

les

cahiers

6 Les transports
transfrontaliers
de voyageurs

de la

m ot

Sommaire

- 3** EDITORIAL
- 4** LES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS : UN MAILLON ESSENTIEL DE LA CONSTRUCTION DES TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS
- 7** CARTE
- 8** CADRE JURIDIQUE DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS
- 12** OBSTACLES EN ENJEUX
- 14** EXPÉRIENCES DE TERRAIN
 - L'EUROMÉTROPOLE LILLE FRANCO-BELGE
 - L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE DE LONGWY
 - L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE
 - LA FRONTIÈRE FRANCO-ITALIENNE DANS LES ALPES DU SUD
- 19** POUR EN SAVOIR PLUS

Faisant suite aux études¹ réalisées par la MOT en 2002 et en 2006 ainsi qu'au séminaire organisé sur le même sujet en janvier 2006, ce cahier met en perspective la problématique complexe des transports transfrontaliers de voyageurs.

Les études de la MOT dressent l'inventaire des expériences et des principales difficultés dans le domaine des transports collectifs transfrontaliers sur les frontières françaises. Elles esquissent de plus des pistes de réflexion visant à leur développement et à leur amélioration. Ce cahier se propose d'en faire la synthèse.

Les cartes produites par la MOT sur cette problématique sont disponibles sur le site Internet www.espaces-transfrontaliers.eu.

Directeur de Publication : Jacques HOUBART

Rédaction : Eléonore Dubois, Olivier Denert, Françoise Schneider, Domitille Ayrat

Coordination : Domitille Ayrat

Conception-réalisation : DWA

Décembre 2006

¹ "Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières", MOT, Ministère de l'Équipement, Juillet 2002 ; "Les transports publics transfrontaliers de voyageurs", MOT, Janvier 2006.

Editorial



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs représentent un facteur important du processus d'intégration européenne.

Ils sont susceptibles d'encourager la mobilité des travailleurs frontaliers en limitant la saturation des infrastructures routières aux frontières.

Ils sont également constitutifs, par la multiplication des échanges qu'ils entraînent, de la création de projets de territoires transfrontaliers, propres à favoriser, dans les agglomérations notamment, une bonne articulation des territoires nationaux.

La Mission Opérationnelle Transfrontalière, consciente de ces enjeux mais aussi des difficultés à surmonter, mesure le chemin à parcourir pour promouvoir le développement et l'harmonisation de ces transports collectifs de part et d'autre des frontières.

L'offre de transports (bus, train, tram) est encore faible et il faudrait aller vers la constitution de réseaux intégrés intermodaux avec une tarification unique.

C'est pourquoi la mobilisation des acteurs et des porteurs de projets sur les territoires est indispensable pour faire reconnaître par les Etats et l'Union européenne, entre droit national et international, la spécificité du transfrontalier.

Des avancées sont nécessaires, notamment pour adapter la législation européenne, afin de faciliter l'exercice des autorités organisatrices et des opérateurs dans la création de nouvelles lignes de transports pour répondre aux besoins des populations frontalières. ■

Jacques HOUBART
Directeur général de la Mission
Opérationnelle Transfrontalière

Les transports transfrontaliers : un maillon des territoires transfrontaliers

Les transports transfrontaliers collectifs de voyageurs structurent en profondeur le développement des espaces frontaliers et constituent une étape essentielle de leur projet de territoire.

Pendant longtemps créées au coup par coup pour répondre à des besoins ponctuels, les lignes de transports transfrontaliers sont de plus en plus intégrées à un projet territorial.

Une mobilité transfrontalière en plein développement

Les territoires transfrontaliers sont pour la plupart sillonnés par des flux incessants, de proximité ou de plus longue distance. La mobilité transfrontalière, en plein essor depuis 30 ans, se caractérise par des flux principalement de courte distance. Outre les flux scolaires, sanitaires et de loisirs, les déplacements domicile-travail sont majoritaires : 280 000 travailleurs traversent chaque jour la frontière de la France (surtout du nord et de l'est) vers les pays voisins ; seulement 11 000 travailleurs sont recensés dans le sens inverse.

Au sein de ces espaces, on constate une faible utilisation des transports en commun transfrontaliers. Liée à une offre limitée, cette situation engendre une prédominance de la voiture particulière ainsi qu'une saturation des infrastructures routières, déjà utilisées par les flux internationaux de poids lourds et d'automobiles. Cette situation a des impacts négatifs sur la sécurité des personnes et l'environnement.

Une part modale très faible

Dans ce contexte, la part modale des transports collectifs transfrontaliers est particulièrement faible (autour de 4 à 5% au sein des principales agglomérations). La majorité des 23 000 personnes (représentant 46 000 voyages) qui utilisent un transport collectif transfrontalier choisit le train (78%). Le reste des déplacements s'effectue par bus (22%).

Répartition poids lourds - véhicules légers dans le trafic routier transfrontalier

Nombre de véhicules en jour moyen annuel

95000

25000

5000

Répartition poids lourds - véhicules légers



poids lourds



véhicules légers

pas de donnée différenciée

essentiel de la construction

Des lignes de bus pour répondre au droit au transport

Les usagers des lignes de bus transfrontalières sont quasi-exclusivement des résidents côté français qui se rendent dans un pays voisin. Les travailleurs transfrontaliers en représentent la catégorie la plus importante même si quelques disparités locales sont à noter. La Belgique attire de nombreux scolaires et l'Italie et l'Espagne des touristes.

D'une offre minimale à la constitution de véritables réseaux

Les 43 lignes de bus urbaines au départ des 12 agglomérations transfrontalières se situent pour la majorité d'entre elles dans la partie nord-est de la France (cf. carte p.7). Elles se caractérisent par une faible pénétration sur le territoire voisin, à l'exception de quelques "véritables" lignes transfrontalières comme à Lille, Longwy, Forbach et Genève.

La fréquentation de ces lignes urbaines est très hétérogène : en moyenne plus d'1/3 n'atteint pas la dizaine d'usagers par jour alors que moins d'1 sur 10 dépasse le millier. Le record est détenu par une ligne de l'agglomération franco-valdo-genevoise (1665 usagers par jour). Les autres lignes comptent entre 20 et 500 usagers quotidiens.

Malgré des évolutions ponctuelles comme à Annemasse ou Menton, on constate globalement une stabilité de ces réseaux.

Aujourd'hui leur développement ne se traduit plus nécessairement par une augmentation du nombre de lignes mais par une amélioration du service.

L'offre interurbaine transfrontalière (liaisons de villes à villes organisées par les Conseils généraux) concerne 11 des 22 départements frontaliers français. Cette offre très réduite (seulement 13 lignes entre la France et ses pays voisins) est configurée pour un service minimum. Ceci explique la faible fréquentation de ces lignes et limite ainsi leur développement.

