

N°

111

LES CAHIERS DE LA MOT

Les nouveaux
défis de la
mobilité
transfrontalière



Sommaire

3

Editorial

Introduction critique

6

Connaître les flux et les besoins pour mieux agir sur le temps long

7

INTERVIEW CROISÉE :

Les modèles multimodaux de la Grande Région et du Grand Genève

10

BONNES PRATIQUES :

- Conseil du Léman
- Région alpine

12

ÉTUDE EUROPÉENNE :

Les services de transports en commun transfrontaliers en Europe

14

Planifier la mobilité en transfrontalier : tour d'horizon

15

Placer l'usager au cœur des services publics de transport transfrontaliers

BONNES PRATIQUES :

- Flandre-West Vlaanderen
- SaarMoselle
- Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur
- Pays basque
- Espace catalan transfrontalier

20

Le ferroviaire comme outil de développement territorial à 360 degrés

BONNES PRATIQUES :

- Grand Genève
- France-Allemagne
- Pamina
- France-Belgique
- Hongrie-Autriche
- Pyrénées-Méditerranée

26

Mobilités alternatives transfrontalières au service de la décarbonation

BONNES PRATIQUES :

- Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
- Italie-Slovénie
- Arc jurassien franco-suisse

29

Le transport maritime et de montagne: opportunité de désenclavement ?

BONNES PRATIQUES :

- France-Royaume-Uni
- Suède-Finlande
- Modane (France-Italie)
- Terres Monviso (France-Italie)

33

Dossier - Améliorer les déplacements transfrontaliers : du projet à la réalisation

34

Lever les obstacles

36

Politiques locales et nationales

37

Le cadre européen

38

Outils de financement

40

Questions à Thierry Mallet, président du groupe Transdev

42

Bibliographie
Activités de la MOT



Christian Dupessey
Président de la MOT
Maire d'Annemasse
Président du Pôle métropolitain du Genevois français

Editorial

Le nombre de personnes franchissant régulièrement une frontière pour travailler dans un pays voisin ne cesse de croître. Dans l'Union européenne, pas moins de 2 millions de travailleurs sont concernés, dont près de 500 000 rien que pour la France.

Face aux défis européens et mondiaux auxquels nous sommes désormais confrontés (société post-Covid, défi climatique et énergétique, souveraineté économique, ...), la mobilité transfrontalière constitue un enjeu de taille pour nos politiques nationales et européennes.

Les citoyens tout comme les pouvoirs publics se mobilisent pour accélérer la transition écologique. Les transports sont au cœur de cette problématique confrontée aux injonctions contradictoires : faciliter la mobilité de tous pour rapprocher les peuples, renforcer nos interdépendances et éviter l'isolement, tout en réduisant les effets néfastes d'une mobilité insuffisamment contrôlée pour un grand nombre de territoires. Rappelons que 40% des territoires européens sont transfrontaliers.

Dans l'environnement incertain qui caractérise notre monde aujourd'hui, la recherche d'un équilibre entre le développement des territoires transfrontaliers, la durabilité économique et la sobriété écologique est une priorité à tous les niveaux : local, national et européen. Elle conditionne la viabilité de nos mobilités transfrontalières.

La crise sanitaire a provoqué la fermeture des frontières en Europe d'une manière inédite. Aujourd'hui nous devons nous mobiliser pour garantir leur ouverture. Continuons de travailler pour le déploiement d'une mobilité transfrontalière ouverte, sociale, équitable et plus que jamais «durable» !



Introduction

critique

La mobilité est au cœur des échanges transfrontaliers. Que ce soit pour le fret ou les passagers, les voies de communication qui relient les pays jouent un rôle primordial dans le développement économique et social des territoires, ainsi que dans la préservation de la libre circulation en Europe. Ces liaisons sont indispensables à la vie quotidienne des centaines de milliers de travailleurs transfrontaliers et des habitants des bassins de vie situés aux frontières.

La hausse du nombre de frontaliers accroît la pression sur les systèmes de transport ainsi que sur les réglementations en matière de fiscalité et d'emploi qui restent pour l'essentiel de compétence nationale.

Depuis la signature des accords de Schengen, la crise sanitaire a vu une réintroduction inédite des frontières en Europe. L'«autosolisme» s'est développé au détriment des transports en commun et de l'environnement. Les pratiques de «démobilité» ont connu un essor sans précédent. Les habitudes adoptées pendant la pandémie perdurent et façonnent le monde d'aujourd'hui. Aux frontières, le développement du télétravail requiert de nouveaux accords bilatéraux et européens.

Au même moment, les citoyens se mobilisent pour pousser les pouvoirs publics à accélérer la transition écologique. Au niveau européen, les transports représentent presque un tiers du total des gaz à effet de serre émis sur le continent. Le rail aura à jouer un rôle de plus en plus important dans les politiques de l'Union, tant pour les passagers que pour le fret. La pollution et la congestion routière créent un besoin urgent de réseaux

Alors que la crise sanitaire a eu un impact dévastateur sur les déplacements, les transports en commun et en particulier sur les connexions transfrontalières, les mobilités, soient-elles choisies ou contraintes, sont à repenser, et les modèles économiques des lignes transfrontalières à réinventer.

de transport public fiables et d'infrastructures interconnectées au bénéfice non seulement des passagers, mais aussi de notre planète.

L'urgence de la crise climatique n'est pas le seul facteur qui pousse à accélérer le développement des transports publics. Dans la vie quotidienne, la hausse du prix de l'essence, conséquence de la situation géopolitique actuelle, rend l'autosolisme moins soutenable et crée ainsi un besoin croissant de modes de transport alternatifs.

La mobilité transfrontalière réunit des enjeux écologiques, sociaux, politiques et économiques. Il s'agit non seulement d'améliorer les moyens de transports existants, mais aussi de les étendre aux territoires et aux habitants les plus isolés, un objectif qui exige de franchir les frontières au sens propre mais aussi au sens figuré afin que les gouvernements trouvent des accords et des moyens pour soutenir les projets nécessaires. **Pour une coopération réussie, il est essentiel de pouvoir anticiper les flux et bien planifier la mobilité transfrontalière, tout en prenant en compte le besoin de désenclavement des territoires, la transition écologique et le développement économique.**

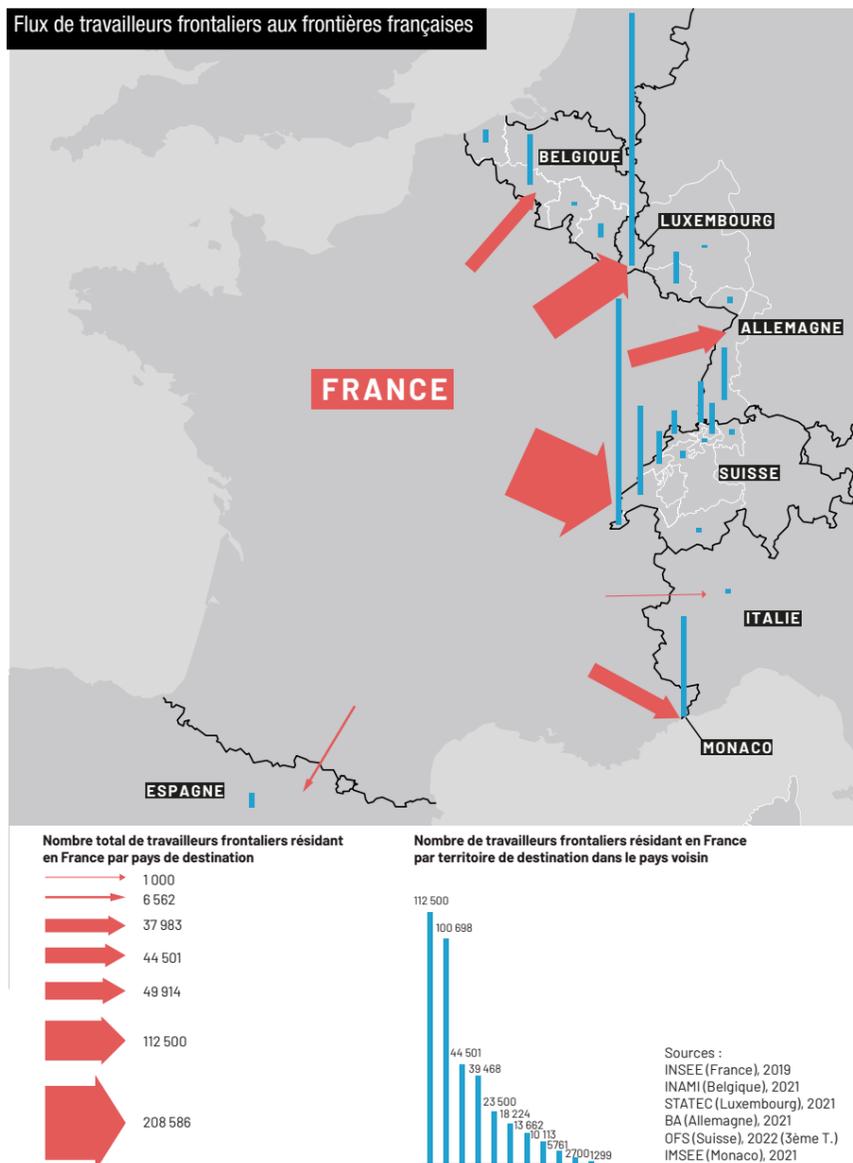
Le développement des transports publics, qu'ils soient maritimes ou terrestres, qu'ils couvrent de longues ou de courtes distances, reste une priorité dans le monde d'aujourd'hui. Mais les développer à l'échelle transfrontalière nécessite un effort coordonné au niveau local, national et européen, ce qui relève encore aujourd'hui du militantisme !

Ce 11^{ème} cahier thématique de la MOT donne un aperçu des expériences et des politiques menées en matière de mobilité transfrontalière dans divers territoires européens. Il met en avant une grande variété de projets, mais également d'obstacles, d'enjeux et de défis majeurs à relever pour les années à venir.

Connaître les flux et les besoins pour mieux agir sur le temps long

Depuis plusieurs années, les territoires transfrontaliers font face à une augmentation continue des flux pendulaires quotidiens. Ce phénomène nécessite des infrastructures solides dépassant la frontière. Pour être efficace, la politique de mobilité transfrontalière doit s'appuyer sur des données fiables, mais parfois difficiles à collecter et à coordonner à l'échelle transfrontalière.

Flux de travailleurs frontaliers aux frontières françaises



Les flux transfrontaliers peuvent être de divers types, allant des flux de déplacements de proximité (santé, scolaires, de loisirs, de commerce) aux dessertes de longue distance (transit, transports de marchandises internationaux...), mais les flux les plus emblématiques sont ceux des travailleurs frontaliers.

Aujourd'hui on estime que plus de 462 000 personnes franchissent chaque jour la frontière depuis la France pour aller travailler dans un pays voisin. Cela façonne le paysage économique, social et politique de chaque territoire, mais présente également des défis en matière d'emploi et de transport. Comme le pays de résidence d'un nombre croissant de salariés diffère du pays d'emploi, les Etats et les collectivités locales doivent être en mesure d'anticiper les flux frontaliers afin d'adapter leurs politiques et leurs services.

Il est essentiel de connaître la nature et la forme des flux transfrontaliers pour permettre aux pouvoirs publics des espaces frontaliers d'y répondre efficacement en agissant sur le long terme.

INTERVIEW CROISÉE

Les modèles multimodaux de la Grande Région et du Grand Genève°

L'objectif de cette interview est de croiser les approches de deux projets transfrontaliers phares en matière de modélisation des flux : le MMT (Modèle Multimodal Transfrontalier) du Grand Genève et le projet MMUST (Modèle Multimodal et Scénarios de Mobilités Transfrontalières) déployé dans le Grand Luxembourg.

Nous avons interrogé Ludovic Antoine, Responsable Mobilité au Pôle métropolitain du Genevois français, Stéphane Godefroy, Chargé d'études Mobilités et Stratégies de Territoires à l'Agape, et Mathieu Jacquot, Chargé d'études Modélisation et connaissance des déplacements au Cerema Grand Est (postes occupés au moment de l'interview).

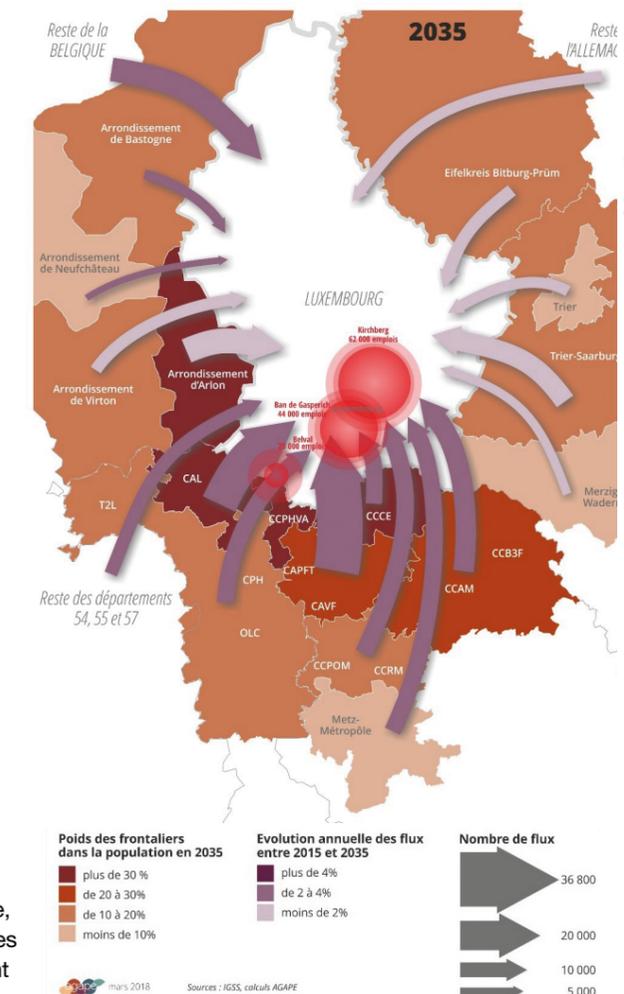
Quelle est la genèse de ces deux initiatives ? A quels besoins et contextes territoriaux répondaient-elles ? De quel type de montage financier ont-elles bénéficié ?

Ludovic Antoine : Mandaté par le GLCT du Grand Genève, le MMT du Grand Genève a été conçu pour renforcer la connaissance et offrir une vue d'ensemble sur les prévisions de déplacements et les projections démographiques sur l'ensemble du bassin Franco-valdo-genevois. Comptant environ un million d'habitants, ce territoire se caractérise par un développement important des mobilités routières et en transports collectifs. Un dossier avait ainsi été monté, dans le cadre

du programme INTERREG IIIA, avec les partenaires historiques et institutionnels du MMT pour aider la mise en œuvre du projet. Le MMT a permis de bénéficier d'une aide à la prise de décision, en s'appuyant sur les impacts prévisionnels des données socio-économiques futures. Aujourd'hui, beaucoup d'études s'appuient sur le MMT. Un projet tel que le Léman Express (voir page 20) l'a par exemple beaucoup sollicité. Il s'agit d'un outil important, vis-à-vis duquel il faut néanmoins prendre des précautions, s'agissant de scénarios prospectifs. A ce titre, l'année 2020 a déjoué les prévisions faites en amont.

Stéphane Godefroy : Piloté par l'Agape et réunissant désormais 27 partenaires français, luxembourgeois et belges, le projet MMUST s'inscrit aussi dans un financement INTERREG. Il répond aux besoins spécifiques de la Grande Région. En effet, ce territoire ne compte pas moins de 250 000 travailleurs frontaliers (dont 50% sont français), ce qui engendre une pression importante sur le système de transports. S'ajoute aussi à cela un trafic fret conséquent. Si le Luxembourg fait déjà de gros efforts pour améliorer le réseau de mobilité, avec le doublement des lignes ferroviaires par exemple, le développement des infrastructures est toutefois freiné côté français et côté belge, du fait des plus faibles ressources financières à disposition. Ce sont autant de facteurs qui dégradent

l'accès au Luxembourg au fil des années, puisqu'on compte 6000 navetteurs supplémentaires (dont 75% sont français) chaque année. Or, avant le projet MMUST, nous ne bénéficions d'aucun modèle multimodal sur le transfrontalier. Il n'existait pas non plus de coopération entre les gestionnaires des différents modèles français, luxembourgeois et belges.





Y a-t-il eu des échanges de pratiques entre les deux démarches, y compris au sein du CEREMA ?

