglomération transfrontalière.....	98
4 – La relative autonomie du transport collectif transfrontalier à l'égard du projet d'agglomération transfrontalière	98
B – La place limitée des transports urbains collectifs transfrontaliers dans les outils de planification et de contractualisation régionaux et locaux	99
1 – Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire.....	99
2 – Les Schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises	100
3 – Les contrats de Plan Etat-Régions	101
4 – Les Directives Territoriales d'Aménagement.....	104

6 – Les Contrats d’Agglomération	108
7 – Les Plans de Déplacements Urbains (PDU).....	108
C – L’utilisation de l’initiative communautaire Interreg II A au service du développement des transports transfrontaliers	109
IV – DIFFICULTES.....	111
A – Une grande complexité juridique et réglementaire	111
1 - L’empilement des textes difficilement accessibles aux porteurs de projet et sujets à des interprétations multiples	111
2. Cloisonnement infra-national des compétences	112
3 - Les différents niveaux de compétences et les modes d’organisation de part et d’autre de la frontière.....	113
B – L’absence de modèle et de mise en réseau des acteurs des transport collectifs transfrontaliers de voyageurs	113
C – La faible prise en compte et articulation des transports transfrontaliers avec les planifications européennes, nationales et locales	114
D – Des crédits limités	115
E – L’inadéquation entre l’offre et la demande.....	116
F – La faiblesse des statistiques disponibles	116
V – PROPOSITIONS D’ACTIONS ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT..	117
A – Création d’observatoires statistiques de la mobilité transfrontalière	117
B – Vers une mise en cohérence des législations et systèmes européens.....	117
C – Piste pour une meilleure prise en compte du transfrontalier dans la planification territoriale	118
1 – La pédagogie du projet	118
2 - Une meilleure articulation des acteurs des transports aux décisions des élus et des planificateurs	119
3 – L’intégration des transports publics au volet transfrontalier des documents de planification.....	120
D – L’assistance aux porteurs de projet	120
1 – Le rôle de la formation et de la mise en réseau	120
2 – La simplification des textes administratifs	121

3 – L’accompagnement des projets opérationnels.....	122
CONTACTS.....	123
BIBLIOGRAPHIE	134
TEXTES REGLEMENTAIRES	

INTRODUCTION

A travers les contacts qu'ils nouent jour après jour de part et d'autre des frontières, les territoires frontaliers constituent aujourd'hui de véritables avant-postes de l'intégration communautaire préfigurant l'Europe de demain.

Les transports collectifs transfrontaliers contribuent à structurer leur développement et participent à l'intégration de ces territoires pionniers de la construction européenne.

Ces zones frontalières, souvent très perméables, sont sillonnées par des flux incessants, qu'ils soient de proximité ou sur une distance plus importante.

Dans la plupart des cas, quand ils concernent des personnes, ce sont les flux de proximité qui sont majoritaires, par leur régularité et leur volume. Ils sont souvent liés au phénomène géographique le plus visible sur les frontières françaises : les trajets domicile-travail des travailleurs frontaliers (250 000 personnes/jour France -> pays voisins, - de 10 000 dans l'autre sens).

L'accroissement continu depuis 30 ans des flux transfrontaliers de voyageurs de toute nature a entraîné une saturation progressive des infrastructures routières, la majorité des déplacements étant réalisée par la voiture particulière.

Le développement de l'intégration européenne et des échanges commerciaux correspondants ont entraîné une augmentation considérable du trafic fret, profitant surtout au transport « poids lourds », venant saturer de la même manière les infrastructures routières avec pour résultat un impact très négatif sur la sécurité des personnes et l'environnement.

Enjeux

Le développement des transports collectifs transfrontaliers est une alternative à cette saturation complète des infrastructures routières, quelles qu'en soient les causes.

Il participe, de surcroît au renforcement de l'intégration des espaces frontaliers. Enfin, il constitue un élément clé de leur projet de territoire transfrontalier.

Cette question prend une acuité particulière dans le cas des agglomérations transfrontalières où le développement des transports collectifs urbains transfrontaliers constitue souvent une étape importante dans la construction d'un projet d'agglomération transfrontalière.

C'est la raison pour laquelle il semble intéressant, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du marché européen des transports ferroviaires, de la perspective du programme européen Interreg III et du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire et de la signature des premiers contrats d'agglomérations, d'attirer l'attention des pouvoirs publics nationaux et locaux sur l'enjeu que représente le développement des transports urbains collectifs transfrontaliers en tant que traduction concrète, notamment pour les habitants, de la mise en œuvre d'un projet d'agglomération transfrontalière.

Objectifs

Cette étude doit permettre de dresser un inventaire des expériences et des principaux niveaux de difficultés pour développer les transports collectifs transfrontaliers sur nos frontières tout en esquissant des pistes de réflexion et d'amélioration pour leur multiplication et leur bon fonctionnement. Elle doit également mettre l'accent sur la dimension urbaine de cette problématique en réfléchissant au rôle d'un réseau transfrontalier de transports collectifs dans l'aménagement et le développement des agglomérations transfrontalières. Elle doit enfin constituer un socle de connaissances et un préambule à des pistes de propositions de réformes administratives et législatives en faveur du développement des transports collectifs transfrontaliers.

Cette étude, dont le terrain d'investigation correspond aux différentes agglomérations transfrontalières entre la France et ses pays voisins, pourra être développée selon cinq axes principaux de réflexion, déclinés en autant de parties distinctes dans le document.

Plan

On s'attachera dans un premier temps à décrire la réalité géographique de la mobilité au sein des agglomérations transfrontalières en se fondant sur l'analyse des flux existants et sur la répartition des différents modes de transports utilisés.

Dans une deuxième partie, un état des lieux des transports collectifs routiers comme ferroviaires sera dressé avec une mise en perspective historique des lignes transfrontalières de transports, un panorama des législations relatives aux transports chez nos voisins européens, l'analyse des fondements juridiques qui régissent le développement des lignes transfrontalières de bus et de train et enfin une description site par site de l'existant.

Dans un troisième temps, on s'emploiera à analyser le degré d'intégration des transports transfrontaliers dans les démarches territoriales transfrontalières avant de dresser un bilan des difficultés multiples qui entravent leur développement.

Enfin, on conclura ce travail par un ensemble de réflexions et de proposition afin de favoriser la prise en compte de la mobilité transfrontalière au sein des agglomérations concernées et le développement des lignes transfrontalières de transports collectifs, en mettant l'accent sur un certain nombre d'actions à mettre en œuvre.

Méthode

Cette étude passe dans un premier temps par une démarche d'investigation documentaire : l'inventaire initial qui doit permettre de recenser toutes les statistiques existantes et les études réalisées dans ce domaine. Une prospection téléphonique doit permettre de prendre contact avec les différents territoires concernés et de trouver les interlocuteurs privilégiés afin de bénéficier d'informations actualisées sur l'existence de lignes transfrontalières de transports collectifs comme sur l'état d'avancement de la planification transfrontalière.

Une série de 18 cartes vient émailler le texte de l'étude :

- cartes de synthèse sur la mobilité transfrontalière et les caractéristiques des transports collectifs transfrontaliers,
- cartes illustrant la réalité des transports collectifs transfrontaliers au sein de chacune des agglomérations étudiées.

Bénéficiaires

Le travail s'adresse à tous les élus, techniciens des transports et de la planification au sein des collectivités locales concernées, aux porteurs de projets, fonctionnaires territoriaux et de l'Etat (Equipe central et déconcentré), transporteurs routiers (groupes et filiales), SNCF, RFF et partenaires étrangers, experts de l'aménagement du territoire concernés par le transfrontalier et instances européennes, offices statistiques, universités...

La présence des coordonnées des territoires et des noms des personnes –ressource au sein de chaque agglomération abordée doit contribuer à faciliter la mise en réseau des acteurs. Elles sont disponibles en annexe de l'étude.

I – LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE AU SEIN DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES

A - UNE REALITE GEOGRAPHIQUE

Les frontières entre la France et ses pays voisins se caractérisent par le passage d'incessants flux de personnes les traversant sur des longues, moyennes et courtes distances. Les agglomérations transfrontalières constituent souvent les points de passage privilégiés de ces flux.

Elles polarisent l'essentiel des flux de courtes distances, qui nous intéressent plus précisément dans le cadre de notre étude.

Ces flux multiples ont des motivations très variées : travail frontalier, scolarisation de l'autre côté de la frontière, pratiques commerciales, culturelles, de loisirs, tourisme, pratiques sanitaires, visites privées...

L'addition de ces motivations témoigne de l'incroyable perméabilité des frontières, qui dans le contexte physique de tissus urbains transfrontaliers, sont autant de lignes de partage invisibles bien que signe tangible d'une réalité administrative, économique et politique.

1 – Les flux de travailleurs frontaliers

Dans le domaine des flux de courtes distances, la première manifestation de cette porosité transfrontalière demeure l'ampleur des flux de travailleurs frontaliers, autrement dit les personnes passant l'essentiel de leur temps professionnel de l'autre côté de la frontière avec un salaire essentiellement issu de cette activité. Ce phénomène est globalement en augmentation.

Les travailleurs frontaliers sont estimés à au moins 250 000 résidents en France et travaillant dans un pays voisin et moins de 10000 dans le sens inverse. Ils ont dans leur grande majorité pour destination un pôle d'emploi urbain – souvent une agglomération transfrontalière.

Cette balance déséquilibrée des migrations de travail frontalier et qui s'accroît au fil des ans constitue un bon indicateur de l'évolution du dynamisme de l'économie de nos partenaires et voisins européens par rapport à l'économie de nos régions frontalières françaises.

Ces flux sont essentiellement concentrés sur les frontières du nord et de l'est, qui possèdent bon nombre de pôles d'emplois attractifs, la plupart du temps des villes frontalières, avec des salaires nettement plus élevés qu'en France dans le cas du Luxembourg, de l'Allemagne, de la Suisse et de Monaco.

Les pays qui accueillent le plus grand nombre de travailleurs résidant en France sont dans l'ordre décroissant la Suisse (au moins 85000 frontaliers dont 70000 à destination de Bâle et Genève, contre 250 Suisses dans le sens inverse), l'Allemagne (45000 dont une bonne partie concentrée vers Sarrebruck, contre 1000 Allemands), le Luxembourg (45000 concentrés surtout dans le sillon mosellan contre 200 Luxembourgeois vers la France), la Principauté de Monaco (27000), la Belgique (10000 contre 6500 résidents en Belgique en sens inverse), l'Italie (900 contre 2000 Italiens vers la France et 3000 vers Monaco avec flux concentrés sur

le littoral), l'Espagne (quelques centaines contre 2600 Espagnols vers la France, essentiellement concentrés sur le littoral basque).

2 – Les flux scolaires

S'ils sont moins nombreux que les flux de travailleurs frontaliers, ils demeurent néanmoins présents, en particulier sur la frontière entre la Belgique et la France où de nombreux élèves et étudiants résidant en France sont scolarisés du côté belge, ce dernier présentant pour partie une communauté de langue et un plus grand choix en matière de filières spécialisées en particulier dans le domaine technique et pour les enfants handicapés. Ces élèves sont néanmoins difficiles à comptabiliser avec précision à l'échelle totale des agglomérations transfrontalières (*cf. I – B*).

3 – Les flux sanitaires

Relativement peu nombreux, on les retrouve également sur l'ensemble des frontières françaises en particulier encore une fois entre la France et la Belgique : outre les accords de coopération sanitaire qui existent entre les deux pays, un bon nombre de flux sont de nature plus spécifiquement médico-sociale à destination de la Belgique, cette dernière étant particulièrement bien équipée en infrastructures de maisons de retraite et de centres pour handicapés, lui permettant d'accueillir une part considérable de patients français.

4 – Les autres flux

Les autres flux sont de nature très variée : loisirs, tourisme, famille, culture... enfin et surtout pratiques commerciales transfrontalières, motivées par des différentiels de prix et de contenu de l'offre. Ces flux se rencontrent sur toutes les frontières et en particulier de la France vers la Belgique (pratiques du week-end) et en sens inverse, surtout d'Allemands, Suisses et Belges vers la France (courses alimentaires notamment).

Encore une fois, la nature même de la motivation de ces flux très volatils les rend peu chiffrables car s'effectuant hors de tout cadre administratif et soumis encore plus que les autres aux fluctuations permanentes des prix dans chacun des pays.

B – UN DIFFICILE CHIFFRAGE DE L'ENSEMBLE DES FLUX TRANSFRONTALIERS

Il est extrêmement difficile voire impossible d'avoir une vision d'ensemble, précise et exhaustive des flux de proximité qui traversent quotidiennement la frontière. Ce type de données implique l'addition de tous les flux, toutes motivations confondues, sur l'ensemble des frontières et des agglomérations transfrontalières. Dans l'état actuel des statistiques françaises, cet objectif ne semble pas encore possible à atteindre.

On dispose d'une bonne connaissance sur une certaine nature de flux : les travailleurs frontaliers mais seulement ceux qui ont pour origine la France car enregistrés comme tels dans le dernier recensement de la population au sein des données « navettes domicile-travail » (auparavant, leur connaissance nécessitait un traitement particulier et de véritables contorsions statistiques). Malheureusement, les travailleurs en provenance des pays voisins échappent à toute comptabilité précise car non domiciliés en France.

Le comptage des flux scolaires transfrontaliers est impossible à déterminer sans une investigation lourde : les statistiques du recensement de la population de 1999 comprennent bien les navettes domicile-études mais exclusivement en relation infra-nationales et non internationales et le ministère de l'Education ne dispose pas de données directement utilisables et exhaustives à ce sujet, pour chacun des niveaux d'enseignement et pour chacune des régions.

Les flux sanitaires transfrontaliers sont également impossibles à connaître sans mener une étude préalable approfondie (analyse de fichiers de sécurité sociale dont une bonne partie est de toute façon confidentielle)...

Quelques agglomérations ont expérimenté des enquêtes cordons et mobilité-ménage (avec prise en compte de la dimension des flux transfrontaliers, leur mode de transport et la motivation du trajet). Ces travaux ne concernent malheureusement que deux agglomérations transfrontalières : Genève et Lille. Tout l'intérêt des résultats de ces travaux (l'enquête sur le Franco-Genevois indique par exemple une part modale de 4% des transports en commun entre le centre de l'agglomération et sa périphérie sud...) est donc très limité – résultats peu utilisables par l'absence des données existantes sur l'ensemble des agglomérations transfrontalières rendant toute comparaison impossible...

Outre la relative faiblesse (et le coût élevé des traitements particuliers) des données de l'INSEE, on peut également constater l'absence d'indicateurs nationaux de la mobilité générale transfrontalière au sein du Ministère de l'Equipement. C'est d'ailleurs cette absence de données générales, obscurcissant toute vision d'ensemble sur ce sujet qui rend également plus difficile la mise en œuvre de politiques des déplacements transfrontaliers au sein de chacune des agglomérations transfrontalières qui doivent naviguer à vue sans pouvoir se référer à une méthode ou un mode de calcul préétabli et reconnu.

Enfin, les données statistiques françaises sur la mobilité transfrontalière sont d'autant plus difficiles à articuler avec celles de nos pays voisins qu'elles sont peu nombreuses et calculées systématiquement sur un mode différent de ce qui est disponible outre frontière.

C – LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS AU SEIN DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES

1 – La prédominance de l'utilisation de la voiture particulière

En dépit de sources statistiques fiables et générales (très grande rareté des enquête cordons transfrontalières), il est toutefois possible d'affirmer que la voiture particulière est le mode de déplacement largement dominant pour l'ensemble des flux transfrontaliers toutes motivations confondues.

La voiture particulière est particulièrement bien représentée dans le contexte des flux d'achats, de loisirs où la dimension « plaisir » du trajet commence déjà par l'utilisation de ce mode de transport souple, permettant de se rendre successivement sur différents sites en un minimum de temps et où le déplacement participe déjà du dépaysement (route littorale de la métropole Côte d'Azur, du littoral basque, fréquentation des plages du côte belge desservies

en partie par une ligne de bus...). Moins la destination est unique et en centre ville, plus le déplacement a des chances d'être effectué en voiture particulière.

A l'inverse, bon nombre de déplacements transfrontaliers polarisés par une destination unique située dans le cœur d'une agglomération étrangère (Luxembourg, Bâle, Genève, Monaco) permettent plus facilement l'utilisation des transports en commun (routiers ou ferroviaires) seule ou combinée avec une voiture particulière (trajet domicile-gare par exemple). Ces déplacements le long d'un corridor « balisé » correspondent souvent à ceux des travailleurs frontaliers (quand le pôle d'emploi est urbain – commerces, industries et banques du Luxembourg, de Monaco et de Genève, ONG genevoises, chimie bâloise...) et des élèves (établissement scolaire particulier avec système de ramassage scolaire en particulier entre la France et la Belgique).

Le contexte géographique et physique de chaque agglomération transfrontalière pèse également lourd dans l'utilisation éventuelle de la voiture particulière. Une agglomération multipolaire (Lille) avec des bassins de main d'œuvre ou d'élèves très diffus et un ensemble de destinations très éparses (ex : versants flamand et wallon de la métropole lilloise) rend d'autant plus nécessaire l'utilisation de la voiture particulière que les réseaux de transports collectifs transfrontaliers (bus et a fortiori train) sont encore peu développés.

2 – La faiblesse relative de l'utilisation des transports en commun transfrontaliers

a – Une offre inégalement répartie

S'il est impossible d'établir un classement des agglomérations transfrontalières en fonction de la part modale des transports collectifs sur l'ensemble des déplacements transfrontaliers, faute de statistiques, il est néanmoins intéressant d'établir une typologie en fonction des chiffres disponibles en valeur absolue sur l'ensemble de ces sites.

Tableau n °1 : fréquentation des lignes de transports collectifs routiers et ferroviaires par agglomération transfrontalière (classement par ordre décroissant)

Sites (par ordre décroissant de fréquentation voyageurs)	Modes	Fréquentation		
		Valeur absolue	%	total
Nice-Monaco-Menton-Vintimille	train	11300	100	11300
Sillon Mosellan/ Thionville Luxembourg	bus	30	0.38	7830
	train	7800	99.6	
Mulhouse-Saint-Louis-Bâle	bus	?		+ de 5000
	train	5000		
Genève	bus	2393	63.4	3773
	train	1380	36.6	
Lille-Métropole	bus	1190	36.8	3230
	train	2040	63.1	
Strasbourg-Kehl	bus	1410	76.2	1850
	train	440	23.7	
Longwy-Luxembourg	bus	1000	75.7	1640
	train	640	24.2	
Villerupt-Audun-Esch Luxembourg	bus	30	4.7	1230
	train	1200	95.3	
Eurocité basque	bus	288	26.5	1088
	train	800	73.5	
Sarreguemines Sarrebruck	Tram-train	750	100	750
Forbach-Sarrebruck	bus	?		Au moins 500
	train	200		
Maubeuge	bus	456	100	456
Dunkerque	bus	260	100	260
Valenciennes	bus	70	100	70

Les agglomérations où la fréquentation des lignes transfrontalières de transports collectifs est la plus importante correspondent à celles qui ont le plus d'habitants. Elles se situent essentiellement sur les frontières nord et est de la France (frontière belge, luxembourgeoise et suisse). Dans les trois premiers cas (cf tableau), les flux correspondent bien à des flux de travailleurs frontaliers allant exercer une activité professionnelle dans des pays plus rémunérateurs.

La position dans le tableau des trois premières (+ de 5000 personnes) est à imputer à l'utilisation très massive d'une ligne ferroviaire drainant un grand nombre de travailleurs sur un trajet moyenne distance et doublant des infrastructures routières complètement saturées (A31, A35 et A8).

Lille constitue un cas à part dans les motifs de déplacements (bon nombre d'utilisation par les scolaires).

On note le score important de la métropole Côte d'Azur en dépit de l'absence de ligne de bus, la motivation des trajets étant à mettre en relation avec les pratiques touristiques et surtout

avec la présence de la principauté Monégasque, principal pôle d'emploi de l'est des Alpes maritimes. On note d'ailleurs que les tronçons le plus empruntés correspondent à ceux entre la France et Monaco (Nice-> Monaco et Menton-> Monaco : 8600 personnes) et non pas celui entre l'Italie et la France (1700) ou l'Italie et Monaco (1000).

Le milieu du tableau représente des agglomérations de taille plus modeste (exceptée l'Eurocité basque) avec la plupart du temps la présence des deux modes de transports collectifs. Sur une partie d'entre eux, le travail frontalier constitue également la motivation principale (Longwy, Villerupt-Audun-Esch).

Enfin, les dernières agglomérations du tableau ne disposent pas de lignes de transports ferroviaires ; les lignes de bus peu nombreuses dont elles disposent drainent essentiellement des flux scolaires (Maubeuge et Valenciennes) et de loisirs (Dunkerque)

Tableau n °2 : Motifs d'utilisation des lignes de transports collectifs routiers et ferroviaires par agglomération transfrontalière

Sites	Modes	Motifs		
		travail	études	autres
Dunkerque	bus	faible		essentiellement loisirs et achats (lignes 2 et 3) uniquement loisirs et achat (ligne estivale)
Lille-Métropole	bus		Très grande majorité	
	train	25 % (Lille - Tournai)	80% (Lille - Mouscron) 48 % (Lille - Tournai)	
Valenciennes	bus		Très grande majorité	
Maubeuge	bus		Très grande majorité	
Longwy	bus	Essentiellement (Ligne Transfrontalière)	Essentiellement (ligne 75)	
	train	99%		
Villerupt-Audun-Esch	bus	Essentiellement		
	train	99%		
Thionville	bus	Essentiellement		
	train	96%		
Forbach	bus	Important		Achats
	train	10%		90%
Sarreguemines	tram-train	Essentiellement		
Strasbourg	bus	faible	faible	Achats (40 %)
	train			Dominant
Saint-Louis-Bâle	bus	Très important (50 %)	Important (30 %)	Faible (semaine) Achats et loisirs principalement (samedi)
	train	90%		
Genève	bus	Très grande majorité		
	train	50 % (Bellegarde – Genève) 90 % (Annemasse - Genève)		50 % (Bellegarde - Genève)
Métropole Côte d'Azur	train	90%		
Eurocité Basque	bus	Important	Important	Essentiellement Loisirs (période estivale pour toutes les lignes)
	train			70%

b – Le clivage bus-train

Sur les 38977 personnes qui utilisent chaque jour les transports collectifs transfrontaliers de proximité (chiffre communiqué à titre indicatif dont la précision n'est pas assurée à cause de l'absence de données sur certaines lignes de bus et sur la grande volatilité de ces statistiques), 81% utilisent le train contre 19% le bus ou le car.

Si les lignes de bus sont beaucoup plus nombreuses que les lignes ferroviaires (42 contre 13), elles drainent beaucoup moins de voyageurs du fait d'une capacité de véhicule moindre et de lieux de desserte nettement moins habités ou fréquentés : celles qui présentent l'offre la plus cadencée obtiennent des chiffres de fréquentation tout à fait remarquables (Strasbourg, Longwy, la ligne MWR de Lille). A l'inverse, de nombreuses lignes de bus ne sont que des prolongements de lignes nationales sur quelques centaines de mètres dans le territoire voisin : sur la section transfrontalière, elles ne transportent pas plus de 10 personnes par jour.

On note la vocation toute particulière d'un certain nombre de ligne de bus : celle du rabattement vers un autre moyen de transport, en particulier le train. On dénombre en effet plusieurs lignes de bus desservant des gares et permettant aux usagers des bus transfrontaliers de « basculer » sur les lignes ferroviaires existantes (Longwy, Audun, Esch, Genève) ou tram (Bâle).

A l'inverse, aux lignes ferroviaires correspondent des chiffres d'une toute autre importance en particulier à destination de Luxembourg, Bâle et Monaco : la capacité des rames de train est considérable. Ces lignes qui desservent des pôles d'emploi et dont les bassins de main d'œuvre se répartissent tout au long de la ligne sont cadencées, permettant un taux de remplissage impressionnant (demande d'ailleurs supérieure à l'offre sur le sillon mosellan en dépit d'une desserte déjà dense 27/28 A/R).

c – Premiers éléments d'explication

A l'inverse de la voiture particulière, l'utilisation des transports collectifs routiers comme ferroviaires est très minoritaire dans la part modale des flux transfrontaliers de proximité.

Les rares données disponibles sur la répartition modale à l'échelle d'une agglomération transfrontalière indiquent des taux de 4-5% (Genève) par TC avec des scores supérieurs (20 % maximum) sur des tronçons linéaires et bien délimités quand l'offre de transports en commun (ferroviaire sur le sillon mosellan à destination du Luxembourg) constitue une véritable alternative à la voiture.

Si ces 20% constituent souvent un maximum sur l'ensemble des agglomérations transfrontalières étudiées, ils indiquent malgré tout que la fréquentation d'une ligne de transports en commun peut être tout à fait significative quand l'offre est compétitive et adaptée à la configuration d'un site (desserte d'un bassin de main d'œuvre à un pôle d'emploi) et aux pratiques migratoires, stimulant les usagers pendulaires (pratique du cadencement des bus ou des trains, mise en place d'abonnements et d'une tarification simplifiée, intermodalité, publicité...).

Aussi, les faibles parts modales des transports collectifs sont souvent à imputer à une offre inadaptée privilégiant une approche par axe et non par réseau, le faible résultat de

fréquentation des lignes n'incitant pas alors les pouvoirs publics à améliorer l'offre ou à la renforcer, produisant un effet de cercle vicieux contre-productif. Cette faiblesse démontre souvent l'absence d'approche globale d'une politique de déplacements transfrontaliers.

Sans aborder les nombreux écueils administratifs et financiers pour la mise en service de lignes transfrontalières qui constituent des freins réels au développement des transports collectifs transfrontaliers (*cf. IV*), les politiques volontaristes buttent parfois sur l'absence d'une demande qu'il leur est difficile de stimuler : faiblesse des flux de travailleurs transfrontaliers ou de scolaires, migrations diffuses car adaptées à un site étendu... (*cf. I-C-1*).

II – LES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSFRONTALIERS

A – MISE EN PERSPECTIVE HISTORIQUE

Avant d’aborder l’étude de la situation actuelle des transports collectifs transfrontaliers, il est intéressant de mettre rapidement en perspective l’histoire des lignes transfrontalières de transports collectifs, qui pour un certain nombre de sites, étaient plus nombreuses ou plus intégrées que ce qui subsiste aujourd’hui.

Jusque dans les années 1960, plusieurs agglomérations transfrontalières étaient équipées de lignes de tramway transfrontalières. C’était le cas de Valenciennes, Forbach, Strasbourg, Saint Louis et Genève. Certaines possédaient même plusieurs lignes.

Ces lignes ont toutes fermé suite à l’introduction des véhicules routiers (bus) qui étaient plus rentables et plus souples à utiliser (quasi ubiquité du mode routier) par les transporteurs. En outre, beaucoup de lignes transfrontalières étaient déficitaires. Les anciennes lignes de tramway transfrontalières n’ont d’ailleurs pas toujours été toutes remplacées par des lignes routières.

Valenciennes était reliée à la Belgique par deux lignes : Valenciennes – Condé sur Escaut – Bonsecours et Valenciennes – Quiévrain. Ces lignes étaient très fréquentées et constituaient les axes majeurs du réseau urbain. Elles étaient dénommées « Tramway du Brésil » car elles permettaient vers les années 1945-1953 d’aller se ravitailler en Belgique de denrées qui faisaient alors défaut en France dont notamment le tabac et le café¹. A l’époque, des gens venaient de tout le département du Nord pour se ravitailler en Belgique. Les lignes de tramway transfrontalières de Valenciennes ont été fermées en 1966.

Entre Forbach et Sarrebrück, il existait une ligne de tramway mais nous ne possédons aucune information la concernant.

Strasbourg a aussi eu sa ligne de tramway transfrontalière. C’est un cas particulier car Strasbourg a connu diverses péripéties historiques. En 1898², Strasbourg était reliée à la ville allemande de Kehl mais cette ligne n’était pas transfrontalière à l’époque, Strasbourg étant allemande. Dans les années 1950, suite à la deuxième guerre mondiale et à la destruction du pont sur le Rhin, le tramway n’allait plus jusqu’à Kehl mais s’arrêtait à proximité du fleuve. Une ligne de bus en correspondance permettait de traverser le fleuve et desservait la commune allemande. A partir de 1956, l’intégralité du réseau de tramway a été démantelé. La ligne qui était terminus au Pont du Rhin a été la première à fermer. La ligne a alors été intégralement exploitée en bus du centre de Strasbourg jusqu’à Kehl.

L’agglomération de Bâle était aussi desservie jusque dans les années 1960 par trois lignes de tramway transfrontalières. Les deux principales desservaient Saint Louis et la commune voisine d’Huningue. Les lignes pénétraient sur plusieurs kilomètres en territoire français.

¹ URBIN Gérard, *Un siècle de transports collectifs dans le valenciennois*, SEMURVAL, 1983

² MULLER Georges, *L’année du tram*, Editions Ronald Hirlé, 1994

Elles ont été démantelées au début des années 1960 suite à un conflit entre les communes françaises et l'entreprise exploitante du tramway. Dans la partie française, les lignes étaient déficitaires et les communes françaises ont refusé de prendre en charge les déficits. Le transporteur suisse a donc décidé de ne plus desservir Saint Louis et Huningue et de s'arrêter à la frontière. En réaction à l'arrêt des lignes, les communes ont décidé d'arracher les infrastructures du tramway. La troisième ligne transfrontalière est toujours en activité. Cette ligne est anecdotique. Du fait de la géographie accidentée de la région, la ligne Bâle – Rodesdorf traverse le territoire français sur trois kilomètres avant de retourner en Suisse pour desservir le terminus de la ligne. Elle dessert dans sa partie française la commune de Leymen (1062 habitants) située à onze kilomètres au Sud-Ouest de l'agglomération bâloise.

L'agglomération genevoise possédait un réseau de tramway transfrontalier très développé. Cinq lignes desservaient la France dont une desservait l'Ain (ligne Genève – Ferney Voltaire) et les quatre autres la Haute Savoie : ligne Genève – Saint Julien en Genevois, ligne Genève – Collonges, ligne Genève Moillesulaz – Annemasse/Etrembières et ligne Genève – Veigy – Douvaine. Toutes ces lignes, ouvertes à la fin du XIX^{ème} siècle, ont d'abord été exploitées en traction vapeur puis très rapidement en traction électrique. Après la seconde guerre mondiale, les lignes transfrontalières ont progressivement été supprimées. La dernière ligne a été celle d'Annemasse, supprimée à la fin de l'année 1958. Les lignes genevoises ont été fermées pour les mêmes raisons que les lignes bâloises. Cependant, alors que Bâle a supprimé seulement les tronçons transfrontaliers, Genève a démantelé la quasi totalité de son réseau au profit de l'autobus : en 1964, il ne restait qu'une ligne de tramway couvrant un total de 12 kilomètres³.

B – FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT DES PARTENAIRES ETRANGERS

Dans cette partie est abordé le fonctionnement et l'organisation des transports dans les pays frontaliers. Les informations présentées ici sont essentiellement bibliographiques. Cette partie reprend certains des développements figurant dans les documents du Conseil National des Transports (CNT) et du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE).

Synthèse

- Répartition des compétences

En matière d'organisation des transports, chaque pays a développé un modèle d'organisation particulier. Les différences existant entre le système français d'organisation des transports et les systèmes mis en place dans les Etats limitrophes sont étroitement liées aux différences d'organisation institutionnelle.

En France, les compétences des collectivités locales (Régions, Départements, Communes) en matière de transport sont définies par la loi ; elles découlent des lois de décentralisation, plus particulièrement de la LOTI de 1982, qui s'appliquent à l'ensemble des collectivités. Cette décentralisation, de nature administrative, laisse une large place aux communes et aux

³ ANDRE Emmanuelle, *Transports en commun et aménagement transfrontalier : les relations entre Ferney Voltaire, commune du pays de Gex, et Genève*, Paris, Magistère d'Aménagement, Mémoire de maîtrise, Universités de Paris I et Paris VIII, directeur : Pierre Merlin, octobre 1999, 225 p.

groupements de communes dans l'organisation des transports publics locaux, selon un régime uniforme pour l'ensemble des frontières.

Par ailleurs, cette loi introduit la notion d'autorité organisatrice ; l'Etat, les collectivités et leurs groupements sont autorités organisatrices sur leurs territoires respectifs, à l'exception des compétences attribuées aux régions et aux départements. L'autorité organisatrice est chargée d'organiser le service de transport.

Il faut distinguer la « compétence normative » (définition du cadre juridique des services de transport) et la « compétence opérationnelle » (organisation du service des transports). En France, la « compétence normative » relève exclusivement du domaine de la loi.

Dans les Etats riverains, à l'exception du Luxembourg, cette compétence est partagée entre l'échelle nationale et l'échelle régionale (Régions belges, Länder allemands, Cantons suisses, Régions italiennes, Communautés Autonomes espagnoles). Les différentes entités régionales précitées ont la capacité de définir leurs propres règles d'organisation des transports, dans le respect des dispositions nationales.

De surcroît, si les trois niveaux de collectivités françaises sont autonomes, les Etats fédérés (régions belges et italiennes, Länder, Cantons suisses, Communautés autonomes) exercent le plus souvent une tutelle administrative sur les collectivités qui les composent. Cette forme de tutelle peut également exister entre les échelons intermédiaires (Province) et les communes. Dans ce cas, les décisions des collectivités locales, y compris les décisions concernant la mise en place des services de transports, doivent être validées administrativement ou politiquement par une collectivité de niveau supérieur.

Il existe un point commun entre l'ensemble des systèmes de transport ; concernant la compétence « opérationnelle », chaque Etat reste compétent en matière de transports ferroviaires internationaux, régionaux ou interrégionaux.

- **Exploitants**

Les autorités organisatrices et les exploitants sont liés par des conventions pluriannuelles. Si les autorités organisatrices font appel dans de nombreux cas à des opérateurs privés pour exploiter les lignes dont elles ont la charge, certaines A.O. ont délégué tout ou partie de leurs fonctions à des entreprises ou établissements publics (Cf. sociétés régionales flamandes et wallonnes, Transports Publics Genevois), qui peuvent cumuler les fonctions d'A.O. et d'exploitant.

1 - Belgique

a - Cadre institutionnel et compétences

La Belgique est un Etat fédéral, dont les entités fédérées sont les régions Bruxelles-Capitale, la Flandre et la Wallonie. Cette organisation résulte d'une transformation récente, depuis 1980, qui a conduit à l'octroi de compétences exclusives aux régions.

En matière de transport, l'Etat central est compétent pour les transports par chemin de fer, les régions pour organiser les services de transport en commun urbain et vicinal, dont les services réguliers spécialisés, sur leurs territoires respectifs (article 6, X, 8° de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 Août 1980).

Les régions sont divisées en Provinces et communes, collectivités territoriales qui ne disposent pas de compétences en matière de transport.

b - Organisation des transports

Avant 1989, les transports publics étaient gérés au niveau national par la Société Nationale des Chemins Vicinaux (SNCV). Depuis la régionalisation, la SNCV a été dissoute et chacune des trois régions gère maintenant ses transports publics, mis à part les transports ferroviaires qui restent une compétence nationale.

Si les Régions Flandre et Wallonie sont en théorie autorité organisatrice au sens de la LOTI, une partie des fonctions d'A.O. sont exercées dans chaque région par une entreprise publique, liée par convention à la région.

En Flandres, une seule société gère les transports sur l'ensemble de la région : la *Vlaamse Vervoers Maatschappij (VVM) – De Lijn*.

En Wallonie, les transports publics sont opérés par cinq sociétés locales d'exploitation contrôlées par une holding la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) :

- TEC Charleroi pour les arrondissements administratifs de Charleroi et de Thuin (province du Hainaut),
- TEC Hainaut pour les autres arrondissements administratifs de la province du Hainaut,
- TEC Brabant Wallon pour la partie wallonne de la province de Brabant,
- TEC Liège pour la province de Liège,
- TEC Namur-Luxembourg pour les provinces de Namur et Luxembourg.

Ces cinq sociétés d'exploitation sont des entreprises publiques, la SRWT étant majoritaire au sein de chacune des sociétés « TEC ». Les communes wallonnes situées dans le périmètre de chaque TEC peuvent prendre devenir actionnaires minoritaires du TEC.

La De Lijn et la SRWT définissent les grandes orientations, renouvellent le parc de bus, définissent la tarification. Elles peuvent confier l'exploitation de lignes à des transporteurs privés.

c - Financement des transports publics

Les communes et les provinces belges n'ayant aucune compétence en matière de transports collectifs, elles ne participent pas à leur financement. Ce sont les Régions qui financent les transports publics urbains et non urbains. L'Etat fédéral finance les chemins de fer.

En Wallonie, l'exploitation des 5 TEC est financée par les recettes d'exploitation, le déficit est couvert par la Région wallonne. Les conditions de financements des TEC font l'objet d'un

contrat de gestion associant la SRWT et la Région Wallonne. Cette dernière finance seule les infrastructures.

2 – Luxembourg

a - Cadre institutionnel

Le Luxembourg, où il n'existe qu'un seul niveau de collectivité territoriale, la commune, est un Etat unitaire qui a connu un processus de décentralisation analogue au processus français, au bénéfice des communes, qui peuvent créer des syndicats de communes (loi d'organisation territoriale du 13 décembre 1988).

La compétence transport est détenue par l'Etat, qui est compétent pour organiser les services de transports publics dès que le périmètre dépasse celui d'une commune. Toutefois, les communes disposent, dans leurs compétences facultatives, de la compétence d'organisation des services de transport d'intérêt communal. Pour exercer cette compétence, les collectivités peuvent se regrouper en syndicat de communes (Cf. ci-dessous, le TICE).

b - Organisation des transports

- Les chemins de fer :

L'Etat est propriétaire des chemins de fer mais c'est la société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) qui assure l'exploitation du réseau. Un accord entre le gouvernement et la société exploitante définit clairement les charges financières de chacun des deux partenaires. L'Etat prend à sa charge les frais d'investissement de l'infrastructure tandis que les CFL s'efforcent de présenter un compte d'exploitation en équilibre.

- Les transports collectifs routiers :

Le RGTR (Régime Général des Transports Routiers) regroupe les entrepreneurs privés qui exploitent les lignes en dehors de la ville de Luxembourg et du canton d'Esch. Ce système d'autobus fonctionne sur la base de conventions conclues entre l'Etat et les entrepreneurs privés. Ces concessions ont une durée de 10 ans et sont renouvelables. L'Etat fixe les tarifs et les horaires. Les entrepreneurs sont payés selon un prix forfaitaire par kilomètre parcouru (prix fixé périodiquement après négociation).

Les transports publics par autobus dans le sud du Grand Duché sont assurés par un syndicat intercommunal : le TICE (Transports Intercommunaux du Canton d'Esch). Il existe une étroite collaboration entre le TICE, les CFL et le RGTR pour éviter les doubles emplois.

Les transports de Luxembourg Ville sont assurés par les AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg). Cette entreprise est la propriété de la ville de Luxembourg.

c - Financement des transports publics

Tous les systèmes de transport bénéficient d'un appui financier de la part du Gouvernement luxembourgeois.

3 – Allemagne

a - Cadre institutionnel

Comme la Belgique et la Suisse, l'organisation institutionnelle de l'Allemagne est de type fédéral, avec un Etat fédéral et des Etats fédérés, les Länder. Chaque Land peut avoir une organisation différente. D'une façon générale, les niveaux que l'on retrouve en dessous du niveau du Land sont les Kreise (groupements de municipalités) et les municipalités (90 municipalités allemandes sont « non affiliées » : elles ne font pas partie d'un Kreis). Les compétences dont disposent les autres niveaux d'organisation administrative varient selon le Land dont ils font partie.

Certaines compétences législatives sont exercées exclusivement par l'Etat fédéral, comme la compétence « transport sur des chemins de fer appartenant en totalité ou en majorité à la Fédération (chemins de fer de la Fédération), construction, entretien et exploitation des voies ferrées des chemins de fer de la Fédération ainsi que perception de redevances pour l'utilisation de ces voies ferrées ». D'autres compétences sont partagées entre l'Etat fédéral et les Länder.

Pour l'instant, aucune loi nationale ne concerne l'ensemble du secteur des transports. Les transports collectifs urbains (tramways, métros et bus) sont réglementés par la loi sur le transport des passagers.

b - Organisation des transports

La tendance actuelle est à la régionalisation des moyens de transport, notamment en ce qui concerne le rail dans les agglomérations. L'Etat fédéral demeure en charge des grandes infrastructures conformément à l'article 87 de la Constitution allemande. Le Land n'a que des responsabilités limitées liées à son pouvoir législatif. Cependant, la plupart des Länder se sont dotés de schémas directeurs de transport public.

Les municipalités et Kreise sont responsables des transports strictement locaux mais leurs compétences varient suivant le mode de transport (les transports non motorisés relèvent de la responsabilité des communes dans le cadre des limites communales). L'exploitation des lignes est assurée par des entreprises privées ou détenues par la municipalité ou le Kreis.