Des autorités organisatrices¹ (AO) très impliquées dans l'organisation des lignes de bus transfrontalières

Côté français, les AO possèdent une vision plus transversale et plus prospective que les transporteurs locaux. L'implication de ces AO est importante puisque les collectivités qui en sont membres sont en charge de la réalisation des projets de territoire transfrontaliers et des documents de planification. Les transports collectifs transfrontaliers étant des services peu rentables et peu attractifs pour les transporteurs locaux aux risques et périls, de nombreuses AO se sont investies dans ce domaine ; elles ont cependant été confrontées à l'inexistence d'un cadre juridique clair leur permettant de financer et d'organiser ce type de service. Ayant pris conscience de leur rôle essentiel en cette matière, le Ministère de l'Équipement les autorise depuis 2003 à financer ce type de lignes.

Dans les pays frontaliers de la France, les transporteurs locaux jouent un rôle majeur dans l'exploitation des lignes transfrontalières puisqu'ils sont à la fois exploitants de lignes et "autorités organisatrices" (à l'exception de l'Espagne, seul voisin frontalier à ne pas fonctionner en "régie"). Ils sont présents sur tous les réseaux (à l'exception de Thionville, Strasbourg et Saint-Louis) et sont même dans certains cas les seuls exploitants de lignes transfrontalières.

Cette présence peut se révéler être un point particulièrement positif dans le cadre de la réflexion sur la création d' "autorité organisatrice" directement transfrontalière.

Du côté des opérateurs français, tous les grands groupes sont présents dans les réseaux frontaliers, Transdev étant le plus représenté au sein de 5 réseaux urbains disposant de lignes transfrontalières.

¹ En France, la région organise et subventionne les services de transport ferroviaire et routier régionaux, le département les services routiers non urbains et scolaires, les communes ou structures intercommunales les services urbains. Pour les départements, les communes et leurs groupements, ces services peuvent être exécutés directement par l'AO (service en régie) ou par un transporteur qui a signé une convention avec l'AO.

Le train transfrontalier : une alternative à la voiture particulière ?

Sept des onze régions frontalières françaises, majoritairement dans le nord et l'est de la France, disposent de lignes ferroviaires transfrontalières au départ de leur territoire.

Au total 21 lignes transfrontalières (20 lignes classiques et 1 ligne de tram-train) permettent de réaliser plus de 80% des déplacements transfrontaliers en transport collectif. Celles-ci proposent des fréquences importantes et de fortes capacités. Certaines lignes offrent plus de 30 allers/retours par jour. Le record de fréquence journalière est détenu par la ligne Mulhouse-Bâle (48 allers/retours par jour) et celui de la fréquentation par la ligne Cannes-Vintimille (jusqu'à 13 000 personnes par jour).

La part modale du fer peut quant à elle être importante sur certaines dessertes (Sillon lorrain notamment). Elle est alors liée à la qualité de l'offre (cadencement, intégration tarifaire...) et à la polarisation sur une destination unique.

Depuis 2002, les régions sont les autorités organisatrices des transports ferroviaires d'intérêt régional. Toutefois, en Région Lorraine, 2 lignes font figure d'exception, l'Etat français étant l'autorité organisatrice du tram-train de Sarreguemines (F)/Sarbruck (D) et la Région Alsace de la ligne TER Sarreguemines (F)/Sarbruck (D).

Malgré des délais et des coûts de réalisation particulièrement importants, le ferroviaire connaît un regain d'intérêt dans les zones frontalières. Outre quelques projets de création, des lignes, fermées autrefois pour cause de désaffectation, sont ré-ouvertes. Leur potentiel de développement apparaît aujourd'hui comme une réponse pertinente à la saturation des infrastructures routières et à la flambée du prix du carburant.

La SNCF et les régions se mobilisent aujourd'hui pour améliorer les transports ferroviaires transfrontaliers, que ce soit en termes d'offres (matériel utilisé, augmentation des fréquences, cadencement, etc.) ou de services à la mobilité (information multimodale, intégration tarifaire...). Pour ce faire, elles coopèrent de plus en plus avec l'opérateur ou l'autorité compétente des pays voisins.

Bien que les régions françaises ne soient pas compétentes en termes de services internationaux, elles s'investissent fortement dans la mise en place de lignes de transport ferroviaire transfrontalier.