Stéphane Godefroy : Le MMT du Grand Genève a bien sûr constitué un modèle pour MMUST. Nous avons eu des échanges avec le Grand Genève pour connaître les écueils à éviter et les points sur lesquels il fallait être particulièrement vigilant. Depuis le début, l'Agape peut compter sur l'appui du Cerema Grand Est, ce qui est le cas aussi du MMT du Grand Genève.

Mathieu Jacquot : Effectivement, le MMT du Grand Genève a toujours été un outil de modélisation de référence et il est l'un des seuls ayant bénéficié d'une aussi longue durée de vie. On le suit attentivement au sein du Cerema, et des échanges sont effectués en interne pour discuter de la méthodologie de ces outils. Nous avons aussi beaucoup échangé avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui a également mis en place un outil de modélisation performant à l'échelle de la région, lequel a été une source d'inspiration pour MMUST.



Une vision d'ensemble 2040 pour le Grand Genève : une métropole verte, multipolaire, compacte, de proximités et transfrontalière

Quelles sont les différences entre les deux outils en termes d'approches méthodologiques ? Quelles données sont utilisées par chacun des deux modèles ?

Ludovic Antoine : Les données d'entrée du MMT sont alimentées par celles du micro-recensement mobilité et transports (MRMT) côté suisse qui datent de 2015, par des enquêtes complémentaires qui datent de 2018-2019, ainsi que par des données de téléphonie mobile. Enfin, la nouvelle version du modèle doit intégrer des données INSEE 2015-2016. Dans le cadre des plans d'action en faveur de la fluidification du trafic au niveau des petites douanes, nous nous servons également de données GPS (Tom-tom), car le découpage géographique actuel du MMT n'est pas suffisamment fin pour pouvoir nous donner des résultats satisfaisants. En l'état, le MMT est surtout un outil qui nous sert sur des données macro, notamment dans le cadre de nos réflexions sur la planification et le développement des transports à l'horizon 2030-2040.

Mathieu Jacquot : Contrairement au Grand Genève, les pratiques utilisées communément en France dans le cadre des enquêtes sur les déplacements n'ont pas pu être transposées à la Grande Région ; ces pratiques n'existent ni au Luxembourg, ni en Belgique. En raison de cet obstacle méthodologique, nous avons initié une coopération avec nos partenaires sur l'usage des données de systèmes de navigation (floating car data), vendues par les fournisseurs de services.

Quels sont les résultats en termes de connaissance des pratiques de mobilité sur les territoires et des spécificités locales ? Quelles ont été les répercussions des projections dans les politiques publiques locales en matière d'investissements et d'infrastructures nouvelles ?

Ludovic Antoine : Le MMT a largement aidé la mise en œuvre du Léman Express, qui a, à ce jour, quasiment atteint les objectifs fixés (60 000 usagers quotidiens), malgré la crise du Covid-19, les mouvements sociaux et les contraintes techniques auxquelles il a été confronté. Outre le Léman Express, plusieurs autres projets se sont appuyés sur le MMT, notamment les tramways transfrontaliers d'Annemasse et de St-Julien-en-Genève. Pour chacun de ceux-ci, le modèle a permis de dimensionner les infrastructures par rapport aux fréquentations à venir. Il a aussi été utilisé pour des projets autoroutiers, notamment celui du bouclage autoroutier de Genève, très discuté politiquement, et pour lequel les chiffres du MMT ont pu parfois être utilisés par les soutiens ou par les détracteurs de cette infrastructure.

Stéphane Godefroy : Le projet MMUST est, quant à lui, encore en cours de réalisation, mais on observe déjà des avancées. On avait la chance d'être sur un territoire très vaste et qui était quasiment intégralement couvert par des enquêtes de mobilité, très différentes entre elles. Ainsi, un travail conséquent d'harmonisation des données a dû être entrepris. Ce travail a été publié en septembre 2021. Avant, on se battait sur les chiffres avec nos partenaires ; aujourd'hui, nous parlons le même langage.



Mathieu Jacquot : Par ailleurs, une enquête sur les paramètres qui influent sur les choix modaux est en cours au sein de la Grande Région. Les premiers résultats montrent une forte appétence des habitants du territoire pour une offre de transport renouvelée et plus dense.

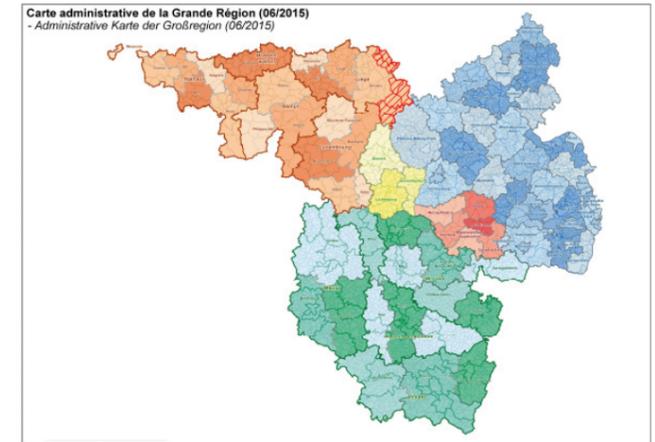
Quels sont les principaux résultats en termes de scénarios prospectifs d'aménagement ? Quelles évolutions à venir pour les deux territoires ?

Ludovic Antoine : Les projections du MMT sont, à ce jour, basées sur les horizons 2030 et 2040. Dans le cadre de la future gestion, nous allons ouvrir le modèle à un scénario horizon 2050. Ce scénario, que l'on souhaite ambitieux, servira de base à la future planification territoriale transfrontalière, qui aura pour objectif la neutralité carbone.

Stéphane Godefroy : Pour MMUST, nous nous sommes également fixés deux horizons : 2030 et 2040. Nous sommes en train d'élaborer trois scénarios aux philosophies très différentes : un scénario tendanciel avec la prolongation des tendances actuelles, un scénario planifié prenant en compte les objectifs et orientations actuellement inscrits dans les documents stratégiques de la Grande Région, et enfin un scénario de rupture, encore plus volontariste en matière de transition écologique et de développement durable.

Quels sont les principaux obstacles auxquels sont confrontés les deux modèles ? Quelles sont les difficultés liées au caractère transfrontalier de la démarche ?

Ludovic Antoine : L'aspect « boîte noire » du MMT a souvent été décrié. Les projections n'ont pas de caractère scientifique et elles s'appuient sur des données d'entrée qui peuvent être contestées. Certains reprochent au modèle d'être un outil technique sans dimension politique et qui ne bénéficie pas d'une gouvernance transfrontalière. Ce sont là des points d'amélioration du modèle.



Carte administrative de la Grande Région (06/2015)
- Administrative Karte der Großregion (06/2015)

© EuroGeographics EuroRegionMap v3.0 - 2010 / SIG-GR/GIS-GR

Stéphane Godefroy : La plus grande difficulté pour MMUST a été le travail d'harmonisation des enquêtes, effectué par le LISER, en raison de la masse d'informations à traiter et du périmètre très vaste du projet. Nous n'avions pas la même finesse des données de part et d'autre de la frontière. Par ailleurs, nous avons fait le choix de ne pas impliquer le versant allemand pour l'heure, pour des raisons techniques et financières. Cela aurait engendré des coûts importants tant pour l'interprétation lors des réunions de travail, que pour les enquêtes et le temps de codage des données supplémentaires nécessaires. Travaillons sur ce modèle, voyons s'il fonctionne et nous tenterons de l'étendre dans un second temps. Nous avons tout de même des échanges réguliers avec les Allemands.

Mathieu Jacquot : Intégrer la partie allemande signifie aussi étendre la partie française à l'Eurodistrict SaarMoselle. Outre les questions d'harmonisation des données, nous avons surtout des protocoles d'enquêtes différents avec nos voisins. En France, nous avons l'habitude de mener des enquêtes téléphoniques et des entretiens en face à face ; au Luxembourg, les enquêtes se font principalement en ligne. Cela pose aussi la question de l'interprétation des données.

Quelles sont les perspectives de développement de la démarche et quel est l'impact de la crise sanitaire sur les scénarios prospectifs ? Comment

intégrer par exemple les nouvelles pratiques de travail et de dé-mobilité ?

Ludovic Antoine : Actuellement, le GLCT travaille à la mise en place de la version 3.0 du MMT, adaptée aux prévisions 2030-2040. La crise sanitaire a précipité le recalage du modèle. Nous cherchons à savoir comment intégrer les données relatives au covoiturage, aux mobilités actives et, plus largement, aux changements de comportement des navetteurs. On note aussi d'autres points d'amélioration tels que les contraintes de stationnement, ou encore la question de la tarification. Globalement, l'attention est portée sur la multimodalité, qui n'est pas assez prise en compte à ce jour dans les projections du MMT.

Stéphane Godefroy : Le projet MMUST était prévu jusqu'en 2021, mais nous avons demandé une prolongation d'un an, en raison de retards administratifs ainsi que des effets de la crise sanitaire sur nos habitudes de travail. En revanche, en ce qui concerne les prévisions de MMUST, il est encore difficile de spéculer sur la pérennité des changements de comportement, tels que l'usage accru du vélo, ou la pratique du télétravail.

En termes de perspectives, nous entrons actuellement dans une nouvelle phase et essayons de nous projeter dans l'après-INTERREG. Nous préparons la future gouvernance et cherchons de futurs financements, afin de pérenniser l'outil et poursuivre ainsi cette coopération transfrontalière.

CONSEIL DU LEMAN

Cartographier les pratiques de mobilité à l'échelle du bassin lémanique



Le bassin lémanique

Le bassin lémanique est partagé par plus de 3 millions d'habitants, avec de nombreuses interconnexions fonctionnelles. Le Conseil du Léman a publié une analyse des pratiques de mobilité des habitants durant les jours ouvrables pour mettre en lumière l'influence de l'organisation du territoire sur la mobilité.

Pour la première fois à l'échelle franco-suisse, cette analyse offre, de manière harmonisée, une photographie de la réalité transfrontalière permettant d'identifier les enjeux en termes d'emploi, de démographie et de mobilité.

Il en ressort que le dynamisme et la cohésion du bassin lémanique reposent

pour partie sur un ensemble de réseaux de mobilité économique liés principalement aux flux domicile-travail.

L'étude cartographique met en exergue l'interdépendance entre les territoires français et suisse avec d'un côté, les pôles pourvoyeurs d'activités et d'emplois et, de l'autre côté, les pôles à dominante résidentielle.

Cette démarche a permis d'élaborer un outil d'observation actualisable ainsi qu'une méthode utilisable par tout acteur institutionnel en fonction de ses besoins.

© S. Couchet

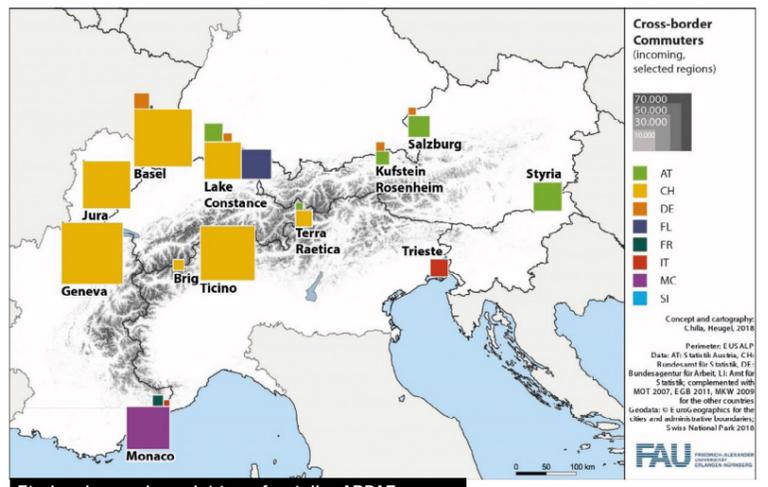
REGION ALPINE

Une analyse des déplacements transfrontaliers à l'échelle macrorégionale

La macrorégion alpine (EUSALP) constitue un espace privilégié pour l'étude des déplacements transfrontaliers.

Si on compare la part des navetteurs à l'ensemble des salariés, cette part y est bien plus élevée (environ 1,5 %) que dans l'ensemble de l'Union européenne (0,9 %). En effet, la région alpine est une «zone de contact» entre plusieurs États, où de nombreuses économies régionales se sont développées de manière très dynamique ces dernières années, créant des bassins d'emplois très attractifs, notamment autour des frontières Suisse.

De nouveaux enjeux sont apparus, notamment la nécessité de disposer de bases de données comparables, de renforcer les échanges interrégionaux et de bénéficier d'une politique de transport transfrontalière coordonnée.

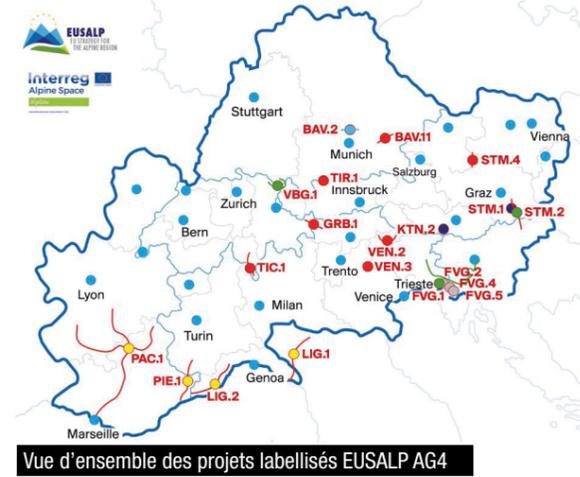


Etudes de cas du projet transfrontalier ARPAP

Pour répondre à ces besoins, le projet «CROSSBORDER» a été mené de 2017 à 2019 dans le cadre de EUSALP.

La partie analytique du projet était basée sur une sélection d'études de cas. Comme indiqué sur la carte, le nombre le plus élevé de navetteurs transfrontaliers se trouve dans les régions situées aux frontières suisses. Ainsi, les régions de Genève et de Bâle sont celles où le nombre de frontaliers est le plus élevé (plus de 75 000 dans les deux cas), suivies par l'Arc jurassien, le Tessin et la région du lac de Constance, qui comprend également la vallée du Rhin et le Liechtenstein (plus de 47 000 dans les

deux cas). Des nombres élevés de navetteurs transfrontaliers similaires peuvent également être observés à Monaco, qui, en tant que micro-État, comme le Liechtenstein, dispose d'un contexte politique spécifique. Les exemples de Salzbourg, Trieste ou Graz en Styrie témoignent de l'importance des contextes urbains ou métropolitains en tant que pôles générateurs de flux. Toutefois, le nombre de déplacements transfrontaliers peut également être élevé dans des régions plus rurales, telles que l'Arc jurassien ou le Triangle rhénan.



Vue d'ensemble des projets labellisés EUSALP AG4

Depuis 2019, les résultats du projet EUSALP ont été présentés lors de conférences internationales, nationales et régionales, ainsi que dans diverses publications. Le projet a ainsi contribué à sensibiliser les décideurs à ce sujet important et a jeté les bases pour développer de nouvelles actions.

Grâce à une méthodologie d'évaluation de projet spécifique, le Groupe d'action 4 «Mobilité» d'EUSALP identifie désormais les solutions de mobilité durable dans la région alpine, d'un point de vue macro-régional. Après deux cycles d'évaluation, 20 projets ont été identifiés dans six catégories différentes. Ils soulignent l'urgence de promouvoir et de financer des solutions de mobilité transfrontalière, laquelle est souvent négligée dans les plans de transport nationaux.

Plus d'infos : www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder

TEXTE SIGNÉ PAR:

Tobias Chilla (Université d'Erlangen-Nuremberg), Thomas Egger (Groupement suisse pour les régions de montagne), Patrick Skoniecki (Office du gouvernement régional du Tyrol, département Planification des transports).