L'organisation et le fonctionnement des transports en commun sont donc sous la compétence des municipalités ou des Kreise conjointement avec les entreprises de transport. L'exploitation et le financement sont également de leur ressort. Les municipalités et les Kreise élaborent des schémas directeurs pour les transports en commun.

c - Financement des transports publics

- Exploitation

L'exploitation des services de transport collectif est financée par les municipalités et les Kreise. Les entreprises exploitantes sont majoritairement publiques comme c'est le cas notamment dans le Land de Sarre avec l'entreprise publique *Saartal Linien/Saarbahn* ou dans le Land du Bade Wurtemberg avec la *Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft* (SWEG). Les Länder interviennent financièrement auprès des transporteurs privés sous forme d'allègements fiscaux, notamment par exemption de la taxe sur les véhicules à moteur.

- Investissement :

Après une polémique assez importante entre les Länder et le Bund (parlement fédéral), des moyens ont été accordés aux Länder pour financer le transport régional. Une loi fédérale de 1971 stipule que l'Etat fédéral doit accorder aux Länder des aides financières pour améliorer la circulation dans les communes. Le Bund finance donc un programme fédéral tout en attribuant des aides permettant de financer les programmes des Länder : les Länder jouent ainsi le rôle de l'administration intermédiaire entre l'Etat fédéral et les communes.

En d'autres termes, chaque Land propose à l'Etat des projets de transports communaux qu'il a lui-même sélectionnés ; puis le Bund retient plusieurs projets parmi ceux qui lui sont présentés avant d'accorder une aide financière au Land concerné ; celui-ci redistribue ensuite cette aide aux communes ayant élaboré les projets retenus. Ce système de cofinancement appelé GVFG (*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*⁴) ne s'applique qu'aux projets d'investissement.

4 - Suisse

a - Cadre institutionnel

L'organisation institutionnelle suisse est fédérale : elle repose sur une distinction des compétences entre l'Etat fédéral, appelé Confédération et les Cantons, qui peuvent prendre le titre d'Etat, comme le Canton de Genève. Les Cantons sont divisés en communes.

A chaque niveau institutionnel correspondent des compétences définies suivant le type de trafic : international et national pour la Confédération ; régional pour les Cantons ; local pour les communes.

Toutefois, si la Confédération dispose d'une compétence exclusive en matière de transport ferroviaire national et interrégional, la répartition des compétences entre Cantons et communes dépend des dispositions figurant dans chaque constitution et législation cantonales. Ces dernières définissent une organisation administrative propre pour chaque Canton.

⁴ Loi de financement des transports en commun

Par exemple, les Cantons de Genève et de Vaud sont autorités organisatrices pour les réseaux urbains et les transports ferroviaires régionaux. Le Canton de Genève a voté une loi Cantonale d'application des dispositions figurant dans la loi fédérale concernant les transports. Le Canton est compétent concernant le choix du système de transport, la définition des orientations stratégiques...

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire stipule l'obligation de planifier et de coordonner les plans d'aménagement ; elle implique les autorités à tous les échelons et elle concerne tous les secteurs d'activité ayant une incidence sur l'espace.

En fonction de la législation cantonale, les groupements de communes ou les cantons sont compétents pour gérer les réseaux de transport. Ils peuvent en outre élaborer des schémas directeurs d'aménagement et de transport d'agglomération.

La répartition des compétences entre cantons et communes est définie dans les lois cantonales sur les transports publics. Même si le processus hiérarchique demande que les plans au niveau communal soient compatibles avec les directives au plan cantonal, les communes gardent une grande indépendance.

b - Organisation des transports

Les cantons et les agglomérations choisissent l'offre de transport qui leur paraît la plus adaptée. Le plus souvent, un accord de coopération est conclu entre les communes de l'agglomération (et, quelquefois, le canton) et les entreprises de transport public, qui appartiennent pour la plupart aux institutions publiques (villes ou cantons). Cette coopération définit la participation financière des communes, du canton et de la Confédération. Les entreprises de transport public suisses doivent obtenir une concession ; le préavis passe par le canton, mais c'est la Confédération (Office Fédéral des Transports) qui octroie la concession.

Dans le Canton de Genève, le réseau de transport public urbain est géré par les Transports publics Genevois, établissement public lié par une convention de 4 ans avec le Canton. Les TPG sont exploitants, leur compte d'exploitation et leur budget annuel étant approuvé par le Grand Conseil. Toutefois, les TPG sont également chargés de développer le réseau. Ils peuvent également intervenir pour le compte des communes pour organiser une offre complémentaire de transport, financée par les communes.

c - Financement des transports publics

Les cantons et les communes contribuent au financement des transports publics à hauteur de 50 %. Le reste des fonds émane de la Confédération. La desserte à courte et moyenne distance jouit du statut de service public, ce qui justifie son financement par le biais de subventions. La collectivité compense le déficit des entreprises de transport public par le biais de prélèvements fiscaux. Tout en prenant part à l'investissement fédéral direct des transports publics, la Confédération attribue des subventions aux cantons. Les organismes intercommunaux répartissent les charges liées au transport public entre les communes « externes » et la commune-centre de l'agglomération par le biais d'accords intercommunaux.

5 - Italie

a - Cadre institutionnel

L'organisation institutionnelle italienne comprend trois niveaux de collectivités : Région, Provinces, Communes. Si l'Italie n'est pas organisée sur un modèle fédéral comparable aux systèmes belges, suisses ou allemands, la constitution italienne (article 117) prévoit des statuts particuliers pour certaines régions (5) et confère aux régions sans statut particulier (15) un pouvoir d'adaptation des lois nationales « dans les limites des principes fondamentaux fixés par les lois de l'Etat, à condition que ces normes ne soient pas en contradiction avec l'intérêt national et avec celui d'autres Régions ».

En matière de transport, la région peut adapter la législation concernant les lignes de Tramways et les liaisons routières d'intérêt régional. D'un point de vue opérationnel, elle est responsable de la planification des transports, de la structure tarifaire, de la fixation des normes et du versement des subventions d'Etat aux entreprises exploitantes.

La région peut octroyer des concessions à des opérateurs privés sur l'ensemble de son territoire excepté en milieu urbain. Dans les régions à statut spécial et dans les provinces autonomes, l'Etat reste compétent en matière de transport ferroviaire.

Chaque province est compétente pour les routes et les transports d'intérêt provincial ; elle est également responsable de l'élaboration de plan d'aménagement du territoire à l'échelle de la Province, qui planifie les projets d'infrastructures et de voiries.

Les communes bénéficient d'une clause générale de compétences ; elles sont a priori compétentes pour organiser des services de transport à l'échelle de leur commune, sauf dans le cas où cette compétence est conférée à d'autres collectivités par la législation nationale ou régionale.

b - Financement des transports publics

Afin de permettre aux communes de financer les transports publics, deux fonds gérés au niveau national ont été créés par la loi de 1981. Le premier vise à combler les déficits d'exploitation et le second à financer les investissements. Les fonds sont versés aux régions qui sont chargées de les redistribuer. Les chemins de fer disposent de financements propres.

6 - Espagne

a - Cadre institutionnel

L'Espagne a une organisation de type fédéral, les compétences législatives étant réparties entre l'Etat et les Communautés autonomes. Chaque Communauté Autonome se divise en Provinces et communes. De nombreuses Communautés autonomes comportent des circonscriptions à régime particulier. ;

b - Organisation des transports

L'Etat a compétence exclusive pour les chemins de fer et les transports terrestres qui traversent le territoire de plus d'une Communauté autonome (article 149.1 de la constitution). Dans cette hypothèse, les transports par rail dépendent de l'Etat à travers la RENFE (société nationale des chemins de fer espagnols).

Les Communautés autonomes sont compétentes pour les chemins de fer et les routes dont le parcours se trouve intégralement sur le territoire de la Communauté autonome et, dans les mêmes conditions, le transport assuré par ces moyens ou par câble. Elles peuvent créer leurs propres sociétés de transport ferroviaire (cas d'Euskotren au Pays Basque).

Les communes sont compétentes pour mettre en place sur leur territoire les services de transport public de passager, dans le respect des législations de l'Etat et des Communautés autonomes. Les communes de plus de 50 000 habitants sont en outre compétentes pour les transports urbains de passagers. Les Provinces assurent la coordination des services municipaux et la fourniture des services publics s'étendant à plusieurs communes.

Actuellement, seules deux aires métropolitaines sont dotées d'une autorité organisatrice des transports urbains spécifique : Madrid depuis 1986 (*Consortio de Transportes de Madrid* (CTM)) et Barcelone depuis 1997 (*Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona* (ATM)).

c - Financement des transports publics

- Financement de l'exploitation :

En 1984 a été mis en place par l'Etat un fonds de financement des transports urbains alimenté par le budget général en vue de réduire les déficits des sociétés de transport qui avaient augmenté considérablement en quelques années. En outre, des subventions d'exploitation proviennent également des communes (financement à partir d'un impôt foncier perçu au niveau communal) et des Communautés Autonomes. Les réseaux de Madrid et Barcelone bénéficient de subventions d'Etat.

- Financement de l'investissement :

Le mode de financement dépend de la nature des investissements : le matériel est à la charge de l'entreprise exploitante. Elle peut toutefois bénéficier de subventions. Les infrastructures sont à la charge des administrations (Etat pour les infrastructures lourdes).

C - DEGRE DE CONNAISSANCE ET DE PARTENARIAT DES ACTEURS FRANÇAIS AVEC LEURS HOMOLOGUES ETRANGERS

La participation à des structures de concertation avec les acteurs étrangers du transport est très variée selon les acteurs. Dans ce domaine, les Directions Régionales de l'Equipement (DRE) des régions frontalières jouent un rôle clé. Elles possèdent une bonne connaissance du fonctionnement des partenaires étrangers et sont souvent impliquées dans diverses structures

institutionnelles de coopération transfrontalière y jouant un rôle plus ou moins important. Certaines ont une fonction prépondérante.

La DRE Nord-Pas-de-Calais rencontre régulièrement (tous les six mois) ses homologues du Ministère des Transports de la Région Wallonne. La DRE Lorraine préside le groupe de travail « Transport » de la Commission Saar – Lor - Lux – Rhénanie Palatinat qui se réunit deux fois par an. La DRE Alsace, quant à elle, participe tous les deux mois aux réunions des groupes de travail de la conférence du Rhin supérieur. Si la DRE Rhône-Alpes ne joue pas un rôle moteur, elle participe néanmoins au Comité Technique du projet de Développement des Transports Publics Régionaux (DTPR) de l'agglomération franco-valdo-genevoise mis en place conjointement par la Région Rhône-Alpes et le Canton de Genève. Les DRE PACA et Aquitaine participent aussi aux séances de concertation avec les acteurs étrangers mais restent moins impliquées. Il s'agit respectivement de la Commission Intergouvernementale pour les Alpes du Sud et de l'Eurocité basque pour la frontière franco-espagnole.

Les Directions Départementales de l'Équipement sont nettement moins impliquées dans les concertations avec les partenaires étrangers. En outre, la connaissance qu'elles possèdent des partenaires étrangers est très limitée, voire inexistante, faute de contact transfrontaliers, prérogative traditionnelle des DRE. On note toutefois des exceptions : quelques DDE participent aux structures présentées plus haut. C'est le cas des DDE de l'Ain et de la Haute Savoie qui sont engagées dans les groupes de travail du DTPR précédemment cité. De même, la DDE des Pyrénées Atlantiques participe activement au projet de l'Eurocité basque. Elle est d'ailleurs intégrée au comité de pilotage de ce dernier.

Au niveau local, l'intensité des contacts noués par les différentes autorités organisatrices et des transporteurs avec leurs homologues étrangers est très fluctuante d'un site à l'autre.

D'un point de vue général, la connaissance des partenaires étrangers (administrations comme transporteurs) est très faible chez les transporteurs français en dépit de relations techniques régulières résultant de l'exploitation en commun de ligne. Quand le lien est plus fort, il ne tient qu'au facteur humain.

Le degré de connaissance et de contact des collectivités frontalières françaises à l'égard des interlocuteurs transfrontaliers est proportionnel à l'importance et à la taille de ces collectivités. Une communauté Urbaine comme celle de Lille, Strasbourg ou Dunkerque dispose de moyens humains qui lui permettent d'entretenir des contacts et des connaissances à un niveau tout à fait satisfaisant, ce que ne peuvent se permettre des collectivités beaucoup plus restreintes.

D – LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS TRANSFRONTALIERS

Sur les quatorze agglomérations étudiées, on comptabilise un total de 41 lignes de transport collectif routier. Ces lignes sont majoritairement exploitées par des transporteurs français seuls ou par des transporteurs français associés à des transporteurs étrangers.

Onze lignes sont assurées exclusivement par des transporteurs étrangers. Elles se trouvent dans trois zones géographiques spécifiques. Celles localisées sur la frontière franco-belge sont exploitées par un transporteur flamand (De Lijn) et deux transporteurs wallons (TEC Hainaut et TEC Namur-Luxembourg). Dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, le réseau urbain

TPG (Transports Publics Genevois) exploite cinq lignes transfrontalières dont trois sont sous-traitées à des transporteurs français. Au Pays Basque, l'entreprise espagnole PESA SA assure toute l'année la liaison entre Saint Sébastien et Bayonne.

1 – Répartition par groupes des transporteurs français

Sur les quatorze agglomérations étudiées, on comptabilise douze transporteurs français exploitant des lignes de transport collectif transfrontalières, qu'elles soient urbaines ou non urbaines. Le marché français des transports publics est dominé par trois grands groupes : Transdev (filiale du groupe Caisse des Dépôts et Consignations), Connex (filiale de Vivendi Environnement) et Kéolis (lié au Groupe SNCF). Ces grands groupes sont très présents au niveau transfrontalier : les trois quarts des réseaux sont exploités par l'un d'eux.

a - Transdev

Le groupe Transdev est de loin le plus présent. Il exploite des réseaux dans six agglomérations. Du point de vue géographique, il est surtout très présent dans le Nord et l'Est de la France. Dans ces espaces, Transdev n'a qu'un positionnement urbain. Ses réseaux sont ceux de Valenciennes (SEMURVAL⁵), Maubeuge (STIBUS), Longwy (SEMITUL), Thionville (Transfensch) et Forbach (Forbus Intercity). Transdev possède aussi le réseau de Menton (TUM) mais n'y gère pas aujourd'hui de ligne transfrontalière même si des essais ont déjà été tentés.

b – Connex

Le groupe Connex possède trois réseaux assurant des liaisons transfrontalières dont un seul est urbain et les deux autres non urbains répartis dans divers points du territoire. Le réseau urbain est celui de Dunkerque (DK'Bus Marine). Les deux transporteurs non urbains sont implantés dans l'Est (les CFTI-Rapides de Lorraine exploitent la ligne Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette) et dans le Sud Ouest (l'ATCRB assure les liaisons transfrontalières au sein du Pays Basque : lignes estivales Bayonne – Saint Sébastien et Hendaye –Fontarabie).

c - Kéolis

Le groupe Kéolis exploite un seul réseau proposant des liaisons transfrontalières. Il s'agit du réseau de l'agglomération lilloise : Transpole. Le groupe est aussi présent dans l'agglomération franco-valdo-genevoise à travers le réseau d'Annemasse : les Transports Urbains Annemassiens (TAC). Ce réseau n'exploite pas de ligne transfrontalière mais des accords tarifaires ont été signés entre les TAC et le réseau de transport public suisse, les Transports Publics Genevois (TPG).

Les deux lignes transfrontalières restantes sont exploitées par des sociétés anonymes indépendantes parmi lesquelles on compte un réseau urbain (réseau Distribus de Saint Louis)

⁵ Les réseaux de transport urbain ont souvent deux dénominations : celle de leur raison sociale et une autre commerciale. Nous n'utiliserons que les noms commerciaux des réseaux.

et un transporteur qui assure des services non urbains : entreprise De Winter (ligne Maubeuge - Mons).

2 - Fréquentation et motivation des trajets

a - Fréquentation

Il est assez difficile d'obtenir des données relatives à la fréquentation des lignes routières de transport collectif. Les chiffres sont souvent approximatifs. Certains réseaux effectuent des comptages et d'autres pas. Quand des comptages sont effectués, ils ne prennent pas forcément en compte la dimension transfrontalière et ne dénombrent que les voyages intra nationaux. De même, les techniques varient suivant les réseaux : les comptages sont soit effectués par les conducteurs de bus, soit par les contrôleurs ou par des entreprises spécialisées lors d'enquêtes annuelles de fréquentation. Nous n'avons aucune donnée pour les lignes transfrontalières des agglomérations de Forbach et de Saint Louis ainsi que pour les lignes exploitées par les transporteurs belges.

Une difficulté supplémentaire vient du vocabulaire utilisé : suivant les cas, on parle de voyage, de voyageurs, de déplacements ou de montées-descentes. De plus, certaines données sont annuelles. On a donc été obligé d'effectuer un travail d'uniformisation des données. Nous nous exprimerons donc, pour chaque ligne, en terme de nombre de voyageurs quotidiens dans les deux sens.

Il existe une grande hétérogénéité de la fréquentation en fonction des lignes. Quatre se caractérisent par une fréquentation quotidienne très élevée, **supérieure à 1000 personnes**. Trois de ces lignes sont situées dans les agglomérations transfrontalières les plus importantes :

- Ligne F : Genève Cornavin – Ferney Voltaire - Gex (agglomération franco-valdo-genevoise) : **1665**
- Ligne 21 : Strasbourg Gutenberg – Kehl (Strasbourg) : **1410**
- Ligne Mouscron – Wattrelos - Roubaix (Lille) : **1000**
- Ligne transfrontalière : Mont Saint Martin – Longwy – Herserange – Longlaville – Rodange (Longwy) : **1000**

Les lignes possédant une forte fréquentation sont principalement localisées dans les agglomérations du Nord et de l'Est de la France. La forte fréquentation est ici corrélée aux motifs de déplacements : majoritairement des déplacements pendulaires de travailleurs transfrontaliers. Le cas de Lille est une exception, les déplacements étant réalisés essentiellement pour des motifs scolaires.

Trois lignes ont une fréquentation élevée, comprise entre **500 et 1000 personnes par jour** :

- Ligne estivale entre Hendaye et Fontarabie (Eurocité basque) : **556**. Cette ligne fonctionne du 15 juin au 15 septembre.
- Ligne D : Genève Cornavin – Bachet de Pesay – Saint Julien en Genevois - Valleiry (agglomération franco-valdo-genevoise) : **520**.
- Ligne estivale Dunkerque – La Panne (Dunkerque) : **500**. Cette ligne fonctionne les samedis, dimanches et jours fériés en mai, juin et septembre et tous les jours en juillet et en août.

Contrairement aux cas précédents, les motifs des déplacements sont essentiellement liés aux loisirs et concernent des lignes qui fonctionnent seulement trois mois dans l'année. Seule la ligne genevoise concerne essentiellement des travailleurs transfrontaliers.

Trois lignes ont une fréquentation comprise entre **100 et 500 personnes** :

- Ligne 41 : Maubeuge - Mons (Maubeuge) : **200**
- Ligne Y : Blandonnet – Val Thoiry (agglomération franco-valdo-genevoise) : **185**
- Ligne 3 : Haumont – Erquelinnes (Maubeuge) : **148**
- Lignes 2 et 3 : Fort Mardyck –Dunkerque – Zuydcoote – Bray Dunes – Adinkerke (Dunkerque) : **110**
- Lignes spéciales scolaires : Maubeuge – Erquelinnes (Maubeuge) : **108**

Les lignes de Maubeuge sont fréquentées quasi exclusivement par des scolaires qui effectuent leurs études en Belgique. La ligne genevoise est fréquentée par des travailleurs frontaliers. Les lignes de Dunkerque sont pour leur part utilisées majoritairement pour des motifs d'achat.

Le reste, constituant la grande majorité des lignes, correspond à une fréquentation faible voire très faible, **inférieure à 100 voyageurs quotidiens** :

- Ligne Saint Sébastien – Bayonne (PESA) : **51**
- Ligne 4 P : Valenciennes – Bruay – Condé sur Escaut – Mont de Peruwelz (Valenciennes) : **50**
- Ligne estivale Bayonne – Saint Sébastien (ATCRB) : **42**. Cette ligne fonctionne tous les jours en juillet et août et les mardis et vendredis en avril, mai, juin et septembre.
- Ligne 55 : Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette : **30**
- Ligne 4 E : Valenciennes – Bruay – Condé sur Escaut – Bernissart (Valenciennes) : **20**
- Ligne G : Rive – Vésenaz – Corsier – Veigy (agglomération franco-valdo-genevoise) : **16**
- Ligne 14 : Thionville – Manom – Hettange Grande – Soetrich Village – Kanfen – Volmerange les Mines (Thionville) : **moins de 10**
- Ligne 91 : Thionville – Elange – Angevilliers – Rochonvilliers – Ottange – Rumelange (Thionville) : **moins de 10**
- Ligne 92 : Hayange – Knutange – Algrange – Angevilliers – Havange – Tressange – Ottange – Rumelange (Thionville) : **moins de 10**
- Ligne K : Les Esserts – Pougny gare (agglomération franco-valdo-genevoise) : **7**

Ces lignes concernent essentiellement les agglomérations situées dans le Nord-Est de la France. Elles sont majoritairement utilisées par les scolaires et des travailleurs transfrontaliers. Il est important de noter que pour la ligne exploitée par PESA reliant Saint Sébastien à Bayonne, les motifs de fréquentation varient suivant les saisons : l'été la ligne est fréquentée quasi exclusivement pour des motifs de loisir.

b - Motivation des déplacements

Les informations concernant les motivations de déplacement nous ont été indiquées par les transporteurs. Bien souvent, ils ne connaissent pas la répartition précise et nous ont indiqué les types d'utilisation majoritaires. Comme nous avons pu le constater précédemment, les lignes sont majoritairement utilisées pour deux sortes de motifs : les déplacements domicile – études et les déplacements domicile – travail.

Les motifs varient suivant les zones géographiques. Ainsi, les déplacements pour étude ont un poids très important sur les lignes entre la France et la Belgique. Entre ces deux pays, les déplacements pour motif professionnel sont minoritaires. Inversement, entre la France et le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse, les motifs de déplacements sont majoritairement liés à une activité professionnelle. Dans les échanges entre la France et l'Espagne, les lignes sont fréquentées exclusivement pour des motifs de loisir l'été et par des travailleurs frontaliers et des scolaires le reste de l'année.

3 - Une offre et une ancienneté fluctuante

a - Etat de l'offre

Il existe une forte corrélation entre le niveau d'offre et la fréquentation des lignes transfrontalières. Cette corrélation produit souvent un cercle vertueux stimulant l'intérêt des utilisateurs pour ces lignes et leur hausse de fréquentation. Les deux lignes les plus fréquentées ont une offre très élevée (**50 A/R** pour la ligne 21 de Strasbourg et **47 A/49 R** pour la ligne F de Genève). La ligne 4 de Saint Louis se caractérise également par une très bonne offre (**40 A/R**).

Ensuite, il existe un écart important avec les autres lignes :

- **23 A/R** pour la ligne 3 de St. Louis
- **20 A/R** pour la ligne Y de Genève
- **18 A/R** pour la MWR (Lille) et la ligne transfrontalière (Longwy).

Un nombre important de lignes ont des fréquences comprises entre 10 et 15 A/R :

- Ligne 30 (Forbach) : **15 A/R**
- Ligne 2 (Dunkerque) : **14 A/15 R**
- Ligne 4 P (Valenciennes) : **14 A/R**
- Ligne 3 (Dunkerque) : **13 A/R**
- Ligne 55 (Villerupt) : **12 A/R**
- Ligne D (Genève) : **11 A/12 R**
- Ligne estivale (Dunkerque) : **10 A/R**
- Ligne estivale Hendaye – Fontarabie : **10 A/R**

Un nombre important de lignes ont des fréquences inférieures à 10 A/R :

- Ligne 3 (Maubeuge) : **9 A/8 R**
- Ligne 14 (Thionville) : **8 A/R**
- Ligne G (agglomération franco-valdo-genevoise) : **8 A/R**
- Ligne 4 E (Valenciennes) : **6 A/R**
- Ligne 41 (Maubeuge) : **6 A/5 R**
- Ligne K (agglomération franco-valdo-genevoise) : **4 A/R**
- Lignes 91 et 92 (Thionville) : **4 A/2 R**
- Ligne St. Sébastien – Bayonne : **2 A/R**
- Ligne estivale Bayonne – St. Sébastien : **1 A/R**

Si la corrélation est forte entre la fréquentation et le niveau d'offre pour les lignes les plus fréquentées, elle est moindre pour les autres lignes. Par exemple, la ligne 3 de Maubeuge a

une fréquentation relativement élevée alors que l'offre ne l'est pas. Cette ligne a été créée pour desservir des établissements scolaires belges. Les horaires sont adaptés aux heures d'ouverture et de fermeture de ces établissements. Le niveau d'offre ne fait pas tout. La nature des lieux desservis a un impact important sur la fréquentation de lignes.

b - Historique des lignes

Les lignes transfrontalières ont été créées récemment : dans la grande majorité des cas durant les dernières décennies du XX^{ième} siècle et surtout après 1990. Seulement quatre agglomérations possèdent des lignes de bus créées avant 1970. La plus ancienne est la ligne reliant Strasbourg à Kehl. Cette ligne date de 1900, à l'époque Strasbourg et Kehl étant deux villes allemandes. La ligne a d'abord été exploitée en tramway avant d'être totalement assurée par le bus en 1956.

Au Pays Basque, les deux lignes reliant Bayonne à Saint Sébastien datent de la fin des années 1950. Le transporteur français (ATCRB) a ouvert sa ligne en 1954 et le transporteur espagnol (PESA SA) en 1958.

La ligne 3 (St. Louis) a été créée en 1963 après le démantèlement de la ligne de tramway qui reliait Huningue à Bâle. De même, à Valenciennes, la ligne 4 P a vu le jour en 1967 suite à la fermeture de la ligne transfrontalière de tramway Condé sur Escaut – Bonsecours. Au cours de la décennie 1970, une seule ligne a vu le jour : la ligne 30 de Forbach.

4 - L'intégration graduée des lignes de bus transfrontalières

Une typologie des lignes peut être établie en fonction de la complexité de leur organisation :

- les lignes avec transporteur et tarification unique ;
- les lignes semi-intégrées : il n'y a qu'un seul transporteur mais il existe une tarification transfrontalière spécifique permettant l'accès à des lignes des réseaux étrangers ;
- les lignes intégrées qui sont exploitées en commun par deux transporteurs ou plus et ont une tarification commune.

a - Lignes avec transporteur et tarification unique

Dans près de 80 % des cas, les lignes transfrontalières sont des prolongements plus ou moins longs en territoire étranger de lignes, urbaines ou non urbaines, exploitées par un seul transporteur, qu'il soit français ou étranger et appliquant sa propre tarification. Certaines lignes ne pénètrent en territoire étranger que sur une centaine de mètres. C'est le cas des lignes de Valenciennes et de Thionville, de la ligne 3 de Maubeuge mais aussi des multiples lignes transfrontalières de l'agglomération lilloise assurées par le transporteur français ou les transporteurs belges qui permettent la correspondance avec les lignes des réseaux voisins situées à proximité immédiate de la frontière.

Au niveau tarifaire, les parcours étrangers s'effectuent souvent sur la base de la tarification du réseau national. Le réseau de Dunkerque applique une tarification particulière pour le parcours en territoire belge ainsi que les lignes transfrontalières de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

b - Lignes semi-intégrées

Quatre lignes font partie de cette catégorie. Elles concernent deux agglomérations : Dunkerque et Saint Louis. La ligne estivale reliant Dunkerque à De Panne (Belgique) est

exploitée par le transporteur français (DK'Bus Marine). Cette ligne assure la correspondance avec une ligne de tramway exploitée par l'opérateur belge (De Lijn). Un titre de transport commun a été mis en place entre les deux opérateurs permettant, pendant une journée, l'accès illimité aux deux services.

Les trois lignes transfrontalières reliant Saint Louis à Bâle sont exploitées par le transporteur français. Certains titres de transport permettent l'accès au réseau urbain bâlois.

c - Les lignes intégrées

Ces lignes sont au nombre de cinq. Elles concernent essentiellement des agglomérations situées dans le Nord et l'Est de la France :

- Ligne Lille-Wattrelos-Roubaix (MWR) exploitée par Transpole et TEC Hainaut ;
- Ligne 41 à Maubeuge exploitée par le transporteur De Winter et TEC Hainaut ;
- Ligne transfrontalière à Longwy exploitée par trois transporteurs : un français (SEMITUL) et deux luxembourgeois (Huberty et Salès-Lentz) ;
- Ligne 30 à Forbach exploitée par Forbus Intercity et Saartal Linien ;
- Ligne estivale entre Hendaye et Fontarabie assurée par l'ATCRB et l'AUIF.

5 – Un cadre juridique et réglementaire évolutif

Avant le Règlement communautaire n° 117-66 du 28 juillet 1966, les transports internationaux dépendaient des législations nationales des divers Etats membres. Ce texte introduit des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et autobus. Suite à ce premier règlement communautaire, plusieurs textes se sont succédés jusqu'à aujourd'hui : on présente donc ici l'évolution de ces textes. Cette réglementation communautaire ne touche que les lignes internationales entre les Etats membres de l'Union européenne. Les pays tiers, la Suisse notamment, ne sont pas concernés par ces textes.

Nous allons donc d'abord nous attacher à la législation communautaire avant de s'attarder sur le cas spécifique de la Suisse.

a - Le cadre européen

Le règlement 684-92 du 16 mars 1992 modifié par le règlement 11-98 du 17 décembre 1997

Ce règlement constitue le texte de base concernant le transport routier communautaire de voyageurs. Il fonde la distinction entre transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre, définit les notions de services réguliers, services réguliers spécialisés et services occasionnels et détaille le régime juridique applicable à chacun de ses services. Il ne s'applique qu'aux transports internationaux de voyageurs par autocars et autobus aptes à transporter plus de neuf personnes, conducteurs compris.

Les définitions :

- compte propre / compte d'autrui : seuls les transports pour compte propre sont définis. Il faut comprendre que tous les transports n'entrant dans le cadre de la définition des transports pour compte propre, sont, a contrario, considérés comme des transports pour compte d'autrui.

Les transports pour compte propre sont définis comme des « transports effectués, à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, à condition que l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne (...) (et que) les véhicules utilisés soient la propriété de cette personne (...) ou aient été achetés à tempérament par elle, ou aient fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et soient conduits par un membre du personnel de cette personne (...) »

- service régulier : service qui assure le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminée, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

- service régulier spécialisé : service correspondant à la définition de service régulier, mais réservé à une ou des « catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ». Ils comprennent notamment le transport « domicile travail » des travailleurs, le transport « domicile établissement » d'enseignement des scolaires et étudiants, le transport « Etat d'origine – lieu de casernement » des militaires et de leur famille.

- service occasionnel : service qui ne répond « ni à la définition des services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés et qui sont notamment caractérisés par le fait qu'ils transportent des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même.

le régime juridique applicable :

Il convient de distinguer deux étapes : l'accès à la profession et l'accès au marché.

Tout transporteur pour compte d'autrui désirant effectuer un transport international doit être titulaire d'une licence communautaire délivrée par les autorités de chaque Etat membre. Cette licence constitue en quelque sorte l'autorisation d'exercer la profession. De même, les textes de droit interne précisent que le transport intérieur pour compte d'autrui est soumis à la détention d'une licence de transport intérieur. Ces licences sont délivrées sous certaines conditions d'honorabilité professionnelle et de capacités financières et professionnelles.

L'accès au marché distingue plusieurs régimes juridiques en fonction des services définis.

Les transports pour compte propre et les services occasionnels sont libérés de tout régime d'autorisation.

Les services réguliers spécialisés sont exemptés de toute autorisation à condition d'être couvert par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur. En l'absence de contrat, ils doivent suivre le régime des services réguliers.

Les services réguliers sont soumis à un régime d'autorisation. L'autorisation est établie pour une durée maximale de 5 ans au nom du transporteur. Elle l'habilite à effectuer des services réguliers sur le territoire de tous les Etats membres par lesquels passe l'itinéraire du service. Les demandes d'autorisation sont introduites par le transporteur auprès de l'autorité compétente de l'Etat membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ ou le point d'arrivée. L'autorisation est délivrée par « l'autorité délivrante », en accord avec les autorités de tous les Etats membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou

déposés, dans un délai maximum de 4 mois. Les Etats membres traversés ont un délai maximum de 2 mois pour répondre à l'autorité délivrante qui les a consulté. Un transporteur peut faire effectuer le service par la sous-traitance. Le nom du sous-traitant doit figurer dans l'autorisation. Le refus d'autorisation ne peut intervenir que dans les cas définis par le règlement. Il doit toujours être motivé.

La plupart des services de transports urbains transfrontaliers entrent dans la définition des services réguliers.

La licence de transport et l'autorisation de service régulier doivent pouvoir être présentées à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

- **Règlement 12-98 du 17 décembre 1997**

Ce Règlement ne concerne pas les transports internationaux mais fixe les conditions d'admission des transporteurs d'un Etat membre au marché intérieur d'un autre Etat membre, ce que l'on appelle le cabotage. L'article 3 définit les services pouvant effectuer du cabotage. En service régulier, le cabotage est autorisé à un transporteur non résident dans l'Etat membre d'accueil à condition que ce service s'inscrive dans une relation internationale et qu'il soit effectué à titre temporaire. Le transport de cabotage ne peut être exécuté indépendamment de ce service international. Enfin, le transport de cabotage doit respecter la législation et la réglementation en vigueur dans l'Etat dans lequel il est effectué. Les services urbains et suburbains⁶ sont exclus du champ d'application de l'article 3. Or, les lignes étudiées dans l'étude sont toutes majoritairement des lignes urbaines.

Deux conceptions s'opposent sur les conséquences juridiques à tirer de l'exclusion des services urbains et suburbains.

- La première conception, qui semble ancrée dans les esprits, consiste à considérer qu'en l'absence de texte, ils sont interdits au cabotage.
- La deuxième conception, la plus plausible, consiste à considérer que le texte européen a pour objet d'empêcher les Etats membres d'interdire le cabotage en matière de services interurbains, mais qu'il leur laisse toute liberté en matière de services urbains ou suburbains. Ainsi, si deux Etats le désirent, ils peuvent en toute légalité autoriser le cabotage des services urbains ou suburbains. Il semble clair cependant que, dans ce contexte, l'ouverture du territoire au cabotage ne saurait conférer des droits exclusifs aux seuls ressortissants des deux Etats frontaliers, mais que cette ouverture devrait profiter à tous les ressortissants de l'Union européenne.

Cette deuxième interprétation semble pour l'instant prévaloir, dans le cas inverse, la grande majorité des lignes de bus transfrontalières seraient illégales.

⁶ Le Règlement définit les services urbains et suburbains comme les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transport entre ce centre ou cette agglomération et les banlieues.

b - Le cas spécifique des relations franco-suissees

La Suisse est un pays tiers. N'appartenant pas à l'Union Européenne, les textes communautaires ne s'appliquent donc pas. Un accord bilatéral a été signé entre la France et la Suisse le 20 novembre 1951 fixant les règles concernant le transport de personnes et de marchandises par route entre les deux pays. Cet accord, entré en vigueur le 1^{er} avril 1952, met en place pour le transport de passagers le système de la double autorisation. Les demandes d'établissement d'un service de ligne internationale doivent être présentées à l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule. Les demandes sont traitées puis transmises à l'autre Partie Contractante avec un avis préalable de l'autorité suprême en matière de transport du pays d'immatriculation du véhicule. L'autorisation n'est délivrée que si les deux parties sont d'accord sur l'opportunité de la création de la ligne. Une autorisation est alors attribuée au transporteur par les autorités des deux pays.

Le cabotage est interdit par l'accord bilatéral mais des dérogations peuvent être accordées côté suisse. Un transporteur français peut faire du cabotage en Suisse s'il dispose d'une autorisation nationale ou d'une concession.

Le 21 juin 1999, l'Union Européenne a ratifié de nouveaux accords bilatéraux avec la Suisse. L'un d'entre eux couvre les mêmes domaines que l'accord franco-suisse de 1951 - le transport de marchandises et de voyageurs. Cet accord a pour but de rapprocher et de rendre plus cohérent la politique de transport suisse avec celle communautaire. Ainsi, pour le transport de personnes par route, le nouvel accord applique les dispositions des Règlements 684-92 et 11-98. Maintenant, tout transporteur pour compte d'autrui est admis à effectuer les services de transport sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement à condition d'être habilité en Suisse ou dans l'Etat membre de la Communauté où le transporteur est établi à effectuer des transports par autocars et autobus sous formes de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés et les services occasionnels et de satisfaire aux réglementations en matière de sécurité routière pour les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules (article 17).

Les services réguliers sont soumis à autorisation et les procédures sont les mêmes que pour les transports intra communautaire. Il n'y a plus qu'une autorité délivrante. Les transporteurs communautaires doivent être en possession d'une licence communautaire et les transporteurs suisses d'une licence similaire attribuée par les autorités suisses. L'autorisation de transport international et la licence communautaire ont une validité de cinq ans. Le dépôt des demandes d'autorisation et de licence se font auprès des autorités des pays d'immatriculation des transporteurs. Le cabotage n'est pas autorisé par l'accord bilatéral. Cependant, des dérogations peuvent être accordées côté suisse. Un transporteur français peut faire du cabotage en Suisse s'il a une autorisation nationale ou une concession. L'accord bilatéral Union Européenne – Suisse est entré en application le 1^{er} juin 2002.

c - L'absence de notion d'autorité organisatrice dans le transport international.

Depuis 20 ans et les lois de décentralisation, l'organisation des transports publics a beaucoup changé en France. Les collectivités locales se sont vues attribuer l'autorité sur les transports dépendant de leurs territoires. A charge pour elles de passer contrat avec des opérateurs pour exploiter les réseaux relevant de leur compétence. Ainsi, la Loi d'Orientation des Transports

Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, attribue à la Région la gestion des transports collectifs régionaux de passagers, au département la gestion des transports départementaux et à la commune ou aux regroupements de communes la gestion des transports urbains compris dans un périmètre de transports urbains.

Comme son titre l'indique, la loi de 1982 ne traite pas des transports internationaux. C'est ainsi que ces derniers dépendent essentiellement de l'initiative directe des transporteurs et que les autorités étatiques se contentent de délivrer les autorisations requises, d'où leur nom « d'autorités délivrantes ».

Dans la grande majorité des cas, l'autorisation est délivrée selon les propositions faites par le transporteur dans sa demande. Les lignes sont exploitées aux risques et périls de l'exploitant. Une fois l'autorisation de service régulier obtenue, l'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures garantissant le respect de l'autorisation notamment en terme de continuité, de régularité et de capacité. Il peut cependant obtenir, par voie d'avenants introduits dans les mêmes conditions que l'autorisation initiale, les modifications à l'exploitation des services.

Le cas des transports transfrontaliers pose souvent la question de l'intervention des collectivités territoriales en terme d'organisation et de financement. Les collectivités territoriales des deux cotés de la frontière souhaitent souvent intervenir pour prendre l'initiative de la création de services qui ne sont pas remplis par l'initiative privée et le cas échéant, prendre en charge les déficits potentiels.

Cette question se heurte actuellement aux silences des textes français et communautaires. Les règlements européens, qui se contentent de définir d'une part les régimes de liberté et d'autre part les procédures d'autorisation, ne traitent pas de la notion d'organisation. Les textes français relatifs aux transports se consacrent essentiellement au transport intérieur et ignorent largement le transport international et le code général des collectivités territoriales ne reconnaît aucune compétence aux collectivités territoriales en matière de transport international.

Dans cette logique, il semble fondé d'affirmer que les collectivités territoriales ne peuvent légalement ni organiser, ni financer des services de transport internationaux.

C'est en tout cas l'argument invoqué par le Ministère de l'Équipement pour s'opposer à la création de la liaison Evian – Genève financée par le Conseil Général de Haute-Savoie en 2001, alors que l'essentiel des lignes de bus transfrontalières existantes sont financées dans leur section française par des collectivités locales concernées. Ces interprétations multiples montrent bien les limites du système actuel.

La question des transports transfrontaliers est abordée dans l'Accord de Rome du 26 novembre 1993 signé entre la France et l'Italie et définissant les modalités de coopération entre les collectivités territoriales françaises et italiennes ; l'article 3 prévoit que les collectivités françaises et italiennes peuvent conclure des accords et arrangements de coopération transfrontalière, notamment dans le domaine des transports.

Cette possibilité d'intervenir en matière de transports transfrontaliers reste toutefois encadrée par les règles de droit commun s'appliquant aux actions de coopération transfrontalière. Les collectivités françaises et italiennes ne peuvent intervenir que « *dans les limites des*

compétences qui leurs sont reconnues en droit national ». Par conséquent, l'accord ne confère pas aux collectivités une compétence supplémentaire en matière de transports internationaux. De même, l'Accord de Rome précise que ces accords doivent être conclus « *dans le respect du droit national et des engagements internationaux* » de la France et de l'Italie. Cette condition concerne notamment le respect de chaque législation nationale (dont la LOTI) et de l'ensemble des dispositions communautaires en vigueur.