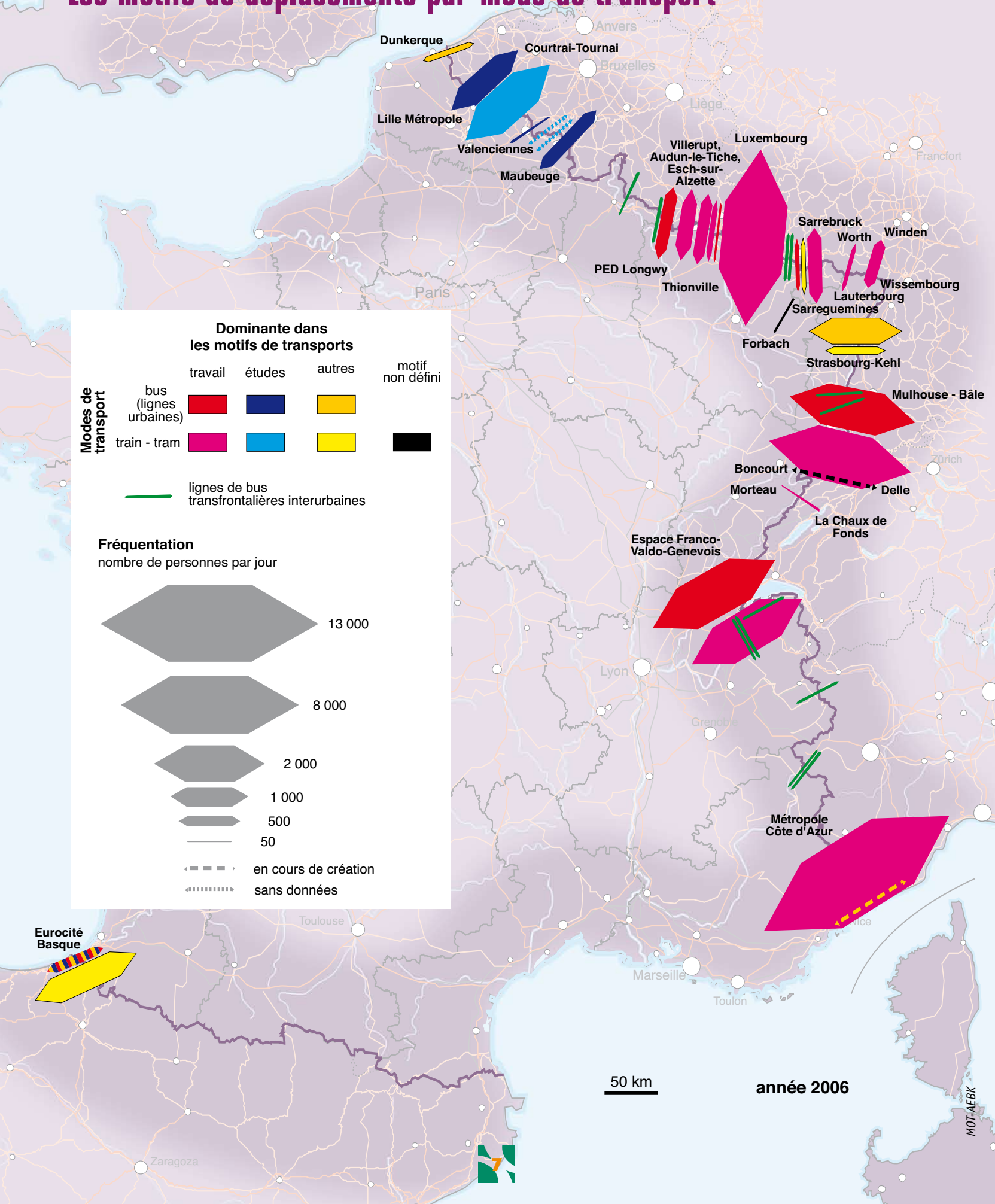
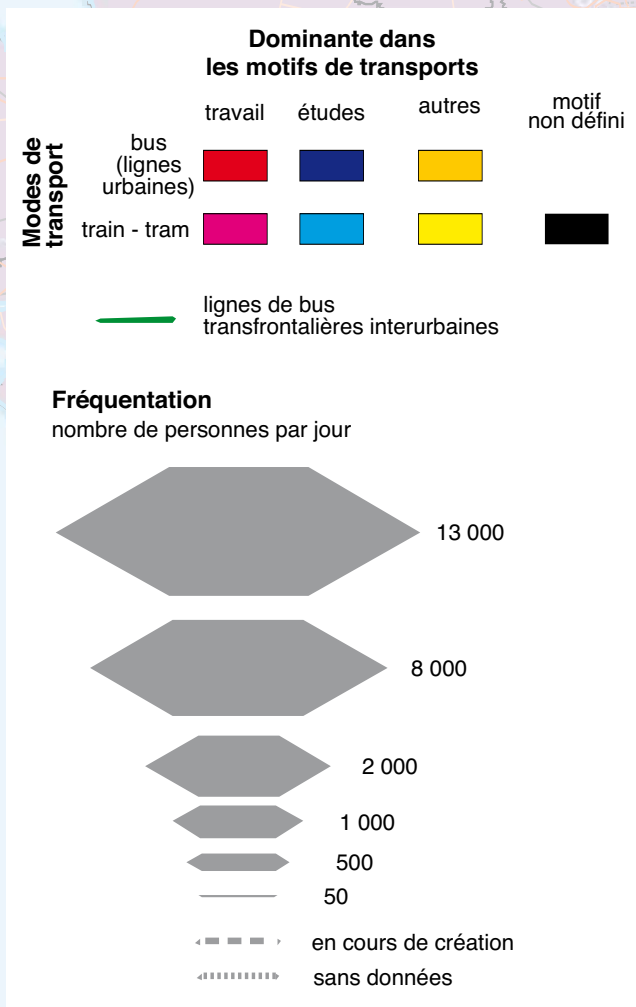
LMCU - Pasqueline Combaert

L'intérêt régional de ce développement est avéré mais la spécificité du matériel utilisé génère un surcoût important pour la collectivité (systèmes de sécurité, alimentation électrique des deux pays, normes spécifiques à respecter, etc.).

Bien qu'acteur récent des transports transfrontaliers, les régions possédant ce type de lignes développent toutes une stratégie globale de développement. Elles organisent les liaisons ferroviaires "intercités" mais également la desserte suburbaine des agglomérations transfrontalières les plus dynamiques (Lille, le nord de la Moselle, l'agglomération franco-valdo-genevoise, la Riviera franco-italienne et le Pays basque) dans un souci d'interconnexion optimale des réseaux. Aujourd'hui, elles ont toutes mis en place des accords tarifaires facilitant l'intermodalité.

Enfin, l'intermodalité entre les transports collectifs ferroviaires et routiers constitue un véritable enjeu de développement. Un effet de synergie peut être attendu de la part des acteurs des transports de bus et des opérateurs ferroviaires : les taux de remplissage des bus sont d'autant plus élevés que les lignes sont intégrées à un réseau global ; les liaisons ferroviaires, handicapées par des distances inter-stations importantes, peuvent quant à elles prétendre à une desserte plus fine du territoire grâce aux bus. ■

Les motifs de déplacements par mode de transport



Cadre juridique des transports transfrontaliers

Comment organiser des transports publics en transfrontalier ? Élément clé de la constitution des réseaux, le montage juridique des lignes de transport public ferroviaires ou routières fait intervenir les collectivités locales frontalières ou leurs groupements (en tant qu'autorités organisatrices) ainsi que les transporteurs intervenant sur le territoire de ces collectivités.

Le montage des dessertes ferroviaires est moins complexe que celui des lignes routières. Pour celles-ci, il existe en effet une pluralité d'AO et de transporteurs, ces derniers devant de surcroît respecter la législation communautaire sur le transport international de voyageurs dès qu'une ligne franchit la frontière.

Montage juridique pour les lignes ferroviaires

Les transports ferroviaires régionaux sont organisés par les AO compétentes (les régions en France) de part et d'autre de la frontière, en lien avec les sociétés exploitantes de chaque Etat. Les régions françaises peuvent s'appuyer sur l'article 133 de la LOTI¹ (introduit par la loi SRU²) qui les autorise à conclure une convention avec une AO limitrophe d'un Etat voisin pour organiser des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs.

Quand l'AO compétente est un Etat (Luxembourg, Monaco ou l'Italie), ce conventionnement est impossible car contraire aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales. Dans ce cas, la Région peut demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin.

Montage juridique pour les lignes routières

Contrairement au mode ferroviaire, il n'existe pas de dispositions spécifiques concernant l'organisation des dessertes routières transfrontalières par les AO compétentes (en France les communes, les EPCI ou les conseils généraux). Cette organisation résulte de trois séries de dispositions.