ÉTUDE EUROPÉENNE DE LA DG REGIO

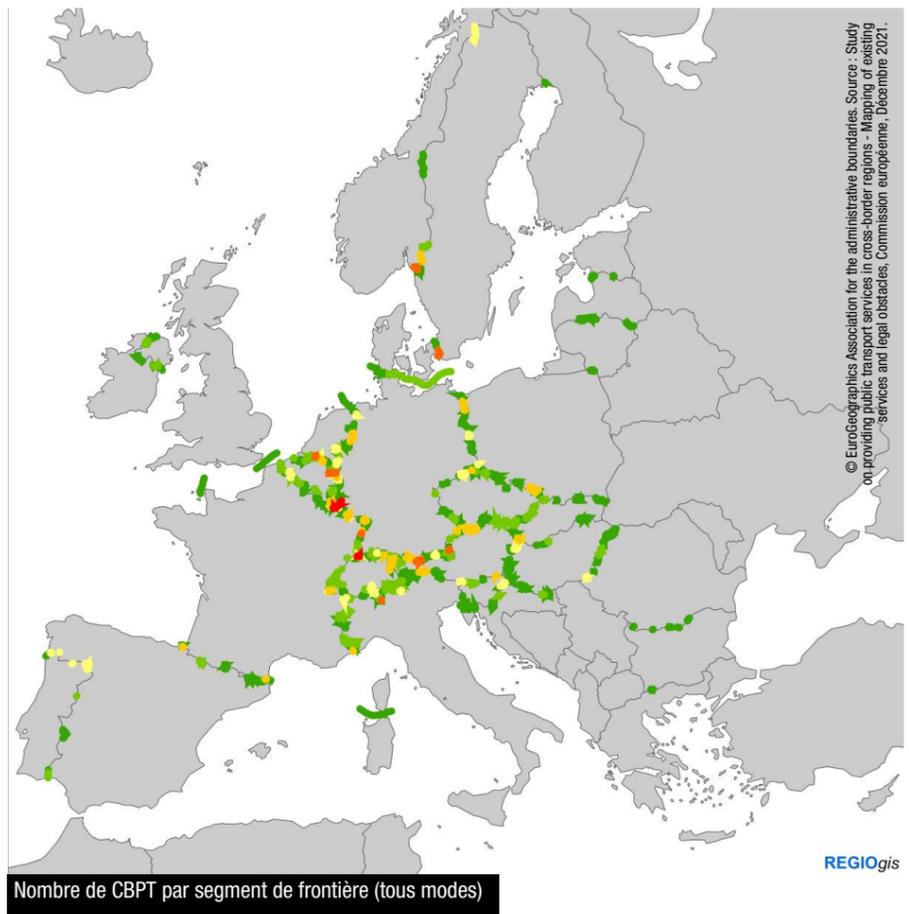
Les services de transports en commun transfrontaliers en Europe

L'accessibilité en transports en commun des régions frontalières européennes joue un rôle primordial en faveur de leur désenclavement. Partant de ce constat, la Commission européenne a lancé en 2020 une étude globale pour recenser l'ensemble des services existants aux frontières européennes.

Depuis décembre 2021, une plateforme de visualisation en ligne recense des informations sur près de 7 000 services de transport public transfrontaliers (CBPT) le long des frontières intérieures de l'UE, ainsi que des frontières avec le Liechtenstein, la Norvège, la Suisse et le Royaume-Uni. Cette plateforme fournit des informations très complètes : détails sur l'origine et la destination de chaque service, nom de la

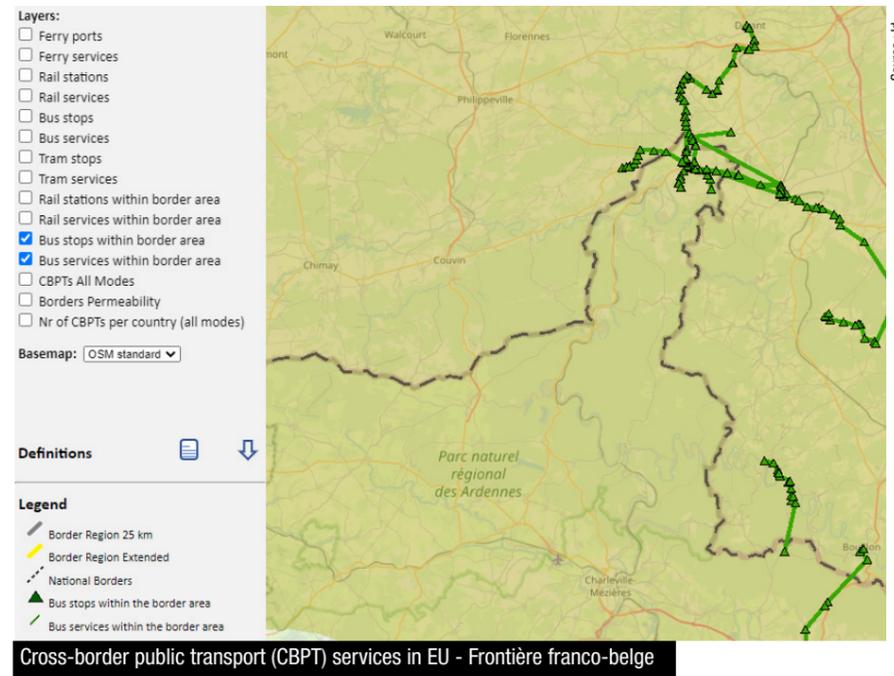
ligne, opérateur, emplacement des arrêts, fréquence du service. Des données supplémentaires fournissent un aperçu global de l'offre en transports publics transfrontaliers : les résultats de l'analyse de perméabilité indique la relation entre les services CBPT et la demande latente dans un segment frontalier ; des informations catégorisées sur le nombre de CBPT par segment frontalier ; des informations sur le nombre total de services CBPT par pays.

L'étude a permis de calculer pour la première fois un indice de perméabilité des sections frontalières en mettant en relation l'offre de services (le nombre de CBPT) et la demande, afin d'identifier les segments frontalières à forts enjeux en termes de besoins. A titre d'exemple, l'étude conclut que malgré la perméabilité élevée entre les pays du Benelux, la France et l'Allemagne, et l'Allemagne et la Suisse, il existe des sections qui bénéficieraient du renforcement de l'offre en transports.



La perméabilité est généralement faible pour les longues zones frontalières en Scandinavie, dans les États baltes, dans les pays d'Europe de l'Est, dans les Pyrénées et à la frontière luso-espagnole. Néanmoins, certains de ces tronçons frontalières non perméables ne présentent pas de demande spécifique pour le CBPT, car l'absence de services coïncide souvent à une absence de demande.

L'étude identifie également les principaux obstacles au développement de CBPT : manque de coordination en matière de billettique, information aux voyageurs non-adaptée, horaires de passage peu cohérents, etc. Elle détaille, à l'aide de 31 études de cas, les modes de gestion les plus communs et efficaces afin de dresser des recommandations pour des futurs CBPT.



Avec cette initiative, la DG REGIO réaffirme son *borderless mindset* et son engagement pour faire des régions transfrontalières de véritables «zones fonctionnelles ouvertes à 360°», permettant à ces territoires de surmonter la «discrimination géographique» liée à la présence d'une frontière nationale.

Etude européenne de la DG Regio : https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2022/01/13-01-2022-new-study-providing-public-transport-in-cross-border-regions-mapping-of-existing-services-and-legal-obstacles

Plateforme CBPT : <http://www.crossbordertransport.eu/>

Cet article reprend les conclusions de l'étude de la Commission européenne (DG Regio) publiée en décembre 2021 : «Providing public transport in cross-border regions – mapping of existing services and legal obstacles».

Organiser la mobilité en transfrontalier : tour d'horizon

Les liaisons transfrontières jouent un rôle prépondérant dans le développement des territoires qu'elles relient. La carte ci-dessous offre un aperçu de 18 expériences ou projets qui façonnent les mobilités sur de nombreuses frontières. Ils sont présentés dans les pages suivantes de cette rubrique.



- **Flandre (FR) - West Vlaanderen (BE) :** TRANSMOBIL, un réseau de hubs de mobilité
- **SaarMoselle (FR-DE) :** une ligne de bus transfrontalière avec une billettique interopérable
- **Rhin supérieur (FR-DE-CH) :** le partage de données sur la mobilité transfrontalière
- **Pays basque (FR-ES) :** EMOBask, l'émergence d'un réseau de transports collectifs intégré
- **Espace catalan transfrontalier (FR-ES) :** CONNECT, de nouvelles lignes de bus interurbaines pour gommer l'effet frontière
- **Grand Genève (FR-CH) :** Léman Express, le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier
- **Grand Est (FR)-Allemagne :** des lignes ferroviaires transfrontalières ouvertes à la concurrence
- **PAMINA (FR-DE) :** la liaison ferroviaire Rastatt -Haguenau : un chaînon manquant prometteur
- **France-Belgique (FR-BE) :** Givet-Dinant
- **Hongrie-Autriche :** GYSEV : la résilience des liaisons ferroviaires transfrontalières en période de pandémie
- **Pyrénées-Méditerranée (FR-ES) :** avec TRAILS, l'Occitanie et la Catalogne développent le fret ferroviaire transfrontalier
- **Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (FR-BE) :** les défis d'un bassin de vie aux pratiques de mobilité très variées
- **Italie-Slovénie (IT-SI) :** GECT GO, un projet de vélopavage transfrontalier
- **Arc Jurassien (FR-CH) :** covoiturage, une solution alternative et transfrontalière à l'«autosolisme»
- **Finistère (FR)-Royaume-Uni :** l'enjeu de l'accessibilité à la lumière du Brexit
- **Suède-Finlande (SE-FI) :** le ferry «Aurora Botnia», fruit d'une coopération transfrontalière de longue haleine
- **Modane (FR-IT) :** l'impact local des grands défis bilatéraux franco-italiens
- **Terres Monviso (FR-IT)**

BONNES PRATIQUES

Placer l'utilisateur au cœur des services publics de transport transfrontaliers

L'accessibilité transfrontalière a un impact important sur la vie quotidienne des résidents qui vivent à la frontière. La question de la mobilité est centrale à la libre circulation en Europe. Des initiatives permettent à divers réseaux d'émerger et de s'étendre pour mieux connecter les territoires européens.

FLANDRE-WEST VLAANDEREN

TRANSMOBIL, un réseau de hubs de mobilité dans un contexte rural et transfrontalier

Initié en 2018 pour une durée de quatre ans, le projet Interreg V Transmobil a pour objectif d'améliorer l'offre de mobilité globale à destination des habitants du territoire rural transfrontalier des Flandres franco-belges, où il existe peu ou pas d'alternatives à la voiture individuelle.

services et besoins en matière de mobilité de part et d'autre de la frontière. Il s'agit de réunir les techniciens et les élus, pour permettre la mise en commun de connaissances, l'échange d'expériences, le dialogue, l'évaluation et une approche commune des problématiques de mobilité.

expertise et moyens ; pour faire émerger des solutions concrètes permettant d'améliorer les services de mobilité à destination de la population.
- La création d'une centrale de mobilité, pour faire connaître l'offre de transport existante au grand public, via la création d'un site web.

LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU TRANSFRONTALIER DE HUBS

Les 21 partenaires du projet ont travaillé à la mise en place d'un réseau de hubs, à savoir de points centraux dans les villes et villages, à la fois plateformes multimodales (transports en commun, location de vélo, covoiturage) et multi-services. En effet, ces pôles peuvent également fonctionner comme espace d'agrégation sociale ou comme pôle commercial, avec le développement d'une épicerie locale ou d'un lieu de coworking par exemple.

Plusieurs activités sont organisées au sein de ce pôle :

- L'analyse transfrontalière, pour mieux connaître les pratiques et identifier les besoins. Après inventaire des sources de données disponibles, un diagnostic a été réalisé et valorisé par la production de fiches transfrontalières sur la mobilité.
- L'actualisation de la carte transfrontalière des transports en commun, pour améliorer l'information aux usagers en donnant une vue d'ensemble des liaisons transfrontalières en bus et en train.
- Les connexions transfrontalières, pour améliorer l'interconnaissance entre techniciens, français et belges, et favoriser la mutualisation de leur



Plus d'infos : <https://www.transmobil.be>

SAARMOSELLE

Lancer une ligne de bus transfrontalière avec une billettique interopérable

La ligne de bus transfrontalière Moselle Sarre (MS) a été cofinancée à ses débuts par le programme européen Interreg. Après la fin du financement européen, la liaison transfrontalière par bus entre la capitale Sarrebruck en Sarre et Hombourg-Haut en Moselle (initialement à partir de St-Avold) a pu être maintenue en mobilisant les partenaires de l'Eurodistrict SaarMoselle. Grâce à l'amélioration du service (fréquence, arrêts, temps de parcours, etc.), de plus en plus de passagers utilisent désormais la ligne pour se rendre au travail, faire les courses, aller à l'école ou pratiquer des activités de loisirs.

Malgré l'arrêt de la ligne de bus MS au cours du premier semestre 2020 en raison de la pandémie de Covid-19, une hausse de la fréquentation avait déjà été constatée

sur l'année 2019-2020. L'Eurodistrict SaarMoselle a été chargé du marketing et de la communication autour de la ligne. En 2020, les partenaires ont renouvelé la convention de cofinancement les liant pour sept ans.

TICKETING SAAR MOSELLE

Le projet «Ticketing Saar Moselle» vise l'interopérabilité transfrontalière entre les systèmes billettiques français et allemands. Le programme Interreg VA Großregion a cofinancé le projet, en permettant de développer et de tester une solution de billettique et une application mobile simplifiant les trajets en transports collectifs des voyageurs de la région transfrontalière Sarre-Moselle. Ce projet a été porté par la ligne de bus transfrontalière nouvelle Moselle Saar.

Pour le mener à bien, il a fallu toute l'implication et l'expertise des partenaires financeurs : Région Grand Est, Land de Sarre, Communauté d'Agglomération Forbach Porte de France et Eurodistrict SaarMoselle.

La solution a été acquise au travers d'un groupement de commandes et une convention multipartenaires a été nécessaire pour faciliter l'achat en ligne de titres de transport par les clients sur un périmètre comportant 54 lignes.



© Eurodistrict SaarMoselle

Les différences culturelles ou d'usages de part et d'autre de la frontière ont nécessité des fonctions spécifiques dans l'application client et des règles adaptées dans le système de gestion. La solution retenue permet aux voyageurs de facilement se déplacer avec un seul titre de transport, quel que soit le périmètre du trajet (géographie, pays, modes de transport) et encourage par ailleurs à utiliser des moyens de transport plus écologiques.

Présentation vidéo du projet : <https://www.youtube.com/watch?v=RcEaLFGINRg&t=6s>



REGION METROPOLITAINE TRINATIONALE DU RHIN SUPERIEUR

Le partage de données sur la mobilité transfrontalière dans la vallée du Rhin Supérieur

La Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur est un espace d'expérimentation idéal pour repenser la mobilité transfrontalière, en tant que bassin de vie où se développent de nombreuses coopérations économiques, sociales et scientifiques. Les déplacements transfrontaliers liés au trafic pendulaire ou aux activités touristiques font partie du quotidien de nombreux citoyens.

Néanmoins, en raison du manque d'alternatives, l'autosolisme reste la forme de mobilité transfrontalière prédominante. Désireux d'être à l'avant-garde de la protection du climat, le Bade-Wurtemberg souhaite renforcer la part des transports publics dans les déplacements au sein du Land, et transfrontaliers. Or, si la mobilité ne s'arrête pas aux frontières, l'information et les systèmes de billettique le font encore largement.

Actuellement, la mobilité repose principalement sur des infrastructures physiques mises en place au cours des deux derniers siècles, et peine à répondre à la demande croissante des usagers. De manière encore plus évidente dans les régions périphériques, les liaisons de transport sont réduites à quelques points d'entrée ou de sortie comme les ponts ou autres points de passage, à l'instar de la vallée du Rhin supérieur.

Des initiatives prometteuses émergent aujourd'hui dans la vallée du Rhin Supérieur, comme la construction de nouvelles pistes cyclables. De part et d'autre du Rhin et aux niveaux local, régional et national, il existe des stratégies visant à soutenir des options de déplacement continues et confortables, notamment de nouvelles lignes de bus transfrontalières et des connexions plus directes avec les trains régionaux.

Afin de promouvoir la part des transports publics dans la mobilité transfrontalière, il est crucial de remédier au manque d'informations en temps réel et tarifaires sur les déplacements transfrontaliers. Il s'agit également de simplifier l'accès à l'information pour l'utilisateur. C'est pourquoi le Bade-Wurtemberg souhaite mettre en place des politiques d'ouverture et de partage des données, essentielles à l'élaboration de systèmes de mobilité transfrontaliers multimodaux.

Le principe de Mobility-as-a-service (MaaS) constitue en ce sens une solution appropriée, car il permet de réserver différentes options de mobilité à l'aide d'une seule et même application et avec des tarifs adaptés. Cela devient particulièrement clair en examinant les régions proches de la frontière, où les applications locales dédiées au MaaS incluent déjà différents opérateurs régionaux, mais ne sont souvent pas en mesure d'intégrer facilement les solutions



de mobilité existantes de l'autre côté de la frontière.