En pratique, cet accord permet aux collectivités françaises et italiennes de mettre en œuvre des compétences transport qu'elles détiennent déjà pour réaliser un projet transfrontalier. Si l'accord permet formellement aux collectivités d'intervenir dans le domaine des transports, il n'apporte pas de précision sur les modalités pratiques de mise en œuvre de ces compétences. La même analyse peut être faite concernant les deux autres accords de coopération transfrontalière : celui signé avec l'Espagne (accord de Bayonne, 1995) ainsi que celui avec l'Allemagne, le Luxembourg et le nord de la Suisse (accord de Karlsruhe, 1996).

La nécessité a conduit parfois à développer des logiques particulières pour subvenir à des besoins légitimes. Ainsi, les services compétents du Ministère de l'Équipement considèrent que la liaison transfrontalière peut constituer en fait la juxtaposition de deux services intérieurs se rejoignant à un point frontière. Selon cette interprétation différente de celle invoquée pour le cas du Conseil Général de la Haute-Savoie, les collectivités territoriales peuvent alors organiser et subventionner le service jusqu'au point frontière.

Signalons en dernier lieu des interprétations juridiques selon lesquelles les collectivités territoriales, d'une part étant compétentes en matière de transport et d'autre part pouvant passer des accords de coopération avec des collectivités territoriales étrangères au titre des articles L. 1112-1 du code général des collectivités territoriales, pourraient régulièrement intervenir en matière de transports transfrontaliers. Il semble que si cette piste pouvait être explorée, elle comporte en l'état actuel de nombreux risques juridiques.

Ces développements montrent l'absence d'une prise en considération d'ensemble par les textes des enjeux du transport transfrontalier.

L'interprétation consistant à distinguer séparément et successivement un service intérieur se prolongeant en une liaison outre frontière pose de nombreux problèmes d'organisation pratique : absence de vision d'ensemble, raisonnement biaisé par rapport à l'enjeu essentiel qui est celui du transport transfrontalier, pas d'appel d'offre commun, absence de garantie de la sélection du même exploitant de part et d'autre de la frontière...

6 - Typologie des montages en fonction des lignes

Nous avons vu précédemment que les lignes transfrontalières étaient plus ou moins intégrées. En fonction de leur niveau d'intégration, le montage juridique se complexifie. Nous pouvons distinguer quatre types de montages juridiques. Cette typologie ne prend en compte que les lignes transfrontalières exploitées par les transporteurs français ou exploitées en commun par les transporteurs français et étrangers.

a - Le montage simple

Il s'agit des lignes où les transporteurs agissent seuls. Dans ce cas, le montage juridique se limite à l'application des dispositions des Règlements communautaires, c'est-à-dire aux autorisations de transport international et à la possession de la licence communautaire. Dix lignes sont concernées par ce type de montage :

- Lignes 2 et 3 de Dunkerque ;
- Lignes 4 E et 4 P de Valenciennes ;
- Ligne 55 : Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette ;
- Lignes 14, 91 et 92 de Thionville
- Lignes Bayonne – Saint Sébastien exploitées par l'ATCRB et par PESA SA.

b - La convention simple

Il s'agit des lignes où les transporteurs agissent seuls. En plus de l'autorisation et de la licence communautaire, le transporteur a signé une convention ou un accord avec une autorité organisatrice étrangère ou un transporteur étranger. Cinq lignes sont concernées par ce type de montage :

- Ligne 3 de Maubeuge : une convention lie le transporteur (SEMITIB) à l'autorité organisatrice belge (Ministère Wallon des Transports). Cette convention permet la prolongation en territoire belge de la ligne. Elle interdit à la SEMITIB d'effectuer du cabotage en Belgique. De plus, la convention stipule que le transporteur exploite la section belge à ses propres risques.
- Ligne 21 de Strasbourg : la ville de Kehl n'a pas de réseau de transport collectif. La ligne 21 dessert plusieurs arrêts côté allemand. La ville de Kehl participe financièrement à l'exploitation de la ligne. Un accord a donc été passé entre le transporteur (CTS) et la ville de Kehl définissant les modalités de répartition de la garantie de recette pour la partie effectuée en Allemagne
- Lignes K et G de l'agglomération franco-valdo-genevoise : ces lignes assurées par le transporteur suisse (TPG) sans cabotage en France sont couvertes par une convention entre le transporteur et l'autorité organisatrice française. Elle définit les modalités de couverture des déficits des TPG sur le territoire français.
- Ligne estivale de Dunkerque : une convention tripartite lie le transporteur français (DK'Bus Marine) à son autorité organisatrice (Communauté Urbaine de Dunkerque) et au transporteur belge (De Lijn). La ligne estivale est exploitée par DK'Bus Marine. La convention concerne principalement la tarification. Sur cette ligne existe un forfait journalier permettant l'accès illimité à la ligne estivale ainsi qu'au tramway exploité par De Lijn.

c - Pluralité d'opérateurs

Il s'agit essentiellement des liaisons transfrontalières opérées par des transporteurs de différentes nationalités, exploitées en commun et possédant une tarification commune. En plus des autorisations internationales obligatoires (autorisation et licence communautaire) des conventions lient les différents transporteurs. Des montages encore plus complexes peuvent associer aux transporteurs leurs autorités organisatrices respectives. Cinq lignes sont concernées par ce type de montage :

- Ligne estivale Hendaye – Fontarabie exploitée par l'ATCRB et l'AUIF. Un accord informel lie les deux transporteurs.
- Ligne 30 de Forbach : un accord lie le transporteur français (Forbus Intercity) au transporteur allemand (Saartal Linien) ;
- Ligne transfrontalière de Longwy : une convention quadripartite de droit luxembourgeois lie l'autorité organisatrice luxembourgeoise (Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg) à trois transporteurs dont un français (SEMITUL, Huberty et Salès-Lentz). Les transporteurs ne sont pas liés entre eux par une convention ;
- Ligne 41 de Maubeuge : un protocole d'accord lie l'autorité organisatrice française (Conseil Général 59) à l'autorité organisatrice belge (Ministère Wallon des Transports). Une convention lie chacune des autorités organisatrices aux transporteurs français (De Winter et TEC Hainaut). Les deux transporteurs sont eux aussi liés par une convention. Enfin, une convention lie l'autorité organisatrice des transports de Maubeuge (SMVS) aux deux transporteurs car la ligne est urbaine à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains de Maubeuge ;
- Ligne MWR de Lille : un protocole d'accord lie l'autorité organisatrice française (Communauté Urbaine de Lille) à l'autorité organisatrice belge (Ministère Wallon des Transports). Une convention lie chacune des autorités organisatrices à leur transporteur respectif (Transpole et TEC Hainaut). Côté français, il existe un intermédiaire entre la Communauté Urbaine de Lille (CUDL) et Transpole : le Syndicat Mixte des Transports (SMT). C'est une structure associant la CUDL et le Conseil Général du Nord. Une convention lie les deux transporteurs entre eux.

d - Cas particulier

Ce sont les six lignes entre la France et la Suisse :

- Lignes 2, 3 et navette de Saint Louis : un contrat tripartite a été signé entre l'autorité organisatrice française (Communauté de Communes des Trois Frontières), l'autorité organisatrice suisse qui est aussi le transporteur (Basler Verkhers Betriebe) et le transporteur français (Distribus) ;
- Lignes Y, F et D de l'agglomération franco-valdo-genevoise : un marché public lie le transporteur suisse (TPG) aux autorités organisatrices françaises pour la couverture

des déficits sur le territoire français et un contrat de sous-traitance lie le transporteur suisse à un transporteur français pour les lignes en cabotage.

7 – Fiches par site

a - Dunkerque

Le réseau urbain de Dunkerque est exploité par le réseau DK'Bus Marine (Connex). Deux lignes transfrontalières fonctionnent toute l'année : la ligne 2 reliant Fort Mardyck à Adinkerke et la ligne 3 reliant Coudekerque à Adinkerke. La première fonctionne en semaine et les samedis et la seconde les dimanches et fêtes. Ces lignes constituent les axes structurants du réseau urbain dunkerquois. En période estivale, une ligne supplémentaire relie Dunkerque à La Panne et propose une correspondance avec le tramway exploité par le transporteur belge De Lijn. Elle fonctionne tous les jours en juillet et août et les samedis, dimanches et jours fériés en mai, juin et septembre. Un forfait journalier permettant l'accès illimité aux deux lignes a été mis en place. Pour les lignes 2 et 3, la tarification est celle du transporteur avec un supplément pour le passage de la frontière.

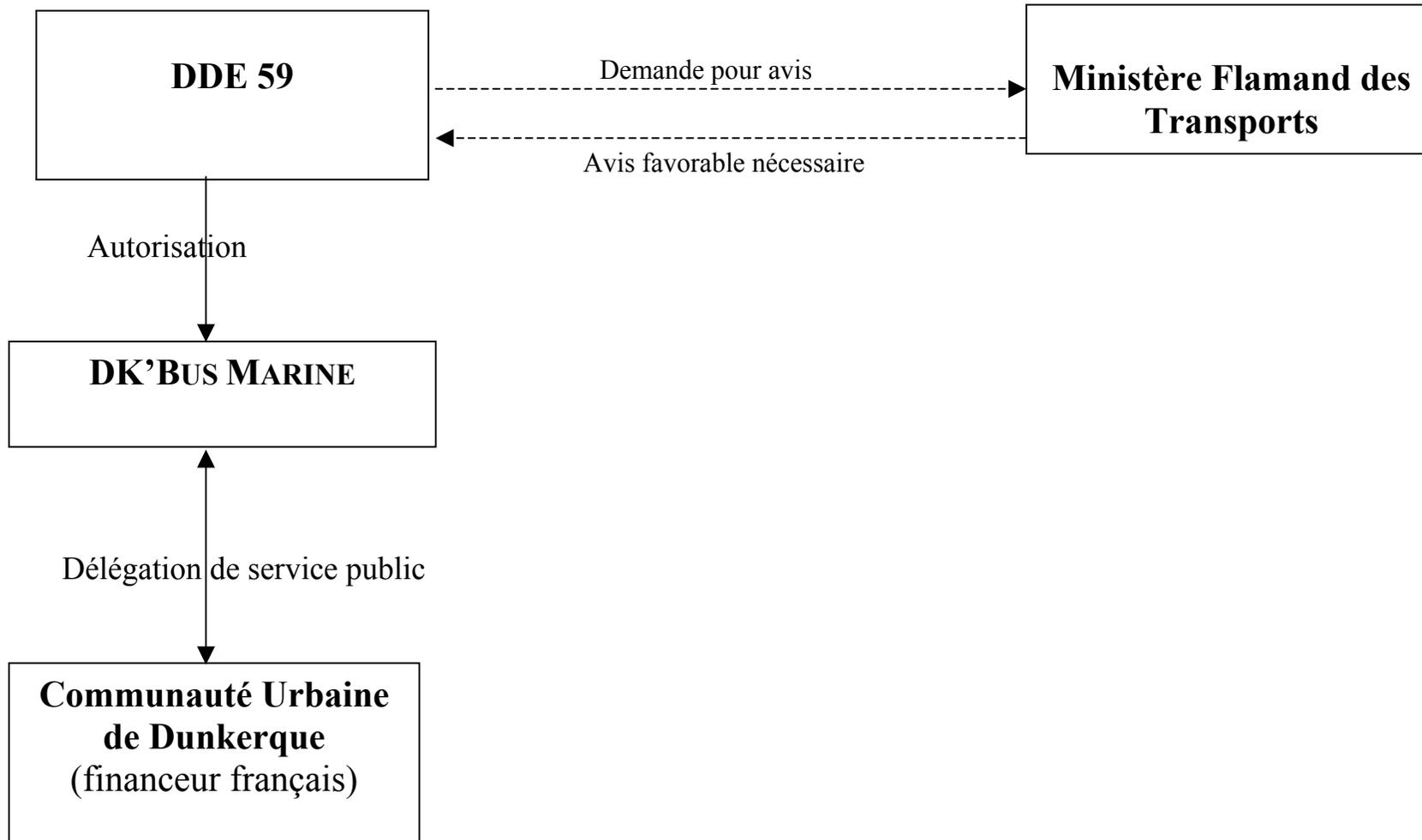
Le niveau d'offre de ces lignes est moyen : 14 A/15 R pour la ligne 2, 13 A/R pour la ligne 3 et 10 A/R pour la ligne estivale. Ces lignes ont été créées récemment : en 1995 pour la ligne estivale et en février 2000 pour les lignes 2 et 3. L'initiative de la création de la ligne estivale est politique alors que les lignes permanentes ont été créées suite à une proposition du transporteur lors de la refonte du réseau.

On observe une forte différence de fréquentation entre les lignes suivant les saisons : la ligne 2 a une fréquentation quotidienne moyenne de 110 personnes alors qu'elle est de 500 personnes sur la ligne estivale. Pour l'essentiel, ces lignes sont utilisées pour des déplacements de loisirs. Les déplacements professionnels sont minoritaires. Ceci est essentiellement dû à la barrière linguistique : la partie belge est de langue flamande. Les lignes 2, 3 et estivale assurent côté français une correspondance avec les trains de la SNCF en gare de Dunkerque. Côté belge, les lignes 2 et 3 assurent la correspondance avec les trains de la SNCB et le tramway De Lijn en gare d'Adinkerke. La ligne estivale assure la correspondance avec trois stations du tramway.

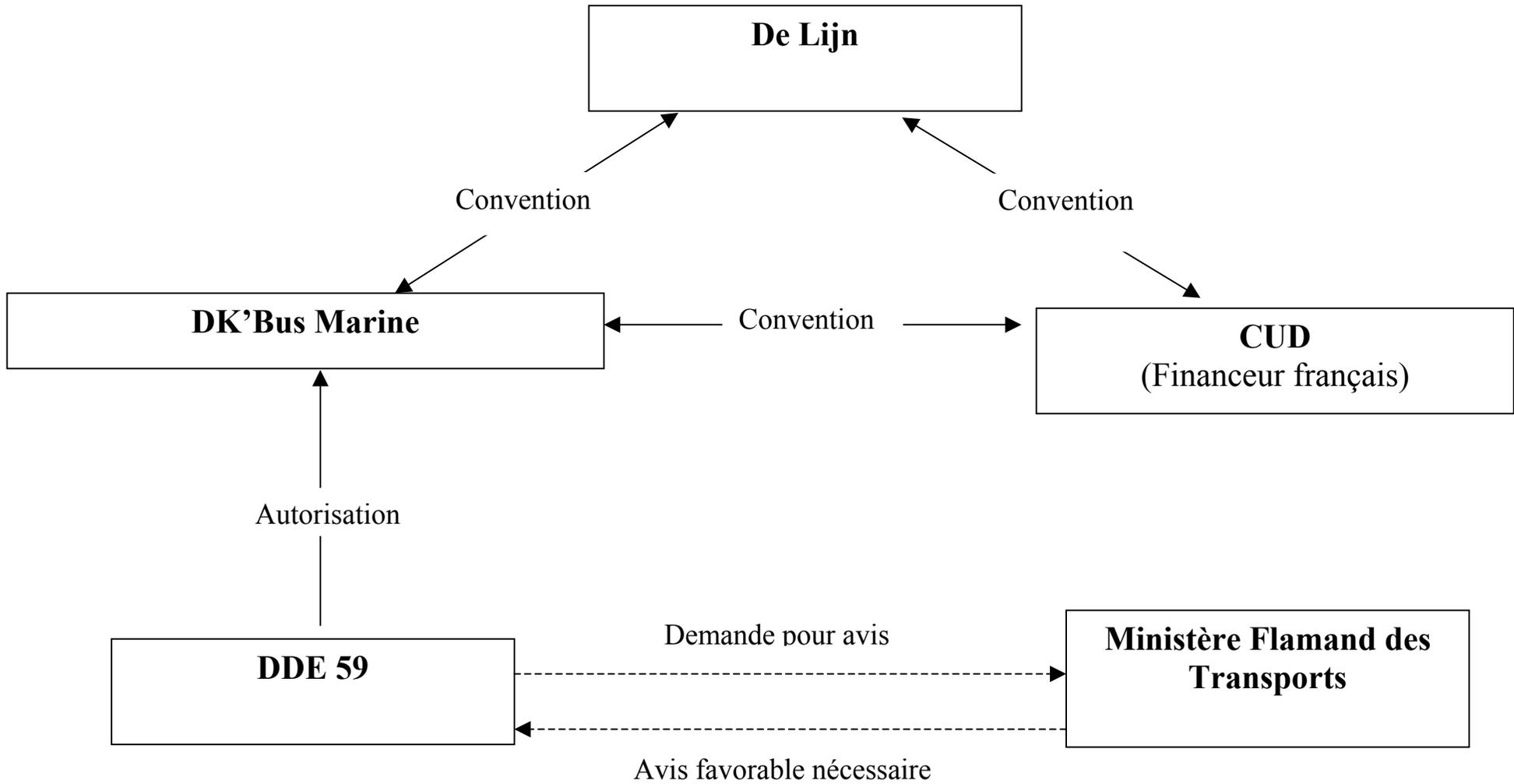
Du point de vue du montage juridique, les lignes 2 et 3 correspondent au type a) de la typologie. La ligne estivale correspond au type c).

DUNKERQUE

Ligne 2 et 3



DUNKERQUE
Ligne estivale



b - Lille Métropole

Le cas de l'agglomération transfrontalière lilloise est assez complexe. En effet, on compte treize lignes transfrontalières entre la partie française et la Belgique. Ces lignes sont exploitées par trois transporteurs : deux belges (De Lijn et TEC Hainaut) et un français : Transpole (Kéolis)

Sur ces treize lignes, 7 sont opérées exclusivement par Transpole. Il s'agit des lignes 18, 22/22 C, 29, 37, 38 et 75 et 82.

Trois lignes sont assurées par TEC Hainaut : 6, RT et M barré et deux par De Lijn : 69 A et 722. Toutes ces lignes pénètrent faiblement en territoire étranger (quelques centaines de mètres) et assurent la correspondance avec les lignes de bus exploitées par les opérateurs étrangers situées à proximité immédiate de la frontière, à l'exception de la ligne 22 C qui va jusqu'au centre de Menin.

La ligne Mouscron – Wattlelos – Roubaix est « l'axe lourd » transfrontalier de l'agglomération. Cette ligne est exploitée en commun par Transpole et TEC Hainaut. Chaque transporteur utilise ses véhicules et son personnel. Jusqu'en 1995, l'intégralité de la ligne était assurée par le transporteur belge. Depuis, les deux transporteurs se partagent l'exploitation mais non équitablement : TEC Hainaut assure les 2/3 des services. La tarification sur la ligne MWR est intégrée : une gamme complète de titres transfrontaliers a été créée - allant du ticket à l'unité à l'abonnement hebdomadaire avec ou sans correspondance de l'autre côté de la frontière – uniquement valables sur la ligne MWR. Les charges d'exploitation et les recettes sont partagées entre les deux autorités organisatrices à 50 %. Pour les autres lignes, la tarification applicable est celle du transporteur.

L'offre est relativement élevée sur la ligne MWR : 18 A/R par jour (un bus toutes les trente minutes en heures de pointe et un toutes les heures en heures creuses). Les autres lignes ont des niveaux d'offre bien plus faibles, inférieurs à 7 A/R quotidiens.

La ligne MWR est la plus ancienne ligne transfrontalière de l'agglomération lilloise. Elle a tout d'abord relié Mouscron à Wattlelos en 1992 avant d'être prolongée jusqu'à Roubaix en 1995. Les autres lignes ont quant à elles été prolongées en territoire étranger suite à la création de la ligne MWR dans le courant des années 1990. La création de ces lignes transfrontalières est d'initiative politique. Les élus locaux – Pierre Mauroy notamment – se sont beaucoup impliqués dans le développement de ces relations transfrontalières.

La ligne MWR est très fréquentée : 1000 personnes par jour dans les deux sens. Les autres lignes le sont beaucoup moins. La ville de Comines (Belgique) est desservie par trois lignes Transpole : lignes 18, 37 et 38. Ces trois lignes totalisent une fréquentation quotidienne de 100 personnes. Les autres lignes ont moins de 10 clients par jour. Toutes les lignes transfrontalières sont utilisées essentiellement par des scolaires.

Le réseau de transport de l'agglomération lilloise est très développé et multimodal. On comptabilise deux lignes de métro (le terminus de la ligne 2 est situé à proximité immédiate de la frontière) et deux lignes de tramway. La ligne MWR est, côté français, en correspondance avec le métro et le tramway. Côté belge, elle est en correspondance avec les trains de la SNCB en gare de Mouscron. La ligne RT exploitée par TEC Hainaut est aussi en correspondance avec le métro côté français et avec la SNCB en gare de Mouscron. Les lignes desservant Comines (18, 37 et 38) sont en correspondance avec les trains de la SNCB. Côté

français, la ligne 38 est en correspondance avec les trains de la SNCF et le métro en gare de Lille Flandre.

La ligne MWR a été financée par le programme d'intérêt communautaire Interreg pour la publicité de la ligne et les études de mise en place. La ligne MWR correspond à la catégorie c) de notre typologie des montages juridiques, les autres figurant dans la catégorie des montages simples.

c - Valenciennes

On comptabilise quatre lignes de transport collectif routier dans l'agglomération valenciennoise. Deux sont exploitées par la SEMURVAL (Transdev) : lignes 4 E et 4 P. Ces lignes pénètrent très faiblement en territoire belge sur moins d'une centaine de mètres.

Le transporteur belge TEC Hainaut exploite aussi deux lignes : ligne 491 (Tournai – Flines) et ligne 8 (Tournai – Condé sur Escaut). La ligne 4 P est en correspondance avec la ligne 8 à son terminus mais sans arrêt commun et surtout sans cohérence horaire.

La tarification appliquée est celle des transporteurs. Le niveau d'offre est faible. La ligne 4 P possède les plus fortes fréquences : 14 A/R par jour. La ligne 491 propose 10 A/11 R. Les fréquences des autres lignes sont très en deçà : 6 A/8 R pour la ligne 8 et 6 A/R pour la ligne 4 E.

Mis à part la ligne 4 P qui a été ouverte en 1967 suite à la fermeture de la ligne de tramway, les autres lignes sont plus récentes. La ligne 4 E a vu le jour en 1980 et les lignes belges en septembre 1995 (ligne 8) et en septembre 2001 (ligne 491). La création des lignes françaises est d'initiative politique alors que le prolongement des lignes belges est plus de la volonté du transporteur.

La fréquentation est bien connue pour les lignes françaises. Elle est à l'image du niveau d'offre. La ligne 4 P est fréquentée quotidiennement par 50 personnes et la 4 E par 20 personnes. Par contre, aucune donnée n'est disponible pour les lignes TEC Hainaut. La clientèle est constituée dans sa grande majorité de scolaires qui effectuent leurs études en Belgique.

Les lignes SEMURVAL sont en correspondance avec les lignes de la SNCF en gare de Valenciennes. Côté belge, les lignes TEC Hainaut sont en correspondance avec la SNVB en gare de Tournai.

Jusqu'en 1950, une ligne de chemin de fer reliait Valenciennes à Mons. Elle était majoritairement empruntée par des travailleurs transfrontaliers mais le trafic était trop faible. Actuellement, il faut environ 1 heure 30 minutes en transport en commun pour effectuer les 34 kilomètres séparant les deux villes⁷. Le trajet relève du parcours du combattant. Une personne souhaitant utiliser les transports collectifs pour se rendre à Mons de Valenciennes doit :

- utiliser la ligne 5 du réseau SEMURVAL jusqu'à son terminus situé à proximité de la frontière ;
- effectuer un kilomètre de marche à pied pour rejoindre la gare SNCB de Quiévrain située de l'autre côté de la frontière ;
- enfin, emprunter le train reliant Quiévrain à Mons (un train toutes les heures).

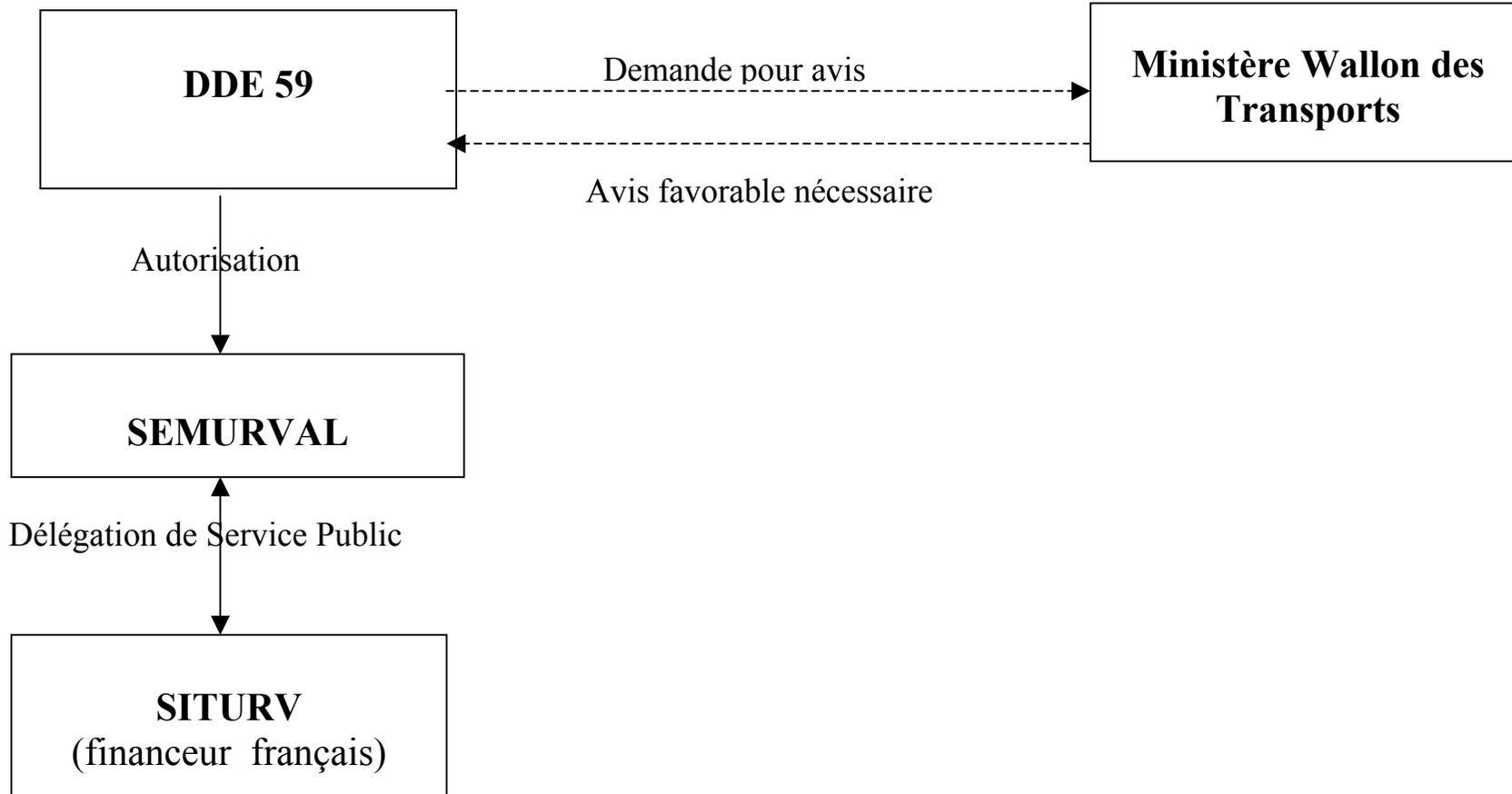
Parallèlement à la ligne ferroviaire, il existait une ligne de tramway qui avait son terminus à Quiévrain. Lorsque la ligne a été fermée en 1966, soit après la fermeture de la ligne ferroviaire, le réseau de Valenciennes n'a pas continué l'exploitation de la liaison transfrontalière vers Quiévrain. Il existe un projet de réouverture du tronçon ferroviaire entre Valenciennes et Quiévrain que l'on abordera ultérieurement.

⁷ Arthur Andersen, *Etude de faisabilité d'une liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons comme élément structurant nécessaire d'une logique d'aménagement du territoire Euro-Régional*, Arthur Andersen, Rapport TG Villes RAFHAEL, juillet 2000, 73 p.

L'autorité organisatrice des transports urbains de Valenciennes (SITURV) souhaiterait quant à elle créer deux liaisons transfrontalières entre les villes belges de Mons et de Tournai afin de favoriser les liaisons vers Bruxelles. Ces lignes seraient intégrées (exploitation commune par un transporteur belge et français) et devraient voir le jour au plus tôt en 2004. Il est intéressant de noter que ce projet de relier Valenciennes à Mons par une ligne de transport en commun n'est pas récent : il en était déjà question en 1995⁸.

⁸ CERTU, Les lignes régulières de transport public transfrontalières, Lyon, CERTU, juin 1996, 75 p.

Valenciennes



d - Maubeuge

L'agglomération de Maubeuge compte trois lignes transfrontalières : la ligne 3 entre Hautmont et Erquelinnes, une ligne spéciale (en renforcement de la ligne 3) pour les scolaires entre Maubeuge et Erquelinnes et la ligne 41 entre Maubeuge et Mons.

Les deux premières sont exploitées par le transporteur urbain de Maubeuge, STIBUS (Transdev). La dernière est opérée en commun par un transporteur français indépendant (cars De Winter) et le transporteur belge TEC Hainaut.

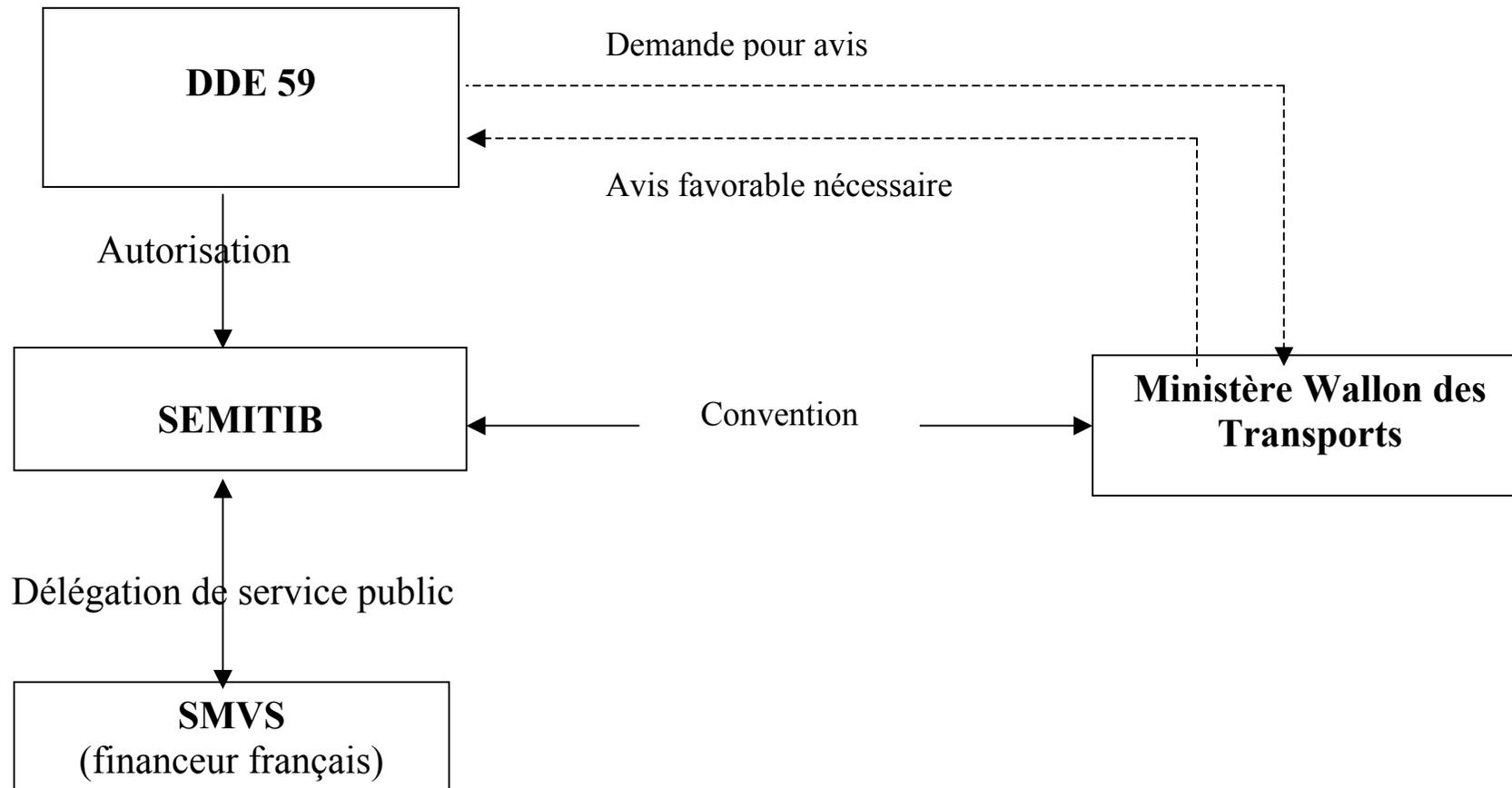
La tarification utilisée sur les deux lignes exploitées par STIBUS est celle du réseau urbain. Une réflexion est en cours afin de modifier la tarification et introduire une tarification spécifique pour ces deux lignes transfrontalières. Pour la ligne 41, la tarification est plus complexe. A l'intérieur du PTU⁹ de Maubeuge, la ligne est considérée comme urbaine (une convention lie l'autorité organisatrice (SMVS) aux deux transporteurs). On peut donc emprunter la ligne avec un titre urbain. Au delà du PTU, la tarification applicable est celle du transporteur belge. Ces tarifs sont approuvés par le Conseil Général du département du Nord. Le niveau d'offre de ces lignes est faible. La ligne 3 propose 9 A/8 R, la ligne 41 6 A/5R et la ligne spéciale 1 A/R. Ces lignes ont été créées suite à une initiative politique au début des années 1990 : août 1991 pour la ligne 41 et septembre 1992 pour la ligne 3 et la ligne spéciale. La ligne 3 est d'initiative française alors que la ligne 41 a vu le jour suite à une démarche du Ministère Wallon des Transports auprès du Conseil Général du département du Nord. La fréquentation est moyenne : la ligne 41 a quotidiennement 200 personnes, la ligne 3 en a 148 et la ligne spéciale 108. Ces trois lignes sont quasi exclusivement empruntées par des scolaires.

Les lignes 41 et spéciale sont en correspondance côté français avec les lignes de la SNCF en gare de Maubeuge. Côté belge, les lignes sont en correspondance avec les trains de la SNCB : en gare de Mons pour la ligne 41 et en gare d'Erquelinnes pour les lignes 3 et spéciale. La ligne 3 correspond à la deuxième catégorie de la typologie des montages juridiques et la ligne 41 à la troisième.

⁹ Périmètre des Transports Urbains

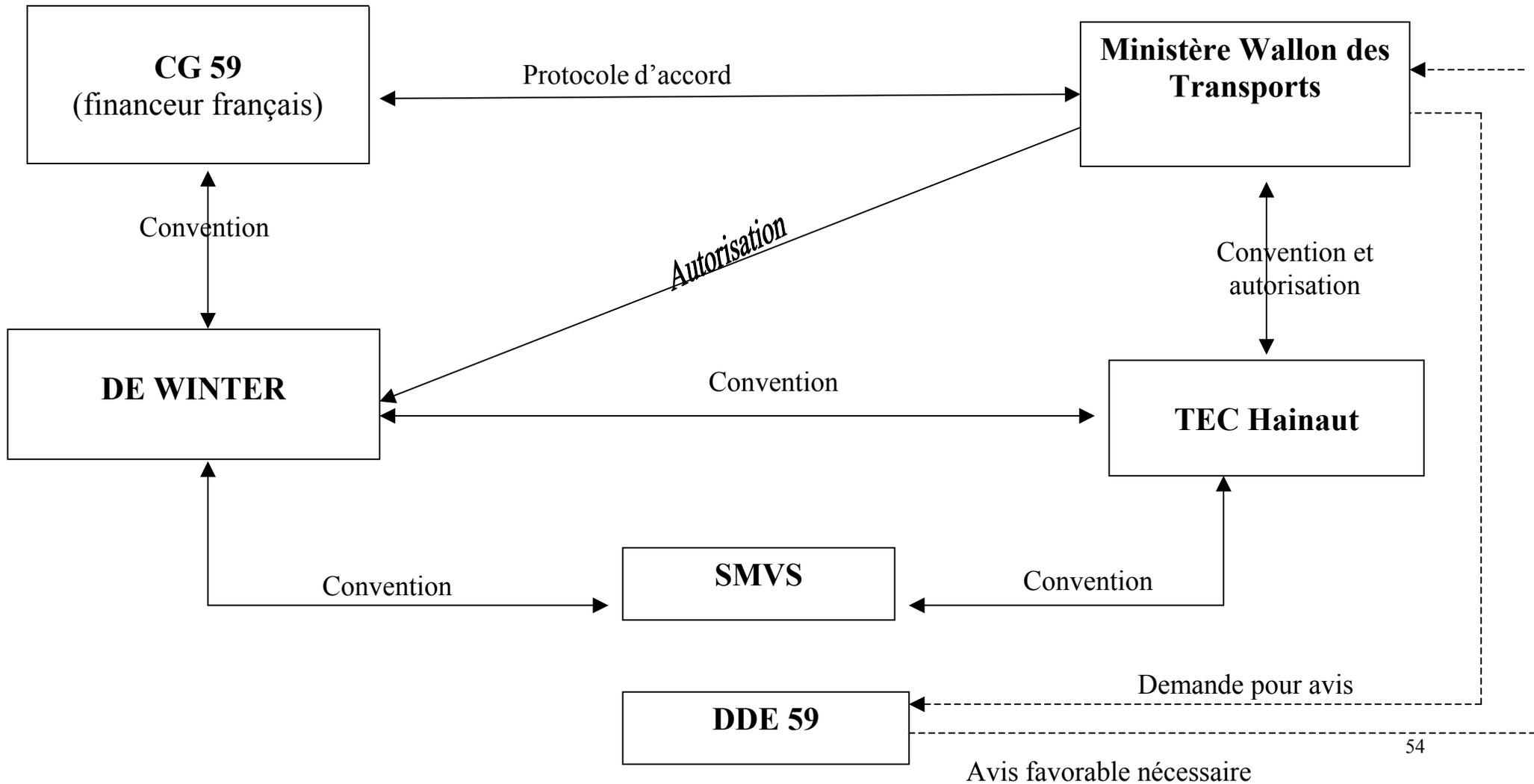
MAUBEUGE

Ligne 3



MAUBEUGE

Ligne 41



e - PED de Longwy

Deux lignes transfrontalières sont en service à Longwy : la Transfrontalière entre la France et le Luxembourg (Mont St. Martin – Longwy – Herserange – Longlaville – Rodange) et la ligne 75 entre la France et la Belgique (Longwy – Athus). La première est exploitée par trois transporteurs dont un français et deux luxembourgeois : SEMITUL (Transdev), Huberty et Salès-Lentz. Cette ligne assure une correspondance en gare de Rodange avec les lignes CFL. Cependant, quelques services sont prolongés jusqu'à Luxembourg ville. La ligne 75 est exploitée par le transporteur belge TEC Namur-Luxembourg.

La tarification applicable sur la ligne transfrontalière est la tarification luxembourgeoise. Pour la ligne 75, la tarification est celle du transporteur belge. Le niveau d'offre est élevé sur la ligne Transfrontalière (18 A/R) dont 8 A/7 R sont assurés par la SEMITUL, 9 A/8 R par Huberty et 1 A/2 R par Salès-Lentz. Le niveau d'offre est de moitié sur la ligne 75 (9 A/R).

La ligne Transfrontalière a été ouverte en 1992. La ligne 75 est quant à elle plus récente, elle existe depuis novembre 2000 en transport public. Cette ligne existait depuis 1969 mais était privée : elle servait au transport des salariés d'une entreprise belge. L'initiative de la création de cette ligne est donc le fait du transporteur belge. La ligne Transfrontalière est issue d'une volonté politique forte de la part du gouvernement luxembourgeois qui souhaite limiter l'accès des automobiles aux villes du Grand Duché (un actif sur deux travaille au Luxembourg), comme du Pôle Européen de Développement (PED) de Longwy dont les autorités locales souhaitaient encourager les habitants à saisir les opportunités d'emploi présentes au Luxembourg. La ligne est entièrement financée par le Grand Duché.

La SEMITUL n'a pas de convention de délégation de service public avec son autorité organisatrice (le SITRAL) pour l'exploitation de cette ligne et opère à ses propres risques et périls. C'est, avec Forbach (réseau Transdev) et la ligne estivale entre Hendaye et Fontarabie (ATRCB, Connex), les seuls cas de lignes urbaines où les transporteurs opèrent à leurs propres risques et périls.