- Le droit interne de chaque AO définit ses compétences et prérogatives en matière d'organisation des transports sur son territoire, ainsi que ses relations avec les transporteurs.
- Le cadre juridique de la coopération transfrontalière s'applique aux relations entre AO et leur permet d'intervenir en transfrontalier sur la base d'une convention de coopération transfrontalière. Ce cadre, issu principalement des accords bilatéraux dédiés à la coopération transfrontalière (Accord de Rome, Traités de Bayonne, Karlsruhe et Bruxelles) ne crée pas un droit transnational mais permet aux collectivités des régions frontalières de coopérer dans leurs domaines communs de compétence (dont les transports).
- Le règlement communautaire 684-92 sur le transport international de voyageurs prévoit un régime d'autorisation du transporteur. Ce régime est commun à tous les services réguliers internationaux de voyageurs (y compris transfrontalier), qu'ils soient organisés par des AO ou non. Chaque Etat désigne "l'autorité délivrante" compétente pour donner cette autorisation.

Dans la pratique, le montage juridique des lignes transfrontalières est plus ou moins complexe (cf. tableau p.9) et fait intervenir les acteurs précités : les autorités organisatrices, les transporteurs et les "autorités délivrantes".

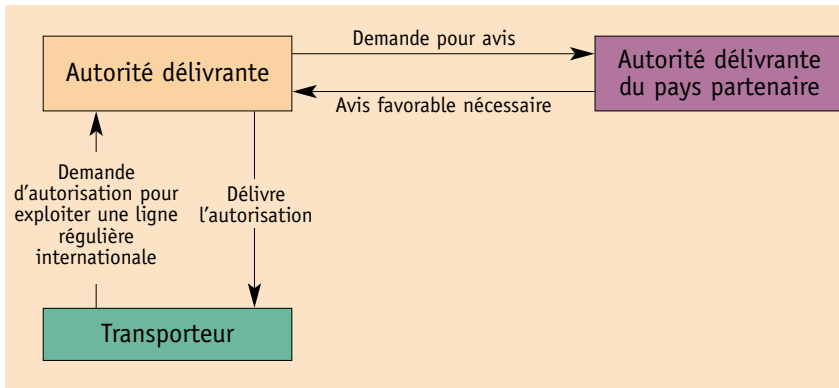
¹ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

² Loi Solidarité et Renouvellement Urbain.



Organisation des lignes de bus transfrontalières

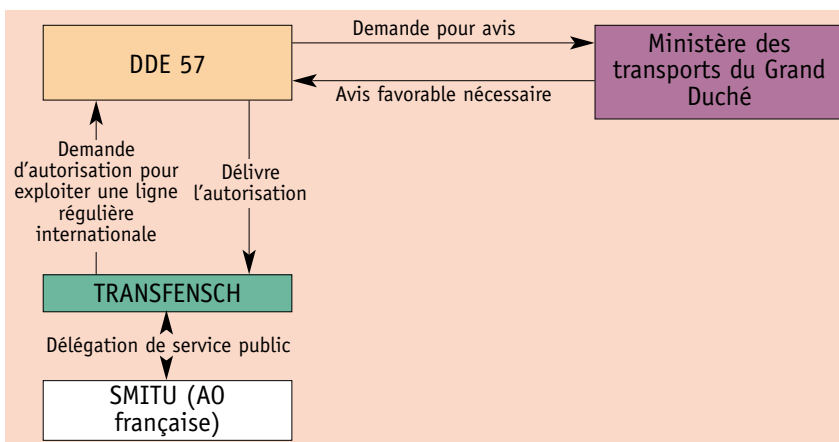
Schémas des différents montages juridiques



Autorisation d'exploitation

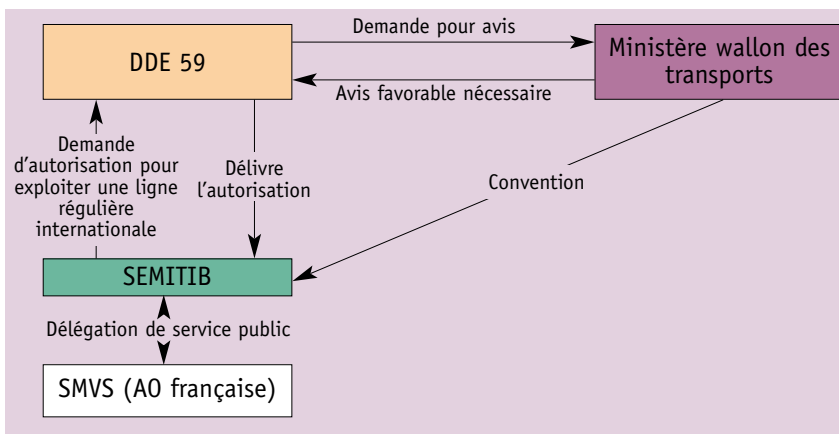
Le règlement européen n°684/92 sur les transports internationaux prévoit que tout transporteur doit demander une autorisation pour exploiter une ligne régulière internationale, qu'il soit conventionné avec une autorité compétente pour ce service ou qu'il opère à ses risques et périls.

Ce schéma est valable sur toute la frontière française, y compris avec la Suisse.



Montage simple : exemple de Thionville

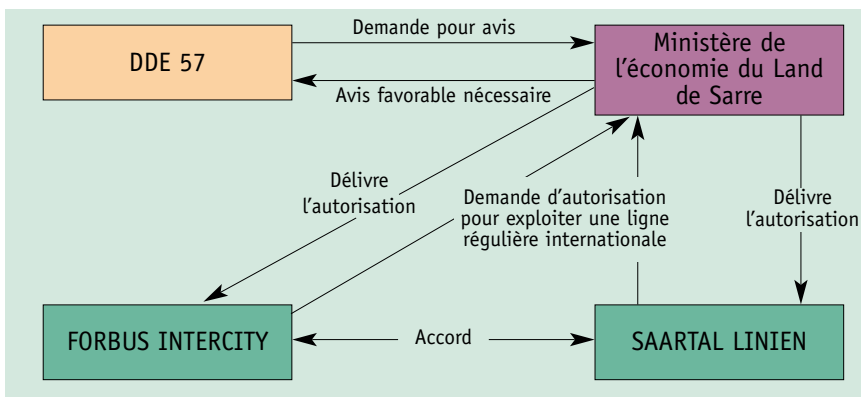
Il s'agit de lignes où le transporteur agit seul. En plus de l'autorisation communautaire, le transporteur est lié par convention ou accord avec une AO originaire du même pays.



Convention simple : exemple de Maubeuge

Il s'agit de lignes où le transporteur agit seul. En plus de l'autorisation communautaire et de la convention avec son AO, le transporteur a signé une convention ou un accord avec une AO étrangère.

A noter : le Ministère wallon des transports est à la fois autorité délivrante et autorité organisatrice.



Pluralité d'opérateurs : exemple de Forbach

Il s'agit de lignes opérées par des transporteurs de différentes nationalités, exploitées en commun et possédant une tarification commune. En plus de l'autorisation communautaire, des conventions lient les différents transporteurs.

Des montages encore plus complexes peuvent associer aux transporteurs leurs AO respectives, ces AO ayant signées entre elles une convention de coopération transfrontalière.