Le ministère des Transports du Bade-Wurtemberg a quant à lui mis en place une plateforme de données sur la mobilité à l'échelle du Land, appelée «MobiData BW». Elle regroupe les données d'un large panel de partenaires (autorités du secteur public, municipalités et fournisseurs de services de mobilité). MobiData BW constitue un hub central et neutre pour la mobilité numérique et les services de données dans le Bade-Wurtemberg.

Prochaine étape du dispositif, la connexion de ces hubs de données entre France et Allemagne favorisera la constitution d'un écosystème dans la région qui, à terme, permettra une meilleure mobilité interrégionale. Une gestion commune et

une meilleure utilisation des données en matière de mobilité contribueront à améliorer le quotidien des quelques 100 000 navetteurs transfrontaliers du Rhin Supérieur.



PAYS BASQUE

E-Mobask, l'émergence d'un réseau de transports collectifs intégré

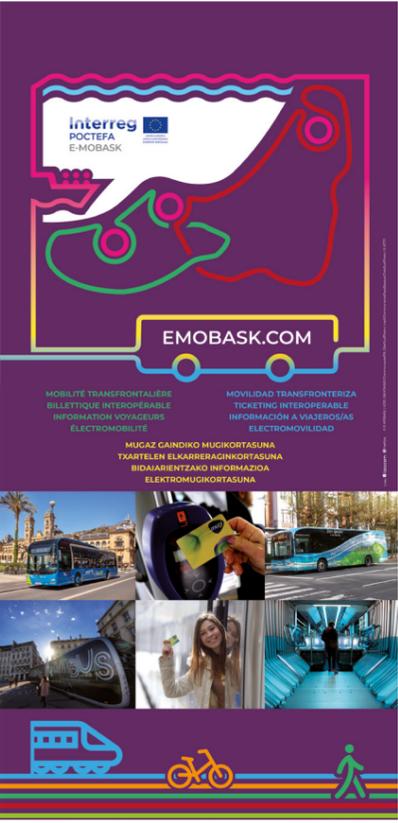
Le projet E-MOBASK a pour but de stimuler la fréquentation des services de transports publics urbains de l'agglomération de Bayonne et de San Sebastian, et d'en faire connaître l'offre, aussi bien pour les citoyens transfrontaliers que pour les nombreux touristes visitant le territoire. Cofinancé par le programme Interreg POCTEFA, il répond aux besoins de mobilités durables sur le territoire du Gipuzkoa et du Pays basque Nord, en facilitant leurs utilisations.

Ce projet facilite l'accès aux réseaux de transports par l'intégration des systèmes de billetterie, et améliore l'information disponible par le truchement d'un guide des mobilités transfrontalières, permettant aux usagers de visualiser l'intégralité des offres de transport sur le territoire. Plus généralement, il vise à rendre plus accessible l'information voyageurs multilingue, en français, basque et espagnol.

La mise en place du système de billetterie interopérable transfrontalier constitue une innovation majeure, en offrant la possibilité aux usagers de payer et valider leurs trajets avec leur carte de transports publics habituelle de l'autre côté de la frontière.

Cette action offre aux voyageurs la possibilité de payer leur trajet avec une carte bancaire sans contact directement sur les valideurs dans les bus, comme s'il s'agissait d'une carte de transport. E-MOBASK répond in fine au besoin accru en termes de mobilité sur le territoire, qui s'accompagne d'une nécessité de réduire la pollution engendrée par l'utilisation de la voiture.

La voiture individuelle reste en effet le moyen de transport privilégié pour la majorité de la population, qu'il s'agisse de se rendre sur son lieu de travail ou pour les autres déplacements. Une augmentation de l'utilisation des transports publics est bénéfique sur de nombreux aspects, comme la diminution de la pollution de l'air, mais également la réduction des nuisances sonores et des embouteillages.



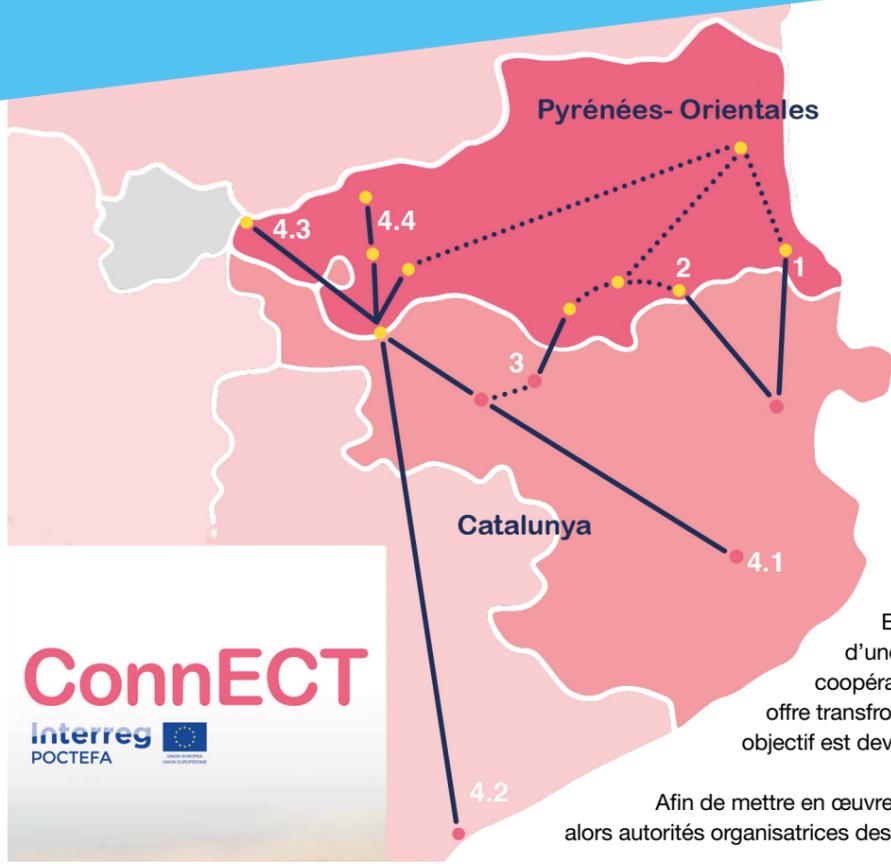
En facilitant l'accès à l'offre transfrontalière, le projet stimule l'utilisation des transports en commun ou d'autres moyens de déplacements durables comme le vélo en libre-service, permettant de réduire les émissions de CO2.

Le projet favorise la transition énergétique et la réduction des émissions de GES par la mise en place de bus 100% électriques dans les réseaux de transports publics du Pays Basque Nord (Trambus notamment) et de San Sebastian.

E-MOBASK s'inscrit en complémentarité avec d'autres projets POCTEFA, SMARTMOB et TRANSFERMUGARREKIN notamment. Le premier vise à développer des solutions de mobilité durable et intelligente sur le territoire transfrontalier Bidassoa-Sud Pays Basque. Le second a pour objectif de consolider l'offre de transport intermodal transfrontalier sur le territoire de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre.

Sur le long terme, l'objectif sera de capitaliser sur le projet afin de poursuivre le développement de l'interopérabilité billetterie transfrontalière pour un déploiement plus large et accessible. Le développement d'une offre de transports publics transfrontaliers compétitive, véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle sur le territoire Pays Basque Nord / Gipuzkoa constitue le défi majeur à relever pour les années à venir.

Plus d'infos: <https://emobask.eu>



ESPACE CATALAN TRANSFRONTALIER

ConnECT, de nouvelles lignes de bus interurbaines pour gommer l'effet frontière

Dans le cadre de leur coopération bilatérale, la Generalitat de Catalunya et le Département des Pyrénées-Orientales ont pointé depuis longtemps la nécessité d'améliorer l'offre transfrontalière de transports publics, afin de faciliter l'émergence d'un véritable bassin de vie dans l'Espace Catalan Transfrontalier (ECT).

En 2014, cette priorisation s'est traduite par la signature d'une convention thématique dans le cadre de l'Accord de coopération liant ces deux collectivités, dans le but de créer une offre transfrontalière de lignes d'autobus interurbains. Aujourd'hui, cet objectif est devenu réalité.

Afin de mettre en œuvre les actions définies par la convention, les deux institutions, alors autorités organisatrices des transports, ont travaillé à l'élaboration du projet ConnECT.

Véritable expérimentation, sur quatre ans (2018-2022), de mobilité transfrontalière sur l'ECT, il se traduit par la mise en place d'une offre de service de transport public performante et adaptée, sans rupture de service public ni contrainte liée à la frontière. Déposé dans le cadre du Programme Interreg POCTEFA 2014-2020, ce projet vise à promouvoir la mobilité durable des habitants de l'ECT et à éliminer l'effet frontière, d'une part en améliorant l'offre de transport transfrontalier, et d'autre part en favorisant la réduction des émissions de carbone dans l'atmosphère.

En application de la loi NOTRe confiant la compétence Transports publics aux Régions, le partenariat initialement pressenti a été élargi à la Région Occitanie – autorité compétente en matière de transports interurbains. Concrètement, ce partenariat s'est traduit par la création de cinq nouvelles lignes de bus transfrontalières, labellisées «ConnECT».

CLÉS DE RÉUSSITE DU PROJET

- Une analyse préalable et exhaustive des itinéraires, des horaires, des arrêts existants entre les membres ;
- Un important travail de mise à jour et de traduction des fichiers-données de la Région Occitanie et de la Generalitat de Catalunya ayant permis d'étendre le champ d'application du calculateur d'itinéraires «Mou-te» (utilisé par la Generalitat de Catalunya) à l'ensemble du territoire de l'ECT ;
- La conception et l'édition des dépliants d'information (FR et CAT) utilisés sur les 5 lignes ConnECT ;
- L'élaboration d'une signalétique commune disposée sur les points d'arrêt et les bus, afin d'apporter une meilleure visibilité pour l'utilisateur ;
- La réalisation d'une étude sur les réalités et les besoins des populations de l'ECT en matière de transports publics transfrontaliers.

À TRAVERS LES FRONTIÈRES, À TRAVERS LA CRISE

La phase d'expérimentation avait été lancée en 2020, pour une durée de deux ans. En raison de la pandémie, la mise en œuvre des actions du projet ConnECT a été fortement impactée et retardée, au vu des restrictions exceptionnelles de mobilité aux passages frontaliers, entraînant de fait la fermeture des frontières entre les États durant presque 6 mois, période pendant laquelle les lignes sont restées opérationnelles sans toutefois pouvoir franchir la frontière. Malgré le retard pris, le partenariat s'est adapté, avec résilience, aux circonstances sanitaires et sociales externes pour minimiser les effets de la pandémie et continuer à réaliser les objectifs du projet. À ce jour, les services de transport transfrontaliers de ConnECT ont été entièrement rétablis et fonctionnent normalement, selon les fréquences et les horaires prévus, offrant un service transfrontalier optimal aux citoyens.

BONNES PRATIQUES

Le ferroviaire comme outil de développement territorial à 360 degrés^{oo}

Rendre la mobilité plus écologique est au cœur du développement des réseaux ferroviaires transfrontaliers. Il s'agit de mieux desservir les villes frontalières pour réduire la congestion routière, de diminuer les émissions des voitures individuelles ou encore d'encourager l'intégration en reliant les corridors de transport européens. Face aux crises climatique et sanitaire, mesurer les progrès de ces projets n'est pas toujours aisé.

GRAND GENEVE

Léman Express, le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe



Le Léman Express est né d'une problématique majeure du Grand Genève: la mobilité quotidienne de plus de 100 000 frontaliers et habitants du bassin de vie franco-genevois. En 2015, sur les 550 000 déplacements transfrontaliers quotidiens, seuls 16% s'effectuaient en transports en commun, faute d'une offre efficace et

cohérente des deux côtés de la frontière. L'usage de la voiture individuelle par la majorité des travailleurs frontaliers engendrait jusqu'alors une véritable congestion du réseau routier aux heures de pointe. Inauguré en décembre 2019, le Léman Express se présente comme un trait

d'union ferroviaire entre Genève, l'Ain et le Nord de la Haute-Savoie. Le réseau est géré par l'opérateur Lemanis, filiale commune à la SNCF et aux CFF, et se dessine actuellement sur 230 km de voies, en desservant 45 stations. Avec près de 60 000 voyageurs par jour, le Léman Express répond aujourd'hui aux besoins de mobilités à l'échelle cantonale et transfrontalière, tout en constituant une alternative durable et efficace pour de nombreux navetteurs pendulaires.

CLÉS DE RÉUSSITE DU PROJET

- Un projet qui s'appuie sur un travail de longue haleine de modélisation multimodale des flux à l'échelle transfrontalière.
- Une tarification unifiée et zonale construite avec 8 autorités organisatrices et 10 opérateurs de transport dans le cadre d'une communauté tarifaire élargie.
- La règle du 1 trajet = 1 billet, simplifiant la lisibilité auprès des usagers.

UN DEVELOPPEMENT TOUTEFOIS INEGAL ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

Des disparités de développement du réseau persistent néanmoins, le manque de financement ne permettant pas une modernisation du réseau aussi rapide côté français que côté suisse. Des travaux de modernisation ont été entrepris sur la ligne 1 reliant Annemasse à Evian. La fréquence des trains varie également de part et d'autre de la frontière : le temps moyen entre deux trains est de 7 à 10 minutes côté suisse, contre 30 minutes côté français. Une enquête menée récemment par la HES-SO Genève révèle que la problématique des transports reste prégnante au sein de la population du Grand Genève et notamment pour les habitants du Département l'Ain, moins bien desservi par ce nouveau service.

« Le Léman express illustre parfaitement l'enjeu prioritaire du Grand Genève: irriguer une agglomération dynamique de près d'un million d'habitants, au cœur d'une région transfrontalière bien plus vaste, du Mont Blanc au lac Léman et au Jura. Il illustre les problématiques et solutions : quelle gouvernance du projet urbain, du réseau de transports ? Comment le financer par-delà les frontières nationales ? Il illustre enfin les pistes d'améliorations possibles : comment augmenter le transfert modal, impliquer une population de citoyens transfrontaliers, pas seulement d'usagers ? »

Christian Dupessey, Maire d'Annemasse, Président du Pôle métropolitain du Genevois français, Président de la Mission Opérationnelle Transfrontalière

Source : enquête HES-SO Genève
<https://arodes.hes-so.ch/record/7937/files/Published%20version.pdf>

Plus d'infos :
<http://www.grand-geneve.org/leman-express>

FRANCE-ALLEMAGNE

Des lignes ferroviaires transfrontalières ouvertes à la concurrence : une première en France

Le Grand Est a ouvert des lignes ferroviaires transfrontalières à la concurrence. Au total, sept liaisons sont concernées, au départ de Metz, Strasbourg et Mulhouse vers les villes allemandes de Trèves, Sarrebruck, Neustadt, Karlsruhe, Offenbourg et Müllheim. Selon le Conseil régional, ces lignes représentent aujourd'hui un potentiel de développement sous-utilisé par la SNCF. Grâce à l'ouverture, l'offre de transport devrait être multipliée par deux, voire par quatre sur certains tronçons.

Fin décembre 2021, conjointement avec les Länder de Rhénanie-Palatinat, de Sarre et du Bade-Wurtemberg, le Conseil régional du Grand Est a publié un avis d'appel à la concurrence. Le marché est ouvert à tout opérateur – français, allemand

ou autre – pour une durée de quinze ans. Le Grand Est prévoit de démarrer l'exploitation fin 2024.

Le Président de la Région Grand Est, Jean Rottner, a souligné le caractère novateur de cette initiative, puisqu'il s'agit d'une « première en France pour le transfrontalier » : une étape importante pour la constitution d'un réseau express métropolitain européen entre le Grand Est et ses voisins transfrontaliers.



TGV provenant de France, à Francfort en Allemagne

PAMINA

La liaison ferroviaire Rastatt – Haguenau : un chaînon manquant prometteur

Construite en 1895, la ligne Rastatt-Haguenau est en grande partie inutilisée depuis l'après-guerre, mise à part une courte section dédiée au trafic de marchandises. Le reste de la ligne est neutralisé, sans pour autant être déclassé, de sorte que la voie est toujours entretenue.

Au vu du potentiel de ce «missing link», confirmé par l'étude de la Commission européenne de 2018 sur les «missing railway links», l'Eurodistrict PAMINA¹ soutient activement un projet de réactivation d'un tronçon long de 58 kilomètres entre Haguenau et Obermodern.