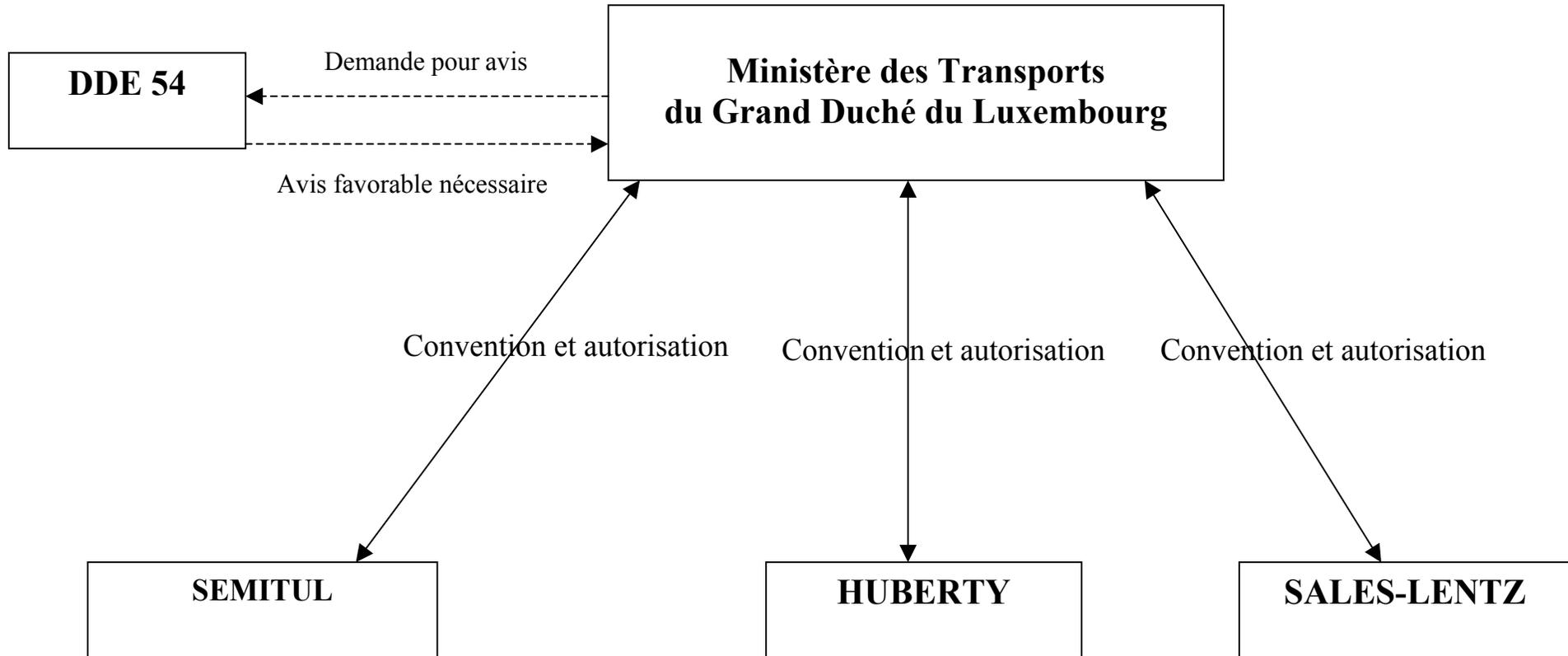
La fréquentation est élevée sur la ligne Transfrontalière : 1000 personnes par jour. Les données sont absentes pour la ligne 75. Les motivations des déplacements sont différentes en fonction des lignes : la ligne Transfrontalière est utilisée par des travailleurs transfrontaliers alors que la ligne 75 est majoritairement fréquentée par des scolaires.

Comme nous avons pu le constater précédemment, la vocation de la ligne Transfrontalière est d'acheminer les travailleurs transfrontaliers à la première gare CFL et d'assurer la correspondance avec les trains en direction de Luxembourg ville. La ligne 75 n'est pas en correspondance avec un service ferroviaire mais 4 services sont prolongés jusqu'à la gare belge d'Arlon afin d'assurer une correspondance avec les trains de la SNCB.

La ligne Transfrontalière a un tel succès qu'une nouvelle ligne vient de voir le jour début mai 2002. A cette occasion, la ligne transfrontalière a été remaniée afin de réduire les temps de parcours pour les clients. De même une nouvelle dénomination a été adoptée pour les deux lignes : ligne 398 (Saint Charles – Mexy - Longwy Bas - Longwy Haut – Mont Saint Martin – Rodange) et ligne 399 (Saulnes – Herserange – Longwy Bas – Gouraincourt – Longlaville – Rodange). Les deux lignes assurent les correspondances avec tous les trains desservant la gare de Rodange. La SEMITUL espère un doublement de la fréquentation par rapport à celle de l'ancienne ligne. Désormais, les deux lignes proposent un total de 37 A/R entre

l'agglomération de Longwy et la gare de Rodange. La convention a été renégociée. La ligne 398 est exploitée par la SEMITUL et Huberty et la ligne 399 par le transporteur français et Salès-Lentz. Une troisième ligne transfrontalière devrait être créée prochainement. Le montage juridique de l'ancienne ligne Transfrontalière correspond au stade le plus élaboré de la typologie.

LONGWY

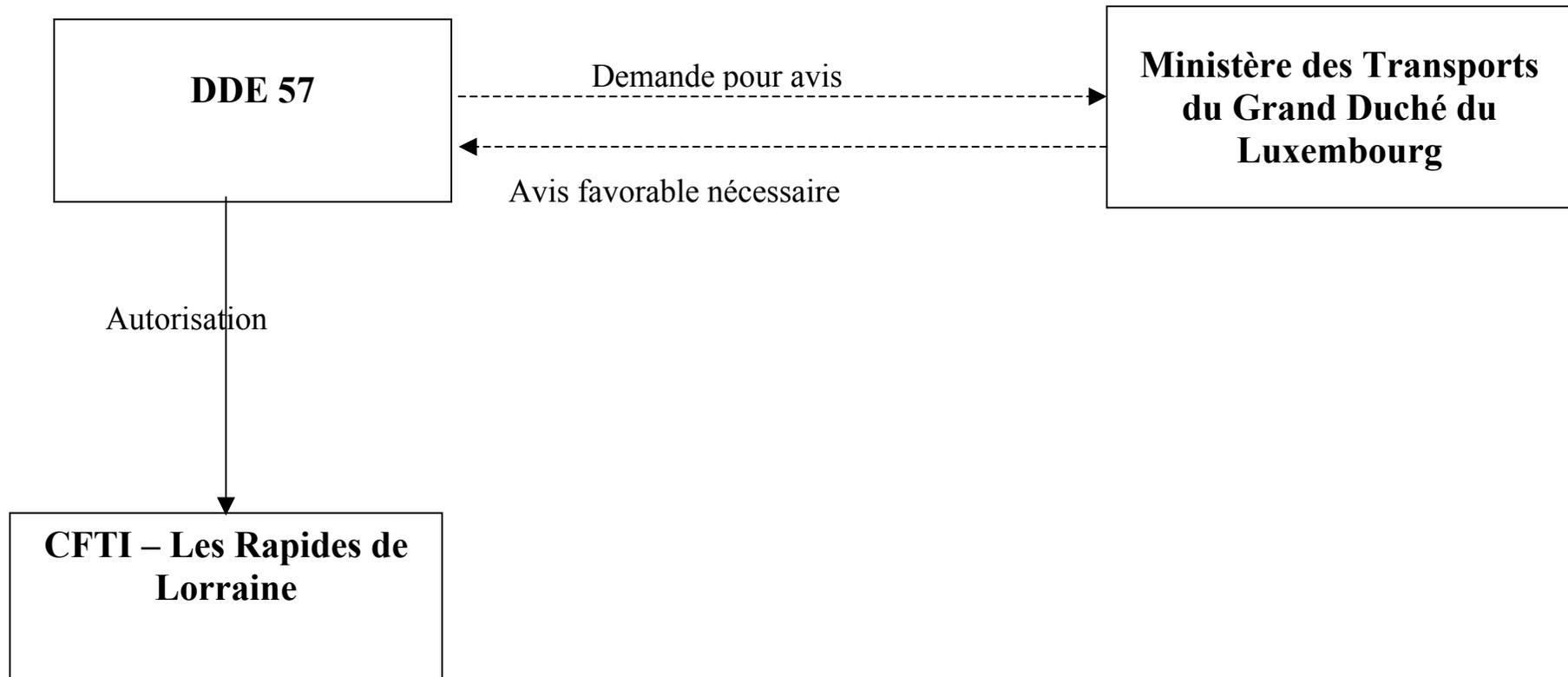


f - Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette

La ville de Villerupt fait partie du PTU de Longwy. Par contre, elle possède une ligne transfrontalière la reliant à Esch sur Alzette (Luxembourg) via Audun le Tiche. Cette ligne, dénommée ligne 55, est exploitée par l'entreprise CFTI – Les Rapides de Lorraine (Connex) aux risques et périls du transporteur. La tarification est celle du transporteur. Le niveau d'offre de cette ligne est moyen : 12 A/11 R. Cette ligne a connu une histoire identique à la ligne 75 de Longwy. Elle a été créée en 1969 pour le transport de salariés français travaillant dans les usines sidérurgiques luxembourgeoise. En 1989, à la fermeture des usines, l'entreprise a décidé de continuer l'exploitation en transport public. La fréquentation est faible : 30 personnes par jour. Les utilisateurs sont essentiellement des travailleurs transfrontaliers. La ligne assure une correspondance avec les trains CFL en gare d'Esch sur Alzette.

La ligne 55 correspond au niveau de montage simple dans la typologie des montages juridiques.

VILLERUPT



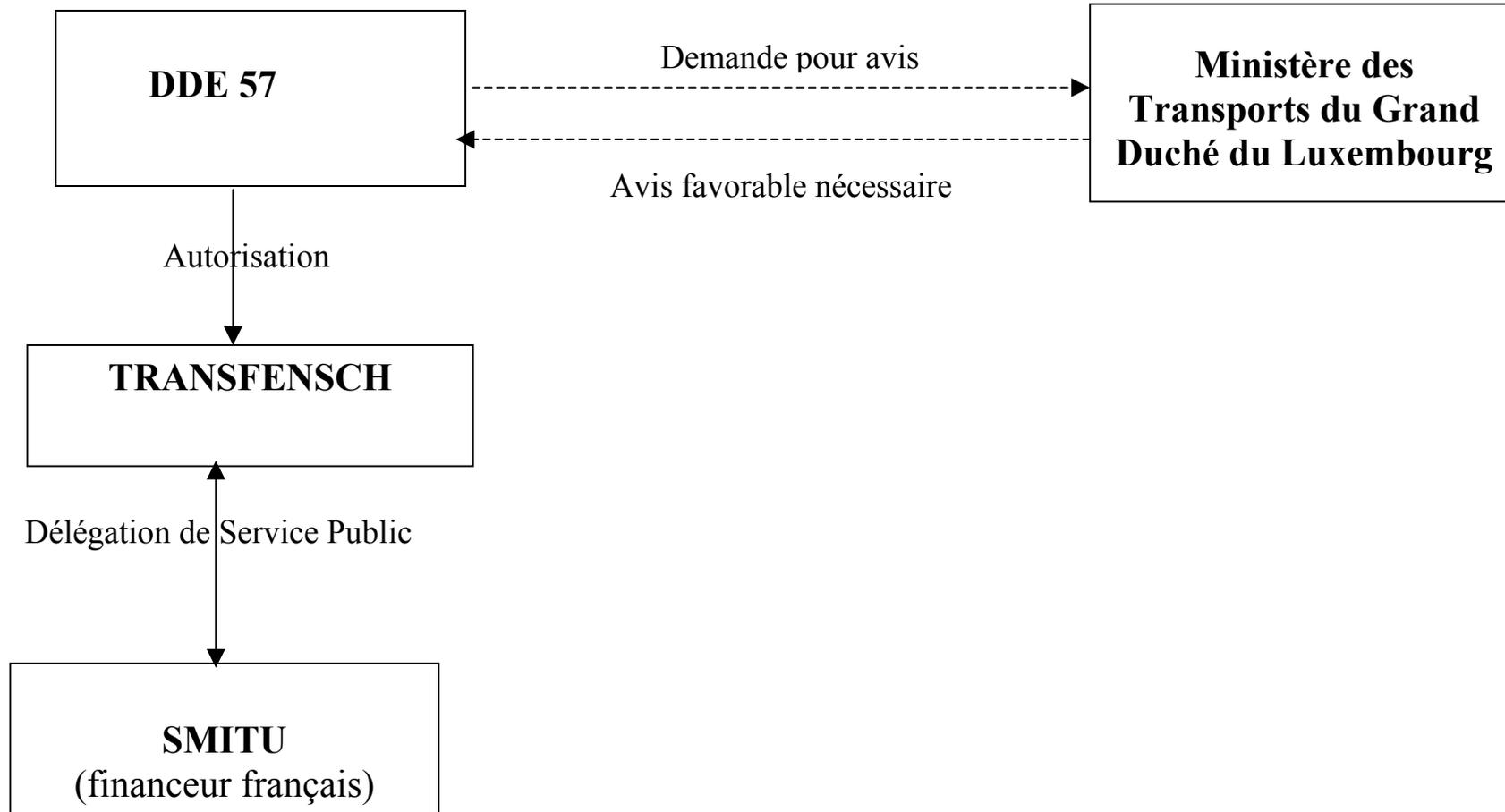
g - Thionville

L'agglomération de Thionville compte trois lignes transfrontalières exploitées par le transporteur urbain Transfensch (Transdev). Deux lignes relient Thionville à deux communes du Luxembourg : ligne 14 (Thionville –Hettange Grande – Volmerange les Mines – Dudelange) et ligne 91 (Thionville – Angevilliers – Nondkeil – Rumelange). La dernière, la ligne 92 (Hayange – Knutange – Angevilliers – Ludelange – Nondkeil - Rumelange) relie la partie orientale de l'agglomération au Luxembourg. La tarification en vigueur sur ces lignes est celle du réseau urbain de Thionville.

Le niveau d'offre des trois lignes est faible. La ligne 14 offre 8 A/R. Les deux autres lignes ont une offre beaucoup plus réduite : 4 A/2 R. La fréquentation est à l'image du niveau de l'offre : moins de 10 personnes par jour pour chaque ligne. Ces trois liaisons transfrontalières ont une clientèle constituée principalement d'actifs français travaillant au Luxembourg. Ces lignes, d'initiative de l'autorité organisatrice, datent de la décennie 1980 : mai 1985 pour la ligne 14 et août 1989 pour les lignes 91 et 92. Elles ne permettent pas de trajets intermodaux : aucune de ces lignes n'assurant de correspondance avec les chemins de fer côté français ou luxembourgeois.

Les lignes 14, 91 et 92 correspondent au montage simple de notre typologie.

THIONVILLE



h - Forbach

Il existe une ligne de bus transfrontalière entre Forbach et Sarrebrück. Cette ligne (ligne 30) dessert, côté français, les communes de Forbach et de Stiring Wendel. Elle est exploitée en commun par le transporteur français Forbus Intercity (Transdev) et le transporteur public allemand Saartal Linien. Cette ligne n'est pas couverte par la convention de service public liant Forbus Intercity au Syndicat Intercommunal de l'Est Mosellan (SITEM). Côté français, le transporteur opère la ligne à ses propres risques et périls.

L'exploitation de la ligne est partagée entre les deux transporteurs : en semaine A, Forbus Intercity effectue les services du matin et Saartal Linien ceux de l'après-midi et inversement en semaine B. La tarification de la ligne 30 est commune aux deux transporteurs et spécifique à la ligne. Elle a été élaborée à partir de la tarification allemande. Les titres de la ligne 30 autorisent les correspondances sur les deux réseaux mais dans la limite des zones de validité : la zone de validité étant plus ou moins large en fonction du prix du billet. Les titres vendus par les conducteurs à bord des véhicules sont gardés par les transporteurs. Les recettes des autres titres sont réparties entre les deux transporteurs.

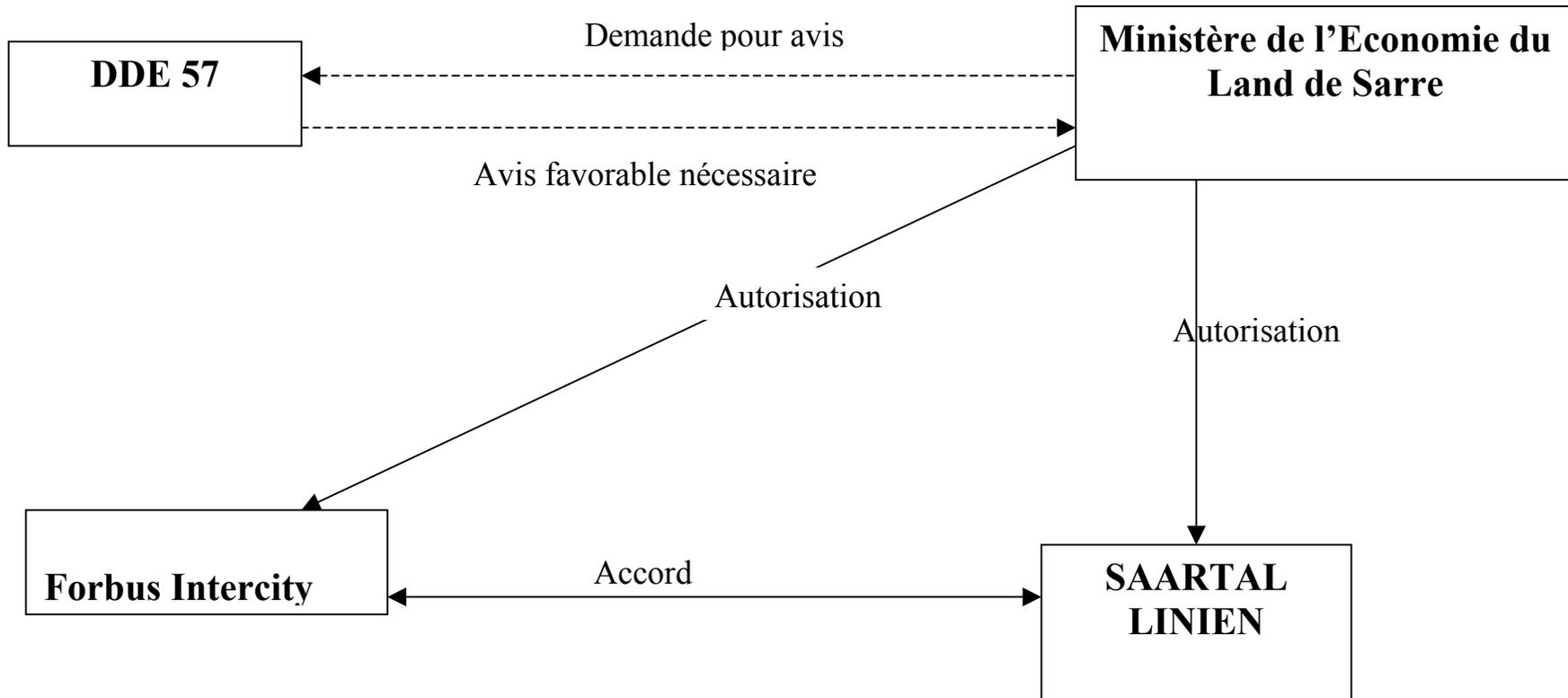
Le niveau d'offre est moyen : 15 A/R par jour. La ligne est ancienne. Elle a été créée en 1974 suite à une initiative du transporteur allemand. L'influence de Saartal Linien est très forte : c'est cette compagnie qui a effectué toutes les démarches administratives lors de l'ouverture de la ligne. De même, la tarification se base sur ses tarifs : toute modification se fait en commun mais suite à proposition du transporteur allemand.

Nous n'avons pas de données concernant la fréquentation de la ligne. Les utilisateurs sont majoritairement des travailleurs transfrontaliers mais nombreux sont ceux qui utilisent aussi la ligne pour les loisirs et les achats. La ligne 30 est en correspondance côté français avec les trains de la SNCF en gare de Forbach.

Deux autres lignes créées en 1997 reliaient auparavant Forbach à l'Allemagne : ligne 20 (Forbach – Völklingen) et ligne 5 (Forbach – Klarenthal). Elles ont rapidement été supprimées en 2000 et 2001 car elles étaient trop déficitaires. Ces lignes étaient, contrairement à la ligne 30, conventionnées par l'autorité organisatrice française. La commune de St. Avold, située à une vingtaine de kilomètres au Sud Est de Forbach, est aussi reliée à la ville de Sarrebrück par une ligne d'autocar, la ligne MS 1, exploitée en commun par le transporteur français Schon Brullard et le transporteur allemand Baron Reisen. Actuellement, cette ligne ne possède pas d'arrêt au sein du PTU de Forbach. Il est envisagé de créer deux arrêts dans Forbach ainsi qu'une harmonisation des tarifs de la ligne MS 1 et de la ligne 30.

Le montage juridique de la ligne 30 correspond à la catégorie c) de la typologie.

FORBACH



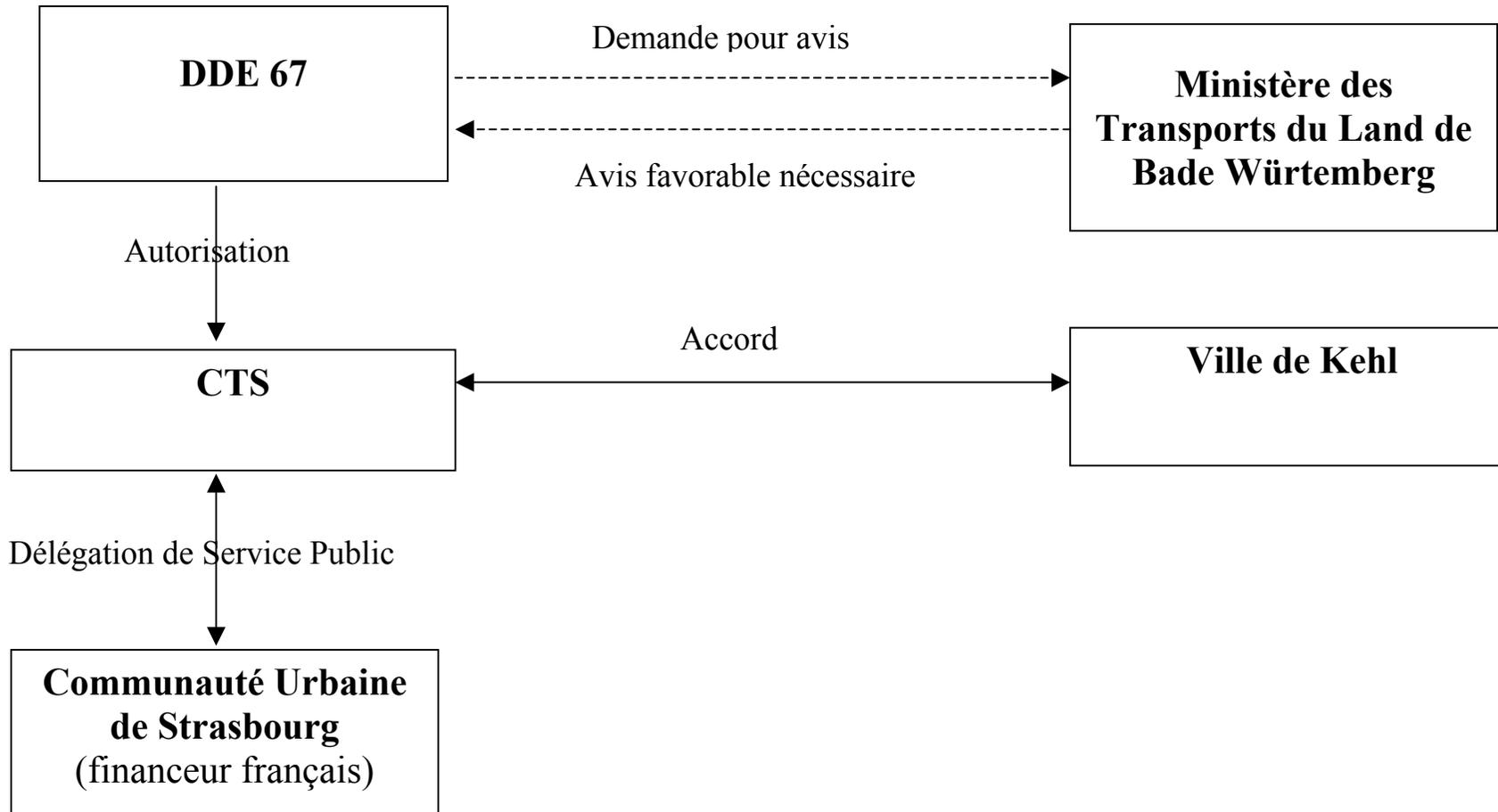
i - Strasbourg

L'agglomération strasbourgeoise possède une ligne transfrontalière reliant Strasbourg Gutenberg à la ville de Kehl (ligne 21). Cette ligne est exploitée par la CTS (Transdev). La tarification appliquée est celle en vigueur au sein du PTU de Strasbourg. La ligne 21 accumule les « records » dans beaucoup de domaines. Le niveau d'offre est très élevé : 50 A/R par jour. La fréquentation est en forte corrélation avec le niveau d'offre : 1410 personnes utilisent la ligne quotidiennement.

Cette ligne est aussi la plus ancienne : elle date du début du XX^{ième} siècle quand les deux villes étaient allemandes. Les utilisateurs fréquentent cette ligne pour plusieurs motifs. Les déplacements pour achats sont majoritaires en semaine (38 % et jusqu'à 54 % le samedi) ; viennent ensuite à parts égales les motifs travail et études. La ligne 21 fait la correspondance avec le tramway de la CTS côté français et aux trains de la DB et de la SWEG en gare de Kehl côté allemand.

La ligne 21 fait partie de la catégorie des conventions simples.

STRASBOURG



j - Saint Louis

L'agglomération de Saint Louis compte trois lignes de bus transfrontalières la reliant à Bâle : ligne 3 (Village Neuf – Huningue – Bâle Schifflände), ligne 4 (Neuweg – Saint Louis – Bâle Schifflände) et la navette de Kembs (Kembs – Saint Louis – Bâle Schifflände) opérées par le transporteur français Distribus (Société Anonyme indépendante). La dernière ligne est un service à la demande : la navette ne dessert les horaires et les arrêts de la ligne seulement si une réservation téléphonique préalable est effectuée auprès du transporteur. Le véhicule utilisé pour cette ligne est un minibus. La commune de Kembs est située au Nord de Saint Louis. Le nombre d'arrêts hors de la commune a été limité afin de permettre un service rapide.

Sur le territoire suisse, Distribus circule sous la concession des BVB. Cela devrait lui permettre, en accord avec les accords bilatéraux franco-suisses et les accords bilatéraux Union Européenne – Suisse, d'effectuer du cabotage côté suisse. Cependant, la convention le leur interdit pour ne pas concurrencer les lignes de tramway parallèles aux lignes de bus. Etant donné que le transporteur est seul à exploiter les lignes, les kilomètres parcourus en Suisse sont payés par les BVB à Distribus. Depuis 1986, les BVB ont refusé de réévaluer les kilométrages. Aujourd'hui, les bus Distribus parcourent 85 000 kilomètres en territoire suisse mais les BVB n'en payent que 38 000. La différence est payée par la Communauté de Communes des Trois Frontières, l'autorité organisatrice du réseau urbain de Saint Louis.

La tarification des lignes transfrontalières est particulière. Deux systèmes cohabitent : les titres délivrés par le conducteur peuvent être avec ou sans correspondance avec le réseau bâlois. Tous les autres titres (ticket journalier ou abonnement mensuel) comprennent l'accès au réseau bâlois ou, pour l'abonnement mensuel, à l'ensemble de la communauté tarifaire de la Suisse du Nord-Ouest : la Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). La TNW regroupe 6 cantons suisses soit 160 communes. L'abonnement mensuel vendu par Distribus permet l'accès à l'ensemble des modes de transport de cette zone. Les questions tarifaires sont complexes sur l'agglomération bâloise. Avant, les tarifs des lignes transfrontalières étaient fixés avec les transporteur bâlois : les Basler Verkehers Betriebe (BVB). Depuis 1992, les négociations tarifaires s'effectuent avec la TNW. Distribus et les BVB se partagent à 50 % les recettes des titres donnant accès au réseau suisse. Les recettes des titres vendus par le conducteur et ne donnant pas accès au réseau bâlois sont conservés par le transporteur français. Il existe une entorse à cette règle. L'abonnement mensuel et annuel (le DistriPass Orange) qui permet un nombre illimité de voyages sur les lignes transfrontalières sans correspondance avec le réseau suisse a un système de partage des recettes particulier. Le transporteur suisse perçoit 40 % des recettes alors que le titre ne permet pas l'utilisation des lignes des BVB. Depuis 1998 et la renégociation de la convention d'exploitation de la ligne, ils ne perçoivent plus ces 40 %. Cependant les BVB ont souhaité conserver un retour de recette qui lui a été accordé sous la forme d'un forfait annuel de 15 000 Euros.

Le niveau d'offre est élevé pour la ligne 4 : 40 A/R. Il est moindre pour les deux autres lignes : 23 A/22 R pour la ligne 3 et 6 A/R pour la navette de Kembs.

Jusqu'à la fin des années 1950, deux lignes de tramway du réseau bâlois desservaient les communes de St. Louis et d'Huningue. Leur tracé correspondait à l'actuel tracé des lignes de bus 3 et 4. Les lignes ont été fermées suite à un désaccord entre les municipalités françaises et

suisses concernant la couverture des déficits. La ligne 3 a vu le jour en 1963. A cette époque, la ligne de bus traversait la frontière juste pour desservir la ligne de tramway la plus proche. En 1986, les Suisses ont proposé le prolongement de la ligne 3 jusqu'au centre de Bâle. La même année, la ligne 4 qui s'arrêtait à la frontière française est aussi prolongée jusqu'à Bâle Schifflände. La navette de Kembs est beaucoup plus récente. Elle a vu le jour en septembre 2001. Ces lignes sont issues de la volonté des autorités bâloises de limiter la circulation routière au sein de l'agglomération.

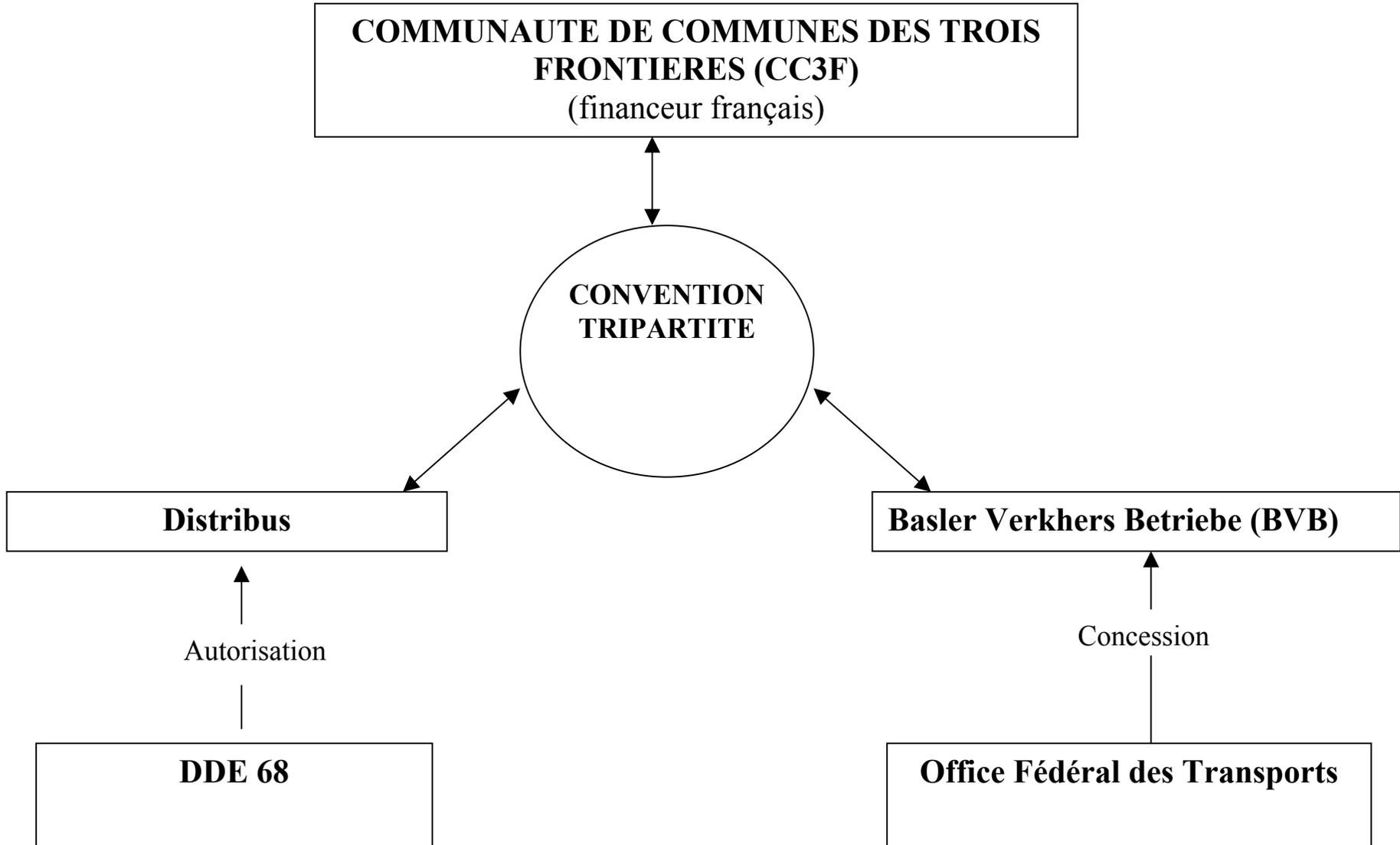
Nous n'avons pas de données concernant leur fréquentation. Distribus n'a effectué des comptages que sur la partie française des lignes. Par contre, on dispose de données sur la motivation des trajets. Elles sont utilisées essentiellement par des travailleurs transfrontaliers. Le deuxième motif de fréquentation est lié aux études.

La ligne 4 est en correspondance côté français avec les lignes de la SNCF en gare de Saint Louis. Les trois lignes sont en correspondance à leur terminus avec six lignes de tramway des BVB.

Les agglomérations précédemment étudiées étaient toutes en relation avec des pays membres de l'Union européenne. Depuis 1993 et la mise en place du marché unique, il n'y a plus de contrôles douaniers entre les pays membres. Les lignes de transport transfrontalières subissent cependant de temps en temps des contrôles inopinés. La Suisse ne faisant partie de l'Union, les contrôles douaniers existent toujours. Cependant, ils sont rares entre Saint Louis et Bâle et les bus sont rarement bloqués. Récemment, une nouvelle commune située au Nord Est de Saint Louis a intégré la Communauté de Communes des Trois Frontières. Suite à cette intégration, le réseau de transport en commun va connaître une refonte des lignes desservant la partie orientale de l'agglomération et une troisième ligne transfrontalière reliant les communes de Bartenheim, Blotzheim, Héringue, Hégenheim, Saint Louis et Bâle verra le jour. Cette ligne devrait voir le jour prochainement.

Le montage juridique des lignes de Saint Louis correspond au d) de notre typologie.

ST. LOUIS



k - Agglomération franco-valdo-genevoise

L'agglomération genevoise possède cinq lignes de bus urbaines transfrontalières. Deux de ces lignes sont exploitées en propre par les Transports Publics Genevois (TPG). Ces lignes pénètrent faiblement en territoire français, sur une centaine de mètres. Ce sont les lignes G (Rive – Vézenaz – Corsier – Veigy) et K (Les Esserts – Pougny Gare). En accord avec les accords bilatéraux, le cabotage est interdit sur ces lignes.

Les trois autres lignes transfrontalières sont opérées par des transporteurs français pour le compte des TPG ayant le rôle de sous-traitants. Ce système permet aux TPG de s'affranchir de l'interdiction de cabotage côté français. Ces lignes pénètrent plus profondément en territoire français, jusqu'à 30 kilomètres du centre de Genève. Ces lignes sont :

- la ligne D (Genève Cornavin – Bachet de Pesay – Saint Julien en Genevois – Valleiry). Cette ligne est assurée par le transporteur Touriscar;
- la ligne F (Genève Cornavin – Ferney Voltaire – Gex). Cette ligne est assurée par l'entreprise RDTA (société anonyme indépendante) ;
- la ligne Y (Blandonnet – Saint Genis Pouilly – Val Thoiry). Cette ligne est exploitée par Cariane (Kéolis). Cette ligne est un cas particulier. En effet, c'est une ligne TER routière.

La tarification appliquée sur ces lignes est celle des TPG. Depuis le 1^{er} juillet 2001, le canton de Genève est couvert par une communauté tarifaire comprenant 6 zones : UNIRESO. Il existe un billet unique transfrontalier valable 90 minutes permettant d'accéder à deux zones de la communauté tarifaire. Pour les abonnements hebdomadaires ou mensuels, des accords tarifaires ont été mis en place sur deux lignes transfrontalières (lignes F et D) et avec le réseau urbain d'Annemasse (TAC). Ils permettent l'accès illimité côté français ainsi qu'aux deux zones tarifaires centrales de Genève. Pour la ligne Y, il n'existe pas d'abonnements. Les titulaires d'un abonnement genevois ont droit à un billet à tarif réduit sur présentation de leur abonnement.

Le niveau d'offre est très variable suivant les lignes. La ligne F a une fréquence très élevée. Entre Genève et Ferney Voltaire, elle est de 47 A/49 R. Les trois quarts des services sont limités à Ferney Voltaire. C'est également le cas de la ligne D qui offre 41 A/42 R dont les trois quarts n'atteignent pas Valleiry mais s'arrêtent à Saint Julien. L'offre est moindre sur la ligne Y : 20 A/R. Les autres lignes ont des fréquences faibles voire très faibles : ligne G (8 A/R), ligne K (4 A/R).

Pour la majorité des lignes, la fréquentation est en corrélation avec le niveau de l'offre. La ligne F est la ligne transfrontalière la plus fréquentée : 1665 personnes. La ligne Y est une exception : sa fréquentation n'est que de 185 personnes, alors que la ligne D, dont le niveau d'offre est de moitié celui de la ligne Y, a une clientèle de 520 personnes. Les deux dernières lignes ont une fréquentation marginale : 16 personnes pour la ligne G et 7 pour la ligne K. La faiblesse de fréquentation de la ligne Y peut être expliquée par son isolement par rapport au reste du réseau urbain. En effet, contrairement à la ligne F ou D qui sont en correspondance avec les tramways TPG et les trains CFF en gare de Cornavin, elle ne dessert pas le centre de l'agglomération genevoise et reste en périphérie. Les lignes G et K ne desservent pas le centre ville mais la première est en correspondance avec deux lignes de tramway à son terminus.

Leur faible fréquentation s'explique par le fait qu'elles ne desservent que des petites communes à proximité immédiate de la frontière.

Les lignes transfrontalières sont très majoritairement fréquentées par des travailleurs transfrontaliers.

Ces lignes sont nées suite à une démarche des collectivités françaises (Région¹⁰ pour la ligne Y, Communauté de Communes du pays de Gex pour la ligne F, Communauté de Communes du Genevois Haut savoyard pour la ligne D, Commune de Veigy - Foncenex pour la ligne G et commune de Pougny pour la ligne K).

Pour les lignes sans cabotage (lignes G et K), les TPG ont une convention avec les communes définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français. Pour les autres lignes, les déficits sont couverts par un marché public entre les TPG et les collectivités locales. Les lignes D, F et Y datent de la dernière décennie : respectivement 1990 et 1991. Les lignes K et G sont plus récentes : 2000 et 2001. Il est intéressant de noter que jusque dans les années 1950, Genève était dotée d'un important réseau de tramway. Il existait cinq lignes transfrontalières : Genève – Ferney Voltaire, Genève – Saint Julien en Genevois, Genève – Collonges, Genève – Annemasse et Genève – Douvaine. Elles ont fermé au fur et à mesure pour manque de rentabilité. La dernière ligne transfrontalière fut la ligne entre Genève et Annemasse qui ferma à la fin de l'année 1958.

Il existe plusieurs projets pour les lignes exploitées par les TPG mais aucune échéance n'est fixée. Les fréquences devraient être renforcées sur la ligne D. De même, le prolongement de plusieurs lignes est envisagé : ligne G vers Douvaine et Thonon les Bains, ligne Z de son terminus actuel de Collex Bossy à la commune française de Versonnex mais il existe un problème douanier. En effet, les lignes transfrontalières ne peuvent passer qu'à des postes de douanes déterminés, appelés postes Schengen. Des lignes du réseau urbain d'Annemasse pourraient être prolongées en Suisse.