Avancées juridiques depuis l'étude de la MOT de 2002¹

Nouveaux outils de coopération et coordination des autorités organisatrices frontalières

Depuis 2004, l'évolution du cadre juridique de la coopération transfrontalière offre de nouvelles possibilités aux AO pour créer des structures de coordination et de gestion des lignes transfrontalières.

Il s'agit notamment :

- des Groupements locaux de coopération transfrontalière (GLCT), structures de droit public prévues par l'Accord de Karlsruhe. Jusqu'en 2004, seules les collectivités des Régions Alsace et Lorraine pouvaient en créer. Depuis cette date, le GLCT a été étendu à l'ensemble de la frontière franco-suisse et à la frontière franco-belge. Il a de plus été transposé dans le droit interne français (CGCT) sous la forme du district européen (loi "Libertés et responsabilités locales" d'août 2004),
- du "Groupement européen de coopération territoriale" (GECT) créé en juillet 2006.

Un GLCT "Transport" est en cours de création dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (cf. Expériences de terrain p.17).

DE NOUVELLES DISPOSITIONS POUR LE RAIL : LES PAQUETS FERROVIAIRES

La mise en place de la nouvelle législation européenne pour les transports ferroviaires s'est opérée en trois temps :

- Le premier paquet ferroviaire a concerné l'élargissement aux entreprises ferroviaires européennes des droits d'accès aux réseaux nationaux pour les trafics de marchandises.
- Le second paquet ferroviaire a permis une meilleure intégration de l'espace ferroviaire, les réseaux et systèmes ferroviaires nationaux n'étant pas encore interopérables (différences dans les systèmes d'électrification, de signalisation, les conditions de travail des conducteurs, l'écartement des voies, les limites de poids maximum, etc.)
- Le troisième paquet ferroviaire, en cours de négociation, concerne l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de passagers, par chemin de fer, à l'horizon 2010. Il s'appliquera au transport transfrontalier régional et local.

Légalité du cabotage dans les dessertes routières transfrontalières

Afin d'assurer une desserte locale transfrontalière, un transporteur routier basé dans un Etat doit pouvoir desservir des points d'arrêt situés dans un autre Etat ("transport de cabotage").

Pour les frontières intra-communautaires, le cabotage n'est admis que dans un nombre limité de cas. Il était interdit sur la frontière franco-suisse (convention de 1951). La France et la Suisse ont modifié cette convention en 2005 afin d'autoriser le cabotage et cette modification a été examinée et acceptée par la Commission européenne dans le cadre des accords Suisse-UE. Celle-ci a considéré que l'autorisation du cabotage pour les dessertes transfrontalières relève de la responsabilité des Etats membres (dès lors qu'il n'y a pas de distorsion de concurrence et de discrimination vis-à-vis d'un transporteur d'un autre pays).

Sous réserve d'une confirmation par la Commission européenne, ce principe pourrait être appliqué à l'ensemble des frontières intra-communautaires.

Projet de règlement communautaire relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route ou règlement "Obligation de services publics" (OSP)²

Ce projet de règlement, qui devrait être adopté courant 2006, propose des normes communes concernant les relations entre AO et exploitants pour les dessertes routières et ferroviaires.

Il prévoit une obligation de contractualisation entre ces deux niveaux dès lors que des droits exclusifs ou des compensations sont attribués par l'AO à l'exploitant en contrepartie de la prise en charge par ce dernier d'une OSP (relative ici aux transports publics de voyageurs). ■

¹ "Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières", MOT, Ministère de l'Équipement, Juillet 2002.

² Une OSP est un "service qu'une entreprise de transport n'assumerait pas, ou pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions, que si elle considérait son propre intérêt commercial".

Obstacles et enjeux

Au-delà des difficultés relatives à la complexité juridique précédemment abordée, de nombreux obstacles demeurent.

Des difficultés récurrentes

Faiblesse des statistiques

Le problème de la connaissance des déplacements sur les territoires transfrontaliers est patent (faible connaissance des données statistiques, absence de comptage sur certaines lignes de bus transfrontalières, lourdeur et coût des “enquêtes ménages” transfrontalières, etc.). Ces lacunes profondes nuisent à la conduite d’une politique de développement et à une planification efficace des infrastructures transfrontalières.

Inadéquation de l’offre et de la demande

Les faibles résultats de fréquentation de certaines lignes (souvent routières) n’incitent pas les pouvoirs publics à améliorer l’offre et à l’adapter à des créneaux horaires et à des itinéraires susceptibles d’intéresser le maximum de personnes (les travailleurs frontaliers en particulier).

Faible articulation entre les projets de transport et l’aménagement du territoire

L’émergence de réseaux de transports publics transfrontaliers se heurte à la faible prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification de part et d’autre des frontières. Côté français par exemple, rares sont les SCOT¹, les PDU² ou les contrats d’agglomération qui abordent cette problématique. De plus, la nature des documents de planification diverge fortement de part et d’autre de la frontière.

En outre, les agglomérations dont la partie française n’atteint pas les 100 000 habitants, n’ont pas l’obligation de se doter d’un PDU. Certaines d’entre elles (comme Longwy, Forbach, Sarreguemines ou Saint-Louis) sont pourtant comprises dans des agglomérations transfrontalières beaucoup plus larges.

En règle générale, l’articulation des projets de transports de part et d’autre de la frontière est faible et les projets véritablement transfrontaliers et planifiés comme tels sont rarissimes.

Par ailleurs, la création des lignes transfrontalières (de bus notamment) relève encore trop souvent de l’initiative du transporteur :

elle ne s’inscrit ni dans une réflexion d’ensemble ni dans un projet de territoire transfrontalier porté par les acteurs locaux.

Absence de modèle et de mise en réseau des acteurs

L’éclatement des cas de figure et le grand nombre d’interlocuteurs français et étrangers sont caractéristiques. Ainsi, on constate souvent :

- une absence de connaissance mutuelle des systèmes de transports de part et d’autre de la frontière,
- un grand éclatement des niveaux de prise de décision,
- une certaine étanchéité du monde des transports (par rapport à celui de la planification),
- un cloisonnement, même en franco-français, des démarches et des initiatives prises.

Ces éléments nuisent à l’avancement des projets et à la cohérence d’ensemble qui permettraient de faire émerger de véritables réseaux multimodaux de transports transfrontaliers.

Difficile articulation des niveaux de compétence de part et d’autre de la frontière

Les régions françaises sont amenées, dans le cadre de l’organisation des dessertes ferroviaires transfrontalières, à traiter avec des autorités organisatrices du pays partenaire de rang supérieur. La Région Lorraine et la Région PACA, très actives en matière d’offre transfrontalière, sont par exemple freinées dans leur recherche de partenariat puisque leur interlocuteur compétent de l’autre côté de la frontière est l’Etat et que la législation française interdit aux collectivités locales de contractualiser directement avec un Etat. La majorité des personnes interrogées réclame une identification claire de l’autorité française responsable des lignes transfrontalières.