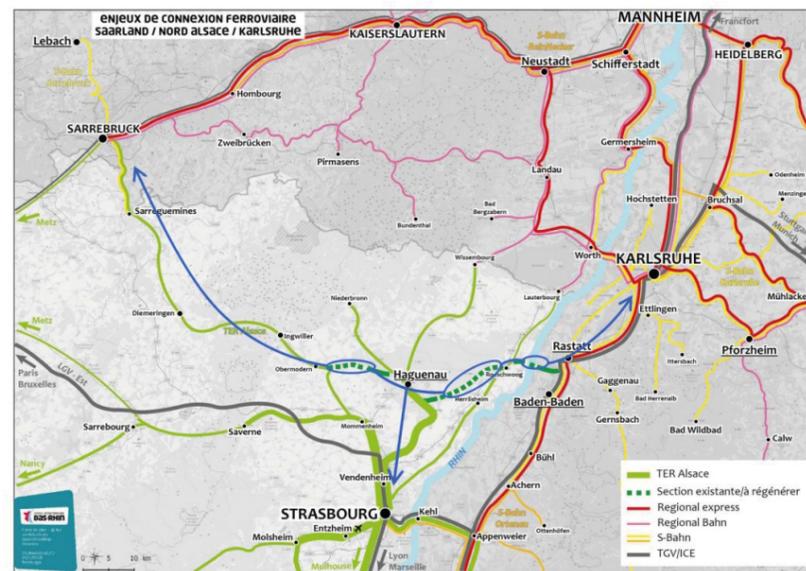
UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET DURABLE

Cette section participerait notamment au développement durable de la région, en permettant à davantage de personnes d'accéder aux transports publics. Elle contribuerait ainsi à réduire le trafic automobile sur les ponts à Rastatt et à Karlsruhe, ainsi que les émissions de CO2 induites par le transport routier. La liaison renforcerait également la compétitivité économique du bassin d'emploi PAMINA, en augmentant son attractivité et en stimulant l'emploi transfrontalier. Elle pourrait aussi devenir un facteur de réduction de l'exode rural des jeunes, ou encore de développement du tourisme.

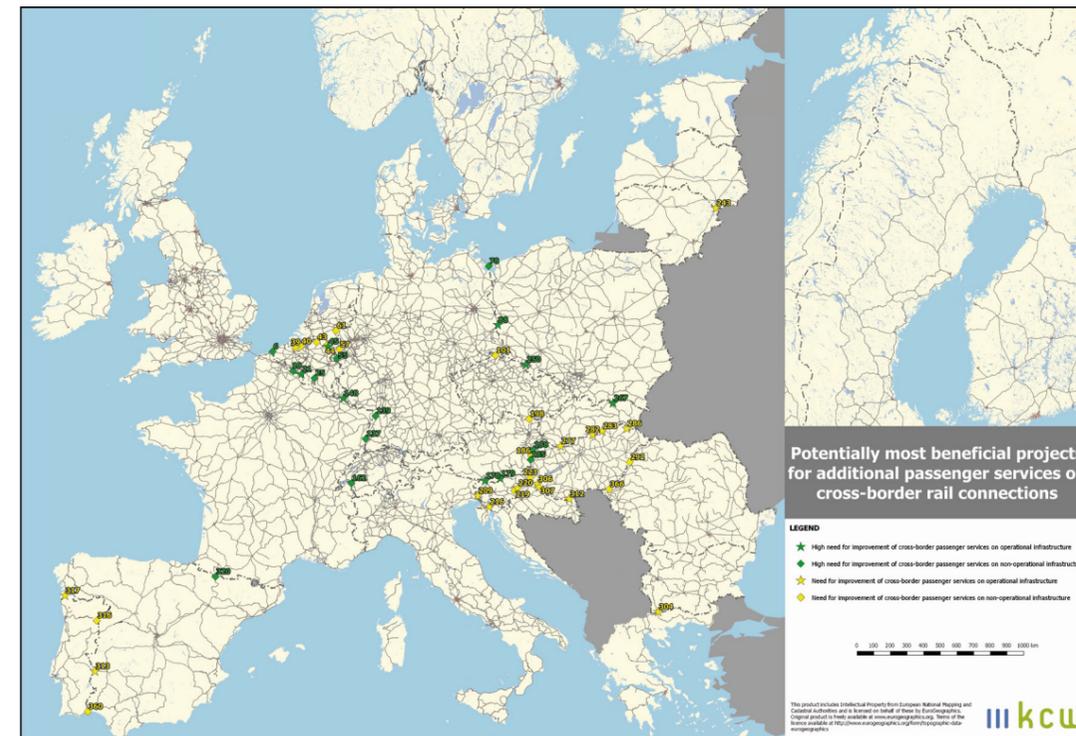
Ce projet a vocation à améliorer la qualité de vie des habitants, en assurant un meilleur accès aux services de santé, aux administrations et aux commerces.

A une échelle plus large, cette ligne ferroviaire permettrait également de renforcer l'intégration européenne, puisque quatre corridors de transport seraient reliés entre eux grâce à elle (Atlantique, Rhin-Danube, Mer du Nord – Méditerranée, Rhin – Alpes). Une inclusion de la ligne Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken dans le réseau RTE-T permettrait d'ailleurs d'accélérer sa réactivation grâce à un financement par des fonds européens (Connecting Europe Facility, CEF). Toutefois, la ligne ne figure pas dans la proposition de révision du RTE-T adoptée par la Commission européenne en décembre 2021.

¹ Palatinat du Sud, Mittlerer Oberrhein et Nord de l'Alsace.



Enjeux de connexion ferroviaire Saarland / Nord Alsace / Karlsruhe



UN PROJET DE MOBILITÉ MULTIMODALE

La réactivation du missing link s'inscrit dans un projet plus large de mobilité multimodale et durable, à l'échelle du territoire transfrontalier. A ce titre, le GECT Eurodistrict PAMINA est à l'initiative du projet MobiPAMINA, dont l'objet est l'élaboration d'une étude de faisabilité, lancée au printemps 2021 et soutenue à hauteur de plus de 300 000 € dans le cadre du programme INTERREG V Rhin supérieur. Outre les conditions de réactivation du missing link, cette étude examine plus généralement les différentes façons dont la mobilité transfrontalière peut être améliorée et répondre au défi climatique à l'échelle de l'Eurodistrict PAMINA.

DIFFICULTES RENCONTRÉES

Un projet de mobilité à l'échelle transfrontalière est, par essence, un projet complexe. Pour répondre à la demande d'un concept multimodal, il est inévitable

de considérer et d'inclure tous les modes de transport. Cela demande du temps et des argumentaires bien fondés. Par ailleurs, en raison de sa grande portée, ce projet implique de nombreux partenaires, issus de différents niveaux politiques (fédéral, régional et communal). Il faut non seulement assurer la compréhension réciproque des partenaires, mais aussi clarifier la situation juridique. Les enjeux juridiques ne se posent pas seulement au niveau transfrontalier. Il s'agit aussi de savoir à qui appartiennent les différentes sections de l'itinéraire et si elles ont été déclassées ou non. Ces difficultés compliquent la mise en œuvre du projet. Il s'avère que les questions juridiques en particulier sont très chronophages et peuvent retarder le bon déroulement de l'étude.

Plus d'infos : <https://www.eurodistrict-pamina.eu/fr/reactivation-de-la-ligne-ferroviaire.html>

FRANCE-BELGIQUE

GIVET-DINANT

Le 9 décembre 2021, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, et Georges Gilkinet, son homologue belge, ont ratifié deux déclarations d'intention portant sur les projets de réactivation des liaisons ferroviaires Givet-Dinant et Valenciennes-Mons. La ligne Charleville-Givet-Dinant figure également sur la proposition de révision du Réseau transeuropéen des Transports (RTE-T), votée par la Commission européenne le 14 décembre 2021.

HONGRIE-AUTRICHE

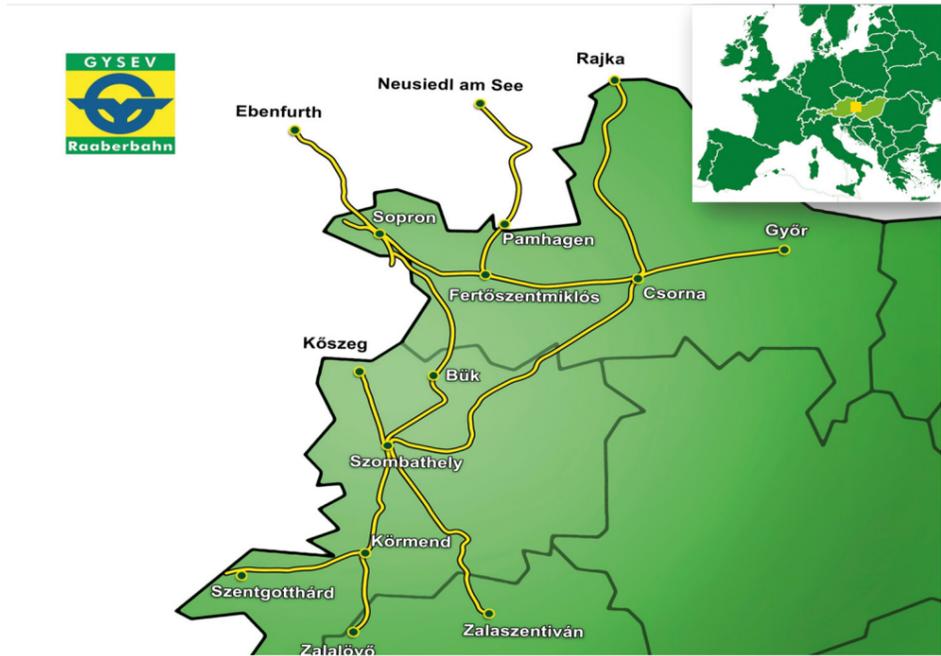
GYSEV : la résilience des liaisons ferroviaires transfrontalières en période de pandémie

L'opérateur ferroviaire régional hongrois GySEV est actif sur 535 kilomètres de lignes, autour des villes hongroises de Győr et Sopron, et reliant la ville autrichienne d'Ebenfurth. En 2019, 7,8 millions de personnes utilisaient ce service, fort de ses 210 à 422 trains de voyageurs et 40 à 58 trains de marchandises par jour.

DES RESTRICTIONS À LA FRONTIÈRE METTANT À L'ÉPREUVE LE SERVICE

La crise sanitaire a eu un impact significatif sur le transport de passagers. En raison des restrictions de circulation, le nombre de passagers a fortement diminué. Comme ailleurs, le réseau a également dû faire face à des difficultés liées aux contrôles aux frontières, ainsi qu'aux craintes des passagers et du personnel, certains ayant préféré la voiture individuelle au train.

Contrairement à d'autres lignes violemment impactées lors de la première vague de Covid (Öresund, Ticino-Lombardia...), le service ferroviaire transfrontalier est resté continu tout au long de la pandémie. Il a représenté une solution efficace pour une partie des frontaliers, qui évitaient les embouteillages aux frontières, où les contrôles entraînaient une attente parfois très longue.



La pandémie a eu un impact moins important sur le fret. Si une diminution du trafic a été observée au début de la crise, le trafic a rapidement repris par la suite. Les perturbations ont été mineures et le trafic continu de marchandises a permis de garantir l'approvisionnement de la région.

LA RÉSILIENCE COMME CAP POUR LE POST-PANDÉMIE

Pour renforcer la mobilité ferroviaire entre la Hongrie et l'Autriche, et afin d'anticiper les crises à venir, l'opérateur ferroviaire s'est fixé plusieurs objectifs :

- Faire du rail un choix prioritaire en matière de transport et s'assurer que les usagers habituels reviennent après la pandémie.
- Transporter des marchandises à plus grande échelle en exploitant les avantages des corridors internationaux de fret ferroviaire.
- Continuer à s'inscrire dans une logique de développement durable en mobilisant les différents fonds européens à disposition : reconstruction des infrastructures, électrification, traction électrique, amélioration des services.

Plus d'infos : <https://www2.gysev.hu/en>

PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

Avec TRAILS, l'Occitanie et la Catalogne développent le fret ferroviaire transfrontalier

TRAILS (TRAnsnational Intermodal Links towards Sustainability) vise à favoriser l'utilisation du transport ferroviaire et l'intermodalité dans le transport transfrontalier de marchandises entre la France et l'Espagne, côté méditerranéen. Co-financé dans le cadre du programme POCTEFA, il a réuni durant quatre ans, malgré la complexité de la crise sanitaire, dix partenaires privés et publics, représentatifs du secteur des transports et de la logistique des régions Occitanie et Catalogne.

UN ÉCOSYSTÈME TRANSFRONTALIER FAVORABLE AU REPORT MODAL

Le passage de la frontière franco-espagnole par la façade méditerranéenne représente 52% des flux logistiques Nord-Sud en Europe et seulement 2% de ces échanges empruntent le mode ferroviaire.

Chaque jour 13 000 poids lourds passent la frontière, soit un camion toutes les six secondes. Un train qui peut charger jusqu'à 42 containers ou semi-remorques consomme six fois moins de CO₂ qu'un camion. La multimodalité est une clé essentielle de la lutte contre le changement climatique et la décarbonation du transport de marchandises.

TRAILS s'est concentré sur l'optimisation des outils existants et la mise en relation des acteurs de la chaîne logistique et présente des résultats concrets :

- Une cartographie interactive commune et détaillée des installations et des services ferroviaires multimodaux disponibles sur le territoire. Cet outil innovant et pérenne permet notamment de prendre contact directement avec les opérateurs.
- Des outils collaboratifs communs d'aide à la décision pour le futur : études de marchés et analyse stratégique de la

filère transport et logistique transfrontalières.

- Création de trois lignes ferroviaires de fret et deux services supplémentaires en cours de développement.
- Des actions pour l'innovation dans le transport multimodal et la formation, des salons professionnels.

VERS UN «GUICHET UNIQUE TRANSFRONTALIER»

La crise sanitaire a montré l'importance stratégique du transport de fret et de l'organisation de la chaîne logistique. Elle en a aussi révélé certaines faiblesses et fragilités. Parallèlement, la crise climatique s'invite dans la gestion de l'après-Covid. Ce contexte est favorable au développement du transport multimodal mais nécessite des mesures d'accompagnement soutenues sur la durée.



Le projet TRAILS a démontré qu'il était possible d'améliorer la situation du fret ferroviaire sur un territoire transfrontalier, réputé plus difficile, en partageant de bonnes pratiques entre acteurs privés et publics.

L'un des prolongements du projet pourrait être de créer un « guichet unique transfrontalier » pour faciliter l'accès des chargeurs aux services de fret ferroviaire.

Plus d'infos : <http://www.trails-project.com>

BONNES PRATIQUES

Mobilités alternatives transfrontalières au service de la décarbonation

Les réseaux ferroviaires ne sont pas le seul moyen pour diminuer l'empreinte carbone issue des déplacements. La coopération entre régions voisines s'étend par exemple à des projets de covoiturage ou à des itinéraires cyclables. Avec ces solutions moins polluantes, il devient possible de traverser la frontière de manière «alternative».

EUROMETROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI

Les défis d'un bassin de vie aux pratiques de mobilité très variées

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, c'est plus de 2 millions d'habitants sur un territoire franco-belge où les densités de populations sont très variées (253 à 1785 hab/km²), ce qui impacte l'organisation des transports et les pratiques, notamment là où les continuums urbains sont importants le long de la frontière.

POURQUOI TRAVERSE-T-ON CETTE FRONTIÈRE ?

Les premiers motifs de déplacements transfrontaliers sont les achats et la consommation de services, le travail et les études. A titre d'exemple, plus de 90% des étudiants de l'Institut tournaisien

Saint Luc (Art et Architecture) proviennent de France, tandis que les résidents belges apprécient de bénéficier de l'accès au réseau TGV au départ de Lille.

COMMENT TRAVERSE-T-ON CETTE FRONTIÈRE ?

Bien que trois liaisons transfrontalières existent, deux en train et une en bus, seuls 5% des trajets transfrontaliers se font en transports publics au sein de l'Eurométropole. D'après la dernière enquête «Ménages Déplacements», comportant un volet transfrontalier, des différences notables dans les pratiques de mobilité émergent : la voiture reste le mode le plus utilisé (72% en Wallonie, 63% en Flandre, 57% dans la MEL) ; les transports en commun représentent (avant Covid) plus de 10% des déplacements dans la MEL mais seulement moins de 2% pour les territoires belges, moins densément peuplés. Les modes actifs (marche à pied et vélo) représentent une part croissante mais encore trop faible : près de 30% de marcheurs quotidiens dans la MEL, 19% en Wallonie et 15% en Flandre, où la part des cyclistes est particulièrement élevée (16,5%) contrairement à la MEL et en Wallonie, où la part modale du vélo s'arrête à 1,5%.