L'agglomération genevoise est aussi desservie par des lignes routières internationales. Malheureusement, nous avons peu d'informations sur ces liaisons notamment en ce qui concerne leur fréquentation et leurs motifs de fréquentation. Ces lignes, au départ de la gare routière, concernent les plus longues distances. On compte cinq lignes internationales, exploitées en risques et périls par des transporteurs français :

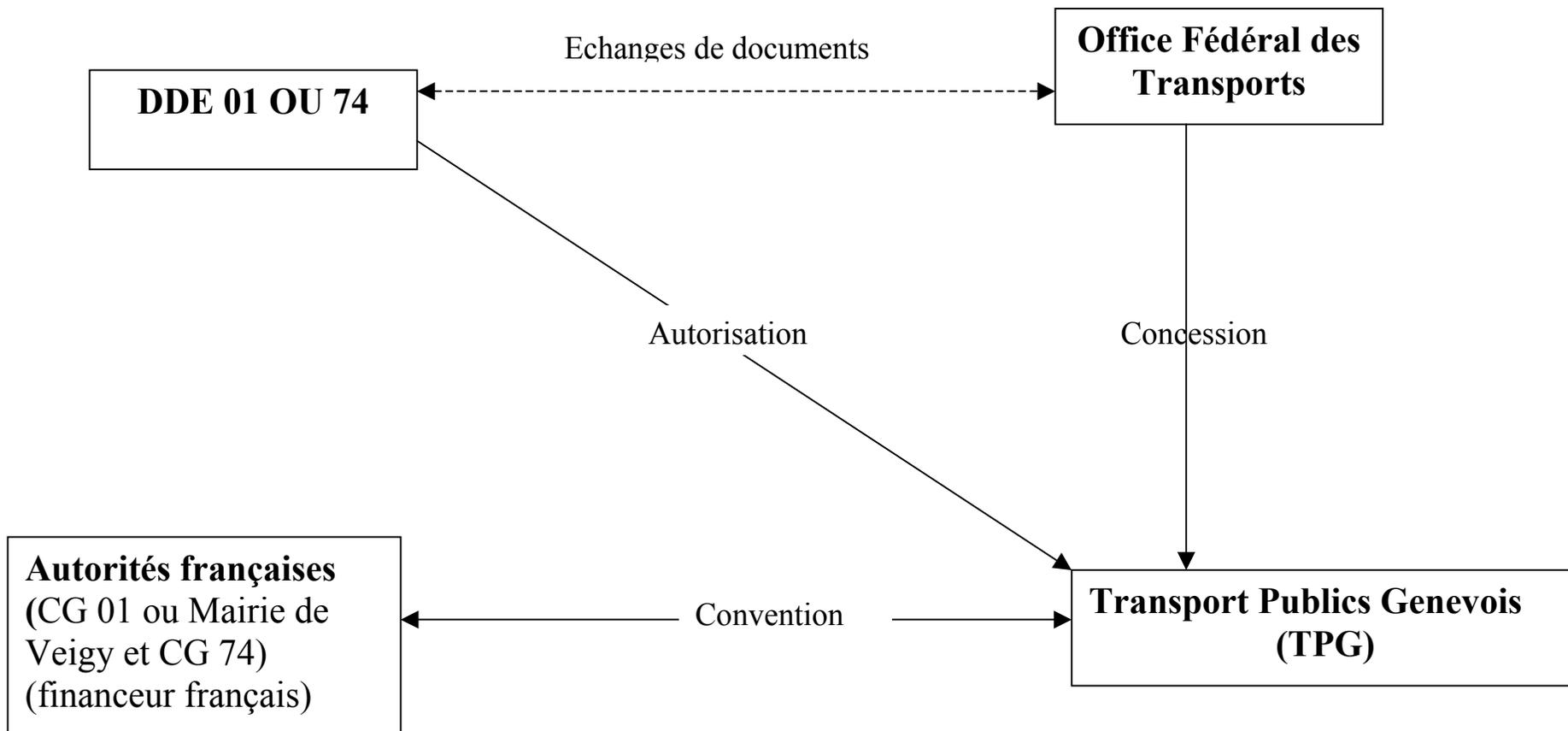
- Genève – Thonon – Evian – Saint Gingolph
- Genève – Annemasse – Samoëns – Sixt
- Genève – Saint Julien – Cruseilles – Annecy
- Genève – Annemasse – La Roche sur Foron – Annecy
- Genève – Divonne

Ces lignes, mis à part la dernière, ont des fréquences faibles. La ligne Genève – Divonne propose 20 A/R par jour. Les autres lignes ont moins de 10 A/R par jour : 9 A/R pour la ligne de Saint Gingolph, 6 A/R pour la ligne d'Annecy via Cruseilles, 3 A/2 R pour la ligne d'Annecy via La Roche sur Foron et 2 A/R pour la ligne de Sixt. Pour les lignes desservant Annemasse et Cruseilles, la prise en charge ou la dépose de passagers est interdite.

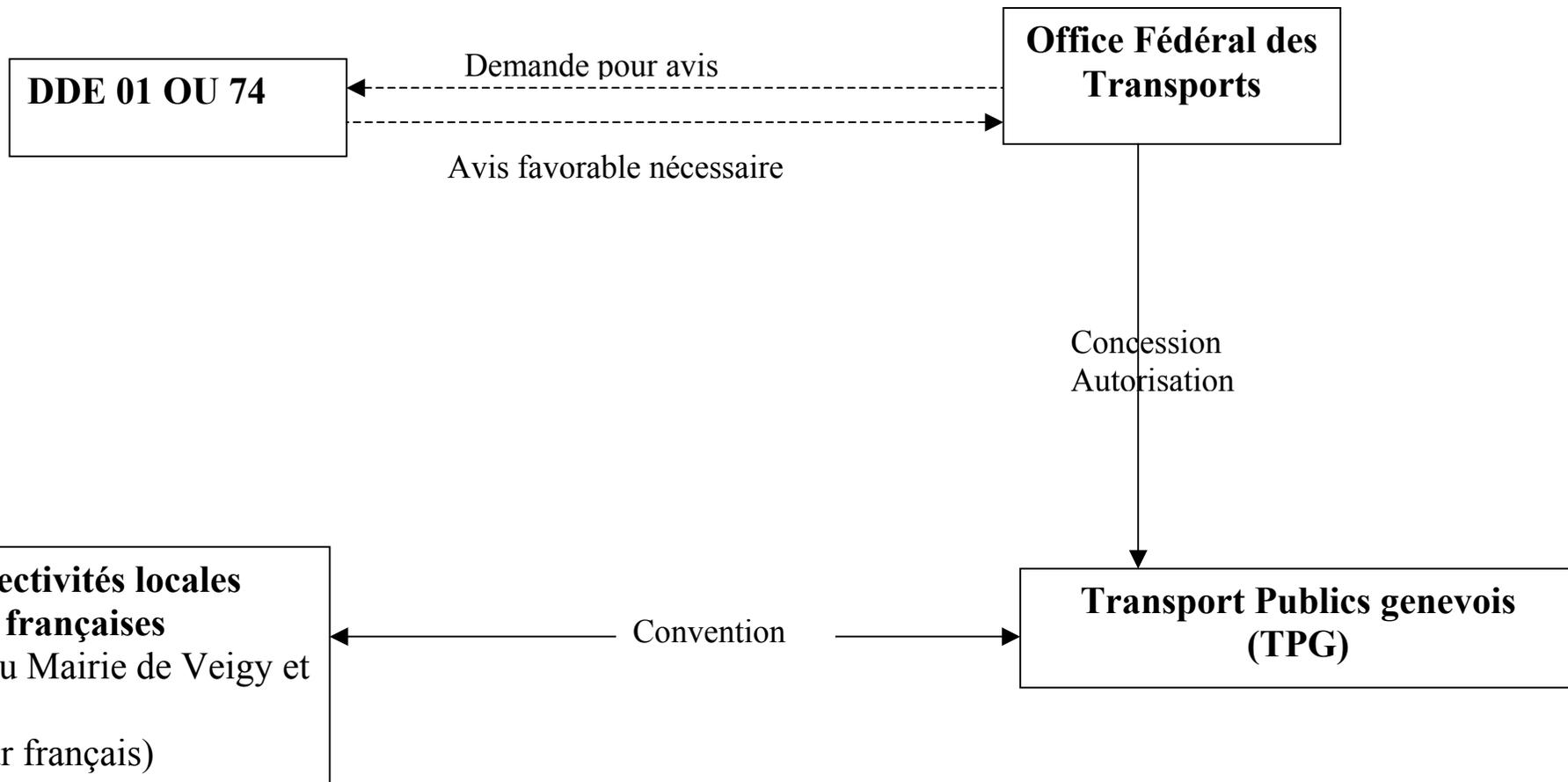
¹⁰ Il est envisagé de transférer la compétence de la Région Rhône-Alpes sur la ligne Y au profit de la Communauté de Communes du Pays de Gex dans un avenir proche.

Pour les lignes K et G où les TPG ne font pas de cabotage, le montage juridique est une convention simple : le transporteur suisse a une convention avec les autorités locales françaises définissant les modalités de couverture des déficits des TPG en territoire français. Le montage juridique des lignes avec cabotage (lignes Y, F et D) constitue un cas particulier de notre typologie. Pour celles-ci, les TPG ont sous-traité leurs services à des transporteurs français. Un contrat de sous-traitance lie les TPG aux transporteurs français. Un marché public lie les TPG aux autorités organisatrices françaises. Pour les lignes sans cabotage et avec cabotage, les schémas présentent la situation avant l'accord bilatéral Union Européenne – Suisse de 1999 (système de la double autorisation) et la nouvelle qui fonctionne depuis le 1^{er} juin 2002, date de mise en application de l'accord.

GENEVE
Lignes G et K
Situation avant le 1^{er} juin 2002

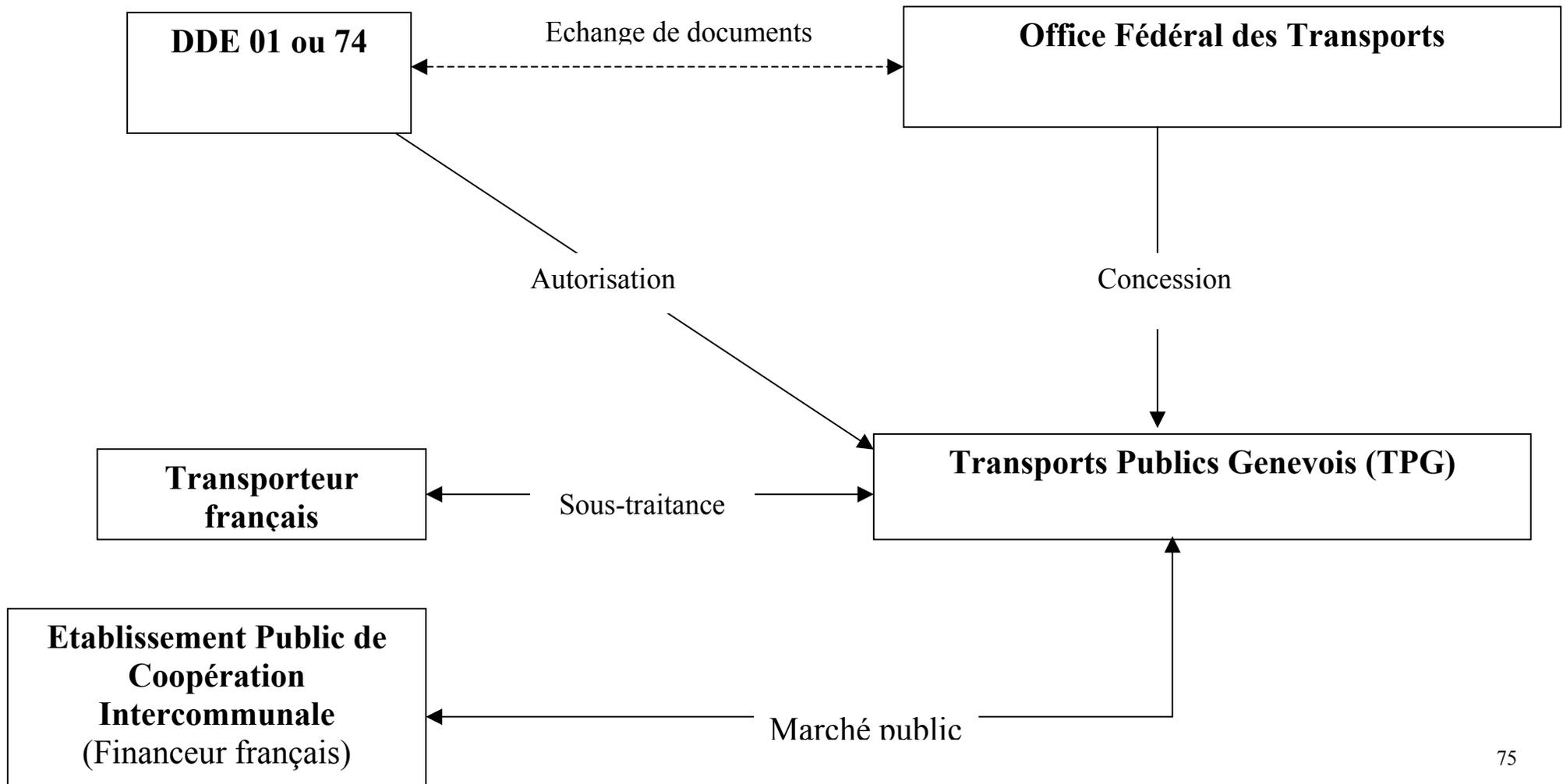


GENEVE
Lignes G et K
Situation après le 1^{er} juin 2002



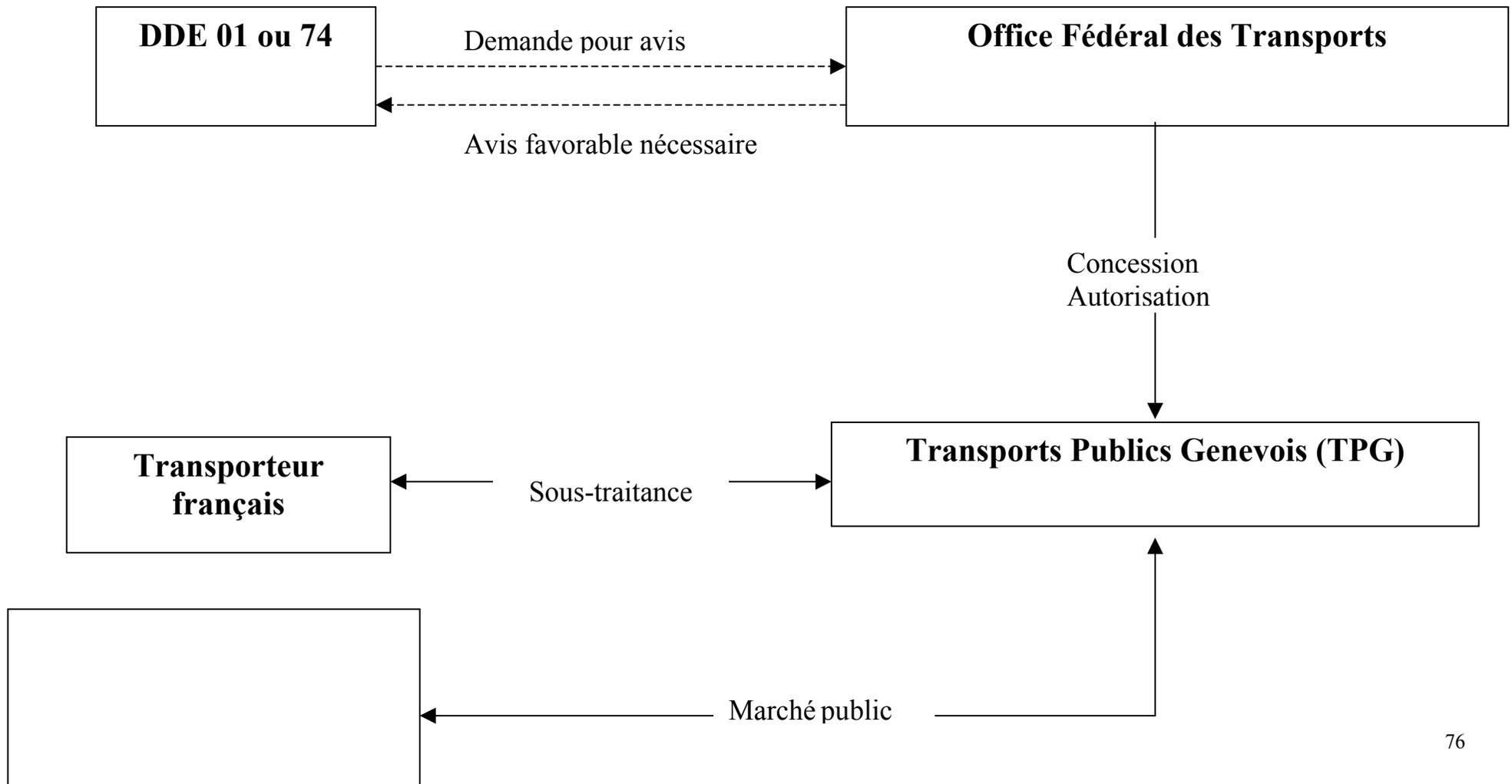
GENEVE

Lignes F, Y, et D
Situation avant le 1^{er} juin 2002



GENEVE

Lignes F, Y, et D
Situation après le 1^{er} juin 2002



I - Eurocité basque

On compte trois lignes transfrontalières routières au sein de l'Eurocité basque et une ligne transfrontalière fluvio-maritime. On peut classer ces lignes suivant deux catégories :

- les lignes « régionales » à l'échelle de toute l'Eurocité basque ;
- les lignes de stricte proximité concernant la zone frontalière.

Les lignes « régionales » relient Bayonne à Saint Sébastien en desservant le chapelet de villes situées entre les deux dont les principales sont Biarritz, Saint Jean de Luz, Hendaye et Irun. Elles sont au nombre de deux : une ligne fonctionne toute l'année et l'autre ligne est saisonnière.

Toute l'année, le transporteur espagnol PESA SA effectue 2 A/R par jour. La ligne dessert les villes de : Saint Sébastien, Irun, Hendaye, Saint de Luz, Biarritz, Anglet et Bayonne. Elle permet une correspondance avec les lignes de la SNCF et d'Euskotren en gare d'Hendaye. La tarification appliquée est celle du transporteur. Les tarifs sont approuvés par le Ministère espagnol des Transports. La fréquentation de cette ligne est faible. En moyenne, 51 personnes fréquentent la ligne quotidiennement. Les motifs de déplacement varient suivant l'époque de l'année. En été, le motif loisir est majoritaire et le reste de l'année les utilisateurs sont essentiellement des travailleurs transfrontaliers et des scolaires.

Une ligne estivale est opérée par le transporteur français ATCRB (Connex). Cette ligne fonctionne d'avril à septembre et relie Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart, Guéthary, Saint Jean de Luz, Socoa, Hendaye et Saint Sébastien. Cette ligne permet des correspondances avec la SNCF en gare de Bayonne et de Biarritz et avec la SNCF et Euskotren en gare d'Hendaye. En juillet et août, l'offre est d'un aller-retour par jour alors que le reste du temps, un seul aller-retour est proposé les mardis et vendredis. La tarification appliquée est celle du transporteur. Comme pour la ligne permanente, la fréquentation de la ligne estivale est faible. Sur les quatre mois d'exploitation de la ligne, la fréquentation quotidienne moyenne s'élève à 42 personnes. Cette ligne régulière est en réalité plus une ligne touristique. Les clients l'utilisent essentiellement pour faire des excursions à Saint Sébastien.

Ces deux lignes sont anciennes. L'ATCRB a pris l'initiative de créer une ligne transfrontalière et en a commencé l'exploitation en 1954 à ses propres risques et périls. Quatre ans après, la ligne espagnole a été créée à l'initiative du ministère espagnol des transports. A l'époque, l'entreprise qui exploitait la ligne était les Transportes Internacionales Perurena, SL. La ligne a été exploitée pendant quelques années en commun par les deux transporteurs français et espagnol. L'exploitation de la ligne espagnole a été reprise en février 1988 par PESA SA.

Il existe un projet de créer un tram-train entre Hendaye et Bayonne qui se connecterait aux voies métriques des lignes Euskotren en gare d'Hendaye pour permettre une liaison ferrée de bout en bout de l'Eurocité basque. En attendant que ce projet voit le jour, l'ATCRB et l'entreprise PESA ont décidé de s'associer et de proposer une offre de transport commune et renforcée entre Bayonne et Saint Sébastien. Depuis plusieurs années, ils déposent un dossier pour obtenir des subventions auprès du Gouvernement Basque et du Conseil Régional Aquitaine mais il est à chaque fois refusé.

Les lignes exploitées par PESA et l'ATCRB font parties des montages simples.

Les liaisons de la zone transfrontalière concernent les communes d'Hendaye, Irun et Fontarabie. Dans cet espace, on a deux lignes de transport transfrontalières : une ligne routière estivale entre Hendaye, Irun et Fontarabie exploitée en commun par l'ATCRB et le réseau urbain de la ville d'Irun : Autobuses Urbanos Irun-Fuentarrabia (AUIF) et une ligne fluvio-maritime reliant le port de Fontarabie au port d'Hendaye exploitée par l'entreprise Jolaski.

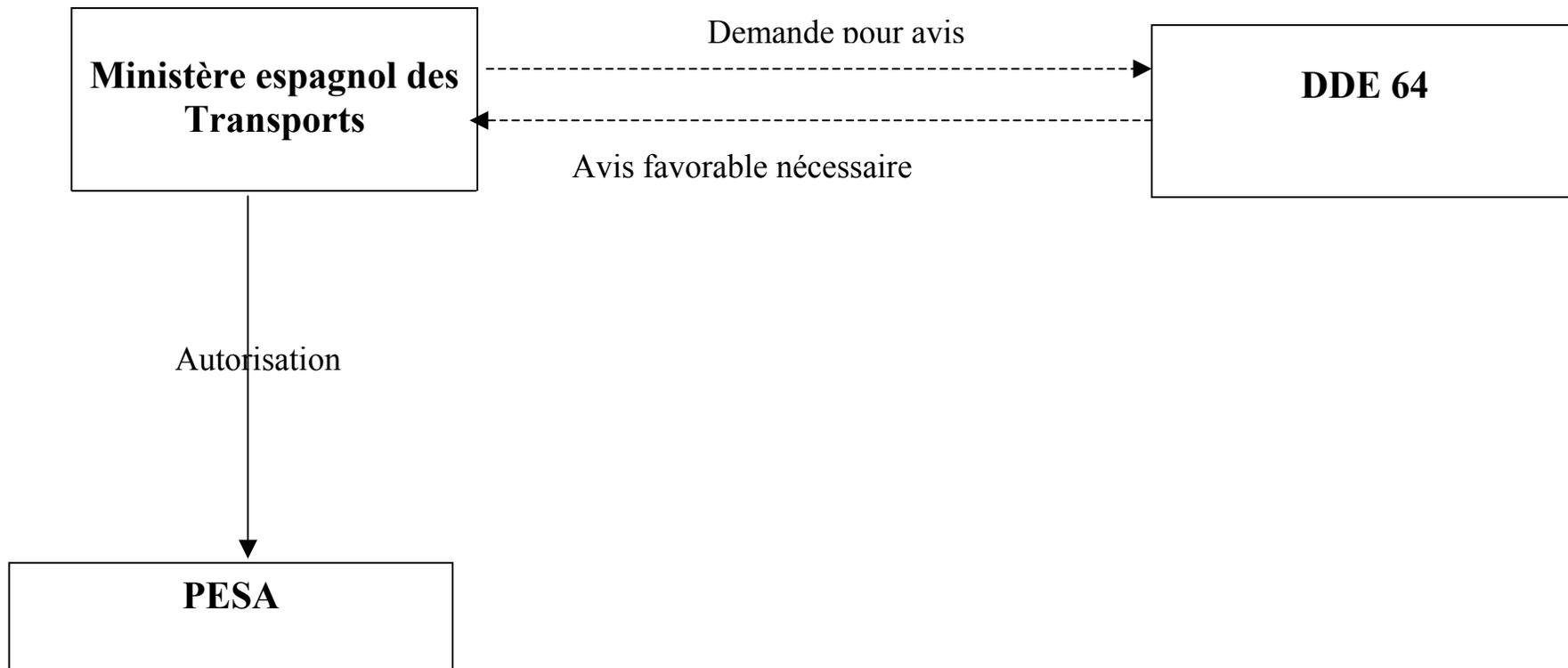
La ligne estivale relie la plage d'Hendaye à la plage de Fontarabie via Irun. Elle fonctionne du 16 juin au 16 septembre. L'initiative de création de cette ligne a été prise par le transporteur espagnol mais l'exploitation s'effectue conjointement par les deux transporteurs qui se partagent les courses. La ligne fonctionne depuis 1993 de 10h00 à 20h00. La fréquence est d'un bus au quart d'heure entre Hendaye et Irun et un bus par heure entre Hendaye et Fontarabie. La tarification est commune aux deux transporteurs. La fréquentation est de 556 personnes par jour. Côté français, cette ligne assure la correspondance avec les trains de la SNCF et Euskotren en gare d'Hendaye. Côté espagnol, elle assure la correspondance avec les trains de la RENFE et les trains Euskotren en gare d'Irun.

La ligne estivale correspond à la catégorie c) de notre typologie des montages juridiques.

La ligne fluvio-maritime est une initiative de l'entreprise Jolaski qui exploite cette ligne à ses propres risques et périls. Elle existe depuis 1993. Les heures de fonctionnement varient suivant les saisons :

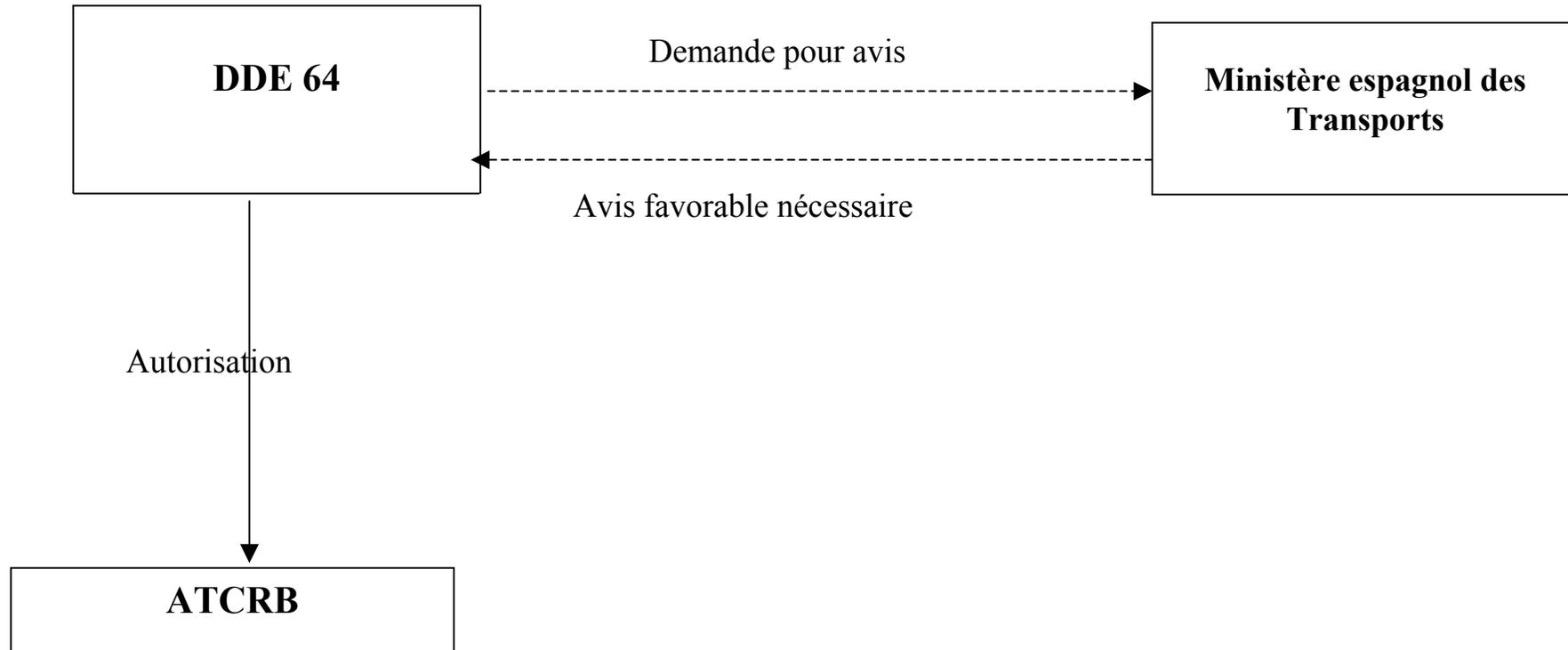
- du 12 septembre au 30 juin, la ligne fonctionne du lundi au vendredi de 14h00 à 19h00 et les samedis et dimanches de 11h00 à 20h00 ;
 - du 1^{er} juillet au 11 septembre, la ligne fonctionne du lundi au dimanche de 10h00 à 01h00.
- Les fréquences sont tout au long de l'année d'une traversée toutes les 30 minutes. La fréquentation est en moyenne de 830 personnes par jour en période estivale et de 166 le reste de l'année. Les motifs de fréquentation de la ligne sont liés aux loisirs : tourisme et commerce.

BAYONNE
Ligne St. Sébastien – Bayonne (PESA SA)



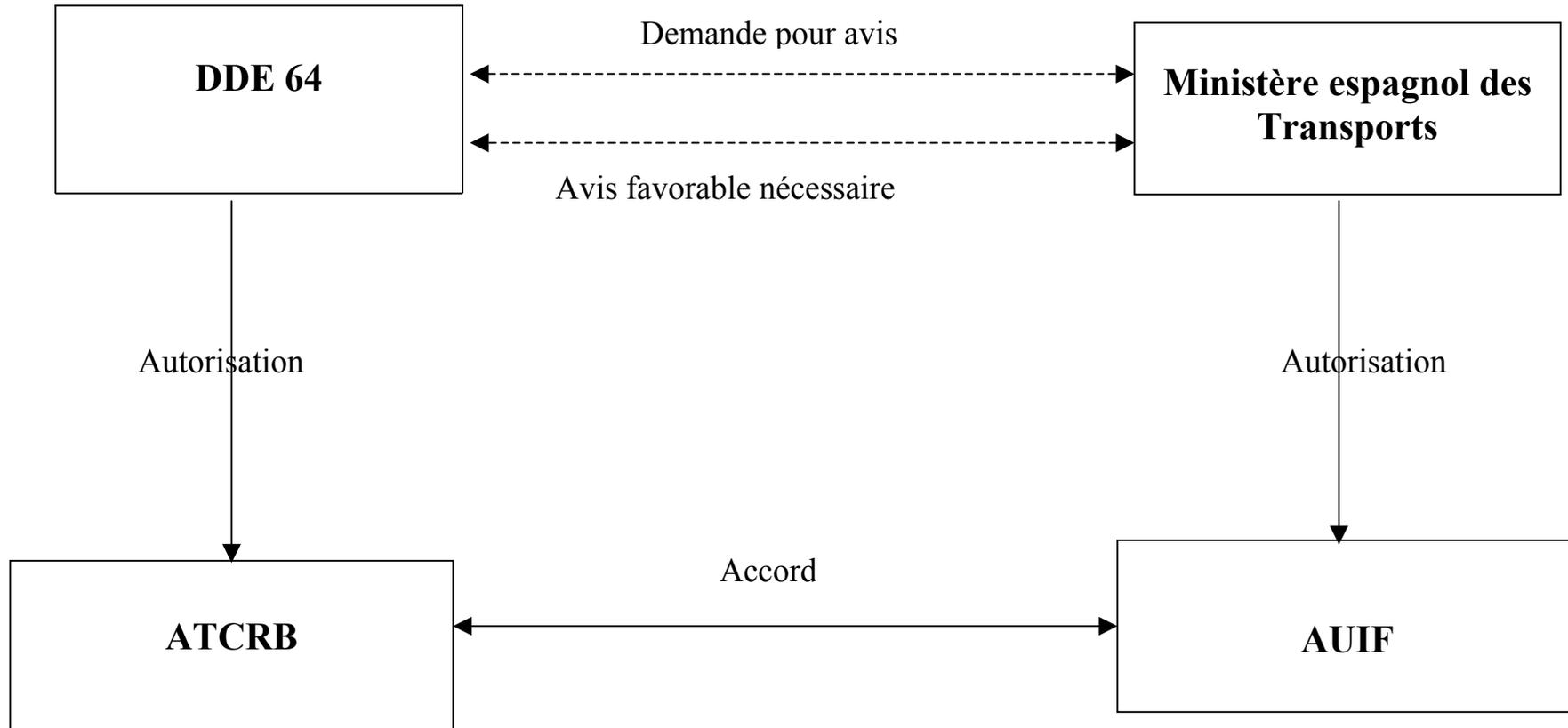
BAYONNE

Ligne Bayonne – St. Sébastien (ATCRB)



BAYONNE

Ligne urbaine saisonnière



E – LES TRANSPORTS FERROVIAIRES TRANSFRONTALIERS DE PROXIMITE

Au niveau national, la SNCF exploite seule ou en collaboration avec les réseaux ferroviaires étrangers, 23 liaisons transfrontalières. Elles possèdent toutes des services frontaliers de proximité. Treize lignes concernent les quatorze agglomérations étudiées. Nous allons maintenant aborder les caractéristiques de ces relations.

1 – Fréquentations et motivations des trajets

a - Fréquentations

Le transport ferroviaire a des caractéristiques différentes du transport routier. Il est plus rapide, plus confortable mais aussi plus cher. Le transport ferroviaire concerne les plus longues distances : son aire de marché est supérieure au transport routier. Il offre en outre une capacité supérieure. Les lignes ferroviaires ont des fréquentations supérieures aux lignes routières mais proportionnellement relativement faibles par rapport à la capacité offerte. Il existe d'importantes différences entre chaque ligne. Elles se répartissent équitablement en trois groupes.

Le premier groupe est celui des lignes à forte voire très forte fréquentation avec plus de 1000 personnes par jour dans les deux sens. On compte cinq lignes dans ce groupe. La ligne reliant Cannes à Vintimille via Monaco détient le record avec **11300** voyageurs transfrontaliers par jour (comprenant les liaisons France-Monaco, France-Italie et Italie-Monaco). La deuxième ligne la plus fréquentée (Thionville au Grand Duché du Luxembourg) transporte quotidiennement **7800** personnes. En troisième position, nous avons la ligne reliant Mulhouse à Bâle avec **5000** personnes par jour. A elles seules, ces trois lignes représentent 76,6 % du trafic ferroviaire régional transfrontalier¹¹.

La ligne entre Audun le Tiche et le Luxembourg est, quant à elle, fréquentée par **1200** personnes. Enfin, une dernière ligne a plus de 1000 personnes par jour : Lille – Mouscron - Courtrai (**1080**).

Six lignes ont une fréquentation moyenne comprise entre 1000 et 500 personnes par jour :

- **960** entre Lille et Tournai ;
- **800** pour la ligne entre Hendaye et Irun exploitée par le transporteur espagnol Euskotren ;
- **750** pour le tram-train exploitée par le transporteur allemand Saarbahn entre Sarreguemines et Sarrebrück ;
- **700** entre Bellegarde et Genève Cornavin ;
- **680** entre Annemasse et Genève Eaux-Vives ;
- **640** entre Longwy et le Luxembourg .

Deux lignes ont une faible fréquentation, inférieure à 500 personnes :

- **440** entre Strasbourg et Kehl ;
- **200** entre Forbach et Sarrebrück.

¹¹ SNCF, *Le TER transfrontalier*, Paris, DTPRL, Juin 2001, 38 p.

Les lignes ferroviaires sont en moyenne plus fréquentées que les lignes routières. Cependant 70 % de ces lignes ont une fréquentation inférieure aux meilleures lignes de bus. Nous verrons ultérieurement qu'il existe également pour le ferroviaire une corrélation entre la fréquentation et le niveau d'offre.

b - Motivations

On retrouve au niveau du ferroviaire les mêmes motifs de déplacements et les mêmes répartitions géographiques que pour le transport routier. Les lignes entre la France et la Belgique sont majoritairement fréquentées par des scolaires. Entre Lille et Courtrai, 80 % des utilisateurs quotidiens se déplacent pour le motif « étude ». La proportion est plus faible sur la ligne reliant Lille à Tournai. Les scolaires y représentent 50 % des utilisateurs quotidiens.

Pour les lignes entre la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Italie, les travailleurs frontaliers sont majoritaires : ils représentent en général plus de 90 % des utilisateurs. Cependant, il existe tout de même des exceptions notables :

Ainsi, sur certaines liaisons, les déplacements pendulaires peuvent représenter la moitié ou moins des motifs de déplacements. A la frontière franco-suisse entre Bellegarde et Genève Cornavin, seulement 50 % d'utilisateurs quotidiens se déplacent pour des motifs professionnels.

Sur certaines liaisons entre la France et l'Allemagne, les déplacements pendulaires sont minoritaires. Entre Forbach et Sarrebrück, seulement 10 % de la clientèle est constituée de travailleurs frontaliers alors qu'elle est largement majoritaire entre Sarreguemines et Sarrebrück. La ligne de bus n° 21 entre Strasbourg Gutenberg et Kehl Stadthalle est fréquentée essentiellement pour des motifs liés aux achats. De la même manière, pour la ligne ferroviaire reliant les deux villes, les travailleurs frontaliers ne sont pas majoritaires sont surtout des utilisateurs occasionnels. On retrouve la même situation dans les trains exploités par Euskotren entre Hendaye et l'Espagne où 70 % des utilisateurs sont des occasionnels.

2 – Une offre fluctuante

Pour les lignes de chemin de fer, il est plus difficile de caractériser l'offre que pour le transport routier. En effet, pour ce dernier, les arrêts sont desservis par tous les services alors que ce n'est pas forcément le cas pour le ferroviaire. Ainsi, sur une même infrastructure se côtoient différents types de service : services à vocation nationale (trains Grandes Lignes) et services à vocation régionale (Trains Express Régionaux). Les premiers, concernant les relations longues distances, s'arrêtent à un nombre restreint de gares. Ainsi, sur la ligne Lille – Mouscron - Courtrai, il existe deux arrêts – Roubaix et Tourcoing - entre Lille et la frontière et un tiers des trains ne les desservent pas. Pour plus de facilité de compréhension, on présentera le niveau d'offre en incluant tous les types de services. Nous reviendrons dans le détail lorsque nous étudierons chaque ligne.

On peut distinguer quatre catégories dans le niveau d'offre ferroviaire. La liaison Mulhouse – Bâle est de loin la plus performante avec **44 A/R** par jour. Ce chiffre correspond au meilleur niveau d'offre que l'on peut trouver dans les transports routiers.

Nous avons ensuite les ligne avec une bonne offre, entre 20 et 40 A/R par jour. Elles sont au nombre de six :

- ligne Hendaye – Irun : **35 A/R** ;
- ligne Sarreguemines – Sarrebrück : **35 A/R** ;
- ligne Menton – Vintimille : **34 A/35 R** ;
- Bellegarde – Genève Cornavin : **28 A/27 R** ;
- Thionville – Luxembourg Ville : **27 A/28 R** ;
- Lille – Tournai : **19 A/20 R**.

Quatre lignes ont une offre moyenne, comprise entre 10 et 20 A/R par jour :

- Annemasse – Genève Eaux Vives : **18 A/R** ;
- Lille – Courtrai : **16 A/R** ;
- Forbach – Sarrebrück : **14 A/R** ;
- Audun le Tiche – Esch sur Alzette : **10 A/R**.

Une seule ligne a une offre faible, inférieure à 10 A/R par jour. Il s'agit de la liaison Longwy – Luxembourg Ville avec **6 A/9 R** quotidiens, ce qui ne l'empêche pas de transporter malgré tout 640 personnes.

Comparé à ce que nous avons pu voir avec le transport routier, les lignes ferroviaires ont globalement une meilleure offre. Néanmoins, contrairement au transport collectif routier, il n'y a pas de forte corrélation entre le niveau d'offre et la fréquentation pour le ferroviaire. Ainsi, la ligne entre Thionville et Luxembourg Ville qui est de très loin la plus fréquentée n'a pas le niveau d'offre le plus élevé. Elle se caractérise en fait par un excellent taux de remplissage avec des créneaux horaires répondant aux attentes des travailleurs frontaliers, principaux usagers de la ligne. Inversement, plusieurs lignes possédant une offre élevée (ligne Hendaye – Irun et ligne Sarreguemines – Sarrebrück) ont une fréquentation moyenne. Seule la ligne Mulhouse – Bâle a un niveau d'offre et une fréquentation élevés. Elle combine un taux de remplissage important et des motifs de déplacements multiples s'étalant au fil de la journée.

3 – Le développement d'abonnements ferroviaires transfrontaliers

Pour le transport international, la tarification est établie en additionnant le prix du parcours sur le réseau d'origine au parcours du réseau étranger. Les réseaux utilisent une base kilométrique pour déterminer le prix. Les réseaux se partagent ensuite les recettes au prorata des kilomètres parcourus sur chacun d'eux.

Pour les relations transfrontalières de proximité, des conventions tarifaires ont été signées entre les réseaux afin de proposer à la clientèle des abonnements. Ils permettent de rendre le transport ferroviaire plus attractif.

Certains abonnements ne concernent que les travailleurs transfrontaliers, d'autres touchent également les scolaires ou les déplacements de loisirs. Ces abonnements existent dans chacune des agglomérations desservies par des lignes ferroviaires transfrontalières.

Pour les lignes transfrontalières de l'agglomération lilloise, l'abonnement Trampoline permet un nombre illimité de voyages à tarif réduit sur trois axes : Lille – Courtrai, Lille – Tournai et

Roubaix – Tourcoing – Tournai via Mouscron. Cet abonnement est hebdomadaire ou mensuel. Il est ouvert à tout type de clientèle.