Difficultés d’interopérabilité ferroviaire

Les problèmes d’interopérabilité des réseaux ferroviaires, en particulier entre les systèmes de sécurité, sont encore présents sur toutes les frontières, à l’exception de la frontière franco-luxembourgeoise. Les délais d’homologation des nouveaux matériels nécessitent au moins 2 ans et l’achat de matériel transfrontalier se révèle souvent plus cher que prévu. Ce différentiel pèse sur les régions et limite l’acquisition de nouveaux matériels transfrontaliers. ■

¹ Schémas de cohérence territoriale.

² Plans de déplacements urbains.

Propositions d'actions et perspectives de développement

Ces constats amènent à réfléchir à des solutions plus innovantes dans le cadre d'une coopération toujours plus poussée.

Améliorer la connaissance de la mobilité transfrontalière

Une connaissance fine des déplacements transfrontaliers permettrait de mieux identifier les besoins en infrastructures ainsi que la nécessité de créer ou de renforcer telle ou telle ligne. L'Etat et les collectivités locales pourraient ainsi fonder leur politique et projet d'agglomération transfrontalière sur des données fiables.

Sur le plan de la connaissance de la mobilité, il est important d'agir simultanément à deux échelles :

- d'une part, au niveau de chaque agglomération transfrontalière, afin de systématiser les "enquêtes-cordons" et "mobilité des ménages" qui prennent en compte les déplacements transfrontaliers,
- d'autre part, au niveau national afin de créer des observatoires statistiques de la mobilité, avec dans un premier temps, une mise en réseau systématique des offices statistiques nationaux permettant d'aboutir à une vision complète des trajets ; et dans un deuxième temps, avec le développement d'une observation statistique transfrontalière institutionnalisée et dans laquelle la mobilité transfrontalière apparaîtrait comme un terrain d'investigation à part entière.

Favoriser la mise en réseau des acteurs

A l'instar de quelques agglomérations transfrontalières comme celle de Genève, il est urgent de créer des instances de concertation politique et technique rassemblant l'ensemble des partenaires concernés. Celles-ci pourraient avoir comme objectif la définition d'une politique concertée des transports à l'échelle du territoire transfrontalier, mêlant les modes de transports et portant sur l'articulation des différentes échelles de réflexion. Une infrastructure de proximité pourrait également avoir une fonction de desserte de plus longue distance.

Ces instances de concertation rassembleraient élus, services techniques des collectivités, représentants des Etats et transporteurs concernés. Elles auraient pour fonction de définir un programme d'actions (procédures et interconnexions des réseaux, création de lignes transfrontalières, mise en cohérence d'un véritable réseau, etc.) et d'organiser les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre. La création de ces groupes permettrait de plus :

- une mise en réseau locale essentielle à la compréhension mutuelle transfrontalière et à une approche multiculturelle des transports,
- des échanges techniques approfondis,
- une complémentarité des compétences et des connaissances,
- enfin, une validation politique plus facile à obtenir.

Vers une mise en cohérence de la planification des transports en transfrontaliers

L'élaboration de réseaux de transports intégrés à l'échelle des territoires transfrontaliers passe également par la systématisation d'un volet transfrontalier dans les documents de planification nationaux.

Côté français, on dispose aujourd'hui du recul suffisant pour procéder à l'évaluation précise des documents de planification et à leur articulation avec les transports transfrontaliers. Une analyse similaire doit également être menée de l'autre côté de la frontière.

Enfin, il convient de réfléchir à la création, à terme, de documents de planification proprement transfrontaliers. ■



Vers des structures transfrontalières de coordination des autorités organisatrices de transports routiers

Face aux différences de législation et d'organisation des acteurs de part et d'autre des frontières, de nombreux territoires transfrontaliers ont choisi de recourir à la création d'une structure commune de coordination, voire de gestion transfrontalière des lignes. Sa mise en place se pose toutefois de manière différente selon les frontières et est conditionnée par le cadre juridique issu des accords internationaux.

Cette démarche est peu développée dans les bassins de vie où les flux transfrontaliers sont faibles, où les lignes transfrontalières constituent de simples prolongements de lignes existantes et où les connexions entre les réseaux sont limitées.

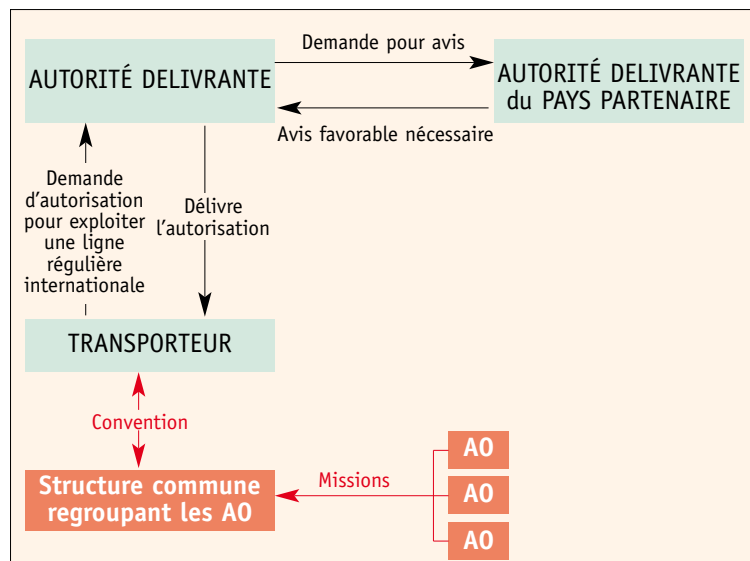
A l'inverse, elle intéresse plus particulièrement les espaces transfrontaliers où il existe à la fois :

- un besoin de développer un réseau transfrontalier routier (voire multimodal) répondant à la croissance des flux transfrontaliers,
- une volonté politique forte et partagée des AO de créer une structure commune.



JMCU - Pascaline Combaert

Structure transfrontalière : nouveau schéma de montage juridique pour l'organisation de lignes de bus transfrontalières



La création d'une telle structure est par exemple en cours sur le bassin franco-valdo-genevois (cf. Expériences de terrain p.17). L'objectif n'est pas de lui transférer la compétence "Transport" mais de lui confier la gestion des seules lignes transfrontalières.

Lorsqu'une structure transfrontalière est créée entre les AO, le schéma initial de montage se trouve modifié :

- Le transporteur, qui doit toujours demander une autorisation d'exploitation de la ligne internationale, n'a concernant les AO plus qu'un seul interlocuteur : la structure commune. Les missions que les AO peuvent confier à cette structure concernent l'organisation des lignes transfrontalières, la passation de conventions avec les exploitants, le conventionnement et le contrôle des exploitants, la tarification et la communication.
- La structure commune peut également avoir une mission générale de planification du réseau transfrontalier et de coordination avec les autres modes de transports.