Le Carré Bleu - Boucle cyclable transfrontalière franco-belge de 90 km



DAVANTAGE DE PISTES CYCLABLES TRANSFRONTALIÈRES ?

Le Carré Bleu inauguré en 2021 par l'Eurométropole est une boucle cyclable transfrontalière de 90km, complètement balisée. S'il a d'abord une vocation touristique, le Carré Bleu est une infrastructure qui sert également aux déplacements quotidiens. D'autant que l'Eurométropole œuvre pour l'amélioration des connexions cyclables et piétonnes entre communes limitrophes pour faciliter

les usages aussi bien récréatifs que courants (travail, achats, services, ...).

VERS UNE VISION GLOBALE DE MOBILITÉ DURABLE

Outre l'organisation progressive d'une gouvernance transfrontalière en faveur d'une mobilité transfrontalière durable, des projets de transports publics structurants et dépassant la frontière existent : une extension de ligne de tramway, un service express métropolitain (type RER), des liaisons cyclables transfrontalières, ...

Si la crise sanitaire a fait baisser le recours aux transports en commun, la nécessité de fluidifier les trafics, d'améliorer la qualité de l'air et de favoriser la santé des habitants par la promotion de modes actifs de déplacement demeurent les principaux leitmotivs et défis transfrontaliers.

Plus d'infos : <https://www.espacebleu.eu/carrebleu>

ITALIE-SLOVÉNIE

GECT GO, un projet de vélopartage transfrontalier

VERS UNE MOBILITÉ URBAINE PUBLIQUE TRANSFRONTALIÈRE

Situé à la frontière entre l'Italie et la Slovénie, le GECT Gorizia-Nova Gorica (GECT GO) regroupe depuis 2011 les municipalités de Gorizia, Nova Gorica et Šempeter-Vrtojba, afin de répondre aux défis communs, notamment en matière services transfrontaliers.

Le «Plan de mobilité urbaine publique transfrontalière» (CB PUMP) du GECT GO, projet sélectionné à l'issue du premier appel à projets «B-solutions» lancé en 2018, vise à supprimer des obstacles à l'intégration des réseaux de transport urbain opérant au sein du GECT. De nature administrative et juridique, ces obstacles relèvent des restrictions de cabotage à l'échelle transfrontalière, de la pluralité des systèmes de tarification et du manque d'information fournis par les opérateurs de transport de part et d'autre de la frontière, ou encore de l'usage de langues différentes.

Ce projet d'accord entre la région Friuli Venezia Giulia et le ministère slovène des

Infrastructures propose aux opérateurs de transport de mettre en place de nouvelles lignes de bus transfrontalières et, plus largement, de concevoir la zone partagée par les trois villes comme un système urbain unique.

UN SYSTEME DE VELOPARTAGE INTEGRÉ

En 2021, le GECT GO a soumis un projet visant à l'intégration des systèmes de vélos en libre-service existants entre les villes frontalières de Gorizia et Nova Gorica (GO2GO Cross-border Bike Sharing). L'objectif est de mettre en place un système de vélopartage intégré, géré par le GECT.

Egalement sélectionné dans le cadre de l'initiative «B-solutions» pour répondre aux différences juridiques et administratives entre l'Italie et la Slovénie, il s'agit aussi d'explorer la possibilité pour le GECT GO d'être l'autorité de gestion d'un système transfrontalier unique de vélopartage. Ce projet durable devrait être opérationnel d'ici 2025, date à laquelle les deux villes seront conjointement Capitale européenne de la culture. Dans cette perspective, un

projet de parc transfrontalier est en cours afin de préserver le patrimoine naturel et culturel de la zone située le long de la rivière Isonzo et d'accroître son potentiel touristique et récréatif. Dans ce cadre, le GECT GO a élaboré un plan d'action visant à mettre en valeur le futur parc et à développer la mobilité et le cyclotourisme dans la région. Le projet de vélopartage urbain transfrontalier s'inscrit en synergie de ce projet plus vaste.



European Grouping of Territorial Cooperation
Gruppo europeo di cooperazione territoriale
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje



Plus d'infos : <https://euro-go.eu/en/>

Covoiturage dans l'Arc jurassien : une solution alternative et transfrontalière à l'«autosolisme»

Le nombre de travailleurs frontaliers de l'Arc jurassien est en constante augmentation. Selon une étude menée par l'Observatoire statistique de l'Arc jurassien, ils ont augmenté de près de 70% en dix ans, passant de 19 000 à plus de 32 000 en 2016. En 2022, ce dernier chiffre est passé au-dessus des 40 000. Or, la quasi-totalité (97%) des déplacements domicile-travail est effectuée en voiture. Chaque jour, les villes suisses du Locle et de La Chaux-de-Fonds accueillent la moitié des actifs résidant à Morteau et Villers-le-Lac, de sorte que certains tronçons, à l'image du Col des Roches, font face à un trafic pendulaire très important. Cette situation entraîne une congestion du trafic routier aux frontières, des difficultés de stationnement et des nuisances environnementales majeures. Partant de ce constat, les collectivités du territoire encouragent le développement de solutions de transport alternatives.

LE DISPOSITIF

Lancé en 2011 dans le cadre du programme Interreg, le dispositif promeut un mode de transport partagé et tend à pallier la maigre desserte en transports publics sur ce territoire de moyenne montagne. Il associe 18 partenaires suisses et français. 180 entreprises, qui représentent 42 000 collaborateurs, prennent part au dispositif. Afin de pérenniser et d'étendre le dispositif, de nombreuses fonctionnalités ont été mises en place : un site internet, une centrale téléphonique dédiée et une application dédiée aux ressources humaines des entreprises pour orienter les salariés. Des actions de sensibilisation et d'animation sont également organisées au sein des entreprises pour atteindre au plus près les utilisateurs potentiels. Par ailleurs, des aires de covoiturage ont été aménagées de façon concertée de part et d'autre de la frontière. Autre atout majeur, le dispositif permet une vue d'ensemble sur le nombre de covoitureurs

transfrontaliers et sur son impact en matière de décongestion et de pollution.

UNE SOLUTION ALTERNATIVE DURABLE

Cette initiative s'inscrit dans la volonté commune d'aller vers un développement équilibré, solidaire, compétitif et durable de part et d'autre de la frontière. Parmi les 42 000 collaborateurs, 25% en moyenne covoiturent régulièrement, ce qui a sensiblement réduit l'empreinte carbone des trajets journaliers. L'économie en matière d'émission de gaz à effets de serre est estimée à 1,1 tonne de CO2 par an et par covoitureur.

IMPACTS DU COVID-19

Depuis mars 2020, les navetteurs pendulaires ont toutefois été touchés par la crise sanitaire. Les mesures de restriction ont fortement réduit le



© Arc jurassien

trafic transfrontalier, tandis que le contrôle systématique des véhicules a considérablement allongé les temps de trajet des frontaliers qui ne pouvaient pas recourir au télétravail.

Les restrictions et le contexte au sein des entreprises ont mis un frein aux actions du dispositif. Action phare pour mobiliser et pérenniser la démarche, le «challenge» inter-entreprises annuel a été annulé en 2020 et 2021.

Même si certains automobilistes ont pu reprendre leurs habitudes d'autosolisme, des événements plus récents comme la hausse du prix de l'essence et la crise climatique ont eu un effet contraire. Cette tendance est mise en exergue par la hausse de participation de 24% à l'édition 2022 du challenge annuel.

Aujourd'hui, si les restrictions liées à la crise sont moins nombreuses, des changements inhérents demeurent : le covoiturage reste déconseillé dans certaines entreprises, le télétravail, encore très pratiqué, devrait perdurer, la pression sur le stationnement a baissé. Dans ce contexte, le dispositif vise à relancer la dynamique à travers notamment des actions d'animation au sein des entreprises partenaires, en ciblant le covoiturage domicile-travail des frontaliers, mais également en apportant une dimension multimodale dans les outils mis à disposition. Il veille également à s'adapter aux besoins des collectivités, des entreprises et des covoitureurs afin de proposer des actions pertinentes en réponse aux nouvelles pratiques.

BONNES PRATIQUES

Le transport maritime et de montagne : opportunité de désenclavement ?



Frontière maritime entre le Finistère et le Royaume-Uni

Inclure les zones les plus isolées est un objectif de premier ordre dans tous les domaines des politiques publiques. L'enjeu de l'accessibilité - opportunité de désenclavement - est d'autant plus grand pour les territoires traversés par une frontière montagneuse ou maritime.

FRANCE-ROYAUME-UNI

Finistère : l'enjeu de l'accessibilité à la lumière du Brexit

Territoire maritime à la pointe Ouest de la France, le Finistère est plus proche à vol d'oiseau du Royaume-Uni que de sa capitale régionale.

La ligne de ferry fret-passager Roscoff-Plymouth lui permet de garantir une

accessibilité vis-à-vis de ces voisins qui se traduisait, en temps normal, par des flux de passagers importants, notamment touristiques, avec 80% de clientèle britannique, et un flux économique stratégique notamment pour les produits agricoles et agroalimentaires, avec plus de 6000 camions par an.

Le double contexte de Brexit et de Covid a brutalement ralenti ces échanges, mettant temporairement en difficulté la compagnie Brittany Ferries, soutenue par les autorités nationales et locales. La Réserve d'ajustement au Brexit pourrait

© MOT

soutenir ce type d'interventions, indispensables pour soutenir un secteur fragilisé mais vitale pour la vitalité économique du Finistère.

Le défi est maintenant de relancer les échanges, avec un enjeu fort de formalités douanières et sanitaires, l'ensemble des mesures liées au Brexit s'étant mises en place progressivement en 2022. Le risque identifié est la perte de marché d'entreprises finistériennes, confrontée à un surcoût de ses produits et à des délais trop contraignants, notamment au niveau des produits ultra-frais.

Au niveau des échanges de marchandises, l'intégration du port de Brest-Roscoff au réseau central dans le cadre de la révision du Réseau transeuropéen des Transports (RTE-T) marque une étape importante. Voté par la Commission européenne en décembre 2021, ce changement de statut permet d'accéder à de nouveaux financements européens. Pour le Finistère, il s'agit alors de concilier les enjeux écologiques et économiques, en privilégiant un fret maritime et ferroviaire bas carbone.



Port de Plymouth, au Royaume-Uni

© RogerMechan/Shutterstock.com

SUÈDE-FINLANDE

Le ferry «Aurora Botnia», fruit d'une coopération transfrontalière de longue haleine

Après une décennie de travail, le voyage inaugural du ferry «Aurora Botnia» a eu lieu en août 2021. Il est le résultat d'une coopération transfrontalière de longue date réussie, dans la région de Kvarken.

UN PARTENARIAT ENGAGÉ

Le Conseil de Kvarken, devenu en 2021 le premier GECT dans les pays nordiques, réunit un partenariat dynamique de membres très engagés. Le projet a ainsi servi de base à l'acquisition d'un nouveau ferry sur mesure respectueux de l'environnement pour la région, dans le but de maintenir et de développer les relations transfrontalières. Le nouveau ferry «Aurora Botnia» est la propriété conjointe de deux villes : Vaasa en Finlande et Umeå en Suède. Le Conseil de Kvarken est engagé dans d'autres projets de mobilité innovante, tels que le projet régional d'aviation électrique FAIR, qui réunit toute la région.

UN PROJET DE LONGUE DATE

Le ferry «Aurora Botnia» est le résultat d'un long travail entre partenaires frontaliers. Après l'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'Union européenne en 1995, la liaison par ferry, vitale pour la région, a été fortement ébranlée. Les achats hors taxes ayant été supprimés, la rentabilité des opérations dans le Kvarken s'est effondrée et les passagers ont peu à peu tourné le dos à la liaison, en raison de la hausse des prix et des changements d'opérateurs et d'horaires. Cela a conduit à la faillite de la compagnie maritime RG-Line fin 2011.

Avant même la faillite de la compagnie maritime, le Conseil de Kvarken avait attiré l'attention sur l'importance de la liaison pour l'ensemble du territoire. Suite à cela, la ministre finlandaise des Transports, en visite dans la ville de Vaasa le jour de l'annonce de la faillite, a pu nommer un groupe de travail transfrontalier chargé d'enquêter sur la sauvegarde de la connexion.

UNE STRATÉGIE POUR SAUVEGARDER LE TRAFIC

Les enquêtes du groupe de travail ont été financées par le Conseil de Kvarken et le programme Interreg. Le rapport final, intitulé «Préparation d'une stratégie afin de sauvegarder le trafic des ferries dans le Kvarken», stipulait :

- que le trafic de ferry entre Vaasa et Umeå ainsi que son développement soient considérés comme faisant partie d'un ensemble plus vaste, à savoir l'infrastructure de transport formée par la route européenne E12 ;
- qu'une partie de cette infrastructure de transport soit un navire de glace respectueux de l'environnement qui réponde aux exigences des passagers ;
- que l'objectif à long terme devait être d'acquiescer un navire spécialement conçu pour le trafic sur la route de Kvarken ;
- que tous les acteurs coopèrent pour obtenir des subventions de l'UE ;



- que la possibilité pour la Suède et la Finlande de soutenir le projet et de préparer un cofinancement national soit examinée ;
- que les acteurs régionaux s'engagent à participer à l'investissement, à organiser le trafic et à couvrir le coût de son opération afin que l'actuelle subvention puisse être supprimée.

Aujourd'hui, le projet finalisé est conforme aux propositions du rapport, à une exception près : le gouvernement suédois ne cofinance pas le projet.



Le ferry «Aurora Botnia»



© Ivan Skrifitskiy/Shutterstock.com

Les Alpes à Modane, ville frontière de montagne

FRANCE-ITALIE

Modane : l'impact local des grands défis bilatéraux franco-italiens

Les territoires frontaliers alpins illustrent parfaitement le défi du désenclavement.

Située au cœur des Alpes-Occidentales, la ville de Modane est devenue, depuis l'ouverture en 1871 du premier tunnel passant sous une montagne, une véritable porte d'entrée ferroviaire, ouverte sur la France et l'Italie.

L'OPPORTUNITÉ DE LA LIAISON LYON-TURIN

D'après une large enquête menée par la DG REGIO en 2020 auprès des habitants des régions frontalières, la frontière franco-italienne est la deuxième frontière terrestre de l'UE perçue comme «la moins perméable» (46% y considèrent que l'accessibilité est un obstacle majeur).

Avec l'ouverture à venir du tunnel euro-alpin entre Lyon et Turin, qui permettra de raccourcir les temps de parcours entre les métropoles françaises et celles du nord de l'Italie, le territoire de la Conférence des Hautes Vallées - l'instance transfrontalière locale - se retrouve au cœur des enjeux de cette nouvelle infrastructure.

Opportunité pour certains pôles urbains qui accueilleront les gares TGV (Saint-Jean de Maurienne, Suse), bouleversement pour d'autres (Modane, Bardonecchia, en tant que «gares frontières» historiques), cette future infrastructure ouvre des perspectives nouvelles.

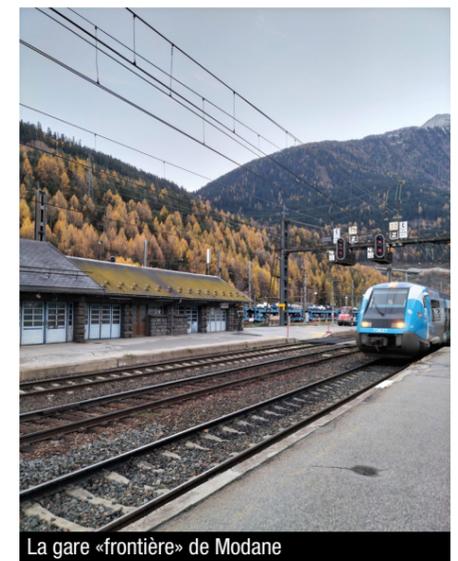
Pour répondre à ces nouveaux défis, la MOT a accompagné à l'automne 2022, dans le cadre du programme national «Petites villes de demain», les communes de Modane et de Fourneaux afin d'identifier, en lien avec la commune voisine de Bardonecchia, les leviers du développement de la mobilité et d'une vision transfrontalière «à 360 degrés».

UN ENCLAVEMENT PERSISTANT

Bien que disposant d'infrastructures de mobilité transfrontalière conséquentes (tunnel ferroviaire et tunnel routier), le territoire demeure enclavé.

Plutôt que d'être le point de départ ou d'arrivée de flux, il reste avant tout un point de passage que l'on traverse sans s'arrêter.

Les infrastructures de transport sont pensées pour faciliter les mobilités transnationales de longue distance, sans tenir compte de la mobilité transfrontalière quotidienne.