Pour les lignes reliant la Région Lorraine au Luxembourg, il existe différents abonnements en fonction des motifs de déplacement :

- déplacements domicile - travail :

Il existe trois abonnements différents. L'abonnement hebdomadaire transfrontalier Lorraine – Luxembourg Ville fonctionnant uniquement sur le réseau ferré. L'abonnement mensuel Flexway est un abonnement fer qui permet la libre circulation dans l'ensemble des transports publics luxembourgeois : réseau ferré des CFL, transports urbains de Luxembourg Ville, transports interurbains luxembourgeois ainsi que les tramways intercommunaux du Canton d'Esch. Pour l'abonnement hebdomadaire transfrontalier et l'abonnement mensuel Flexway, il existe la possibilité de «souder» un abonnement Jonquille qui donne accès au réseau urbain de certaines villes : Nancy, Metz, Pont à Mousson, Longwy.

- déplacements domicile – étude :

L'abonnement mensuel «pass Campus TER» s'adresse à tous les étudiants lorrains ou luxembourgeois de moins de 26 ans poursuivant des études en Lorraine. C'est un abonnement uniquement ferroviaire. Il donne accès à un nombre illimité de voyages sur le trajet domicile – études pendant toute l'année universitaire.

- déplacements pour loisirs :

Le Saar Lor Lux Ticket ne fonctionne que le week-end. C'est un forfait de libre circulation valable un jour et utilisable par une ou plusieurs personnes sur les réseaux ferrés de la Sarre, de la Lorraine et du Luxembourg.

Pour les relations entre la Lorraine et l'Allemagne sur la ligne Forbach - Sarrebrück, il existe l'abonnement hebdomadaire transfrontalier Lorraine – Sarrebrück. Cet abonnement hebdomadaire de travail fonctionne à destination de Sarrebrück uniquement. Il peut lui aussi être associé à un abonnement Jonquille permettant un accès illimité au réseau urbain de Forbach. La SNCF et la Région Lorraine en collaboration avec les Allemands, réfléchissent à la création d'abonnements domicile –travail et domicile – étude calqués sur la tarification existante entre la Lorraine et le Luxembourg (Flexway et Pass Campus TER Lorraine).

Entre Sarreguemines et Sarrebrück, la SNCF ne propose pas d'abonnement. La liaison est exploitée très majoritairement par le transporteur allemand Saarbahn, la SNCF opérant seulement 1 A/2 R par jour. La tarification applicable sur cette ligne est celle du transporteur allemand. C'est une tarification zonale qui propose une gamme étendue de titres : du ticket à l'unité jusqu'à l'abonnement hebdomadaire et mensuel (pour scolaires ou adultes) en passant par des cartes à la journée ou pour trois jours. Les titres de la Saarbahn peuvent inclure l'utilisation du réseau urbain de Sarreguemines. Le titre Saar Lor Lux Ticket fonctionne au départ de Forbach et de Sarreguemines.

Entre Strasbourg et l'Allemagne, il existe l'abonnement transfrontalier Europass. Cet abonnement, journalier ou mensuel, permet l'accès à trois réseaux : celui de la SNCF entre

Strasbourg et Kehl, celui de la CTS (transporteur strasbourgeois) et celui de la communauté tarifaire de l'Ortenau : la TOG (Tarifverbund Ortenau GmbH).

Il existe entre Mulhouse et Bâle deux abonnements transfrontaliers. L'un est journalier. Le Ticket Tri Regio permet l'utilisation illimitée de la ligne ferroviaire Mulhouse – Bâle ainsi qu'au réseau urbain de Saint Louis, de la communauté tarifaire de Lörrach (Regio Verkehrsverbund Lörrach) et de la TNW. L'abonnement mensuel Alsa Plus TNW permet l'accès illimité à la ligne Mulhouse – Bâle ainsi qu'aux lignes de la TNW.

Entre la France et Genève, la SNCF et les TPG proposent un abonnement hebdomadaire ou mensuel dénommé Tramirail. Cet abonnement permet un nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains dans une limite de 75 kilomètres. L'abonnement offre l'accès illimité aux deux zones centrales des TPG (zones 11 et 12).

Entre Menton et Vintimille, la SNCF ne propose pas d'abonnement transfrontalier spécifique. L'abonnement de travail SNCF est autorisé jusqu'à Vintimille. Il permet un nombre illimité de voyages entre le domicile et le lieu de travail dans une limite de 75 kilomètres.

Entre Bayonne et Saint Sébastien a été mis en place un forfait dénommé Passbask. Ce titre, valable une journée durant le week-end, permet l'accès illimité à la ligne TER Bayonne et Hendaye ainsi qu'aux services Euskotren entre Hendaye et Saint Sébastien.

4 – Les relations entre la SNCF et les opérateurs étrangers

Aucun problème spécifique et récurrent n'a été souligné par les interlocuteurs des différents réseaux. Au contraire, nos interlocuteurs ont affirmé entretenir de bonnes relations avec les opérateurs étrangers. M. Strauss de la direction régionale de Strasbourg a qualifié les relations entre la SNCF, la DB (chemins de fer allemands) et les CFF (chemins de fer fédéraux suisses) très constructives. D'ailleurs les contacts sont réguliers voire très réguliers entre les opérateurs. Ils s'effectuent essentiellement par téléphone ou par courrier électronique.

La région SNCF de Metz éprouve quelques difficultés relationnelles avec la DB du fait de la barrière linguistique. Les rencontres sont donc moins fréquentes alors qu'elles sont régulières – au moins une fois par mois – avec la compagnie ferroviaire luxembourgeoise, les CFL.

En dehors des contacts quotidiens liés à l'exploitation, les différents réseaux des zones frontalières se rencontrent généralement au moins deux fois dans l'année avant l'été et après, lors des changements de service.

Des difficultés peuvent exister entre les réseaux au niveau technique. Ainsi, l'interpénétration n'est pas possible entre la France et l'Espagne car l'écartement des rails est différent entre les deux réseaux (écartement plus large en Espagne). Hormis l'Espagne, tous les réseaux ferroviaires voisins de la France ont un écartement commun. Cependant, de nombreux problèmes techniques peuvent se poser notamment du point de vue de l'alimentation électrique et des systèmes de contrôle-commande embarqués. Pour pouvoir effectuer des transports transfrontaliers, il faut alors avoir recours à du matériel interopérable, apte à fonctionner avec plusieurs systèmes d'alimentation différents (engins de traction polycourants) comme c'est le cas entre la France et la Belgique.

5 – Les relations avec l'autorité organisatrice

Le transport ferroviaire régional connaît depuis une dizaine d'années d'importants changements. Ce processus, qui s'est progressivement mis en place depuis 1982, a vu le transfert de la compétence de l'Etat sur les services ferroviaires régionaux aux Conseils Régionaux. Suite aux lois de décentralisation de 1982 et la création des Conseils Régionaux, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) a donné à ces derniers la possibilité de passer des conventions avec la SNCF pour les services régionaux. La SNCF doit signaler tout projet de fermeture ou de modification de service à la Région pour avis. La majorité des Régions (sauf Poitou-Charentes) ont alors signé des conventions, appelées conventions à la marge. Ces conventions concernaient essentiellement le financement des infrastructures et du matériel. En 1991, sur 765 millions de francs investis par l'ensemble des Régions, seulement 5 % concernaient l'exploitation.

En 1992, les sénateurs Haenel et Carrère proposent une régionalisation complète des transports régionaux et lancent l'idée de mener une expérimentation. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire dite loi Pasqua (1995) a ensuite fixé le cadre législatif de l'expérimentation d'un transfert de compétence de l'Etat vers les Régions. Suite à cela, six Régions ont décidé de participer à l'expérimentation dont quatre sont frontalières : Alsace, Nord-Pas-de-Calais, PACA et Rhône-Alpes. L'expérimentation a été prolongée jusqu'à la fin de l'année 2001 par la loi pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) de 1999.

Récemment, la loi Solidarité Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 a fixé le cadre définitif du transfert de compétence de l'Etat aux Régions. Selon l'article 125, la Région est « chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et **des services internationaux** ». Depuis le 1^{er} janvier 2002, les Régions sont les autorités organisatrices du service public régional de voyageurs. Elles passent des conventions avec la SNCF et financent les services, l'infrastructure et le matériel. Désormais, la création et le développement des liaisons ferroviaires transfrontalières de proximité relèvent des Régions et non plus de la SNCF. Cette dernière est devenue force de proposition et joue un rôle de conseil au niveau de la fréquentation mais aussi du point de vue technique.

L'article 125, qui exclut les services internationaux des compétences des Régions, aurait pu les conduire à ne pas s'impliquer dans le transport ferroviaire transfrontalier de proximité. Au contraire, on constate un intérêt fort des Régions frontalières pour ces liaisons. On peut traduire cet intérêt par une volonté politique de contribuer à une Europe sans frontières. D'ailleurs la loi SRU introduit un nouvel article (article 133) dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui permet aux Régions de conclure « une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une Région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs (...). A défaut d'autorité organisatrice du transport dans la Région limitrophe de l'Etat voisin, la Région peut demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers ».

Globalement, les relations entre la SNCF et les divers Conseils Régionaux frontaliers sont bonnes. Cependant, pour les Régions Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine, les négociations pour

la convention ont été difficiles. La première a négocié sur certaines lignes train par train : il existe entre Lille et la frontière belge plusieurs arrêts. La Région a refusé de prendre en charge les trains ne s'y arrêtant pas alors que le Conseil Régional Alsace prend en charge tous les TER entre Strasbourg et Kehl alors qu'il n'y a pas d'arrêt entre les deux.

6 – Cadre juridique et réglementaire

a - Cadre international : la fiche UIC n° 471-1 OR

Au niveau international, les relations entre réseaux sont régies par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Cette association a été fondée en 1922 à la suite des Conférences intergouvernementales de Portorose et de Gênes qui avaient pour but d'unifier les conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer. L'UIC est aujourd'hui l'organisation mondiale de coopération des entreprises ferroviaires. Aujourd'hui, elle compte 158 membres répartis sur les cinq continents. Toutes les sociétés de chemin de fer européennes sont membres actifs. L'UIC a un rôle normatif. L'une de ses missions principales est d'élaborer des règles visant à faciliter le trafic international.

Ainsi, pour le transport transfrontalier, le cadre réglementaire général est la fiche UIC 471-1 OR (Obligatoire/Recommandé) : elle a des dispositions obligatoires et d'autres facultatives. Sur 94 dispositions, seulement 42 sont obligatoires. La fiche UIC concerne l'exploitation des lignes ferroviaires franchissant les frontières et l'emploi des locomotives et trains automoteurs en service international¹². La fiche régit également les prestations liées au personnel de conduite et d'accompagnement circulant sur les sections-frontières. Le texte s'applique à tous les cas d'exploitation des sections frontières qui ne sont pas régies par des conventions particulières. Le texte de la fiche ne s'applique pas tel quel aux réseaux. Les dispositions font l'objet d'un Accord d'Application entre les réseaux intéressés. Ce dernier est complété par un arrangement complémentaire pour chaque section-frontière. Il règle les particularités locales ainsi que les prestations incombant aux réseaux respectifs.

La fiche UIC 471-1 OR aborde tous les aspects liés à l'exploitation d'une section-frontière :

- **Compensation des prestations** : toutes les prestations de véhicules moteurs, de personnel de conduite et d'accompagnement des trains assurées par l'un des réseaux intéressés sur les lignes des autres sont déterminées périodiquement (notamment lors des changements d'horaires), d'un commun accord et sont soumises à compensation en nature.
- **Exploitation proprement dite** : cette partie traite notamment des règlements d'exploitation et de sécurité applicables ainsi que les horaires des circulations. Ainsi, le personnel d'un réseau A qui assure un train circulant sur un réseau B doit se conformer aux règlements et instructions de ce dernier. De même, l'horaire des trains franchissant la frontière ne peut être modifié unilatéralement mais après une entente préalable.

¹² En ce qui concerne l'échange international de voitures de passagers, le texte en vigueur est le Regolamento Internazionale Carozze (RIC). Ce texte concerne essentiellement les trains Grandes Lignes étant donné que les services transfrontaliers régionaux sont exploités avec du matériel automoteur.

- **Utilisation du matériel roulant et des installations fixes** : le matériel roulant d'un réseau A doit être reconnu apte à circuler sur le réseau B. En outre, ils doivent être conformes aux prescriptions des règles UIC. Cependant, il peut être dérogé à ces règles après accord entre les réseaux intéressés. Pour les installations fixes, chaque réseau permet l'utilisation par l'autre réseau de ses installations existantes qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation du service.
- **Accidents et incidents d'exploitation** : les réseaux doivent s'informer immédiatement de tout accident ou incident d'exploitation susceptible d'avoir des répercussions sur le service. De même, ils doivent se prêter assistance.
- **Questions concernant le personnel des différents réseaux** : ces dispositions couvrent notamment les questions linguistiques et réglementaires : les personnels doivent connaître les prescriptions et règlements du réseau B.
- **Dispositions comptables** : ces dispositions concernent la détermination des coûts unitaires des prestations. En traction électrique, les coûts d'énergie ne sont pas à prendre en considération. En effet, ils sont pris en charge par le réseau sur lequel la prestation est effectuée.
- **Prescriptions diverses** : les dernières dispositions concernent les questions douanières. Les réseaux de chemin de fer doivent s'entendre avec les services de police et les services douaniers afin de réduire au strict nécessaire les arrêts aux frontières et même de les supprimer si possible.

Les dispositions obligatoires de la fiche UIC 471-1 OR concernent essentiellement les points liés à la sécurité, aux prescriptions techniques, aux questions de personnel et aux opérations douanières.

b - La convention relative à la compensation multilatérale et au décompte des frais des prestations réciproques dans le trafic franchissant les frontières (1984)

Sous l'égide de la fiche UIC, cette convention régit les échanges de prestation dans le trafic circulant entre cinq réseaux : les CFL (chemins de fer luxembourgeois), les NS (N.V. Nederlandse Spoorwegen : les chemins de fer néerlandais), la DB (chemins de fer allemands), la SNCB (chemins de fer belges) et la SNCF. Elle a été signée en mars 1984. Cette convention a pour objet d'arrêter les principes généraux de compensation et de fixer des taux unitaires communs pour le décompte des prestations entre les cinq réseaux. Elle concerne uniquement, comme la fiche UIC, les parcours transfrontaliers et d'interpénétration effectués par les matériels moteurs, les agents de conduite et d'accompagnement. Elle repose également sur la recherche d'un équilibre global en volume de ces prestations échangées entre les différents réseaux. Les soldes éventuels sont facturés sur la base de coûts moyens kilométriques entre les cinq réseaux.

c - Les conventions bilatérales par lignes

La SNCF a signé également des conventions bilatérales avec ses réseaux ferroviaires voisins. Plusieurs conventions ont été signées avec les chemins de fer fédéraux suisses (CFF) avec les chemins de fer italiens (FS). Comme la convention multilatérale, elles sont placées sous l'égide de la fiche UIC. De même, elles ont le même objet que la convention multilatérale, c'est-à-dire de fixer des taux unitaires pour le décompte des prestations entre les deux réseaux signataires. Ces conventions sont négociées au niveau des directions régionales de la SNCF. Elles définissent concrètement l'organisation de l'exploitation des lignes transfrontalières et la répartition des services entre chaque transporteur. Ces conventions ont des durées variées selon les lignes. Elles sont en général d'une durée d'un an avec ou sans tacite reconduction.

Il n'existe pas de convention bilatérale entre la France et l'Espagne. D'ailleurs la fiche UIC ne s'applique pas car il n'y a pas d'échange de matériel en trafic de proximité. En effet, l'interpénétration des deux réseaux est très faible (quelques centaines de mètres) car l'écartement des rails est différent. D'ailleurs une convention datant de 1882 précise que les trains France – Espagne ont pour terminus Irun et les trains Espagne – France ont pour terminus Hendaye. Par contre, ils n'ont pas le droit de prendre en charge des passagers de l'autre côté de la frontière. Ainsi, les trains doivent traverser la frontière à vide et prendre en charge les passagers dans leurs pays respectifs.

7 - Fiches par site

a - Lille – Courtrai/Tournai

Deux lignes transfrontalières relient l'agglomération lilloise à la Belgique. Ce sont les lignes Lille – Courtrai et Lille – Tournai. Alors que pour le transport collectif routier, il existe des lignes transfrontalières dans chaque agglomération située à la frontière franco-belge, Lille – Courtrai et Lille - Tournai constituent les deux seules lignes ferroviaires de transport de personnes sur un total de sept lignes transfrontalières entre les deux pays. Ces dernières sont soit fermées soit ouvertes seulement au trafic fret. Une seule ligne est encore utilisée par des trains de voyageurs. Il s'agit de la ligne reliant Maubeuge à Charleroi. La SNCB effectue 3 A/R par jour entre Charleroi et Jeumont mais la faiblesse des fréquences ne permet pas à cette relation d'avoir un rôle dans les déplacements transfrontaliers de proximité.

La ligne Lille – Mouscron – Courtrai a un niveau d'offre de 16 A/R par jour dont 10 A/11 R sont omnibus en France et desservent les gares de Roubaix et Tourcoing. La ligne est essentiellement exploitée avec du matériel SNCB : Lille est le terminus de la ligne cadencée jusqu'à Anvers. Cette ligne est fréquentée quotidiennement par 1080 personnes dont un tiers sont des abonnés Trampoline. Les clients sont à 80 % des scolaires.

La ligne Lille – Tournai a un niveau d'offre un peu plus élevé la précédente : 19 A/20 R dont 11 A/R sont des trains omnibus desservant en France les communes d'Ascq et de Baisieux. Un grand nombre de trains sont prolongés, côté belge, jusqu'à Liège (13 A/R). Ils sont exploités avec du matériel SNCB. Les autres trains sont terminus à Tournai et sont exploités en commun par les deux transporteurs. La ligne Lille – Tournai a une clientèle quotidienne de 960 personnes. Comme précédemment, un tiers des utilisateurs sont titulaires d'un

abonnement Trampoline. Par contre, les scolaires sont moins nombreux : ils représentent 48 % de la clientèle. Sur la ligne Lille – Tournai, un quart des utilisateurs sont des travailleurs frontaliers.

Il existe plusieurs projets de réouverture de lignes ferroviaires entre la France et la Belgique. Il existe un projet pour chaque point frontière. Ces projets concernent les liaisons Dunkerque – Adinkerke, Valenciennes – Mons, Maubeuge – Mons et Maubeuge – Charleroi, des agglomérations possédant toutes des liaisons routières transfrontalières. Ces projets sont rémanents à tel point qu'ils sont qualifiés de « serpents de mer » par la Direction régionale SNCF de Lille. Un dernier projet de réouverture de ligne concerne les Ardennes et la ligne Charleville-Mézières – Namur.

Des études concernant deux projets sont financées par le contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Il s'agit des lignes Dunkerque – Adinkerke et Valenciennes – Mons. La première devrait être exploitée soit avec du matériel ferroviaire classique soit avec un matériel hybride (tram-train). La réouverture de ces lignes est prévue à moyen terme, au plus tôt en 2005 en ce qui concerne Dunkerque. Il existe aussi dans l'agglomération lilloise un projet de tram-train transfrontalier mais l'on dispose de peu d'information sur ce dernier.

b - Longwy - Luxembourg

Longwy est relié à Luxembourg Ville quinze fois par jour (6 A/9 R). Cette ligne a le niveau d'offre le plus faible de toutes les liaisons ferroviaires transfrontalières. Les horaires des trains sont basés sur les mouvements pendulaires avec un cadencement aux heures de pointe : 5 allers le matin et 7 retours en soirée. La ligne est fréquentée par 640 personnes dont 99 % sont des travailleurs transfrontaliers possédant des abonnements Flexway. L'exploitation de la ligne est effectuée majoritairement par les CFL. Prochainement, la ligne sera exclusivement opérée par la compagnie luxembourgeoise suite à la mise en place de nouvelles installations fixes côté luxembourgeois pour lesquels le matériel SNCF n'est pas adapté. Il existe un projet de création d'une nouvelle halte sur la ligne. La Région Lorraine et le gouvernement luxembourgeois souhaitent augmenter l'utilisation des transports collectifs ferrés sur les liaisons transfrontalières. Un protocole a été signé entre les deux parties le 10 avril 2001.

c - Audun le Tiche – Esch sur Alzette

La ligne Audun le Tiche – Esch sur Alzette est une ligne très courte : elle ne fait pas plus de 4 kilomètres de long. La ligne a été rouverte par les CFL en 1992 afin d'inciter les travailleurs transfrontaliers à utiliser les transports collectifs ferrés. Le niveau d'offre est moyen : 10 A/R par jour. Cette ligne est exploitée uniquement par les CFL avec un service de navette qui donne la correspondance au service cadencé luxembourgeois en gare d'Esch. Cependant, quelques trains sont directs entre Audun le Tiche et Luxembourg Ville (4 A/3 R par jour).

La ligne est très fréquentée par rapport au transport collectif routier qui achemine 30 personnes de Villerupt à Esch : 1200 personnes l'empruntent chaque jour étant exclusivement des travailleurs frontaliers. Il existe un projet de prolonger la ligne côté français jusqu'à Villerupt. Cette ligne concurrencera sérieusement la ligne routière entre Villerupt et Esch sur Alzette. Le projet de prolongement de la ligne, sans échéance précise, s'inscrit lui aussi dans la volonté de la Lorraine et du gouvernement luxembourgeois de développer la part de marché

du fer dans les échanges transfrontaliers. Le projet est lui aussi inscrit au protocole signé le 10 avril 2001.

d - Thionville - Luxembourg

La ligne ferroviaire reliant Thionville à Luxembourg Ville fait partie du sillon Mosellan, l'axe lourd ferroviaire de la Région Lorraine reliant Nancy et Metz au Luxembourg. Cette ligne a un niveau d'offre relativement élevé de 27 A/28 R par jour dont approximativement 45 % sont des trains Grandes Lignes sans arrêts entre Thionville et Luxembourg Ville. Les autres trains sont des TER : entre Thionville et Luxembourg, ils desservent les gares d'Hettange Grande et de Bettembourg (Luxembourg). La halte d'Hettange Grande est récente, les trains s'y arrêtent depuis seulement deux ans. La création de cet arrêt supplémentaire est une initiative de la Région Lorraine. Le matériel utilisé dans l'exploitation de cette ligne est celui de la SNCF. Tous les jours, 7800 personnes l'utilisent. La ligne connaît une augmentation de fréquentation de l'ordre de 10 % par an. La ligne est fréquentée essentiellement (plus de 95 %) par des travailleurs frontaliers utilisant l'abonnement Flexway.

La SNCF éprouve des difficultés dans l'exploitation de cette ligne. En effet, le matériel est trop vétuste et les services subissent de nombreux retards du fait de la saturation de l'infrastructure. En effet, le sillon mosellan est un axe lourd du fret ferroviaire international utilisé pour relier le Nord de l'Europe à sa partie méridionale. Afin d'améliorer la qualité de service, la Région Lorraine et le gouvernement luxembourgeois ont investi dans du matériel à deux niveaux offrant de plus grandes capacités. Ce nouveau matériel devrait rentrer en service en 2004. De même, les CFL effectuent actuellement des études pour le prolongement jusqu'à Volmerange-les-Mines de la desserte CFL desservant Dudelange. Il serait possible de réutiliser les emprises ferroviaires d'un réseau industriel. Nous n'avons pas d'information sur les échéances de ce projet.

e - Forbach - Sarrebrück

La ville de Forbach est située sur la ligne ferroviaire reliant Metz à Sarrebrück. Elle est fréquentée quotidiennement par 28 trains (14 A/R) dont un tiers sont des trains Grandes Lignes. La ligne est exploitée majoritairement avec du matériel de la SNCF. Elle est empruntée quotidiennement par 200 personnes dont une faible part sont des travailleurs frontaliers (seulement 10 %).

La Région Lorraine et le Land de Sarre ont acheté en commun du nouveau matériel automoteur pour cette ligne (3 pour la Région Lorraine et 2 pour le Land de Sarre). Il entrera en service à la fin de l'année 2002. A plus long terme, il est prévu une extension du tram-train de Sarrebrück opéré par la Saarbahn jusqu'à Béning, ville située à une dizaine de kilomètres au Sud-Est de Forbach. Le Conseil Régional Lorraine et le Land de Sarre ont convenu d'un accord prévoyant la réalisation d'une étude concernant cette ligne pour 2004.

f - Sarreguemines - Sarrebrück

La ligne entre Sarreguemines et Sarrebrück est exploitée par deux transporteurs. Le premier est le transporteur allemand Saarbahn qui utilise les quelques centaines de mètres séparant la gare de Sarreguemines de la frontière allemande. Cette ligne créée en octobre 1997 est la première ligne française de tram-train. C'est un véhicule ferroviaire hybride apte à circuler comme un tramway en centre ville et comme un train régional sur les infrastructures ferroviaires. Ce nouveau système de transport a été élaboré par les Allemands. La première ligne de tram-train a été créée en 1992 à Karlsruhe.

La ligne exploitée par la Saarbahn a d'ailleurs un statut particulier. En effet, étant donné qu'elle n'est pas d'intérêt régional pour la Lorraine et qu'elle n'est pas exploitée par la SNCF, cette ligne n'est pas prise en compte par la convention liant la Région à la SNCF et n'est pas financée par elle. L'identification de l'autorité organisatrice française pour la ligne de tram-train est problématique. Selon la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale, n'ont pas de compétence en ce qui concerne le transport ferroviaire : la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluence n'est donc pas l'autorité organisatrice. Depuis la loi SRU, ce devrait être la Région Lorraine. Elle refuse de payer car il n'y a que 800 mètres de voie ferrée entre la gare de Sarreguemines et l'Allemagne. Elle considère que cette ligne n'est pas d'intérêt régional mais local. En toute logique, c'est donc l'Etat français qui est l'autorité compétente pour le service de la Saarbahn. D'ailleurs, le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports a donné une autorisation au transporteur pour l'utilisation de la section de voie française. Le service de tram-train a un niveau d'offre élevé avec 35 A/R par jour : un train par heure en creuse et un train toutes les demi-heures en heure de pointe. La ligne est fréquentée quotidiennement par 750 personnes qui sont majoritairement des frontaliers se rendant en Allemagne pour travailler.

Le deuxième opérateur à exploiter la ligne est la SNCF. La gare de Sarreguemines est desservie par les trains Strasbourg – Sarrebrück. La ville est située à une vingtaine de kilomètres du département du Bas-Rhin. La fréquence est très faible : 1 A/2 R par jour. De ce fait, elle ne joue aucun rôle dans les déplacements transfrontaliers locaux. Sa vocation essentielle est de maintenir une relation ferroviaire « intercités » entre les deux métropoles. Un des services retour dessert Forbach et Béning avant Sarreguemines. Etant donné que plus de 90 % du parcours de la ligne s'effectue sur le territoire de la Région Alsace, cette dernière prend en charge les kilomètres parcourus en territoire lorrain jusqu'à la frontière allemande. Les fréquences devraient augmenter prochainement suite à la livraison de nouveaux automoteurs. Pour l'hiver 2002, l'offre passera à 5 A/R par jour mais restera toujours insuffisante pour les trajets locaux.

g - Strasbourg - Kehl

La ligne entre Strasbourg et Kehl est fréquentée quotidiennement par 28 trains (14 A/R) dont la moitié sont des trains Grandes Lignes. Après Kehl, la ligne bifurque vers le Nord en direction de Karlsruhe et vers le Sud en direction d'Offenburg. Les 7 A/R Grandes Lignes sont des trains en direction de Karlsruhe dont 4 A/R sont assurés avec du matériel de la SNCF et de la DB, les autres services étant assurés exclusivement avec du matériel de la compagnie

nationale allemande. Les autres services sont des TER Métro Rhin entre Strasbourg et Offenbourg assurés avec du matériel des deux transporteurs. Entre Strasbourg et Kehl, la fréquentation est de 440 personnes. La part de marché du fer n'atteint pas les 2 %¹³. Elle devrait progresser avec l'ouverture d'une nouvelle halte à Krimmeri en correspondance avec la ligne A du tramway. Les utilisateurs sont majoritairement des occasionnels. Entre Kehl et Offenbourg, les trains de l'Ortenau S-Bahn¹⁴ (OSB) assurent 22 A/R par jour. D'ici un an, la ligne sera prolongée de Kehl à Strasbourg avec 5 A/R supplémentaires par jour. Le matériel de l'OSB est actuellement en cours d'homologation par la Direction du Matériel de la SNCF. Ensuite la Direction des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports donnera son accord, prévu pour mi-2003.

h - Mulhouse - Bâle

La ligne entre Mulhouse et Bâle est très fréquentée. Chaque jour, 88 trains (44 A/R) circulent sur cette ligne dont 18 (9 A/R) sont des trains Grandes Lignes. Les autres services sont des TER. Ces services sont majoritairement (2/3) assurés avec du matériel de la SNCF. Les autres (15 A/R) sont assurés avec du matériel des CFF : ce sont les services de la ligne verte du RER bâlois (le Regio S-Bahn) prolongés au-delà de Bâle jusqu'à Frick. Cette liaison cadencée à l'heure en période de pointe existe depuis 1997. A l'époque, il n'y avait que 4 A/R quotidiens. La ligne Mulhouse – Bâle se caractérise par une forte fréquentation. Elle est utilisée quotidiennement par 5000 personnes composées à presque 90 % de travailleurs frontaliers. Il est projeté de passer à une fréquence à la demi-heure sur cette ligne et de rénover le parc de matériel.

i - Agglomération franco-valdo-genevoise

Deux lignes ferroviaires relient la France à l'agglomération genevoise. Il s'agit de Bellegarde – Genève Cornavin à l'Ouest et d'Annemasse – Genève Eaux Vives au Sud.

L'offre est bonne entre Bellegarde et Genève : 28 A/27 R mais avec 40 % de trains Grandes Lignes (TGV), le reste étant des TER. Seulement 5 A/R desservent les arrêts intermédiaires entre les deux villes (RER genevois). Ces services sont de création récente : ils ont débuté le 3 septembre 2001. Le matériel utilisé est suisse alors que les autres services sont exploités avec du matériel de la SNCF. La ligne Bellegarde – Genève est fréquentée par 700 personnes tous les jours dont la moitié sont des travailleurs frontaliers et les autres des utilisateurs occasionnels. Il est prévu à moyen terme de développer l'offre du RER genevois et de passer à 16 A/R par jour.

La ligne Annemasse – Genève Eaux Vives est exploitée exclusivement par la SNCF avec du matériel TER. Cette ligne est un cas particulier. La gare est en cul-de-sac et il n'existe aucune liaison avec le réseau ferroviaire suisse. Côté suisse, l'infrastructure, les bâtiments et les installations fixes sont la propriété du canton de Genève. La gestion et l'exploitation de ces

¹³ SNCF, *Le TER transfrontalier*, Paris, DTPRL, Juin 2001, 38 p.

¹⁴ L'Ortenau S-Bahn GmbH est une entreprise ferroviaire détenue à 100 % par la Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) : société de droit privé appartenant au Land de Bade Württemberg.

derniers sont délégués par le canton à la SNCF. D'ailleurs, les tarifs appliqués sur la partie suisse sont ceux de la SNCF.

Le niveau d'offre sur cette ligne est moyen : 18 A/R. La majorité des trains (10 A/8 R) relie uniquement Annemasse à Genève. Elle est utilisée quotidiennement par 680 personnes qui sont à 90 % des travailleurs frontaliers à destination de Genève. Le service est cadencé à la demi-heure en heure de pointe. A moyen/long terme, cette ligne sera reliée à la gare de Genève Cornavin après percement d'un tunnel entre Genève Eaux – Vives et La Praille permettant de connecter la ligne au reste du réseau suisse. Ce projet, dénommé CEVA pour Cornavin – Eaux Vives – Annemasse depuis 2000, s'appuie sur une convention signée en 1912 entre l'Etat fédéral, les CFF et le canton de Genève afin de raccorder la gare centrale de Genève (Cornavin) à Genève Eaux Vives. Le projet est resté en gestation jusqu'à la réalisation du tronçon Cornavin – La Praille (achevé en 1968) puis la relance du projet dans le cadre de la Charte d'Aménagement du Comité Régional Franco Genevois (CRFG) en 1997. Il permettra de mettre en place au sein de l'agglomération franco-genevoise un véritable réseau de RER. Le raccordement devrait être opérationnel au plus tôt en 2010. Il est prévu, dès la mise en service du raccordement ferroviaire, un RER toutes les demi-heures en heure de pointe. Le CEVA et l'objectif d'offre qui l'accompagne nécessiteront d'aménager la voie ferrée entre la frontière et Annemasse.

Parallèlement, un projet urbain lourd est mené autour de la gare d'Annemasse afin de créer un pôle d'échange multimodal.

j - Métropole Côte d'Azur

La Métropole Côte d'Azur est irriguée par la ligne ferroviaire internationale reliant Marseille à Vintimille. La ligne a un niveau d'offre élevé : 34 A/35 R dont 70 % sont des services TER ayant pour origine/destination Cannes et qui jouent véritablement un rôle de RER local. Elle est exploitée exclusivement avec du matériel français. La fréquentation est de 11300 personnes par jour entre la France, Monaco et l'Italie, constitués très majoritairement de travailleurs frontaliers, du fait de la présence de la Principauté Monégasque, principal pôle d'emploi du secteur.

Dans le sens Cannes-Nice->Monaco, on dénombre 6800 voyageurs quotidiens, 1800 entre Menton et Monaco et 1000 entre l'Italie (Vintimille) et la Principauté. Celle-ci accueille d'ailleurs 27000 résidents en France et au moins 3000 en provenance d'Italie venant y travailler chaque jour.

On dénombre enfin 1700 voyageurs quotidiens sur cette même ligne entre la France et l'Italie, A cet égard, ce flux franco-italien connaît de fortes variations de fréquentations suivant les saisons. Les vendredis, jour de marché à Vintimille, la fréquentation peut monter jusqu'à 4000 personnes. Des études sont prévues dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 afin de renforcer la capacité de la voie ferrée entre Cannes et Vintimille.

k - Hendaye – Saint Sébastien

Une ligne ferroviaire transfrontalière relie Hendaye à Irun et Saint Sébastien. Elle est exploitée par Euskotren, la société publique de transport basque. La ligne est une voie à écartement métrique. Le service, appelé TOPO, a un niveau d'offre élevé. Il relie

quotidiennement Hendaye à Saint Sébastien toutes les demi-heures (35 A/R). Il est fréquenté par 800 personnes dont 70 % sont des utilisateurs occasionnels. Comme la ligne entre Menton et Vintimille, le TOPO connaît d'importantes variations de fréquentation saisonnières : on observe un doublement de la fréquentation en juillet et août.

D'autres voies ferrées traversent la frontière franco-espagnole mais elles pénètrent seulement jusqu'à la première gare de l'autre côté de la frontière. Il s'agit des voies de la SNCF qui vont jusqu'à Irun et les voies de la compagnie nationale espagnole (RENFE) qui traversent la frontière et desservent la gare d'Hendaye. Les voies ont des écartements différents : écartement européen pour la France et écartement ibérique pour l'Espagne. Ce hiatus technique empêche une interpénétration du matériel. Il y a donc une rupture de charge obligatoire pour toute personne souhaitant utiliser les services des deux compagnies. Les deux compagnies n'assurent donc pas, à proprement parler, de trafic transfrontalier et les statistiques n'ont dans ce cas aucun sens.

Il n'existe pas de projets particuliers au niveau ferroviaire mais le gouvernement basque a émis le souhait de développer le trafic de la ligne du TOPO. Côté français, un tram-train est en projet entre Bayonne et Hendaye qui se connecterait à la voie du TOPO et pourrait constituer le premier lien sans rupture de charge en transport collectif ferroviaire de l'Eurocité basque. Ce projet concerne le long terme.

III – QUELLE INTEGRATION DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS DANS LES DEMARCHES TERRITORIALES TRANSFRONTALIERES ?

A – UN ROLE DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS DANS LES DEMARCHES DE PROJET D'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE ?

1 – L'« omniprésence » de la mobilité transfrontalière

Quand on observe à la fois les différents enjeux d'un projet d'agglomération transfrontalière (enjeux de proximité liés à la résorption du coût de la non agglomération transfrontalière – gestion séparée des services et duplication des équipements, comme liés à la meilleure répartition des produits du développement de part et d'autres de la frontière – impôts notamment...) et les secteurs de coopération potentiels (emploi, développement économique, environnement, culture, santé, logement, tourisme, éducation, formation, accessibilité des territoires, commerce, services publics, accès aux équipements, événementiel local, sécurité...), on est surpris de voir à quel point ces différents sujets déclinés et qui constituent tout le cœur de la réflexion sur la constitution d'un projet d'agglomération transfrontalière, sont liés de près ou de loin à la problématique de la mobilité et des transports.

La mobilité transfrontalière, à travers les motifs à l'origine de tous les flux qui la caractérisent concerne tous les champs de la vie quotidienne des habitants d'un seul et même ensemble urbain transfrontalier. La moindre modification et le moindre aménagement en faveur des voies de communication – infrastructures routières ou ferroviaires, lignes de transports en commun - entraîne immédiatement une série de conséquences en chaîne sur l'ensemble de l'agglomération dans son vécu transfrontalier.

2 - Le poids symbolique du transport urbain transfrontalier

La mobilité et les transports transfrontaliers sont également récurrents dans les discours des différents acteurs de la coopération transfrontalière : élus, techniciens territoriaux, fonctionnaires, chefs d'entreprises, commerçants. Au transport transfrontalier est fréquemment associé chez les élus le mythe du lien, de la voie d'échanges, du trait d'union de part et d'autre de la frontière, au-delà de toute considération fonctionnelle et technique qui mesurerait les impacts réels d'une amélioration de la mobilité sur le fonctionnement de l'agglomération dans son entier et de son rôle dans un projet d'aménagement.

3 – En opposition, sur le terrain, l'inexistence des transports urbains transfrontaliers comme point de départ d'un projet d'agglomération transfrontalière

En opposition à cet imaginaire collectif et politique, la réalité de la relation entre les transports transfrontaliers et les projets d'agglomération transfrontalière est toute autre : parmi les 14 sites enquêtés, on ne trouve aucune agglomération qui ait développé son projet transfrontalier à partir du lien à la fois symbolique et bien concret constitué par l'amélioration des transports transfrontaliers. Ne constituant jamais un point de départ de la démarche de coopération, les lignes sont souvent créées au fil des opportunités (*cf III-A-4*) même si la volonté politique participe pleinement à ces choix.

4 – La relative autonomie du transport collectif transfrontalier à l'égard du projet d'agglomération transfrontalière

Lorsque l'on observe la genèse de la création de lignes transfrontalières de transports collectifs, on constate à quel point elles sont souvent nées de façon autonome par rapport à une réflexion d'ensemble initiale sur un projet d'agglomération transfrontalière.

Dans un certain nombre de cas, **l'initiative de la création des lignes a même été le fait des transporteurs eux-mêmes** (avec validation de l'Etat et des élus bien entendu) : c'est le cas par exemple de la ligne n°55 reliant Villerupt à Esch-sur-Alzette au Luxembourg qui a été créée en 1969 pour le transport des salariés d'usines sidérurgiques luxembourgeoises. Lors de la fermeture de l'usine en 1989, les Rapides de Lorraine ont décidé de poursuivre son exploitation en transport public ; la ligne 75 Longwy-Athus est exactement dans le même cas. C'est également le cas de la ligne estivale Bayonne-Saint-Sébastien exploitée par l'ATCRB qui est l'initiative du transporteur français ou des lignes 2 et 3 de Dunkerque.

Certaines lignes ont été également créées sous l'impulsion de transporteurs étrangers qui ont incité les transporteurs français à ouvrir une ligne transfrontalière comme le transporteur allemand Saartal Linien à Forbach, le réseau urbain d'Irun (AUIF) pour la ligne estivale Hendaye-Fontarabie ou TEC Hainaut à Valenciennes pour les lignes 8 et 491.

Dans le cas d'initiatives politiques, celles-ci se sont rarement intégrées dans un projet d'agglomération transfrontalière au sens strict à l'exception de Longwy (volonté politique forte et conjointe du gouvernement luxembourgeois et du PED), de Lille : ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix puis prolongements transfrontaliers de toutes les autres lignes de bus réalisées dans le cadre d'une vision d'ensemble des flux à l'échelle de l'agglomération transfrontalière, Maubeuge (ligne 41 créée à la demande du ministère wallon pour établir un lien entre Maubeuge et Mons).

Parfois, lorsque la volonté politique de créer des lignes, toute ambitieuse qu'elle soit, ne s'est pas accompagnée par l'analyse d'un besoin immédiatement repérable, celles-ci ont peu de chance d'être maintenues : lignes 20 et 5 de Forbach qui ont été fermées 3 ans après leur ouverture en 1997.

La création politique des lignes de transports collectifs transfrontaliers se fonde dans l'essentiel des cas sur un objectif pragmatique afin de répondre à telle ou telle demande : lignes touristiques et estivales de Dunkerque, remplacement d'une ligne de tramway qui ferment à Valenciennes et Saint-Louis, lignes scolaires franco-belges (ligne 3 de

Maubeuge...), ouverture de tronçons pour faciliter les flux de travailleurs frontaliers (intégration des communes françaises au réseau des transports publics genevois, prolongement des lignes de Thionville au Luxembourg etc....).