Forme juridique des structures transfrontalières

Si les missions confiées à la structure commune se limitent à des actions de coordination et de planification, les AO peuvent agir sur la base d'une simple convention.

En revanche, si la structure commune doit "conventionner" avec les exploitants, les membres doivent choisir une structure de droit public. Dans ce cas, les collectivités peuvent s'appuyer sur le cadre juridique de la coopération transfrontalière en utilisant les structures existantes comme le district européen ou les outils prévus par les accords bilatéraux de coopération transfrontalière (GLCT par exemple). (Cf. Cadre juridique des transports transfrontaliers p.8). ■

Expériences de terrain

L'Eurométropole Lille franco-belge

Première agglomération transfrontalière en Europe en terme de population, l'Eurométropole Lille franco-belge est la première à se lancer dans une "enquête-ménages" transfrontalière. ■

L'agglomération transfrontalière de Longwy

Fortement influencée par l'activité luxembourgeoise, l'agglomération transfrontalière de Longwy s'est dotée de deux lignes de bus transfrontalières fortement interconnectées avec le réseau ferroviaire luxembourgeois permettant des liaisons pratiques et rapides vers les villes de Luxembourg et d'Esch-sur-Alzette. ■

Chaque projet de coopération transfrontalière en matière de transport revêt sa propre personnalité selon :

- la situation géographique dans laquelle il s'inscrit,
- les objectifs qu'il poursuit,
- les acteurs qu'il regroupe,
- l'interaction entre les droits internes des pays traversés.

L'agglomération franco-valdo-genevoise

Après la signature d'une Charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux, les avancées en matière de transport transfrontalier dans l'agglomération franco-valdo-genevoise sont nombreuses : définition d'un schéma de desserte à l'horizon 2020, création de la communauté tarifaire genevoise et bientôt mise en place de la première autorité organisatrice pour les lignes transfrontalières sous la forme d'un GLCT. Ces avancées font de Genève l'agglomération la plus complète en terme d'intégration transfrontalière des transports. ■

La frontière franco-italienne dans les Alpes du Sud

Peu propice au développement des transports publics (en raison d'un relief montagneux), la frontière franco-italienne compte néanmoins quelques lignes de bus et de trains transfrontaliers de proximité. Ces dernières, entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et ses homologues italiens, font l'objet de deux programmes d'amélioration au sein desquels les services à la mobilité occupent une place importante. ■

L'Eurométropole Lille franco-belge

Sur les frontières françaises, la métropole lilloise constitue l'agglomération transfrontalière la plus importante avec un ensemble d'environ 1 800 000 habitants (60% en France, 28% en Flandre et 12% en Wallonie). Au cours du siècle dernier, elle s'est développée dans une grande continuité transfrontalière. L'imbrication des territoires a engendré une communauté de vie transfrontalière impliquant de nombreux flux de proximité de nature très variée (travail, études, santé, achats, tourisme...). Les thématiques de la coopération transfrontalière sont elles aussi très diversifiées et les transports y apparaissent en bonne place. Dans ce domaine, un large éventail d'offre est proposé. En matière ferroviaire, deux lignes anciennes relient Lille à Tournai et Lille à Courtrai et une ligne TGV permet de joindre Lille à Bruxelles en moins de 40 minutes (mais avec des fréquences faibles et des tarifs élevés).

En matière d'offre routière, la ligne la plus emblématique relie Mouscron (B) à Roubaix (F) via Wattrelos (F) (MWR). Longue de 14 km, elle a été lancée en 1992 à titre expérimental. Sa mise en service de façon pérenne est le résultat de protocoles d'accords transfrontaliers signés en 1995 entre Lille Métropole Communauté Urbaine et TEC Hainaut (société de transport wallonne).

Il existe également 12 lignes de bus transfrontalières qui sont le prolongement de lignes françaises, wallonnes et flamandes. Enfin, en partenariat avec les autorités belges, Lille Métropole s'est lancée en 2006 dans la réalisation d'une enquête sur les déplacements des ménages prenant en compte la dimension transfrontalière. Cette démarche constitue une innovation majeure dans ce type d'exercice.

Cette "enquête-ménages", qui vise à une connaissance plus précise et moins intuitive des flux transfrontaliers, est utilisée pour la modélisation des déplacements.

De plus, elle constitue un outil fondamental pour élaborer, évaluer et



comparer (entre agglomérations transfrontalières) les politiques de transports urbains, notamment dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU). ■

FICHE D'IDENTITÉ

Pays desservi depuis la France : Belgique (Wallonie et Flandre)

BUS

Nombre de lignes transfrontalières : 13 lignes urbaines

Autorités compétentes :

- Lille Métropole (7 lignes exploitées par Transpole + ligne MWR)
- TEC Hainaut (3 lignes + ligne MWR)
- De Lijn, société de transport flamande (2 lignes)

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 1260

Montages juridiques : "pluralité d'opérateurs" pour la ligne MWR ; montage simple pour les 12 autres lignes

TRAINS

Nombre de lignes transfrontalières : 2

Autorités compétentes : Région Nord-Pas-de-Calais et SNCB

Transporteurs : SNCB / SNCB+SNCF

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 2060

Trois questions à **Jean-Louis SEHIER**, Directeur du Cadre de vie en charge du Plan de Déplacements Urbains, Lille Métropole Communauté urbaine

Qu'est ce qui vous a poussé à faire une enquête-ménages transfrontalière ?

L'agglomération a une longue tradition de l'enquête-ménages : la première remonte à 1965 et celles de 1987 et 1998 avaient fait l'objet d'un travail poussé. Dix ans plus tard, il nous semblait indispensable d'actualiser nos données dans le contexte de la révision du PDU. Avec les avancées réalisées en matière de coopération avec la Belgique, l'idée de lui donner une dimension transfrontalière nous a semblé tout à fait naturelle.

En quoi cette initiative est-elle novatrice ?

Il n'existe pas à ce jour d'initiative similaire sur les frontières françaises. Nous effectuons un travail de pionnier. Cela n'est pas sans difficulté car nous sommes confrontés notamment aux différences

culturelles (nous avons dû supprimer les questions relatives à l'argent par exemple) et aux différences de méthodologie de l'enquête, spécifique à chaque pays européen. Sur ce dernier point, nous avons fait un travail d'harmonisation avec nos amis belges de manière à obtenir des données comparables.

En quoi sera-t-elle déterminante pour la conduite de la politique des déplacements de l'agglomération ?

Il s'agit avant tout de construire un outil de connaissance afin de combler des lacunes importantes sur les données de la mobilité transfrontalière, en particulier sur les motifs de déplacements. Le traitement des résultats nous indiquera alors les aspects à approfondir et les solutions à développer.