La gare «frontière» de Modane



OBSTACLES À SURMONTER

Les difficultés en matière d'accessibilité sont de différentes natures, selon le mode de transport en question :

En matière ferroviaire, Modane n'est plus desservie par le service métropolitain de la Région Piémont depuis 2019, avec une desserte qui s'était déjà fortement réduite avant la suspension du tronçon transfrontalier.

Soumises à l'impact des flux migratoires entre la France et l'Italie, les lignes de transport autour de la frontière font face aux nombreux retards et aux aléas liés aux contrôles douaniers.

Le rétablissement de la liaison ferroviaire transfrontalière locale permettrait aux habitants des deux versants de disposer d'une offre de transport régional adaptée pour se rendre de l'autre côté de la frontière, tout en offrant une solution de

transport efficace et bas carbone aux touristes tout au long de l'année.

Pour atteindre cet objectif, le renforcement de la connaissance réciproque et la mise en contact des acteurs (opérateurs ferroviaires, gestionnaires des infrastructures, Régions, Etats...) est indispensable.

Un autre exemple est fourni par l'offre transfrontalière existante, consistant en une navette (minibus de 20 places) qui n'est active que du lundi au vendredi, alors même que les flux touristiques ont tendance à se concentrer le weekend. Cette navette n'est pas disponible à la réservation préalable et manque de publicité, que ce soit sur Internet ou dans les principaux points d'accueil des voyageurs.

En ce qui concerne la mobilité individuelle, la tarification du tunnel est perçue comme fortement dissuasive par les habitants et les élus du territoire, la traversée aller-retour revenant aujourd'hui à environ 60€ en voiture. L'introduction de tarifs préférentiels pour les habitants des communes situées à proximité du tunnel pourrait permettre de «recoudre» ce bassin



Modane

de vie transfrontalier en facilitant les déplacements de proximité à travers les Alpes, y compris pour des motifs d'achats, d'accès aux services et aux loisirs, ou d'échanges entre les habitants.

PERSPECTIVES

Les attentes des territoires vis-à-vis du Comité de coopération transfrontalière du Traité du Quirinal sont nombreuses afin d'apporter des réponses multi-niveaux aux obstacles locaux, ce qui ne pourra se faire qu'en tenant compte du contexte global des flux à la frontière franco-italienne.

FRANCE-ITALIE

TERRES MONVISO

Les Terres Monviso sont situées au carrefour franco-italien des Alpes Cottiennes et des Alpes Maritimes.

Le projet «Ris[K] : Sécuriser les mobilités transfrontalières» est l'un des projets du Plan intégré territorial (PITER) Terres Monviso financé dans le cadre du programme européen Alcotra. Il porte sur la mise en place de partenariats inédits entre la Région Piémont, le Département des Hautes-Alpes, la Communauté de communes du Guillestrois et du

Queyras, l'Union des Communes Vallée Stura et la Province de Cuneo. Son objectif : maintenir l'attractivité du territoire en matière de qualité de vie et de tourisme.

En se concentrant sur trois types de risques (avalancheux et sécurité routière côté italien ; glissement de terrain et inondation côté français), il a permis d'aborder de façon concomitante des démarches d'aménagements routiers, de gestion des risques et d'intégration environnementales couplées avec la mise en place de systèmes d'alertes interconnectés et de suivi en commun des risques.



Site du Gouret (Queyras)

© CC0

DOSSIER

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS : DU PROJET À LA RÉALISATION



LEVER LES OBSTACLES

Traverser les frontières nécessite de surmonter des barrières juridiques, institutionnelles et administratives.



OUTILS DE FINANCEMENT

De nombreux projets de transport transfrontalier ne peuvent être pris en charge par les seules autorités locales. Trouver une masse financière critique est bien souvent une nécessité.



POLITIQUES LOCALES ET NATIONALES

Faciliter la traversée des frontières, c'est concevoir des cadres réglementaires adaptés aux besoins des habitants.



TROIS QUESTIONS À THIERRY MALLET

Thierry Mallet est Président du Groupe Transdev.



LE CADRE EUROPÉEN

Les transports sont l'une des pierres angulaires de l'intégration européenne.

Sommaire

Lever les obstacles p. 34

Politiques locales et nationales p. 36

Le cadre européen p. 37

Outils de financements p. 38

Trois questions à Thierry Mallet p. 40

Lever les obstacles

Traverser les frontières nécessite de surmonter des barrières juridiques, institutionnelles et administratives qui peuvent entraver les projets de mobilité transfrontalière. Pour faire face à ces enjeux, il faut d'abord comprendre quels sont les obstacles, en analyser les principaux effets et, surtout, identifier les solutions possibles.



TYOLOGIE DES OBSTACLES À LA MOBILITÉ

Les services de transports publics transfrontaliers se distinguent nettement des transports publics opérant au sein des frontières nationales, en raison de la présence de certains obstacles spécifiques. Ces particularités sont dues, premièrement, aux caractéristiques structurelles et géographiques le long des frontières des États et aux relations fonctionnelles entre les régions voisines des différents pays. Les obstacles à la coopération transfrontalière peuvent être classés par catégorie :



Les obstacles administratifs sont souvent liés à un manque de coordination (compétences asymétriques et différences structurelles entre les principales parties prenantes). La grande majorité des obstacles sont dus à des questions administratives.



Les obstacles juridiques nationaux sont dus à un contexte juridique transfrontalier asymétrique pour les transports publics en raison de dispositions différentes dans les lois et les directives administratives nationales ou régionales. L'éligibilité aux subventions publiques ou les normes de sécurité ferroviaire peuvent par exemple différer, tout comme les dispositions relatives aux horaires et aux systèmes de tarification des transports locaux.



© DR



D'autres obstacles peuvent être dus à des configurations spatiales défavorables, liées au morcellement du tissu résidentiel, à une densité de population très faible ou à des infrastructures de mauvaise qualité, entraînant un déséquilibre des flux transfrontaliers de navetteurs ou une demande potentielle limitée.

IMPACTS NÉGATIFS DES OBSTACLES À LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

Ces types d'obstacles impliquent divers effets et impacts négatifs, notamment :

- **Des effets directs sur la mobilité des habitants**, dans les zones à faible demande, des déplacements transfrontaliers longs, incommodes ou coûteux, des coûts élevés et un effort important de la part des acteurs du territoire dans leur mise en service.
- **Des effets secondaires comme la congestion et la pollution** dues à l'utilisation de transports motorisés privés plutôt que de services de transports en commun, **la réduction de l'accessibilité** interne dans la région transfrontalière ou les répercussions négatives sur l'intégration économique.

- **Des impacts plus larges sur le développement des régions transfrontalières.** Ceux-ci concernent le développement socio-économique au sens large, comme la faible exploitation du potentiel du marché du travail transfrontalier, l'intégration fonctionnelle et la qualité de vie des citoyens dans la zone frontalière.

SOLUTIONS

La diversité des obstacles et des problèmes, ainsi que des effets et des impacts qu'ils induisent, montre qu'il n'existe pas de solution unique.

Des solutions sur mesure sont nécessaires pour différents obstacles et contextes spatiaux et institutionnels. Il est donc essentiel de prendre en compte trois aspects principaux :

- **Identifier l'étendue du blocage.** C'est-à-dire la relation directe entre la source d'un obstacle, les problèmes qu'il induit et leurs effets. Si les relations directes peuvent être résolues relativement facilement, ce n'est pas forcément le cas si l'action requise est complexe.



© Communauté européenne

- **Identifier les actions possibles.** Les actions vont de l'évolution de différents niveaux de législation à une coopération transfrontalière plus intense. Le plus souvent, il est nécessaire de combiner plusieurs types d'actions.
- **Identifier les acteurs pertinents pour lancer l'action.** Dans la plupart des cas, les autorités régionales et locales sont cruciales. Les autorités nationales entrent en jeu le plus souvent si une action législative est requise ou si elles ont des compétences en matière d'organisation des transports. D'autres initiateurs peuvent être des associations de transport, des autorités locales, des entités transfrontalières ou même des entreprises privées de transport. En règle générale, cependant, plusieurs de ces acteurs doivent être impliqués conjointement dans ce processus.

Les structures transfrontalières de gouvernance des transports sont souvent complexes, et il est donc indispensable de faciliter les processus requis pour avancer. Cela peut nécessiter l'intervention d'entités transfrontalières, d'un financement Interreg voire d'accords pour formaliser la coopération sur le long terme.

SOURCE :

Cet article reprend les conclusions de l'étude la Commission européenne «Providing public transport in cross-border regions – mapping of existing services and legal obstacles» (voir page 12).

«B-SOLUTIONS», UNE INITIATIVE EUROPÉENNE POUR RÉSOUDRE LES OBSTACLES TRANSFRONTALIERS

Lancée en 2017, l'initiative B-solutions a pour objectif de surmonter les obstacles juridiques et administratifs qui entravent la coopération et limitent les interactions entre régions voisines. Grâce à sa mise en œuvre, l'Association des régions frontalières européennes (ARFE) et la DG REGIO de la Commission européenne ont réussi à collecter et publier des informations importantes sur l'état des blocages qui entravent la coopération transfrontalière.

Les cas B-solutions vont de la coopération maritime, comme le projet «Seaflix Mobilité transfrontalière» (FR-IT-MC) qui aborde des obstacles juridiques en proposant des modifications de la législation française et la création d'un GECT, à la construction des ponts, comme le projet «Pont trilatéral dans l'Eurorégion Neisse-Nisa-Nysa» (CZ-DE-PL) qui propose un accord intergouvernemental trilatéral pour résoudre le problème de l'obligation d'obtenir trois permis de construire nationaux individuels pour la construction d'une seule infrastructure.

Plus d'infos : www.b-solutionsproject.com/

Politiques locales et nationales

Faciliter la traversée des frontières, c'est d'abord concevoir des programmes et des cadres réglementaires locaux et nationaux au plus près des besoins des habitants des territoires transfrontaliers. Des évolutions règlementaires au niveau national ont permis des avancées récentes.



MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL

En France, afin d'encourager l'usage des transports en commun et de rendre la mobilité plus accessible, le forfait «mobilité durables» vise à soutenir les modes de transports alternatifs et durables. Pour les salariés, il s'agit de la prise en charge facultative par leur employeur de l'ensemble ou d'une partie des frais de transports entre le domicile et le lieu de travail (frais de carburant, frais engagés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène).

Cette prise en charge, pour les années 2022 et 2023, bénéficie à l'ensemble des salariés et non plus aux seuls salariés utilisant leur véhicule, incluant les transports en commun et les vélos. Les agents publics qui font le choix d'un mode de transport durable (vélo, covoiturage) reçoivent un forfait de 200 euros par an.

Les travailleurs frontaliers qui résident dans un pays limitrophe et travaillent en France sont susceptibles d'ouvrir droit à la prise en charge obligatoire dans les mêmes conditions que les salariés qui résident et travaillent en France, dès lors qu'ils relèvent des législations françaises du travail et de la sécurité sociale.

TRANSFORMER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple, qu'elles soient au quotidien plus accessibles, moins coûteuses et plus propres. Pour cela, la loi comprend une réorientation des investissements plutôt que de nouveaux grands projets. De plus, elle entraînera la fin des ventes de voitures à énergies fossiles d'ici 2040, le déploiement de la recharge électrique et des zones à faibles émissions. Elle précise les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leur territoire, à savoir les services :

- réguliers de transport public de personnes ou à la demande ;
- de transport scolaire ;
- de mobilités actives ou partagées ;
- de mobilité solidaire ;
- de conseil (personnes vulnérables, employeurs, grands générateurs de flux comme les commerces, les hôpitaux,...)
- le transport de marchandises ou de logistique urbaine.

Les AOM peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées, aux services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles à la mobilité.

LOI «3DS» : DES AVANCÉES POUR LE TRANSFRONTALIER

Différenciation, décentralisation, et déconcentration, trois « D » pour donner des marges de manœuvre aux élus locaux.

- **Différenciation** : pour s'adapter aux réalités locales, la loi réaffirme la capacité d'adaptation de l'organisation et de l'action des collectivités locales aux particularités de leur territoire. Autrement dit, elle permet la désignation de compétences à la carte.

- **Décentralisation** : les communautés de communes et les communes qui les composent peuvent déléguer leurs compétences entre elles, offrant une flexibilité plus importante aux collectivités locales, notamment dans le domaine des transports. Avancée majeure pour les territoires transfrontaliers grâce à la mobilisation de la MOT et de son réseau : les Pôles métropolitains peuvent désormais être «autorités organisatrices» de la mobilité.

- **Déconcentration** : pour rapprocher l'État du terrain, dans une logique d'appui et de contractualisation avec les collectivités territoriales.

Le cadre européen

Les transports, essentiels à l'accomplissement de la libre circulation, sont l'une des pierres angulaires de l'intégration européenne. Ils contribuent largement à l'économie, représentant plus de 9 % de la valeur ajoutée brute de l'UE. La mobilité transfrontalière est donc essentielle pour les régions de frontière mais également pour bâtir une Europe unie et prospère.



GRANDS CORRIDORS TRANSNATIONAUX

- **Brexit** : le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un réseau de lignes ferroviaires, de routes et de voies maritimes qui vise à renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale au sein de l'UE. Il a été révisé pour tenir compte du Brexit, notamment les corridors prioritaires et en particulier le corridor Mer du Nord-Méditerranée. Tandis qu'auparavant le désenclavement de l'Irlande se faisait par le Royaume-Uni, ce corridor s'appuie désormais sur des connexions directes entre l'Irlande, la France et le Benelux, ce qui ne sera pas sans conséquences sur la coopération autour de l'espace Manche.

- **Guerre en Ukraine** : suite à la guerre en Ukraine, les corridors du réseau européen ont été étendus pour inclure l'Ukraine, notamment les ports de Marioupol et d'Odessa, et la Moldavie. Inversement, les connexions prévues avec la Russie et la Biélorussie ont été abandonnées.

GREEN DEAL EUROPÉEN

Dans le cadre du Green Deal européen, l'Union européenne vise à faire de l'Europe le premier continent au monde neutre en carbone. L'une des clés pour atteindre ce but est le développement du transport public, et notamment le système ferroviaire. Alors que le secteur des transports représente 25 % des émissions totales de l'UE, le ferroviaire ne représente

que 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports. L'achèvement du RTE-T est donc un projet phare pour rendre la mobilité entre les pays membres plus rapide, écologique et attrayante.

La Commission exige que les principales lignes ferroviaires de transport de passagers du RTE-T permettent aux trains de circuler à 160 km/h ou plus d'ici 2040, créant des liaisons ferroviaires à grande vitesse pouvant concurrencer l'avion.

Bien que le nombre de personnes voyageant en train ait augmenté, seuls 7 % des km ferroviaires parcourus entre 2001 et 2018 concernent des déplacements transfrontaliers.

La Commission a pour ambition de supprimer les obstacles aux voyages transfrontaliers et de longue distance, tels que les règles techniques et opérationnelles superflues propres à chaque pays membre, et à rendre les voyages en train plus attractifs pour les passagers, en introduisant par exemple un système de billetterie intégrée. De plus, les 424 grandes villes qui se situent le long du réseau RTE-T devront élaborer des plans de mobilité urbaine durable afin de promouvoir une mobilité bas carbone en renforçant et en améliorant les transports publics et les infrastructures pour la marche et le vélo.



© artjazz / Shutterstock



MISSING LINKS

Une étude de la DG REGIO en 2018 a identifié 176 chaînons, dont 119 «manquants» (non opérationnels) et 57 «prometteurs» (non pleinement exploités ou réservés au fret). L'activation ou réactivation de ces liaisons offrirait des bénéfices socio-économiques pour les travailleurs frontaliers et pour le fret ferroviaire.

En raison de leur emplacement stratégique, certains missing links jouent un rôle majeur pour le RTE-T, comme la liaison Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken (voir p.22). Leur réactivation contribuerait à l'approfondissement de l'intégration européenne et rapprocherait l'UE des objectifs du Green Deal.

Mais l'activation des missing links n'est pas simple. Elle nécessite le soutien politique des Etats ainsi que des financements. Pour accéder aux fonds du Mécanisme d'Interconnexion Européenne, les chaînons doivent être inscrits au RTE-T, et cela n'est souvent pas le cas, y compris les chaînons les plus prometteurs. Malgré l'investissement de l'UE dans l'amélioration de la mobilité entre ses pays membres et entre ses régions frontalières, l'accessibilité transfrontalière demeure donc un enjeu important.