La mise en place des lignes de transports collectifs transfrontaliers repose souvent sur des acteurs extrêmement spécifiques : transporteurs routiers locaux et leur réseau national, syndicats intercommunaux de transports, SNCF, fonctionnaires spécialisés dans les transports au sein des DDE et DRE, techniciens également spécialisés dans les collectivités (structures intercommunales, villes, Conseils régionaux) et les partenaires étrangers également très spécialisés.

La relative autonomie de ces interlocuteurs par rapport au réseau plus classique du développement local et de l'aménagement explique également la faible articulation entre projet d'agglomération transfrontalière et développement des transports collectifs transfrontaliers. Les points d'articulation existants ou potentiels se situent essentiellement au sein des administrations pluridisciplinaires (Equipement) ou des collectivités locales dans leur rôle d'autorité organisatrice (Conseils Régionaux, communautés de communes, d'agglomération ou urbaine) mais restent sous-exploités.

B – LA PLACE LIMITEE DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS TRANSFRONTALIERS DANS LES OUTILS DE PLANIFICATION ET DE CONTRACTUALISATION REGIONAUX ET LOCAUX

Quelle que soit l'échelle des documents de planification (schémas européens, nationaux, documents de contractualisation et de planification français, documents locaux...), la question de la mobilité transfrontalière y est assez peu abordée et sa déclinaison en terme de transports collectifs transfrontaliers encore moins.

1 – Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) est un instrument destiné à orienter et modérer les politiques spatiales afin de soutenir la croissance économique, la création d'emplois et le développement durable dans l'ensemble de l'Union. La première version provisoire officielle a été adoptée à Noordwijk, en juin 1997, le document actuel ayant été adopté à Postdam en 1999.

Le SDEC est considéré comme une contribution essentielle et de grande portée dans la quête d'un développement équilibré de l'ensemble du territoire européen, dans le cadre d'une tendance continue à une intégration économique plus étroite et à la mondialisation des marchés. Point très important, il sert à centrer l'attention sur la nécessité de suivre un développement polycentrique et décentralisé qui permette à toutes les régions de concrétiser leur potentiel économique tout en préservant leur patrimoine naturel et culturel, de renforcer la compétitivité et la capacité de garantir une croissance durable de la production, du revenu et de l'emploi dans l'ensemble du territoire européen.

Le SDEC est ainsi un instrument privilégié de mise en cohérence des politiques sectorielles en leur offrant des principes directeurs quant à leurs incidences spatiales. Des rapports sont établis entre le SDEC et les programmes opérationnels des zones de coopération transnationale (Interreg par exemple).

Ce document qui comporte plus de 300 articles, n'aborde la question de la mobilité transfrontalière que de façon succincte et indirecte : dans un chapitre consacré aux transports et à la mise en réseau au sein de l'article 298 intitulé « Problèmes de frontières et intégration des réseaux », sont abordées les difficultés en matière de connexions entre réseaux d'infrastructures ferroviaires et navigables et le constat de services mal adaptés les uns aux autres et même manquants. Sont mis en exergue les différences techniques entre les systèmes ferroviaires nationaux mais aucune proposition n'est faite. Enfin et surtout, le domaine routier est complètement passé sous silence.

2 – Les Schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises

Institués par la LOADDT du 25 juin 1999 (Loi Voynet), les schémas multimodaux de services collectifs de transports sont l'expression d'une « nouvelle politique des transports en nette rupture par rapport aux dispositions antérieures ». Le document affirme avoir pour ambition de « répondre aux besoins de transport et de déplacement à un horizon de vingt ans, dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable »

Ces deux schémas de services transports se substituent aux schémas sectoriels d'infrastructure définis par la loi du 4 février 1995 et par la LOTI. Cette nouvelle politique des transports se caractérise par deux priorités :

- le fret ferroviaire ;
- les déplacements urbains (avec notamment un rééquilibrage modale en faveur des transports collectifs)

Le schéma de service « transports de voyageurs » n'a pas pour objet de détailler les services de transport à l'échelle des agglomérations mais de préciser les principales coordinations et complémentarités à rechercher entre les services de transport interurbains et urbains.

Pour les grandes métropoles régionales, le schéma répond à des enjeux de structuration des régions urbaines : Lille, Metz-Nancy, Strasbourg... dans une perspective de développement durable avec l'objectif de conforter ou de créer un réseau de transports en commun intégré à l'échelle des régions urbaines (valorisation des potentialités du réseau ferroviaire et du réseau urbain) et de limiter la congestion sur les principales liaisons routières.

Dans le cadre d'aires urbaines plus petites, le schéma met l'accent sur la nécessité de faciliter la mise en œuvre par les autorités organisatrices des politiques locales de déplacements urbains avec pour objectif le développement des transports en commun et la poursuite de l'achèvement des contournements routiers d'agglomération.

Le développement de cette vision des transports s'accompagne d'une série de propositions, notamment en terme de repositionnement de l'Etat : son encouragement en faveur de l'intégration et de la coordination entre AO afin d'harmoniser les politiques de déplacements à l'échelle des aires urbaines, encouragement en faveur de la constitution d'AO de transports sur des périmètres élargis en cohérence avec les périmètres de planification, accroissement de

la contribution aux investissements des AO de transports dans le cadre des contrats d'agglomérations ou de contrats spécifiques notamment les nouvelles orientations des AOTU – dessertes périurbaines, pôles d'échanges intermodaux...

Toutefois, ce constat d'accompagnement des phénomènes de métropolisation ou plus généralement d'étalement urbain et de saturation des axes routiers internationaux (transalpins, transpyrénaïens, Luxembourg-Dijon...), par une politique efficace de transports ne fait pas une seule fois référence à la spécificité transfrontalière de nombreux sites. Quand différentes agglomérations françaises sont déclinées (Lille, Sillon Mosellan, Strasbourg), la dimension franco-française des pistes d'actions reste prégnante : **sur le mode du constat comme sur le mode des propositions, les déplacements transfrontaliers sont passés sous silence alors que la réflexion pour une meilleure coopération des différentes autorités organisatrices de transports ou les problématiques de métropolisation, de saturation des dessertes internationales, véritables goulots d'étranglement n'en sont que plus exacerbées dans les contextes transfrontaliers.**

Nous n'aborderons pas ici les schémas régionaux de transports. Créés en 1973, tombés dans l'oubli entre 1983 et 1994, ayant subi un regain d'intérêt à la suite des rapports Carrère et Haenel de 1992-93 qui précisait que l'organisation des transports ne peut être réalisée qu'après une réflexion préalable de planification, les SRT ont été intégrés depuis la LOADDT (1999) dans les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire en constituant leur volet transport. Si l'article 5 de la loi stipule que l'aspect transfrontalier doit être pris en compte, l'état d'avancement de ces nouveaux SRADT ne permet pas pour l'instant de déterminer leur degré de prise en compte des transports transfrontaliers.

3 – Les contrats de Plan Etat-Régions

La prise en compte par les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) de la thématique de la mobilité au sein des agglomérations transfrontalières reste relativement restreinte : en effet si le transfrontalier comme les transports sont abordés dans un certain nombre de CPER, le croisement des deux thématiques est beaucoup plus rare.

Si la dimension « transports » est omniprésente au sein des CPER, la question transfrontalière est abordée de façon beaucoup plus inégale : on peut distinguer deux catégories de régions concernées par la problématique des agglomérations transfrontalières :

- les régions Alsace, Lorraine et Nord-Pas-de-Calais constituent la première catégorie, celle où la thématique transfrontalière est traitée de façon très consistante, à la fois sur un mode thématique et territorial, et où des thèmes et des projets privés sont identifiés avec leurs financements correspondants ;
- les régions PACA, Rhône-Alpes et Aquitaine rentrent dans la deuxième catégorie : la problématique transfrontalière y est citée de façon plus laconique mais y demeure présente.

Concernant la question de la mobilité transfrontalière à proprement parler, les CPER abordent essentiellement les infrastructures lourdes du fait de la répartition des compétences entre l'Etat et les Régions.

Il est souvent difficile de distinguer les projets transfrontaliers des projets transnationaux dans ce type de document. Dans le domaine ferroviaire, la distinction entre projets purement fret et

mixtes est souvent floue. De même, les CPER font référence à des études sans toujours préciser les liaisons ni les modes de transports concernés.

a – CPER Nord-Pas-de-Calais

Sur le mode ferroviaire, le CPER prévoit des études et la réouverture de deux lignes transfrontalières : Dunkerque-Adinkerque et Valenciennes-Mons avec leurs conditions d'électrification. On note également des projets d'amélioration de la qualité de service TER mais ils ne concernent pas spécifiquement le transfrontalier.

Le budget alloué à la modernisation du transport régional ferroviaire est de 1300 MF (200000€). Les sommes allouées aux deux lignes précédemment citées ne sont pas précisées.

Deux projets routiers transfrontaliers sont inscrits au CPER pour des études ou des procédures :

- la liaison Douai-Orchies-Tournai : 10 MF (1,52 M€) dont 50% de participation de l'Etat.
- la poursuite des études sur la RN2 Maubeuge-Belgique : 9 MF (1,37M€) dont 3MF – 450000€ pour l'Etat : mise à 2 x 2 voies manquant entre Maubeuge et la frontière.

b – CPER Lorraine

Le document est précis pour le transport ferroviaire de fret et de voyageurs. La Région souhaite une meilleure intégration des réseaux de transport au niveau international. L'importance de la vallée de la Moselle au niveau des échanges internationaux et au niveau « local » est confirmée : un réseau ferroviaire urbain moderne et performant dans cette vallée est envisagé comme un enjeu majeur (p. 48). Tout le budget ferroviaire est affecté soit à l'aménagement de l'axe fret Longwy – Toul , soit à l'amélioration de la capacité du réseau du sillon mosellan pour favoriser en particulier les TER Metrolor de Luxembourg à Nancy.

L'aspect routier et autoroutier est quant à lui abordé avec précision : le CPER nomme des travaux transfrontaliers (aménagement de l'A 30 en direction du projet belge Arlon – Longwy, amélioration des relations entre le bassin houiller et l'Allemagne : achèvement de la déviation ouest de Sarreguemines et aménagement de la RN 61 vers l'A4 et l'aménagement de la RN 33 et de la déviation de Creutzwald entre l'autoroute A4 et la frontière allemande).

Sur le plan des financements, le document reste encore très général : 3,6 milliards de francs (548 M€) pour le routier contre 820 millions de francs (125M€) pour le ferroviaire.

c – CPER Alsace

L'Alsace veut faciliter les modes de transport alternatifs au routier. Elle souhaite améliorer les relations entre l'Alsace et les régions rhénanes limitrophes par un renforcement de l'interconnexion des réseaux de transport. Le CPER énonce essentiellement des généralités. Au niveau transnational, la seule liaison ferroviaire nommée est la ligne Strasbourg – Bâle (610 MF inscrits au CPER) : augmentation de la capacité de la ligne, celle-ci possédant un caractère transfrontalier entre Mulhouse et Bâle.

Du point de vue routier, le CPER prévoit des études voire des acquisitions foncières pour la liaison franco-allemande entre l'A 35 et l'A 98 (bretelle de Märkt) devant permettre une liaison directe autoroutière entre l'Allemagne et l'Euro Airport Bâle – Mulhouse.

d - CPER Rhône-Alpes

Le contrat n'aborde pas directement de projets de transports transfrontaliers. Par contre, il fait référence à un projet ferroviaire transnational financé hors CPER : la rénovation de la ligne du Haut-Bugey (dite ligne des Carpathes) entre Mâcon et Genève.

Il n'y a pas de projet routier ou autoroutier concernant des liaisons transfrontalières au sein du document. Le CPER comprend des opérations concernant indirectement mais significativement le développement des transports transfrontaliers : les opérations routières du désenclavement du Chablais (liaison Chasseurs-Machilly-Thonon inscrite au CPER) ont parmi leurs fonctions celles d'améliorer les liens entre le Chablais et l'agglomération franco-genevoise.

Par ailleurs, hors CPER, il convient de noter 2 projets autoroutiers importants pour les déplacements transfrontaliers : le projet d'aménagement du nœud autoroutier d'Etrembières et de pénétrante ouest d'Annemasse dont une première phase va bientôt débiter par ATMB (projet figurant au schéma de désenclavement du Chablais) et le projet d'autoroute A41 Annecy-Genève dont la mise en service aura des incidences très fortes sur l'économie et l'aménagement du bassin annécien.

e – CPER PACA

Dans la partie concernant le transport, il est plus question de transnational que de transfrontalier. De grands équipements font défaut : aucun investissement ferroviaire majeur de capacité n'a été réalisé depuis l'électrification de la ligne Marseille – Vintimille. Le CPER va financer une étude concernant la 2^{ème} phase du renforcement de cette ligne (section Cannes – Vintimille). Le financement de cette étude, s'élève à 8 MF de budget.

Hors CPER, une autre étude sera menée sur une liaison à grande vitesse entre Marseille et l'Italie.

Au niveau routier, divers aménagements sont prévus entre la France et l'Italie dont 150 MF(23M€) pour les travaux de la RN 204 (itinéraire Côte d'Azur – Cuneo : Tunnel de Tende). Même si dans la partie concernant les transports, il n'est pas fait de réelle référence à des projets transfrontaliers, le CPER cite le transport dans la partie consacrée à la « Coopération transnationale et transfrontalière ». Le transport y est décrit comme une action prioritaire¹⁵.

f – CPER Aquitaine

Le CPER Aquitaine ne traite pas spécifiquement du transfrontalier. Comme la Lorraine, il est très général : priorité est donnée à l'axe Nord – Sud Atlantique mais concernant surtout le fret.

¹⁵ CPER PACA, p. 162

Pour le routier, le CPER cite un projet transfrontalier mais qui ne concerne pas directement une agglomération transfrontalière : la mise en service du tunnel du Somport qui doit permettre l'amélioration des échanges transfrontaliers entre l'Aquitaine et l'Espagne, l'aménagement de la vallée d'Aspe et un désengorgement du littoral basque. Le coût total de l'opération est de 355,8 MF (54,2 M€) répartis entre la Région - 107,27 MF (16,35 M€), les autres collectivités - 55,7 MF (8,6 M€), l'Etat - 161,95 MF (24,68 M€) et l'Union Européenne - 30,88 MF (4,7M€).

4 – Les Directives Territoriales d'Aménagement

La Loi du 4 février 1995 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire a introduit les Directives Territoriales d'Aménagement du territoire dans le code de l'urbanisme (art. L .111.1.1). Elles en tirent leur double nature d'outil du champ de l'urbanisme, soucieux de l'équilibre entre développement et protection, et d'outil du champ de l'aménagement du territoire, de plus en plus orienté vers la recherche d'un développement durable.

Début 1996, le gouvernement a engagé une expérimentation sur cinq sites (aire métropolitaine de Marseille, estuaire de la Seine, l'estuaire de la Loire, le département des Alpes Maritimes et les Alpes du Nord) complétée par l'Aire urbaine de Lyon en février 1998 et par les bassins miniers lorrains en mai 1999.

Les D.T.A sont l'occasion pour l'Etat d'exprimer ses politiques sectorielles sur un territoire et de construire le cadre de cohérence de celles-ci. Dans la hiérarchie réglementaire, les D.T.A s'imposent aux documents d'urbanisme (compatibilité) ainsi qu'aux plans de déplacements urbains. Les D.T.A sont élaborées à l'initiative de l'Etat et approuvées par décret pris après avis du Conseil d'Etat.

Les DTA fixent obligatoirement :

- les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires,
- les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation d'infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Les D.T.A précisent les modalités d'application des lois d'aménagement et d'urbanisme telles la loi " littoral " et la loi " montagne ".

Elles sont élaborées à l'initiative de l'Etat mais **en association** avec les collectivités territoriales (région, départements, communes chefs lieux d'arrondissement, communes de plus de 20 000 habitants, groupements de communes ayant compétence en matière d'aménagement de l'espace et d'urbanisme, ainsi que le comité de massif).

Par ailleurs, les dispositifs de pilotage mis en œuvre permettent également d'organiser la concertation avec d'autres personnes ressources que les personnes publiques associées précédemment citées.

Trois DTA concernent précisément des zones d'agglomération transfrontalière : DTA Alpes Maritimes (Nice-Menton-Vintimille), DTA Alpes du Nord (Espace franco-valdo-genevois), DTA bassins miniers lorrains (Longwy, Villerupt-Audun, Thionville, Forbach). A cause de leur degré d'avancement limité, il est difficile de déterminer le niveau de prise en compte de

la mobilité transfrontalière dans ce type de documents, seule la DTA Alpes-Maritimes ayant été rendue publique mais pas encore approuvée. Cette dernière aborde de façon laconique la nécessité de développer les liaisons ferroviaires avec l'Italie, notamment sur l'axe Nice-Vintimille-Cuneo et mise sur un doublement du tronçon de voie italienne prévu pour 2005 (p. 41).

5 – Les Schémas de Cohérence Territoriale (cf tableau n 3)

Créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les Schémas de Cohérence Territoriale avec les Plans locaux d'Urbanisme (PLU remplaçant les POS) deviennent l'expression du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Contrairement aux documents qu'ils remplacent (Schémas Directeurs), les SCOT expriment un projet global qui va au-delà de la destination des sols.

Le SCOT fédère les outils des politiques sectorielles (Programme Local de l'Habitat – PLH – Plan de Déplacements Urbains – PDU – Schéma de Développement Commercial – SDC – et PLU). Il fixe les objectifs d'aménagement et d'urbanisme en prenant en compte notamment les politiques de l'habitat social et privé, des implantations commerciales, des déplacements et des infrastructures de voirie et de transports collectifs.

Parmi toutes les agglomérations frontalières qui nous intéressent, aucune d'entre elles n'a approuvé son nouveau SCOT à l'exception du Genevois Haut Savoyard en mars 2002 où les transports transfrontaliers sont évoqués sur axe général sans se fonder sur un projet précis. Les interlocuteurs chargés du dossier au sein des collectivités concernés ont bien précisé que leur SCOT était dans le meilleur des cas en état de préparation, soit en prévision et qu'il leur était impossible de communiquer quoi que ce soit quant au contenu du document. L'analyse de la prise en compte par les SCOT de la mobilité transfrontalière est donc pour l'instant prématurée.

On note toutefois l'existence parallèle de documents de validation politique à contenu technique et à portée préopérationnelle type « livre blanc » sans valeur contractuelle. Ces documents, qui ne s'inscrivent pas dans la planification française classique, présentent l'intérêt de fonder leurs investigations sur la dimension transfrontalière de l'agglomération dont ils traitent : c'est le cas de Strasbourg : « Etudes préalables à l'établissement d'un premier Livre Blanc de l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Ortenau » qui a le mérite d'aborder la problématique de la mobilité transfrontalière au sein de l'agglomération et de faire un état des lieux de la situation locale des transports transfrontaliers ainsi que des projets en gestation.

Il en est de même pour Lille (Projet Grootstat) ou Bayonne-Anglet-Biarritz qui abordent tous deux la problématique de la mobilité transfrontalière déclinée sous forme de projets à moyen terme en matière de transports collectifs et d'infrastructures routières.

Tout l'enjeu pour les collectivités concernées va consister à exercer leur pouvoir de persuasion et d'argumentation technique et politique afin d'inscrire le contenu transfrontalier de ces documents dans ceux spécifiques des planifications nationales (SCOT...).

Tableau n°3 : état d'avancement de quelques procédures nationales de planification

Sites	Contrat d'agglomération	SCOT	PDU
Dunkerque	en préparation, transports transfrontaliers pris en compte	en préparation (périmètre pressenti : C Urbaine de Dunkerque plus 5 Com. de Communes + 2 communes non associées)	Non encore approuvé
Lille	en préparation, pas de projet transports transfrontaliers pour l'instant	en préparation (périmètre pressenti : arrondissement) - projet de schéma directeur (ancienne version) arrêté en décembre 2001	Approuvé le 23/06/00
Valenciennes	deux en préparation calés sur les deux communautés d'agglomération	deux sont souhaités par les élus, l'Etat n'en souhaitant qu'un seul	21/02/2001 Les études pour la révision devraient être lancées en 2002
Maubeuge	en préparation	en préparation (périmètre pressenti : arrondissement)	en cours d'élaboration transports tf intégrés
PED de Longwy	contrat territorial à signer en juin 2002	pas de SCOT mais schéma transfrontalier	Pas de PDU
Villerupt-Audun-le-Tiche	sans objet		Pas de PDU
Thionville	sans objet		en cours de réalisation, transports tf intégrés
Forbach-Conurbation Sarroise	sans objet mais prévu à terme	en prévision	Pas de PDU mais prévu à terme
Sarreguemines	prévu à moyen terme mais pour l'instant travail sur contrat de pays	en prévision	Pas de PDU
Strasbourg	en préparation mais pas de projet de transports tf pour l'instant	en préparation, transports transfrontaliers intégrés	Approuvé le 7/7/2000
Saint-Louis	sans objet, contrat de pays mais sans projet transports transfrontaliers		Pas de PDU
Annemasse-Pays de Gex-Genevois Haut Savoyard	sans objet	SCOT sur le Genevois Haut savoyard approuvé 03/2002 SCOT en cours d'élaboration sur la 2C2A élargie	Récemment rendu obligatoire sur la 2C2A mais aucun délai fixé
Menton-Riviera Française	en prévision à moyen terme	en prévision	Pas de PDU

Bayonne-Anglet-Biarritz	en cours de négociation	en cours d'élaboration	en cours d'élaboration (fin 2002)
--------------------------------	-------------------------	------------------------	-----------------------------------

6 – Les Contrats d'Agglomération

De la même manière, aucune des collectivités françaises faisant partie d'une agglomération transfrontalière n'a signé pour l'instant de contrat d'agglomération : certaines sont en phase de préparation et peuvent déjà affirmer que les transports transfrontaliers seront au programme (Dunkerque), d'autres savent également qu'aucun projet de transport transfrontalier ne fait pour l'instant l'objet d'une réflexion dans le cadre de cette contractualisation (Lille, Strasbourg, Saint-Louis). D'autres se trouvent beaucoup plus en amont dans la réflexion (Maubeuge, Menton Riviera Française).

D'autres enfin n'envisagent pas ou ne disposent pas des conditions requises (50000 habitants dont 15000 dans la commune centre) pour contractualiser de la sorte : Villerupt-Audun-le-Tiche, Thionville, Forbach, Sarreguemines et Saint-Louis qui s'orientent sur un contrat de pays, Annemasse-pays de Gex-Genevois Haut-Savoyard.

On note le cas particulier de Longwy qui doit signer un contrat territorial spécifique dans le courant du mois de juin 2002. Hélas, les techniciens rechignent souvent à communiquer les documents avant qu'ils ne soient officiels.

7 – Les Plans de Déplacements Urbains (PDU)

Les plans de déplacements urbains visent à définir, dans les périmètres de transports urbains, les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des modes, de promotion des modes moins polluants et économes en énergie. Ils sont élaborés par les autorités organisatrices de transport urbain.

Les plans de déplacements urbains ont été définis dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982. Leur contenu a été précisé dans la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 (LAURE), qui les a également rendus obligatoires dans les périmètres de transports urbains inclus dans les 58 agglomérations de plus de 100 000 habitants, représentant au total environ 70 PDU. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a fixé au 30 juin 2000 la date à laquelle les PDU devaient être approuvés. Cette loi a renforcé la portée et le contenu des PDU, notamment en matière de sécurité routière, de stationnement, de marchandises et de plans de mobilité. Un décret – le 2002-213 du 15 février 2002 - a complété la liste des PDU obligatoires qui devront être mis en conformité avec la loi SRU avant le 13 décembre 2003.

Parmi les 14 agglomérations frontalières, un certain nombre de collectivités, par leur taille, ne sont pas concernées par les PDU : Longwy, Forbach, Sarreguemines, Saint-Louis, Menton-Riviera française

Celui de Valenciennes est en révision. Ceux de Dunkerque, Maubeuge, Thionville et Bayonne-Anglet-Biarritz sont en cours d'élaboration.

Enfin, ceux de Strasbourg, et Lille ont été approuvés en 2000.

Dans le PDU de Lille-Métropole, le développement du rôle transfrontalier du train est affirmé comme un principe directeur : « l'effort sur la qualité du service, notamment la régularité et l'information doit être recherché sur les lignes Lille-Tournai et Lille-Courtrai ». La complémentarité avec le métro doit être également recherchée dans ce contexte. Dans un chapitre consacré à la coopération avec les territoires extérieurs à la CUDL, « la coopération avec la Belgique sur les déplacements doit être développée en particulier dans le cadre du schéma transfrontalier d'aménagement et de développement de la métropole lilloise franco-belge (Projet Grootstat). » Le ton reste général et ne cite aucun projet précis.

Dans celui de Strasbourg, les liaisons avec l'Allemagne sont précisées sur le mode routier (RN4, nouveau pont de l'Eschau, recherche d'un nouveau barreau autoroutier vers l'Hafraba), ou ferroviaire (cadencement des trains à destination de Kehl toutes les 20 minutes, développement des abonnements transfrontaliers). Un chapitre est consacré au transfrontalier où une réflexion plus large sur la façon d'articuler la région urbaine de Strasbourg et l'Ortenau Kreis est abordée. Le PDU affirme que le SCOT est probablement plus approprié pour intégrer une politique de développement des transports à l'échelle d'un territoire transfrontalier.

C – L'UTILISATION DE L'INITIATIVE COMMUNAUTAIRE INTERREG II A AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS

Interreg est un programme d'initiative communautaire, instrument de la politique régionale qui finance les projets de coopération transeuropéenne. Comme tous les programmes régionaux communautaires, il fonctionne suivant des période de programmation. Interreg II a fonctionné entre 1994 et 2000. Interreg III se déclinera en 3 volets : le volet A qui nous intéresse ici (coopération transfrontalière de proximité), le volet B (concerne les grandes espaces de coopération) et le volet C (les réseaux).

Interreg A soutient la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales contiguës en essayant de contribuer au « développement de pôles économiques et sociaux transfrontaliers à partir de stratégies communes de développement territorial durable ». Il finance jusqu'à 50% du montant d'un projet (le reste étant abondé par des contreparties nationales des pays concernés)

L'initiative communautaire Interreg II A (1994-2000) a été régulièrement utilisée dans le cadre du développement des transports transfrontaliers : toutes les régions comportant des agglomérations transfrontalières ont utilisé Interreg II A pour l'amélioration de leur mobilité transfrontalière à l'exception de l'Aquitaine. Sur 22 projets recensés, 14 projets ont directement concerné les agglomérations transfrontalières dont il est question dans ce travail. Ces actions ont dans leur grande majorité consisté à effectuer des études stratégiques ou pré-opérationnelles en amont de la phase de réalisation proprement dite.

Les programmes régionaux qui ont été les plus sollicités en nombre de projets sont l'espace de coopération Rhin-Supérieur-Centre-Sud (Alsace-Bade-Würtemberg-Nord-Ouest de la Suisse germanophone) avec 5 projets (études Eurégiobus Mulhouse-Fribourg, tram-train Strasbourg-Kehl, pont Weil-am-Rhein/Huningue...). Le programme régional France-Suisse totalise 3 actions (Pôle de la Gare d'Annemasse ; étude de faisabilité du métro léger dans l'espace franco-genevois, jonction SNCF-CFF au sud de Genève) comme le programme Nord-Pas-de-

Calais-Hainaut-Picardie (études pour le prolongement de la ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix, ligne bus Mouscron-Tourcoing ...).

Viennent enfin les programmes régionaux Nord-Pas-de-Calais-Flandres (deux projets dont l'étude sur la ligne Dunkerque-Adinkerque), PAMINA (Nord-Alsace-Région de Karlsruhe) et France-Italie.

IV – DIFFICULTES

A – UNE GRANDE COMPLEXITE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

1 - L'empilement des textes difficilement accessibles aux porteurs de projet et sujets à des interprétations multiples

a – Une information détenue par un nombre restreint de personnes

La législation relative aux transports internationaux est complexe. C'est le cas des transports collectifs routiers, réglementés par plusieurs textes communautaires couvrant divers aspects liés au transport international : conditions d'accès d'un transporteur au marché international, documents nécessaires à un transport international, législation sur le cabotage. Les textes communautaires sont facilement accessibles sur le site Internet de la Communauté européenne mais il faut connaître les références exactes des documents.

Le nombre de personnes maîtrisant l'ensemble de la législation communautaire en matière de transports collectifs internationaux de personnes est relativement restreint. Il s'agit notamment des transporteurs, qui doivent se conformer à cette législation et les services déconcentrés de l'Etat (DDE) qui attribuent les différentes autorisations de transport international et les licences communautaires. Tous les transporteurs ne sont d'ailleurs pas toujours bien informés : on a pu en faire l'expérience durant cette étude.

Pour les transports collectifs ferroviaires, la législation concernant les échanges internationaux est beaucoup plus simple que celle des bus. Cependant, elle n'en est pas pour autant plus accessible bien au contraire. En effet, cette réglementation concerne les rapports entre les compagnies de chemin de fer qui détiennent l'information. Là encore, il n'y a en fait qu'un faible nombre de personnes maîtrisant ces questions.

Les services « Transports » des différentes autorités organisatrices situées dans des régions frontalières ne maîtrisent pas toujours l'intégralité des questions législatives concernant le transport international : on a pu le constater à plusieurs reprises durant cette étude. Ainsi, un transporteur porteur de projet de transport collectif transfrontalier qui cherche un conseil auprès de techniciens de collectivités locales pourra se rendre compte qu'il maîtrise souvent plus l'ensemble des contraintes juridiques liées à la création des lignes que ses interlocuteurs des collectivités locales. C'est pourquoi les transporteurs ont un rôle important de conseil et doivent être très étroitement associés aux divers projets menés au niveau des collectivités locales..

b – Une législation ne prenant pas en compte des enjeux du transport transfrontalier.

On a pu constater dans les développements précédents (II-D-5) les difficultés relatives à la notion d'organisation et de financement des services de transport transfrontaliers.

La principale difficulté réside dans le fait que les textes européens et français semblent ressortir de deux logiques différentes. Les textes européens se consacrent essentiellement aux règles d'accès à la profession et d'accès au marché, sans considération pour l'organisation même de l'offre de transport. La législation française concerne essentiellement le transport

intérieur. La loi cadre du 30 décembre 1982 porte cette préoccupation dans son titre même : loi d'orientation des transports intérieurs. Il manque dans le créneau transfrontalier l'apport des textes français, relatif aux notions d'autorité organisatrice fondant la compétence des collectivités territoriales. Ceci entraîne de nombreuses confusions dans l'esprit des différents acteurs qui s'attendent à trouver dans le domaine transfrontalier les outils juridiques conceptuels propres aux transports intérieurs.

On assiste ainsi un hiatus entre la conception française et celle communautaire des transports routiers de voyageurs, la première privilégiant l'organisation avec un rôle fort des collectivités locales en la matière, l'autre préférant une logique libérale.

Cette situation juridique est créatrice d'un certain nombre de questions et de problèmes : quels financement légal des collectivités locales à destination des lignes de bus transports transfrontalières, absence de statut d'AO pour le transport routier transfrontalier... et à l'origine d'un certain nombre d'échecs dans la volonté de création de nouvelles lignes ou réseaux de transports transfrontaliers (non autorisation par le Ministère de l'Équipement à destination du Conseil Général de Haute-Savoie pour qu'il puisse contribuer au financement une ligne de bus franco-suisse car il est considéré comme « non compétent »).

2. Cloisonnement infra-national des compétences

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 définit, suite aux lois de décentralisation, une nouvelle répartition des compétences de gestion des transports publics entre les collectivités locales appelées autorités organisatrices : Régions pour les transports collectifs routiers d'intérêt régional et le transport ferroviaire de personnes depuis le 1^{er} janvier 2002, Départements pour les services départementaux et Communes ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) pour les transports publics locaux. Cette loi a donné de plus larges compétences aux différentes collectivités locales qui sont les plus à même de gérer les transports publics à leur échelle. Cependant, la loi crée également un effet pervers en induisant un cloisonnement entre chaque niveau de collectivité qui tient particulièrement à ses nouvelles prérogatives.

Parallèlement à cette évolution législative, l'urbanisation n'a cessé de s'amplifier avec comme corollaire l'étalement urbain et la rurbanisation. Désormais, l'offre en transport urbain devient inadaptée pour ces vastes espaces qui dépassent largement les aires des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU). On assiste ainsi à un chevauchement des aires des différentes autorités organisatrices, source de conflits entre les différents niveaux ; ce qui ne joue pas en faveur des transports collectifs.

Pour remédier à ces difficultés, l'Etat souhaite encourager la coopération et l'intégration entre les autorités organisatrices compétentes afin d'harmoniser les politiques de déplacements à l'échelle des aires urbaines¹⁶. Récemment, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000, a permis d'assouplir le système. Ainsi, elle introduit un certain nombre de mesures destinées à favoriser la prise en compte des questions de déplacements à l'échelle des grands territoires des aires urbaines et métropolitaines. Elle permet la coopération entre les différents niveaux par la création de syndicats mixtes de

¹⁶ MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, *Schémas multimodaux de services collectifs de Transport de voyageurs et de transport de marchandises*, Paris, DATAR, juillet 2001, 177 p.

transport associant les autorités organisatrices urbaines, départementales et régionales. L'Etat attribue une ressource spécifique à ces syndicats.

Les questions abordées précédemment ne concernent que les transports publics infra-nationaux.

Pour les liaisons transfrontalières, ces questions de compétence sont encore plus épineuses. En effet, même si une ligne transfrontalière de transport correspond à un transport urbain, elle ne dépend pas d'autorité organisatrice (il n'y a d'autorité organisatrice que pour du transport routier de voyageurs infra-national), ce qui pose un certain nombre de difficultés. Néanmoins, comme on a pu le constater dans cette étude, beaucoup de lignes transfrontalières fonctionnent au niveau du financement comme si elles étaient des lignes urbaines normales, financées quand même par les collectivités locales. Cette situation de fait a au moins le mérite d'exister car si ces lignes étaient exploitées en risques et périls, aucune liaison transfrontalière en transport collectif routier ne serait viable.

3 - Les différents niveaux de compétences et les modes d'organisation de part et d'autre de la frontière

Au niveau national, il est très difficile de faire coopérer deux autorités organisatrices de niveaux différents. La question devient encore plus complexe quand il s'agit de faire coopérer deux autorités organisatrices de nationalités différentes. Bien souvent, les compétences de chacune ne correspondent pas à l'ampleur géographique des transports transfrontaliers à traiter. C'est le cas dans la majorité des pays frontaliers de la France, notamment la Belgique ou le Luxembourg où les autorités organisatrices des transports publics respectives (Région Wallonne et Grand Duché du Luxembourg) sont compétentes sur des territoires correspondant à des départements français. Les différences ne se limitent pas aux périmètres de compétences. Elles diffèrent aussi au niveau des compétences elles-mêmes, des modes de fonctionnement mais aussi par le statut des transporteurs. En France, les transports publics sont partagés dans leur grande majorité entre trois groupes privés et les régies municipales ont quasiment disparues alors que dans de nombreux pays voisins, les entreprises de transport sont publiques. Cette diversité des niveaux de compétence et de fonctionnement entre les autorités organisatrices constitue parfois un frein au développement de liaisons transfrontalières.

B – L'ABSENCE DE MODELE ET DE MISE EN RESEAU DES ACTEURS DES TRANSPORT COLLECTIFS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGEURS

On ne peut que constater l'extraordinaire éclatement des cas de figure et des initiatives en matière de transports collectifs transfrontaliers de voyageurs : cette absence de modèle se traduit par une diversité extrême des cas de figure dans les lignes recensées, en particulier celles effectuées en bus et car. Si l'on a dressé une typologie des lignes en fonction de leur montage juridique, du volume de fréquentation, des motifs de l'utilisation... ces caractéristiques résultent plus du hasard et de paramètres à la fois géographiques (proximité d'un pôle d'emploi), juridiques (appartenance à l'Union européenne ou pas), humains (présence de telle ou telle élu ou transporteur local) que d'une stratégie d'ensemble qui aurait suivi des modèles bien connus et établis.

On note l'absence de mise en réseau de tous ces très nombreux acteurs du transport transfrontalier de voyageurs (près de 150 personnes contactées au cours de cette seule étude), qui arrivent tout juste à se rencontrer au sein d'une même agglomération transfrontalière.

Aucune méthode en matière de montage opérationnel de lignes transfrontalières n'est pour l'instant mise en avant, aucun discours n'est véhiculé ni chez les grands groupes de transports privés français (d'ailleurs chaque réseau local français, bien que filiale d'un des trois groupes, agit comme il le peut et parfois de façon très différente de ce que peut faire un autre transporteur du même groupe), ni au sein des collectivités locales, ni enfin au Ministère de l'Équipement.

L'existence même de ces lignes est souvent le fruit de l'opportunité saisie et même de l'interprétation juridique des règlements européens qui régissent les routiers internationaux de voyageurs ! Dans ces conditions, aucune norme ne peut être établie puisqu'aucune règle (du moins la plus récente) n'est partagée.

Seule la SNCF possède une doctrine du transfrontalier. Elle prend en compte au niveau central les questions transfrontalières. Ainsi, à la Direction du Transport Public Régional et Local (DTPRL), des moyens spécifiques sont mis en place dans ce domaine : une personne travaille à temps plein des questions transfrontalières et européennes. Les transports régionaux transfrontaliers occupent une place importante au sein de la société nationale. Ils sont repris comme un élément du Programme Prioritaire « Développer les Transports Publics Périurbains et être partenaire des Délégations de Services Publics en Europe » du Projet Industriel¹⁷, document stratégique interne à l'entreprise. La SNCF s'implique plus particulièrement avec les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional. Plusieurs projets font actuellement l'objet d'études. Ils concernent des relations avec la Belgique (Givet – Dinant) et l'Allemagne (Apache – Perl, Lauterbourg – Wörth, Colmar – Fribourg, Mulhouse – Mullheim). Deux projets concernent des agglomérations transfrontalières : Dunkerque – Adinkerque et Valenciennes – Mons. Ces études sont d'ailleurs financées par le CPER. La SNCF est très active sur la frontière franco-suisse. En 1999, des liaisons directes entre Besançon et La Chaux de Fond ont été mises en place. Le service qui avait une faible fréquence a été étoffé en 2001. Sur la liaison Bellegarde – Genève, le service a été amélioré en septembre 2001 avec le prolongement du RER genevois...

C – LA FAIBLE PRISE EN COMPTE ET ARTICULATION DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS AVEC LES PLANIFICATIONS EUROPEENNES, NATIONALES ET LOCALES

On l'a vu, les lignes transfrontalières de transport de voyageurs ont une vie propre.

Non seulement nombre d'entre elles se trouvent en porte-à-faux avec des réglementations européennes qui n'ont absolument pas pris en compte l'existant au moment de leur publication, mais l'ensemble de ces lignes ont émergé au coup par coup sans s'inscrire, à de très rares exceptions près dans le cadre général d'une réflexion de planification et d'aménagement du territoire.

¹⁷ SNCF, *Le TER transfrontalier*, Paris, DTPRL, Juin 2001, 38 p.

Ainsi, comme on a pu le voir au cours de la troisième partie de cette étude, très rares sont les documents d'urbanisme et de planification existants qui recensent les lignes et qui placent au centre d'une réflexion plus globale sur le transfrontalier la nécessité d'améliorer la mobilité transfrontalière et plus précisément le développement du transport transfrontalier collectif de voyageurs.

On peut toutefois espérer que le grand nombre de documents en cours d'élaboration (SCOT, Contrats d'agglomération, nouveaux PDU) remédiera à cet état de fait.

D – DES CREDITS LIMITES

A l'instar de la faible reconnaissance et prise en compte de la mobilité transfrontalière de proximité dans les documents de planification et de contractualisation français et européens, les crédits auxquels les lignes de transports transfrontaliers peuvent prétendre sont restreints et font rarement l'objet d'un traitement particulier.

Jusqu'à présent, en matière de transports urbains routiers collectifs, peu de lignes ont fait l'objet de financements massifs. On s'en tient souvent à des investigations pré-opérationnelles, à des études de faisabilité dans le meilleur des cas, la ligne MWR constituant une sorte d'exception.

Sur le plan du fonctionnement, les lignes transfrontalières de transports routiers de voyageurs ne bénéficient d'aucun crédit étatique. Les seuls subsides proviennent des collectivités concernées qui s'emploient, quand elles le veulent bien, à combler le déficit d'exploitation des dessertes transfrontalières ; la légalité de cette subvention prêté, on l'a vu plusieurs fois au cours de cette étude, à caution (*cf II-D-5-c, p 43*).

Enfin, le programme Interreg finance à hauteur de 50% des études de faisabilité mais jamais l'exploitation ni l'infrastructures de telle ligne, ce qui limite considérablement son pouvoir incitatif à la création de lignes en comparaison avec la complexité de son utilisation.

Sur le plan ferroviaire, les montants en jeu sont nettement plus importants. Depuis que les Conseils régionaux sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, ils ont un pouvoir important sur le fonctionnement et l'exploitation des services ferroviaires relevant de leur compétence : consistance des dessertes, horaires des trains, tarifs, réouverture de lignes, modernisation des gares et modernisation ou achat de nouveau matériel. Des budgets importants sont ainsi consacrés au ferroviaire. Récemment, la Région Lorraine a passé une commande importante de matériel TER à deux niveaux (9 éléments) pour augmenter la capacité sur le sillon mosellan mais aussi de 3 autorails TER pour les liaisons avec Sarrebrück.

Les infrastructures de transport régionales quelles soient routières, ferroviaires ou d'autre nature, sont financées par les CPER. Les infrastructures routières ont un poids très important voire disproportionné (de l'ordre $\frac{3}{4}$ pour la route, $\frac{1}{4}$ pour le ferroviaire et les autres modes). Cela marque la prédominance du transport individuel sur les transports collectifs. Pour le ferroviaire, plusieurs projets concernent des lignes transfrontalières (*cf III-B*).

E – L’INADEQUATION ENTRE L’OFFRE ET LA DEMANDE

La faiblesse de la part modale des transports collectifs transfrontaliers résulte souvent d’une inadéquation entre une offre inadaptée et une demande méconnue faute d’enquêtes et de statistiques fines dignes de ce nom (*cf IV-F*). Le faible résultat de fréquentation de certaines lignes (souvent routières) n’incite pas les pouvoirs publics à améliorer l’offre en l’adaptant en particulier à des créneaux horaires susceptibles d’intéresser le maximum de personnes (travailleurs frontaliers) et à des itinéraires drainant le maximum de personnes, fondés sur une information récente sur les origines et destinations les plus courantes au sein d’un bassin de vie transfrontalier.

F – LA FAIBLESSE DES STATISTIQUES DISPONIBLES

Si les données chiffrées de fréquentation des lignes transfrontalières de transports collectifs (bus comme trains) sont moins difficiles à obtenir que celles relatives à la mobilité transfrontalière en général, tous modes de transports confondus, elles restent néanmoins lacunaires et insuffisantes dans leur précision géographique et dans leur mode de comptage.

D’emblée, un certain nombre de lignes de transports n’ont pas fait l’objet d’un recensement du nombre de voyageurs qui empruntent ses dessertes (bus à Forbach, Saint-Louis, quelques lignes franco-belge exploitées par un transporteur wallon...).

Lorsqu’il y a comptage, on constate une certaine géométrie variable d’un transporteur à l’autre, tant en franco-français que de part et d’autre de la frontière : un transporteur parlera de voyages, un autre de voyageurs, l’un va compter le nombre d’allers, un autre se basera sur les allers et retours, un autre encore sur les abonnements etc.... De ce fait, il n’est pas évident d’obtenir les données afin de posséder une vision d’ensemble de la fréquentation des lignes transfrontalières au sein d’une même agglomération. Il est encore plus difficile d’avoir une idée précise de la part modale que l’utilisation de ces lignes représente sur l’ensemble de la mobilité transfrontalière locale (*cf I/B*) d’où la difficulté pour penser le développement des transports transfrontaliers en se fondant sur une demande potentielle chiffrée au sein de ces territoires.

D’ailleurs, il est généralement difficile d’avoir une vision précise du nombre d’usagers transfrontaliers du train en fonction de leur lieu d’origine (montée dans le train), les statistiques SNCF ne correspondant qu’à des tronçons beaucoup larges.

Ainsi, il existe un véritable enjeu d’élaboration d’une méthode de recensement statistique et de comptage du nombre d’usagers des lignes frontalières de transports collectifs routier et ferroviaire où l’on harmoniserait les approches entre transporteurs français et étrangers, entre bus et train, entre collectivités locales et administrations....

V – PROPOSITIONS D’ACTIONS ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

A – CREATION D’OBSERVATOIRES STATISTIQUES DE LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE

La faiblesse quantitative comme qualitative des données statistiques constitue un véritable handicap pour la connaissance fine de la mobilité au sein des agglomérations transfrontalières. Pour des raisons de cloisonnement national, aucune donnée standardisée et systématique n’existe au sein de chaque pays sur les questions de mobilité transfrontalière (tous motifs confondus). Il est encore plus difficile d’avoir une vision exhaustive des modes de transports utilisés pour chacun de ces déplacements. (*cf I-C et IV-E*).

C’est la raison pour laquelle il semble important d’agir simultanément à deux échelles différentes :

- d’une part, au niveau de chaque agglomération transfrontalière, systématiser les enquêtes-cordons et mobilité des ménages, prenant en compte bien entendu les déplacements transfrontaliers,
- au niveau national, d’autre part, créer des observatoires statistiques de la mobilité. Dans un premier temps, on pourrait envisager une mise en réseau systématique des différents offices statistiques nationaux permettant d’avoir une vision complète des trajets de leur origine à leur point d’arrivée (ce dernier aspect est rarement renseigné), en fonction de leur mode de trajet et de leur motivation. Dans un deuxième temps, on pourrait imaginer la création d’un observatoire statistique européen où la mobilité transfrontalière serait un des terrains d’investigation du programme de recherche.

Cette connaissance fine des déplacements transfrontaliers doit contribuer à une meilleure identification des besoins en terme d’infrastructures, tant routières que ferroviaires et sur la nécessité de créer ou de renforcer telle ou telle ligne sur des itinéraires saturés. Elle doit permettre enfin à l’Etat comme aux collectivités locales de fonder leur politique de transports et leur projet d’agglomération transfrontalière sur des données fiables et non sur des intuitions ou un vide statistique qui justifierait toute inaction.

B – VERS UNE MISE EN COHERENCE DES LEGISLATIONS ET SYSTEMES EUROPEENS

Il apparaît comme prioritaire d’avoir une vision claire et une interprétation unique de la législation communautaire qui est constituée d’une superposition de textes parfois contradictoires et diversement interprétés. Ainsi, les divers Règlements en vigueur (Règlement 684-92 et 11-98) devraient éclaircir les questions concernant le financement des lignes transfrontalières. Les lignes transfrontalières, du fait de leur caractère international, relèvent de la compétence des Etats.

Cependant, elles présentent un intérêt local et dans ce cadre, la législation devrait être assouplie afin de permettre aux différentes collectivités locales (Conseils Généraux,

communes et structures de coopération intercommunale en France) de financer les lignes de transports collectifs transfrontalières desservant leur territoire.

En effet, ces dernières, par leur proximité du terrain, sont souvent les plus à même d'apprécier la demande existante. De plus, le développement de l'offre de lignes de transport ne peut que stimuler une demande souvent sous-estimée et qui demande à être organisée et canalisée.

A la question du financement, s'ajoute celle introduite par le Règlement 12-98 passant sous silence la question du cabotage pour les lignes transfrontalières urbaines et suburbaines. Ce texte fait s'interroger sur les pratiques de cabotage qui concernent plus de 90 % des lignes transfrontalières entre la France et ses voisins. Il faudrait pouvoir clarifier ce Règlement afin que les bases juridiques permettant l'exploitation de ces lignes transfrontalières urbaines soient clairement définies .

Ce travail de « dépolluage » et d'adaptation concerne non seulement la législation communautaire mais également la législation française et franco-suisse.

Il devient déterminant de définir la notion d'autorité organisatrice de service de transport transfrontalier. On a vu en effet que les principaux obstacles au développement de ces services résidaient dans l'absence de cadre à leur organisation et à leur financement. Paradoxalement, ce n'est pas seulement la législation européenne, qui ignore ces questions, qui pose problème en la matière mais également la législation française qui, en offrant un cadre juridique poussé dans le domaine du transport intérieur, ne le propose pas dans le domaine du transport transfrontalier.

Ce travail de dépolluage n'est cependant pas suffisant : les transports collectifs ont un rôle structurant dans une agglomération. Il est d'autant plus important dans le cadre d'une agglomération transfrontalière. Comme le montre cette étude, l'organisation et le fonctionnement des transports collectifs routiers sont différents d'un pays à l'autre.

Sans remettre en cause les prérogatives détenues par chaque autorité organisatrice locale, il faudrait s'interroger sur la possibilité de créer, dans chaque agglomération transfrontalière, des structures de coopération transfrontalière à même de gérer ou de coordonner l'exploitation de services routiers de transport publics transfrontaliers.

L'idéal serait de mettre en place, à terme, des structures de coordination pérennes entre les autorités organisatrices de transport transfrontalières au sein des diverses agglomérations. Les évolutions récentes du droit de la coopération transfrontalière en France, les accords bilatéraux, offrent différentes possibilités de montages juridiques (SEML, GLCT voire GEIE), qui restent encore à exploiter en matière d'organisation des transports transfrontaliers. Une réflexion pourrait également être engagée à l'échelle européenne, concernant le transport transfrontalier, mais également le transport transnational.

C – PISTE POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU TRANSFRONTALIER DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE

1 – La pédagogie du projet

La vertu pédagogique des projets de lignes transfrontalières de transports collectifs a longtemps été ignorée des décideurs : élus, équipement, groupe de transporteurs.

Le pouvoir d'exemplarité d'un projet qui fonctionne est largement sous-estimé. A titre d'exemple, le caractère novateur de la ligne tram-train Sarreguemines-Sarrebruck, unique en son genre en France, est reconnu de tous, malgré les nombreux obstacles administratifs préalables à sa mise en œuvre.

La réflexion doit se nourrir des enseignements que l'on retire des opérations de transports collectifs transfrontaliers, des écueils administratifs récurrents, des montages caractéristiques, des règlements européens à respecter ou qu'il est nécessaire de modifier... Toute cette masse d'information découlant de l'analyse de l'existant doit être réinjectée dans une réflexion collective d'ensemble, tant pour les administrations nationales compétentes, que pour les collectivités et les instances européennes.

En outre, la démarche de la conduite du projet elle-même doit vraiment être l'occasion pour les élus locaux de se rendre compte à quel point la mise en place d'un transport transfrontalier peut être structurante dans leur projet d'agglomération transfrontalière.

Enfin, les démarches de communication autour d'un projet ne peuvent être qu'encouragées : comme on a pu le voir, les efforts de communication autour de la mise en service d'une ligne ou la possibilité d'avoir recours à un abonnement transfrontalier sont souvent récompensés : ils permettent de faire connaître à la population ce mode de transport alternatif et sont surtout une occasion d'incarner concrètement à ses yeux ce que peut représenter dans le quotidien la réalité d'une agglomération transfrontalière.

A ce titre, le projet comporte une valeur pédagogique irremplaçable et il est indispensable que pour l'avenir, les différentes autorités organisatrices - Etats, régions, départements, structures intercommunales - puissent prendre l'initiative de lancer ou de soutenir des actions à effet d'exemplarité qui puissent entraîner un véritable développement des transports de proximité sur toutes les frontières.

2 - Une meilleure articulation des acteurs des transports aux décisions des élus et des planificateurs

Comme on a pu le voir en III-A-4, le réseau des acteurs de transports transfrontaliers, celui des élus et celui des planificateurs ne se croisent pas fréquemment, en dépit des responsabilités d'un certain nombre d'élus en matière de transports.

Si les occasions de faire coïncider les objectifs des uns avec les préoccupations et savoir-faire techniques des autres sont théoriquement régulières, la production d'une réflexion commune et concertée n'est pas toujours au rendez-vous. Le temps est venu de dépasser cet état de fait afin de considérer le transport transfrontalier comme un élément à part entière d'un projet d'agglomération transfrontalière et de sortir les lignes transfrontalières de transports collectifs de leur dimension expérimentale pour les « séculariser » et les faire accéder à un niveau de reproductibilité. La responsabilité des élus chargés des transports est engagée dans l'atteinte de cet objectif.

La création de groupes de travail qui rassembleraient au niveau d'une agglomération transfrontalière tous les acteurs des transports transfrontaliers (collectivités de différents niveaux permettant une bonne articulation des différentes échelles caractéristique de la dimension transports, syndicats intercommunaux de transports, Etat, collectivités, transporteurs routiers –locaux comme groupe d'appartenance, SNCF et partenaires étrangers) semble une urgence. Elle permettrait une mise en réseau locale essentielle à la compréhension

mutuelle et à une approche multiculturelle (pays comme métiers) des transports, l'échange technique, la complémentarité des compétences et connaissances et une validation politique plus aisée le moment venu.

Cette démarche partenariale et transfrontalière existe dans certaines régions (Nord-Pas-de-Calais, Alsace, Lorraine) mais associe rarement l'ensemble des acteurs compétents et concernés au niveau local : souvent Etat-Etat : DRE/Ministère régional (Nord-Pas-de-Calais) ou démarche à un niveau régional et non adapté à l'échelle d'une agglomération (Sarlorlux, Rhin supérieur).

3 – L'intégration des transports publics au volet transfrontalier des documents de planification

Tel qu'on l'a constaté dans la troisième partie de l'étude, les transports urbains collectifs transfrontaliers occupent une place modeste dans les outils de planification et de contractualisation locaux comme régionaux.

Cette intégration constitue un enjeu d'autant plus important qu'un certain nombre de documents de contractualisation et planification sont encore (dans une majorité de cas) au tout début de leur phase d'élaboration, notamment les Schémas de Cohérence Territoriale et les Contrats d'agglomération. L'inscription de quelques projets structurants, soit au sein d'un volet transfrontalier identifié comme tel dans ces documents, soit au sein de la partie consacrée aux transports est très importante car elle va définir toute la stratégie à mener sur ce sujet dans les années à venir, en articulant les transports transfrontaliers au reste de la réflexion d'aménagement du territoire et de développement local de l'espace concerné et en permettant également de réserver des lignes budgétaires locales et nationales, qui pourront constituer autant de contreparties nationales à un financement européen.

D – L'ASSISTANCE AUX PORTEURS DE PROJET

1 – Le rôle de la formation et de la mise en réseau

L'engagement dans un processus de création d'une ligne transfrontalière de transports collectifs relève souvent, on a pu le voir, d'une opportunité et d'un certain pragmatisme. La démarche est souvent à l'initiative d'un groupe très restreint de personnes qui s'aventure sur les sentiers inexplorés du montage juridique transfrontalier, de la mise en cohérence des grilles-horaires transfrontalières, du droit du travail concernant les conducteurs, de la mise en conformité des différentes règles de sécurité de chaque pays impliqué...

Cette attitude encore pionnière illustre bien l'absence totale d'un réseau de spécialistes de la question des transports transfrontaliers et d'une formation correspondante.

L'acculturation des personnels en place passe par une formation continue à destination des groupes de transports français comme étrangers, routiers comme ferroviaires, collectivités locales, administrations concernées (Equipement au niveau central, régional et départemental).

Elle semble tout à fait souhaitable afin d'intégrer le transfrontalier dans les modes de gestion des dossiers, tant dans le domaine des transports que de la conduite d'un projet d'agglomération. L'apprentissage de la langue du voisin et des grands principes du

fonctionnement administratif outre frontière semble une condition sine qua non à l'approfondissement de relations techniques et politiques.

Cette formation doit être l'occasion d'un rapprochement entre transporteurs routiers et ferroviaires de voyageurs afin de dépasser les stratégies de concurrence et de miser sur la complémentarité de ces deux modes de transports (bus de rabattement vers les gares etc.).

Elle doit être également l'occasion d'un rapprochement entre les acteurs des transports et ceux du développement local, permettant de faciliter la prise en compte des questions de mobilité transfrontalière dans les différents documents de planification territoriale. La création d'observatoires statistiques de la mobilité transfrontalière (*cf V-A*) doit également étayer l'acculturation au transfrontalier permettant de fonder la réflexion des acteurs sur une connaissance précise des flux.

Elle doit constituer également le moment privilégié d'une mise en réseau qui peut se développer à travers des formes variées : existence de groupes de travail transfrontaliers plus ou moins institutionnalisés, soit au niveau national ou européen par type de corps de métiers (transporteurs, collectivités, Etat, offices statistiques), soit par agglomération ou enfin pour tous lieux et catégories confondus. permettant de compléter les dispositifs existants et précédemment cités (*cf II-C*).

Cette mise en réseau, qui peut prendre la forme d'une association fédérant l'ensemble des acteurs au niveau national avec leurs correspondants frontaliers, doit permettre d'échanger les expériences de chacun, de permettre les transferts de savoir-faire et de bonnes pratiques entre sites et de constituer une force de proposition à destination des autorités compétentes dans la perspective de réformes juridiques et administratives afin de faciliter le développement des lignes transfrontalières de transports collectifs.

A cet égard, la Mission Opérationnelle Transfrontalière peut jouer un rôle essentiel grâce à son expérience de mise en réseau des acteurs du transfrontalier sur un certain nombre de thèmes (gestion des projets d'agglomération transfrontalières, pays, parcs naturels, acteurs de la santé...) et par ses compétences en matière de recherche-action.

2 – La simplification des textes administratifs

Un effort doit être porté sur la simplification des textes administratifs qui régissent le fonctionnement des transports transfrontaliers collectifs, en particulier ceux effectués par les bus et cars. En effet, l'accumulation progressive de textes réglementaires a abouti, comme on l'a déjà évoqué, à l'existence de nombreuses incohérences dans les règles, en particulier celles concernant l'autorisation des transporteurs d'un pays de faire du cabotage sur la partie étrangère du trajet dans le cas de lignes urbaines et celles ne permettant pas aux collectivités locales de subventionner les transporteurs exploitant des lignes urbaines transfrontalières.

Ces dysfonctionnements sont le fruit d'une complexité administrative inutile, de l'absence du statut d'Autorité Organisatrice pour les lignes de transports transfrontalières, bridant toute initiative actuelle de création de lignes par les collectivités ou les transporteurs conscients du maquis juridique.

Les propositions émanant des réflexions de groupes de travail évoqués précédemment pourraient inspirer un dépoussiérage réglementaire.

Enfin, une fois les réformes administratives réalisées, il serait intéressant de publier un guide pratique permettant de clarifier et d'expliquer les différentes règles étapes administratives à respecter lors de l'élaboration d'une ligne transfrontalière de transports collectifs, ce qui est ou n'est pas possible de faire.

Ce type de document viendrait s'ajouter aux réflexions méthodologiques et stratégiques sur l'avenir de la mobilité au sein des agglomérations transfrontalières et sur le rôle de transports collectifs transfrontaliers dans ce type de territoires.

3 – L'accompagnement des projets opérationnels

Outre la nécessaire compréhension d'ensemble du fonctionnement des transports de part et d'autre des frontières et la connaissance des paramètres juridiques et administratifs à respecter pour la création de lignes transfrontalières, les professionnels ont besoin d'être accompagnés dans la phase préalable à la mise en oeuvre de leur projet.

Par son expérience en matière de montage opérationnel, la Mission Opérationnelle Transfrontalière se tient à la disposition des transporteurs comme des autorités organisatrices pour apporter son expertise juridique, financière, administrative ainsi que sa vision d'ensemble des enjeux de développement des territoires transfrontaliers.

CONTACTS

I – Réseaux français

- **Dunkerque**
DK'Bus Marine
M. Sauvage
Directeur
Rue de l'Abattoir – BP 63
59944 DUNKERQUE Cedex 2
Tél. : 03 28 29 27 00

- **Lille**
Transpole
M. Broche
Directeur Commercial et Marketing
908, avenue de la république – BP 1009
59701 MARCQ EN BAROEUL
Tél. : 03 20 81 44 02

- **Valenciennes**
SEMURVAL
M. Vanacker
Responsable Qualité
Rue du président Lécuyer
BP 1
59880 SAINT SAULVE
Tél. : 03 27 14 52 50

- **Maubeuge**
 - SEMITIB
M. Jean-Pierre Renard
Responsable Marketing
2, rue du gazomètre
BP 159
59600 MAUBEUGE
Tél. : 03 27 53 08 08

- De Winter Voyages
M. De Winter
Directeur
11, avenue Jean Mabuse
BP 135
59602 MAUBEUGE Cedex
Tél. : 03 27 68 53 53

- **Longwy**
SEMITUL
M. Serge Hérédia
Directeur
Z.I. du Pulventeux
54400 LONGWY
Tél. : 03 82 25 90 30

- **Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette**
CFTI – Les Rapides de Lorraine
M. Charrade
Directeur
2, rue des Nonnetiers
BP 5134
57074 METZ Cedex 03
Tél. : 03 87 75 44 99

- **Thionville**
Transfensch
M. Michel Bouteiller
Directeur Exploitation et Marketing
6, rue de Longwy
BP 50026
57192 FLORANGE Cedex
Tél. : 03 82 59 31 00

- **Conurbation sarroise**
 - **Forbach**
Forbus Intercity
M. Jean-Philippe Brodu
Directeur
95, rue principale

BP 40039
57601 FORBACH Cedex
Tél. : 03 87 29 39 29

- **Sarreguemines**
SABUS
M. Flaudert
Directeur
2, rue du Maire Massing
57200 SARREGUEMINES
Tél. : 03 87 98 93 59

- **Strasbourg**
CTS
Mme Catherine Simonnet
Directrice du développement et de l'action commerciale
14, rue de la Gare aux Marchandises
67002 STRASBOURG
Tél. : 03 88 77 70 11

- **St. Louis/Bâle**
Métro-Cars SA
M. Misslin
Président Directeur Général
14, rue du Ballon
BP 156
68300 ST. LOUIS
Tél. : 03 89 69 73 65

- **Agglomération franco-valdo-genevoise**
 - **Annemasse**
Compagnie des transports de l'agglomération d'Annemasse (CT2A)
Mme. Valérie Le Pottier
6, rue des Biches
74100 VILLE LA GRAND
Tél. : 04 50 38 29 35

- **Menton/Vintimille**
Transport Urbains de Menton
M. Jean-Pierre Lamotte
Immeuble des Amazones

9, avenue de Nice
06800 CAGNES SUR MER
Tél. : 06 03 99 34 58

- **Bayonne/St. Sébastien**

ATCRB

M. Guichard

Directeur

1, Ferme de Jalday

64500 ST. JEAN DE LUZ

Tél. : 05 59 08 00 33

- **SNCF**

- **Direction du Transport Public Régional et Local (DTPRL)**

M. Guy Chironnier

Chargé de Mission Europe / Transfrontalier

209 / 211, rue de Bercy

75585 PARIS Cedex 12

Tél. : 01 53 25 86 27

- **Directions régionales**

- Direction régionale de Lille :

M. Hervé Lanco, Directeur Régional TER, 03 28 55 83 40

M. Duplantier, 03 28 55 75 25

- Direction régionale de Metz :

M. Philippe Toussaint, Directeur Régional TER, 03 87 38 88 80

Mme Roselyne Histe-Wolff, 03 87 38 80 94

- Direction régionale de Strasbourg :

M. Jacques Weill, Directeur Régional TER, 03 88 75 42 30

M. Richard Strauss, 03 88 75 38 50

- Direction régionale de Lyon :

M. Jean Rouche, Directeur Régional TER, 04 72 40 16 16

M. Scarpellini, 04 79 60 91 44

- Direction régionale de Marseille :

M. Pierre Saracino, Directeur Régional TER, 04 95 04 12 39

- Direction régionale de Bordeaux :

M. Michel Knipper, Directeur Régional TER, 05 56 33 26 45

M. Patrick Mayen, 05 56 33 16 05

II – Groupes

- **Transdev**
Mme Rebecca Liberman
L'atrium
6, place Abel Gance
92652 BOULOGNE BILLANCOURT Cedex
Tél. : 01 46 94 48 29
- **Connex**
M. Pierre-François Kuhn
169, avenue Georges Clémenceau
92735 NANTERRE Cedex
Tél. : 01 46 69 30 89
- **Kéolis**
M. De Koker
55-57, avenue de Colmar
92846 RUEIL MALMAISON Cedex
Tél. : 01 41 29 72 02

III – Réseaux étrangers

- **De Lijn W.-Vlaanderen**
M. Schockaert
Responsable Marketing
Nieuwpoortsesteenweg 110
8400 OOSTENDE – Belgique
Tél. : 00 32 59 56 53 01
- **TEC Hainaut**
M. Harold Vandenberg
Place Léopold, 9A
7000 MONS – BELGIQUE
Tél. : 00 32 65 38 88 11
- **TEC Namur-Luxembourg**
Melle Dargent
Rue du Vicinal, 1
6800 LIBRAMONT – BELGIQUE

Tél. : 00 32 61 23 00 86

- **Saarbahn**

Mme Carmen Del Savio
Hohenzollernstrasse 115
66117 SAARBRUCKEN – ALLEMAGNE
Tél. : 00 49 681 50 03 320

- **Transports Publics Genevois (TPG)**

- M. Bernard Zurbrügg, Ingénieur de planification, 00 41 22 308 34 63
- M. Alain Bourion, Directeur de l'Exploitation, 00 41 22 308 34 20

Case postale 950
Route de la Chapelle 1
1212 GRAND-LANCY – SUISSE

- **Jolaski**

M. Garmendia
Calle Hendaya, 4
20301 IRUN - ESPAGNE
Tél. : 00 34 943 616 447

- **Autobuses Urbanos Irun-Fuenterrabia (AUIF SL)**

Calle Hilanderas, 6
20303 IRUN – ESPAGNE
Tél. : 00 34 943 633 111

- **PESA S.A.**

M. Alejandro Naya
Directeur de l'Exploitation
Camino de Zubiberri, 16 Bajo
20009 DONNOSTIA / SAN SEBASTIAN – ESPAGNE
Tél. : 00 34 943 21 26 99

- **EUSKOTREN**

- Mme Mariluz Plaza Gascue, Euskotren Saint Sébastien
Tél. : 00 34 943 01 35 16
- M. José Miguel Múgica Peral
Directeur Général
Euskotren
6, rue Atxuri

48 006 BILBAO (BIZKAIA) – ESPAGNE

Tél. : 00 34 944 01 99 00

Fax : 00 34 944 01 99 01

IV – Collectivités Territoriales

- **Dunkerque**

Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral

M. Lenain, Directeur des Transports, 03 28 62 70 00

M. Bruno Cooren, pour le Transfrontalier, 03 28 62 71 55

- **Lille**

Communauté Urbaine de Lille

M. André Broutin, Directeur du service Transports, 03 20 21 27 00

M. Gérald Lemaire, adjoint de M. Broutin, 03 20 21 28 56

M. Simon Jodogne, pour le Transfrontalier, 03 20 21 22 23

Mme. Catherine Ganter, Mission PDU, 03 20 21 28 53

M. Stéphane Taschini, contrat d'agglomération, 03 20 21 22 23

- **Valenciennes**

- Valenciennes Métropole

M. Olivier Vandamme, Directeur développement et solidarité du territoire, 03 27 20 24 76

M. Laluin, Direction de l'Urbanisme, 03 27 21 88 46

- Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)

M. Bechiet, 03 27 45 21 25

M. Yollant, 03 27 45 21 25

Mme Moraux, 03 27 45 21 25

- **Maubeuge**

- Communauté d'Agglomération Maubeuge – Val de Sambre

M. Rémi Wérion, Transports

M. Thibaud, Contrat d'Agglomération

- Agence d'urbanisme du Val de Sambre

M. Vaillant, 03 27 53 01 23

- Syndicat Mixte du Val de Sambre (autorité organisatrice de transport)

M. Duroux, 03 27 53 03 44

- **Longwy**
Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy
M. Mopars, 03 82 26 03 20

- **Thionville**
 - Mairie de Thionville
M. Weyland, Département Urbanisme, 03 82 53 35 87
 - Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch (SMITU)
M. Banka, 03 82 57 18 19

- **Forbach**
 - Communauté de Communes de l'agglomération de Forbach
M. Prévôt, directeur des services techniques, 03 87 85 55 00
 - Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est Mosellan (SITEM)
M. Patrice Karp, 03 87 84 30 17

- **Sarreguemines**
Communauté d'Agglomération de Sarreguemines Confluences
M. Philippe, 03 87 28 30 30

- **Strasbourg**
Communauté Urbaine de Strasbourg
M. Meneteau, Directeur des Transports, 03 88 60 92 74
M. Meynier, Directeur des études et prospective, 03 88 60 90 20
M. Trocmé, Transfrontalier, 03 88 60 92 92

- **St. Louis**
Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)
M. Hubert Vaxelaire, responsable Transport, 03 89 70 90 74

- **Bayonne**
 - Communauté d'Agglomération Bayonne – Anglet – Biarritz
Mme Elena Moreda, 05 59 44 72 51
 - Agence d'urbanisme Adour Pyrénées
M. Grange, Directeur, 05 59 46 50 10

V – Autorités organisatrices étrangères

- **Genève**

Office des Transports et de la Circulation du canton de Genève

M. Fabrice Etienne

Ingénieur Transports et planification

20 rue du Stand

1204 GENEVE – SUISSE

Tél. : 00 41 22 327 47 64

- **Suisse**

Office Fédéral des Transports

M. Niquille

Bollwerk 27

3003 BERN – SUISSE

Tél. : 00 41 31 324 63 41

VI – Ministères et administrations déconcentrées

A. Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports

DTT : M. François Dubois, 01 40 81 16 37

M. Jean-Jacques Faure, 01 40 81 16 29

DGUHC : M. Jean-Yves Chailleux, 01 40 81 93 41

B. Directions Régionales de l'Équipement

DRE Nord-Pas-de-Calais : M. Farvacque 03 20 49 60 49

DRE Lorraine : M. Gérard Giacomelli 03 87 31 66 97

DRE Alsace : M. Georges Klaer-Blanchard, service Aménagement et prospective, 03 90 23 83 51

DRE Rhône-Alpes : Mme Corinne Tourasse 04 78 62 11 23

M. Patrice Morandas 04 78 62 11 25

DRE PACA : Mme Sudre-Montoya, responsable service infrastructure et transport, 04 91 00 52 00

DRE Aquitaine : M. Santrot, chargé de mission Développement multimodal, 05 56 99 98 61

C. Directions Départementales de l'Équipement

DDE 59 : Mme Sophie Hasiak 03 20 40 54 54

Arrondissement de Dunkerque : M. Yoyotte, 03 28 24 44 36

Arrondissement de Lille : M. Kulak, 03 20 40 54 29

Arrondissement de Valenciennes : M. Mousset, 03 27 22 79 01
Arrondissement d'Avesnes : M. Guilleron, 03 27 56 40 42
DDE 54 : M. Konieczny, 03 83 91 40 00
Arrondissement de Longwy : M. Michel Handtke 03 82 46 11 02
DDE 57 : M. Grillot 03 87 34 34 72
M. Magnin, Inspecteur départemental des Transports, 03 87 34 33 26
DDE 67 : M. Thierry Simon, cellule transports et déplacements, 03 90 23 85 63
DDE 68 : M. Dominique Moreau, cellule Transports, 03 89 24 83 90
DDE 01 : M. Thierry Bernasconi 04 74 45 62 37
DDE 74 : M. Lionel Jullien 04 50 33 78 00
DDE 06 : Mme Martin 04 93 72 72 04
DDE 64 : M. Thierry Vatin 05 59 52 59 84

VII – Conseils Régionaux

Conseil Régional NPDC : M. Lemancel, Chargé de mission infrastructure ferroviaire, 03 28 82 82 82

Conseil Régional Lorraine : M. Pierre Lamotte, Directeur du service Transport, 03 87 33 62 99

M. Bernard Veinnant, Chargé du transfrontalier, 03 87 33 61 38

Conseil Régional Rhône-Alpes, Mme Dougoud, 04 72 59 48 43

Conseil Régional PACA : Mme Nathalie Simon, 04 91 57 51 07

Mme Kheirbeck, Chargé de mission Transport, 04 91 57 52 26

VIII – Divers

- GART
17, rue Jean Daudin
75015 PARIS
Tél. : 01 40 56 30 60
- AMTUIR
Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux
163, boulevard Charles de Gaulle
92700 COLOMBES
Tél. : 01 42 42 43 96
- AGMT
Association genevoise du musée des tramways
M. Eric Rahm
Vice président

Case postale 5465
CH-1211 GENEVE 11 Stand - SUISSE
Tél. : 00 41 22 757 43 13

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS GENERAUX

ACADEMIE DE STRASBOURG, *Avenir et territoires : la mobilité transfrontalière*, actes du stage (IV), 2000, 167 p.

CERTU, *Les lignes régulières de transport public transfrontalières*, Lyon, CERTU, juin 1996, 75 p.

CERTU, *Enquêtes et analyses 2001 : Transports collectifs non urbains. Evolution 1995 – 2000*, Lyon, CERTU, 2001, 197 p.

CERTU, *Enquêtes et analyses 2001 : Transports collectifs urbains. Evolution 1995 – 2000*, Lyon, CERTU, 2001, 453 p.

CONSEIL DES COMMUNES ET REGIONS D'EUROPE, *Les compétences des Collectivités Locales et Régionales en matière de Transports publics dans la Communauté Européenne*, SI, CCRE, novembre 1993, 36 p.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, *Les autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes*, Paris, Les dossiers de l'observatoire Transports/Europe, n°1, septembre 2001, 36 p.

DE BOER Enne, « Le développement des réseaux transfrontaliers : entre l'interopérabilité technique et l'adaptation culturelle » in *Transport Public International*, n° 2, mars 2001, p. 32-35

GLASER Jacques, « A Annemasse, Longwy, Lille, Mulhouse et Sarreguemines : Des lignes transfrontalières prometteuses » in *Transport Public*, n° 963, octobre 1997, p. 32-35

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, *Actes du séminaire transfrontalier transport et aménagement régional : Allemagne, France, Luxembourg et Suisse*, SI, avril 1997, 103 p.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, Schémas multimodaux de services collectifs de Transport de voyageurs et de transport de marchandises, Paris, DATAR, juillet 2001, 177 p.

MISSION OPERATIONNELLE TRANSFRONTALIERE, *Les services d'intérêt général dans les territoires transfrontaliers*, Compte-rendu des séminaires de Mulhouse 12 et 13 novembre 2001 et de Prades 15 et 16 novembre 2001, MOT, février 2002, 28 p.

MVA, RAPP, Kessel + Partner, IWW, *Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur*, Rapport de diagnostic, Version finale, juillet 2001, 75 p.

Région Alsace, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, SI, Région Alsace, 2000, 127 p.

Région Aquitaine, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, Sl, Région Aquitaine, avril 2000, 123 p.

Région Lorraine, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, Sl, Région Lorraine, mars 2000, 128 p.

Région Nord – Pas de Calais, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, Sl, Région Nord – Pas de Calais, août 2000, 205 p.

Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, Slnd, 169 p.

Région Rhône-Alpes, *Contrat de Plan Etat - Région 2000 – 2006*, Région Rhône-Alpes, Slnd, 186 p.

SNCF, *Le TER transfrontalier*, Paris, DTPRL, Juin 2001, 38 p.

LILLE

Agence de développement et d’urbanisme de la métropole lilloise et Centre d’Etudes Techniques de l’Equipement Nord - Picardie, *Etude des transports transfrontaliers de personnes dans la métropole lilloise*, Lille, février 1996, 77 p.

Communauté Urbaine de Lille Métropole, *Plan de déplacements urbains*, Lille, juin 2000, 71 p.

Communauté Urbaine de Lille Métropole, *Ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix. Résultats de l’enquête de fréquentation du 14 au 20 octobre 1998*, Sl, mars 1999, 13 p.

Communauté Urbaine de Lille Métropole, *Ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix. Résultats de l’enquête de fréquentation du 20 au 26 octobre 1999*, Sl, mars 2000, 29 p.

Communauté Urbaine de Lille Métropole, *Ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix. Résultats de l’enquête de fréquentation réalisée du 17 au 23 octobre 2001*, Sl, mars 2002, 30 p.

TRITEL et CETE Nord Picardie, *Mobilité et accessibilité. Les politiques des trois régions*, Les cahiers de l’atelier transfrontalier, n° 06, mai 2000, 67 p.

VALENCIENNES

Arthur Andersen, *Etude de faisabilité d’une liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons comme élément structurant nécessaire d’une logique d’aménagement du territoire Euro-Régional*, Arthur Andersen, Rapport TG-Villes RAFHAEL, juillet 2000, 73 p.

URBIN Gérard, *Un siècle de transports collectifs dans le Valenciennois*, SEMURVAL, 1983

LONGWY

HOFF François, *Les transports en commun dans le nord du bassin sidérurgique et ferrifère*, Rapport de stage, DRE Lorraine, Août 2001, 48 p.

Territoires Conseil Associés, *Mission d'expertise portant sur l'amélioration de la liaison ferroviaire Longwy-Luxembourg*, Sl, novembre 1999, 39 p.

SARREBRUCK

HUNSICKER Frank, *Grenzüberschreitendesn Stadtbahnkonzept für den Verdichtungsraum Saarbrücken – Forbach*, Saarbrücken, Fachrichtung der Universität des Saarlandes, 1998, 84 p.

STRASBOURG

MULLER Georges, *L'année du tram*, Editions Ronald Hirlé, 1994

SEMALY, SERUE Ingénierie, PTV et TTK, *Etude de faisabilité d'une liaison Strasbourg – Kehl en transport en commun en site propre, phase 1 : présentation du diagnostic*, février 2000

SEMALY, SERUE Ingénierie, PTV et TTK, *Etude de faisabilité d'une liaison Strasbourg – Kehl en transport en commun en site propre, phase 2 : Scénarios envisageables*, mai 2000

SEMALY, SERUE Ingénierie, PTV et TTK, *Etude de faisabilité d'une liaison Strasbourg – Kehl en transport en commun en site propre : Rapport d'étude, phase 3 : précision des scénarios retenus*, Août 2000, 81 p.

BALE

RegioTriRhena, *Réseau de transport public régional RegioTriRhena : Programme d'actions et Rapport final de la TaskForce*, septembre 2001, 18 p.

AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

ANDRE Emmanuelle, *Transports en commun et aménagement transfrontalier : les relations entre Ferney Voltaire, commune du pays de Gex, et Genève*, Magistère d'Aménagement du Territoire, Mémoire de maîtrise, sous la direction de Pierre Merlin, Universités de Paris I et Paris VIII, octobre 1999, 225 p.

DOLLFUS Agnès, « Annemasse – Genève : Cinq communes pour un projet » in *Diagonal*, n° 152, novembre-décembre 2001, p. 20-22

J.-P. BADOUARD et ITER, *Etude diagnostic et dysfonctionnements des transports publics régionaux dans le bassin franci-valdo-genevois*, Rapport final, Septembre 2001, 169 p.

METTAN Nicolas et ERLANGER Jacques, *Politique des transports et régions frontalières – Rapport de synthèse*, Rapport D7 du PNR 41 « Transport et environnement », Berne, PNR 41 (Programme national de recherche « Transport et environnement, interactions Suisse-Europe »), 1999, 50 p.

METTAN Nicolas et ERLANGER Jacques, *Les transports transfrontaliers dans la région du Chablais. Etude de cas de la ligne du Tonkin et du Mont-Blanc-Express du projet D7 « Politique des transports et régions frontalières »*, Dossiers du PNR 41 « Transport et environnement », volume M15, Berne, Direction du PNR 41 (Programme national de recherche « Transport et environnement, interactions Suisse-Europe »), 1999, 37 p.

MOULIN Joseph et GAUDERON Philippe, « La desserte tram-train Genève – Bellegarde : une réussite partagée » in *RGCF*, Numéro spécial Périurbain, décembre 2001, p. 23-30

République de Genève et CFF, *Genève raccordement CEVA. Développement des transports ferroviaires*, Etude de faisabilité : Rapport de synthèse, Genève, août 2001, 34 p.

TC Team Consult, *Une structure juridique transfrontalière pour le métro léger franco-genevois*, Rapport final, Genève, décembre 1994, 106 p.

TRANSITEC, *Etude des flux de frontaliers dans le bassin lémanique*, SI, septembre 1994, 44 p.

WIDMER Gérard et PINI Guiseppa, *Les transports transfrontaliers dans la région de Genève. Etude de cas du projet de transport collectif en site propre (TCSP) du projet D7 « Politique des transports et régions frontalières »*, Dossiers du PRN 41 « Transport et environnement », volume M14, Berne, Direction du PNR 41 (Programme national de recherche « Transport et environnement, interactions Suisse-Europe »), 1999, 51 p.

PAYS DE GEX

DDE de l'Ain, *Etude Transports – Déplacements du Pays de Gex : Analyse des flux de déplacements en situation actuelle*, juin 1999, 31 p.

DDE de l'Ain, *Etude Transports – Déplacements du Pays de Gex : Analyse des flux de déplacements en situation actuelle*, juin 1999, non paginé

DDE de l'Ain, *Etude Transports – Déplacements du Pays de Gex : Analyse des dysfonctionnements en situation actuelle*, septembre 1999, 77 p.

DDE de l'Ain, *Etude Transports – Déplacements du Pays de Gex : Prospective des dysfonctionnements en situation future*, mars 2000, 13 p.

DDE de l'Ain et CETE Lyon, Prospective des déplacements à moyen terme en pays de Gex, mars 2000, 38 p.

DDE de l'Ain, *Etude Transports – Déplacements du Pays de Gex : Inventaire de diverses propositions concrètes d'aménagement des réseaux de transports – déplacements pour remédier aux dysfonctionnements prévisibles à long terme*, avril 2000, 37 p.

ANNEMASSE

IDA Concept et ISC, *Projet transfrontalier « Pôle de la gare d'Annemasse Genève rive gauche »*, Rapport final : pré-programme d'aménagement – scénarios – documents graphiques – phasage du projet, octobre 2001, 25 p.

TRANSITEC, *Etude de faisabilité d'un pôle de déplacements à la gare d'Annemasse, notice technique*, octobre 2001, 58 p.

EUROCITE BASQUE

Observatorio de Servicios Públicos y de Libre Competencia, *Los servicios públicos locales en la Eurociudad Vasca Bayonne – San Sebastian*, SI, Diputación Foral de Gipuzkoa y Universidad del País Vasco, Diciembre 2000, 166 p.