Outils de financement

En matière de transport transfrontalier, de nombreux projets, par leur envergure interrégionale et les investissements qu'ils nécessitent, ne peuvent être pris en charge par les seules autorités locales. Trouver une masse financière critique est bien souvent une nécessité. Pour ce faire, les collectivités doivent réfléchir en termes de «cofinancement» et mobiliser tous les échelons concernés, y compris européen.



LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- La Banque européenne d'investissement (BEI) : la BEI a été créée par le Traité de Rome et est l'institution de financement de l'Union européenne. Ses actionnaires sont les Etats membres, dont les ministres des finances constituent son Conseil des gouverneurs. Elle a pour mission de favoriser la réalisation des objectifs de l'Union européenne en accordant des financements à long terme en faveur d'investissements viables. En matière de transports, la BEI travaille en synergie avec le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), le programme de l'UE qui appuie la mise en place de réseaux transeuropéens hautement performants.

Les investissements de la BEI, sous forme de prêts, sont souvent consacrés à des projets supérieurs à 50 M €, tout en offrant la possibilité aux investissements de taille plus restreinte d'être regroupés au sein d'un « bundle » (paquet) de projets sur un même territoire, y compris en transfrontalier, en augmentant ainsi l'impact local de ces investissements. La BEI procède à une analyse des risques et des blocages transfrontaliers afin d'évaluer la « maturité » des investissements. En 2019, la MOT a réalisé une étude pour le compte de la BEI dont l'objectif était de dresser un inventaire des projets d'investissement



© Number1411 / Shutterstock

et de développement économique transfrontaliers, et de produire une analyse des obstacles et des besoins dans une sélection de territoires transfrontaliers européens. Plusieurs des projets analysés concernaient des infrastructures transfrontalières de mobilité. Avec sa nouvelle ambition de «banque du climat» 2021-2025, la BEI a renforcé son soutien à destination des projets de décarbonation de la mobilité.

- La Banque des territoires (BdT) : présente sur tout le cycle de vie du projet, la Banque des Territoires développe et finance des projets à forts impacts territoriaux dans le cadre de montages juridico-financiers leur permettant d'assurer leur pérennité et leur équilibre économique.

Grâce à son réseau de directions régionales, la BdT s'attache, aux côtés des collectivités, à accompagner ces projets, ce qui passe également par la

mise en relation entre porteurs de projets et experts en gestion et financement de la BdT. Dans ce sens, des complémentarités sont cherchées entre les opérateurs et les financements, notamment en combinant les financements Interreg, les autres programmes financés par les Fonds européens structurels et d'investissement, ou le programme InvestEU.

- Le programme Interreg : 2021-2027 est la sixième période de programmation Interreg. L'importance d'Interreg dans le soutien à l'émergence de projets de transport transfrontalier est sans équivoque. Si le financement d'infrastructures lourdes demeure assez rare dans le cadre d'Interreg, le rôle principal de ce programme est d'initier les processus, par la réalisation d'études de faisabilité, d'enquêtes mobilité, d'expérimentations en matière de véhicules innovants ou de billettique transfrontalière. Les exemples qui suivent illustrent le rôle joué par ce programme

dans l'amélioration de la mobilité dans plusieurs agglomérations transfrontalières.

- Des investissements intégrés : certains programmes Interreg ont expérimenté des Investissements Territoriaux Intégrés (ITI), un instrument qui permet d'élaborer une stratégie intégrée sur un territoire de manière transversale et en couplant les budgets de plusieurs axes prioritaires. Ces investissements sont très utiles pour des territoires transfrontaliers à forts enjeux. C'est le cas de l'agglomération transfrontalière de Gorizia-Nova Gorica (Italie-Slovénie) où un ITI de 10 M€ (cofinancement à 85%) a permis de financer un programme d'aménagement d'un parcours cyclable, incluant une passerelle transfrontalière entre les municipalités (voir page 27).

L'EXEMPLE DES TRAMWAYS TRANSFRONTALIERS



De la France à l'Allemagne

Le tramway qui relie Strasbourg à Kehl offre une solution simple et rapide pour traverser le Rhin. Dans le cas du prolongement de la ligne D du tramway Strasbourgeois jusqu'au centre de Kehl, le montant d'investissements pour la section transfrontalière du parcours s'est



© Jérôme Dorkei / Eurométropole de Strasbourg

Le tramway entre Strasbourg et Kehl, franchissant le Rhin sur le pont Beatus Rhenanus

élevé à 40 M€, sur les 105 M€ du projet. Le programme Interreg Rhin Supérieur a financé les études d'avant-projet et les missions destinées à la réalisation de la partie transfrontalière de la ligne. Le coût du nouveau pont sur le Rhin dédié au tramway, aux piétons et aux cyclistes, d'une longueur de 300 mètres, a coûté 24 M€, réparti à équivalence entre la France et l'Allemagne, tout en bénéficiant d'un cofinancement Interreg limité à 2 M€ pour les travaux. Chaque pays a ensuite financé l'extension jusqu'au pont, ainsi que les travaux de déplacement des réseaux.



De la France à la Suisse

Le tram de la ligne 17 relie deux centres villes des deux côtés de la frontière : Genève en Suisse et Annemasse en France. Le coût global du projet est estimé à 89 M€, et est divisée en deux phases : la première s'élève à 57 M€ et la deuxième à 32 M€. Cette somme a été financée par :

- les gouvernements nationaux ;
- la région et le département français ;
- la Communauté d'agglomération d'Annemasse et les autres collectivités locales ;
- l'Union européenne (via Interreg).

Le projet présentant un intérêt transfrontalier et contribuant au développement économique du Grand Genève, le financement a été partagé entre les deux pays. Cependant, les négociations portant sur le paquet financier n'ont pas été sans obstacles, ce qui a retardé la mise en service du tramway transfrontalier.



© advimeto / Shutterstock

Centre-ville de Genève. La ligne 17 relie les deux centres-villes de part et d'autre de la frontière : Genève côté suisse et Annemasse côté français



Bâle : des cartes de stationnement pour réduire le trafic

Par sa situation trinationale, l'Eurodistrict de Bâle est au cœur de nombreux projets transfrontaliers visant à faciliter les déplacements au sein du bassin de vie. Pour financer ces projets de transports transfrontaliers, trois sources de financement sont mobilisées :

- le Pendler/Mobilitätsfonds du Canton de Bâle-Ville ;
- le Projet d'agglomération 4 ;
- Interreg VI, programme du Rhin Supérieur.

Le cas du Pendlerfonds bâlois est particulièrement intéressant puisqu'il s'appuie sur le stationnement sur la voie publique pour financer des projets visant à promouvoir les modes alternatifs à la voiture, y compris de l'autre côté de la frontière suisse. 80 % des revenus bruts des tickets de stationnement pour navetteurs et visiteurs issus de la gestion des places de stationnement sont reversés au fonds en question, générant environ 2 à 3 millions de francs suisses de revenus annuels. Les projets qui profitent de ce fonds, y compris en France et en Allemagne, visent tous à limiter le trafic motorisé et la pression sur le stationnement dans le Canton de Bâle-ville. Le nouveau Mobilitätsfonds permettra d'élargir les subventions à d'autres projets et études ainsi qu'à financer le coût de l'exploitation. A titre d'exemple, Saint-Louis Agglomération a pu financer des garages à vélo dans deux gares grâce à ce fonds.



© Eurodistrict trinationnel de Bâle

Travaux à Bâle dans le cadre de l'extension du tram vers Saint-Louis côté français



Trois questions à Thierry Mallet, Président du Groupe Transdev



Quels ont été les impacts, à court et à moyen termes, de la crise sanitaire sur les services de transport publics, notamment dans les territoires transfrontaliers, particulièrement pénalisés par des multiples restrictions aux frontières ?

Les obligations de « moyens » qui s'appliquent sur les opérateurs de transport du quotidien en matière de distanciation sociale, d'obligation du port du masque, de nettoyage, de protection des voyageurs et personnels à bord, de présence humaine renforcée sur le terrain, de plans de communication renforcée... sur le territoire national, sont également de rigueur pour les offres transfrontalières. Si ces contraintes ne sont pas négligeables et pèsent lourdement sur les services de transport public elles mettent en lumière la capacité d'adaptation et de réactivité des parties prenantes.

En revanche de nombreuses incertitudes pèsent sur la pérennité du modèle, notamment en raison de la baisse durable de la fréquentation que nous observons liée au manque de confiance, à la diversification des modes de déplacement ou encore à l'essor du télétravail.

Les enjeux drainés par le télétravail sont majeurs dans un contexte transfrontalier (prix du foncier, impacts fiscaux et sur les salaires...).

Mais si les effets sont déjà perceptibles, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions s'agissant des impacts sur les solutions de mobilité pour ces territoires.

Quelles solutions innovantes pour favoriser le report modal de la voiture individuelle aux transports en commun dans les bassins de vie transfrontaliers ? Quels obstacles restent à franchir dans un contexte binational ?

Les lignes ferroviaires de desserte transfrontalières, interconnectées avec des services routiers par autocars sont à n'en pas douter des moyens susceptibles de concurrencer l'autosolisme sur ces bassins de vie. Ces offres devront proposer une qualité de service et une fréquence permettant au voyageur d'envisager un déplacement à moindre coût et emportant un gain de temps utile et agréable.

Pour répondre aux appels d'offres des services régionaux transfrontaliers (par exemple entre la région Grand Est et le Land allemand de la Sarre), ce sont toutes les parties prenantes (autorités organisatrices comme opérateurs) qui doivent coordonner leurs actions et coopérer pour coconstruire les meilleures offres à la bonne échelle. C'est ce que nous nous efforçons de faire chaque jour en tant qu'opérateur de la ligne Moselle Saar, un service régulier de transport du réseau Fluo 57 émanant de



© HUB/Shutterstock.com

la coopération franco-allemande avec comme partenaires : la Région Grand Est, la Communauté d'Agglomération Forbach Porte de France, la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach, ainsi que l'Eurodistrict SaarMoselle (voir page 16).

La gouvernance est importante mais le numérique permet aussi de favoriser les liaisons transfrontalières, des outils comme le MaaS peuvent faciliter les mobilités du quotidien et favoriser les déplacements plus vertueux sur le plan écologique.

Comment l'opérateur Transdev peut-il accompagner ces territoires dans la mutation de leurs transports pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ?

S'agissant des objectifs de neutralité carbone et plus largement de diminution des émissions polluantes pour les solutions de mobilités du quotidien que nous opérons, il faut éviter deux erreurs : n'avoir qu'une approche technologique

qui néglige les questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme, et se contenter d'électrifier le parc automobile.

Pour Transdev, la montée en puissance des mobilités électriques et décarbonées ne doit pas nous conduire à opposer les différentes solutions technologiques. Il faut au contraire développer des capacités de bonne gestion du mix énergétique : déploiement de véhicules électriques, hydrogènes, au BioGNV ou hybrides. A titre d'exemple, en Région Sud nous exploitons des lignes express régionales par autocar 100% électrique (une première en Europe pour des cars longue distance), dans les Hauts-de-France nous sommes l'opérateur pionnier dans le déploiement d'une solution 100% hydrogène pour les bus à haut niveau de service du territoire, et nous travaillons sur une solution de bioéthanol de deuxième génération (ED 95) pour des lignes à haut niveau de service en Nouvelle Aquitaine et en région Auvergne-Rhône-Alpes.



© iadkmg/istock

Bibliographie

TEXTES EUROPÉENS

«Ajustement à l'objectif 55» : atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique, Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, COM/2021/550 final, 2021

Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, COM(2020) 789 final, 2020

PUBLICATIONS ET ÉTUDES AU NIVEAU EUROPÉEN

Providing public transport in cross-border regions – Mapping of existing services and legal obstacles, Commission européenne, 2022

CPS - Cross-border Public Services 2.0, Programme ESPON, 2021-2022

Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case, Case Studies on Transport Policy, E. Medeiros, R. Ferreira, P. Boijmans, N. Verschelde, R. Spisiak, P. Skonieczki, J. Dietachmair, K. Hurnaus, M. Ebster, S. Madsen, R-L. Ballaguy, E. Volponi, E. Isinger, P. Voiry, L. MarklHummel, P. Harster, L. Sippel, J. Nolte, S. Maarfield, C. Lehnert, A. Perchel, S. Sodini, B. Mickova, M. Berzi, 2021

Les nouvelles propositions en matière de transports visent à accroître l'efficacité des déplacements et à les rendre plus durables, Communiqué de la Commission européenne, Strasbourg, 2021

B-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium 2020-2021, Commission européenne, Association européennes des régions frontalières (ARFE), 2021

Sustainable transport as part of Green Deal, Programme Interact, 2021

CPS - Cross-border Public Services, Programme ESPON, 2019

Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders, Commission européenne, 2018

TEXTES FRANÇAIS

LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale

LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

PUBLICATIONS ET ÉTUDES AU NIVEAU NATIONAL

Prise de compétence Mobilité par les communes et EPCI : quelles alternatives à la voiture individuelle en zone peu dense ?, Banque des Territoires, 2020

Se déplacer, décarboner, ralentir, La Revue Urbanisme, n°419, décembre 2020 - janvier, février 2021

Mobilité du quotidien : Comment les autorités organisatrices de la mobilité peuvent-elles s'adapter aux changements d'usages post-covid ?, Banque des Territoires en partenariat avec l'ESSEC, 2021

Liaisons ferroviaires transfrontalières : Favoriser la cohésion entre les régions et leurs citoyens, Focus, MOT, 2021

Activités de la MOT

SUR LE THÈME DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

— 2022 :

- Intervention dans le cadre du Séminaire du projet Erasmus+ «Frontem» à Mons : «About cross-border mobilities - The border as an interface.»

- Intervention dans le cadre du Club Mobilité de l'Association Nationale des Pôles territoriaux et des Pays (ANPP) : «le covoiturage transfrontalier».

- Animation d'un groupe de travail «Gouvernances transfrontalières» (GT) du réseau de la MOT sur le thème «Vers une reconnaissance des bassins de mobilité transfrontaliers».

— 2021 :

- Publication d'un Focus «Liaisons ferroviaires transfrontalières : Favoriser la cohésion entre les régions et leurs citoyens», octobre 2021.

- Organisation d'une conférence «Liaisons ferroviaires transfrontalières: favoriser la cohésion entre les régions et leurs citoyens» avec l'Eurodistrict PAMINA et le soutien du Comité Européen des Régions, les 10 et 11 juin 2021, dans le cadre de l'Année européenne du Rail.

— 2020 :

Organisation du 1^{er} Borders Forum «Les territoires transfrontaliers en première ligne ?», les 9 et 10 novembre 2020, avec une table-ronde #6 : «Mobilité et attractivité transfrontalières, le retour des frontières ?».

— 2019 :

- Organisation d'une journée d'actualité «Mobilité transfrontalière: Regards franco-belges» avec le CNFPT et l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, autour de trois séquences : le besoin d'observation des flux et des motifs (emploi, achats, loisirs, santé) ; les défis rencontrés dans l'élaboration de stratégies de mobilité transfrontalières ; la déclinaison de ces stratégies en projets territorialisés.

- Organisation d'un webinar «Quelles opportunités pour le développement de services publics transfrontaliers entre la France et les pays voisins ?» avec le programme ESPON, basé sur une étude réalisée par ESPON avec l'appui de la MOT en 2018 sur les services publics transfrontaliers en Europe.

www.espaces-transfrontaliers.eu

LE SITE DE RÉFÉRENCE SUR LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Le centre de ressources :

- fiches frontières et territoires
- thèmes de la coopération
- fiches projets
- cartes
- les actualités et événements
- en accès réservé aux membres : une base de données d'articles de presse (15 700 articles à ce jour), un fonds juridique, un fonds documentaire de plus de 4 800 documents (avec possibilité de cibler les recherches sur le thème de la mobilité et des transports).

Ressources sur la mobilité transfrontalière :



La rubrique «Transports» du site permet d'accéder à toutes les ressources indexées sur ce thème (fiches projets, cartes, articles d'actualités, articles de presse, etc.)

Plus d'infos :

<http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/themes/themes/theme/show/transports/>

Directeurs de publication : Jean Peyrony, directeur général de la MOT, Aurélien Biscuit, secrétaire général de la MOT –
Rédaction : Raffaele Viaggi, Valentine Vis, Martina Benedetti Marshall, Domitille Ayrat –
Création/mise en page : Domitille Ayrat - **ISSN :** 1763-3621 – Décembre 2022 – Imprimé sur papier recyclé.

Mission Opérationnelle Transfrontalière

38, rue des Bourdonnais – 75001 Paris – France

www.espaces-transfrontaliers.eu

Tél. : +33 1 55 80 56 80

mot@mot.asso.fr