L'agglomération transfrontalière de Longwy

L'agglomération transfrontalière de Longwy est un territoire trinational d'environ 118 000 habitants dont 56 000 en France, 36 000 au Luxembourg et 26 000 en Belgique. Elle est fortement dépendante de l'activité du

Luxembourg qui agit comme un aimant sur près de la moitié de la population active française de l'agglomération. Les destinations finales des travailleurs frontaliers français sont très dispersées, ce qui rend difficile le développement des transports collectifs.

L'agglomération de Longwy est desservie par trois lignes de bus transfrontalières. La ligne franco-belge Athus/Longwy (ligne 75) est très faiblement fréquentée ; elle est exploitée par l'entreprise locale belge. Les deux autres lignes (depuis Herserange (ligne 398) (F) et Saulnes (ligne 399) (F) vers Rodange (L)), dont l'exploitation est partagée entre un transporteur français et deux transporteurs luxembourgeois, transportent 600 personnes par jour. Elles sont financées intégralement par le Grand-Duché du Luxembourg. Cette situation est atypique en France pour des lignes qui constituent plus que de simples prolongations de lignes nationales sur le territoire voisin.

Ces deux dernières lignes (398 et 399), qui facilitent l'accès aux villes de Luxembourg et d'Esch-sur-Alzette, font l'objet d'une réflexion poussée visant à favoriser l'intermodalité : en gare de Rodange (L), pour chaque train au départ ou à l'arrivée, un bus venant de deux axes bien définis en terme de marché est installé, attendant si nécessaire un train en retard. Concernant la plateforme d'échanges, les trains CFL et les bus sont quai à quai. Enfin, la tarification appliquée est celle du Grand-Duché. Ainsi, avec le même titre, le client prend le bus des compagnies Semitul, Huberty, ou Salès-Lentz

puis le train des CFL et enfin, si besoin est, le bus du réseau urbain de Luxembourg Ville.

Sur l'ensemble du territoire, deux projets, prévoyant chacun l'implantation d'une nouvelle gare, devraient influencer fortement le développement du site et les besoins en déplacement : le projet d'aménagement du "Point Triple" (pôle d'activité tertiaire sur la frontière franco-belgo-luxembourgeoise) et le projet d'Esch-Belval, dans le sud du Luxembourg à proximité d'Esch-sur-Alzette (projet urbain et économique transfrontalier de très grande ampleur, prévoyant d'ici 2015, la reconversion d'une friche sidérurgique de 120 ha et la création de 20 000 emplois, dont une grande partie à pourvoir par des frontaliers français). ■

FICHE D'IDENTITÉ

Pays desservis depuis la France : Belgique (Wallonie) et Luxembourg

BUS

Nombre de lignes transfrontalières : 3 lignes urbaines

Autorités compétentes : TEC Hainaut, société de transport wallonne (ligne 75) ; Grand-Duché du Luxembourg (lignes 398 et 399, exploitation répartie entre Semitul, Huberty et Salès-Lentz)

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 600

Montages juridiques : "pluralité d'opérateurs" pour les lignes 398 et 399 ; montage simple pour la ligne 75

TRAINS

Nombre de lignes transfrontalières : 2

Autorités compétentes : Région Lorraine et CFL

Transporteurs : SNCF / CFL

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 800

Trois questions à Serge HEREDIA, directeur de la SEMITUL

Quelles difficultés avez-vous rencontrées pour développer les transports transfrontaliers ?

Bien sûr travailler à plusieurs ! Mais c'est un élément de complexité plus qu'une difficulté : les acteurs sont au nombre de 5 avec le Ministère luxembourgeois, les CFL et les 3 opérateurs routiers. La coordination requiert beaucoup de patience.

Quels sont les points forts et l'originalité de la démarche ?

Le point fort, c'est que ça marche, avec 600 clients par jour. Nos lignes transfrontalières constituent de véritables produits sur un véritable marché. Elles sont atypiques dans un réseau urbain : elles ne desservent pas un centre hypothétique, mais sont spécifiques aux flux domicile/travail. Ces lignes desservent des gares des Chemins de

Fer Luxembourgeois. Le fait que le Grand-Duché assure 100 % de la dépense doit être souligné.

Quelles sont les perspectives de développement du réseau transfrontalier ?

Ces perspectives sont très dépendantes de la volonté du Ministère des transports du Luxembourg de poursuivre un mode de financement exclusif et de la très forte progression des flux domicile/travail. Il y a des besoins considérables à couvrir dans une agglomération dont 45% des actifs travaillent au Luxembourg. La première des nécessités est de doter la région de Villerupt du même système de rabattement routier sur gares CFL ; nous nous y employons en partenariat avec les services concernés du Ministère luxembourgeois des transports.

L'agglomération franco-valdo-genevoise

Bassin de vie transfrontalier de 730 000 habitants, l'agglomération franco-valdo-genevoise se déploie autour du Lac Léman, entre le Jura et les Alpes. 53 000 résidents des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie travaillent à Genève et plus de la moitié des 20 000 fonctionnaires internationaux genevois vivent en France. Les flux de travailleurs frontaliers sont donc constants.

Faute d'infrastructures satisfaisantes, la part modale des transports collectifs transfrontaliers oscille entre 3 et 5%, dans un contexte d'engorgement routier croissant. Elle est très faible comparée aux 20% de part modale des transports collectifs entre les Cantons de Vaud et de Genève (liés à une armature ferroviaire puissante). Le développement de l'offre transfrontalière représente donc un enjeu véritable pour l'ensemble du projet d'agglomération.

En juillet 2003, les partenaires concernés (toutes les AO françaises et suisses du bassin lémanique) ont signé une Charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux (DTPR). Celle-ci affirme la volonté de développer les transports collectifs selon un schéma de desserte transfrontalier à l'horizon 2020 (le projet de raccordement ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) en est la colonne vertébrale), de prévoir des modes de tarification communs et de développer les outils juridiques nécessaires pour atteindre ces objectifs. Cette charte identifie de plus des projets et mesures stratégiques à mettre en œuvre.

Une seconde étape a été franchie fin 2004 avec la création d'un tarif transfrontalier : le tarif "Unireso". Celui-ci permet, avec un seul ticket, d'emprunter presque tous les réseaux de transports publics du territoire transfrontalier (routier et ferroviaire depuis 2005). Enfin, l'ensemble des partenaires partage la volonté de créer, pour le tout début 2007, un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) dédié aux transports publics. Cette structure juridique lèvera un frein important en permettant aux autorités



de part et d'autre de la frontière de lancer des marchés publics communs pour l'exploitation de lignes de bus transfrontalières. De plus, cette instance transfrontalière décisionnelle et opérationnelle regroupera au sein d'une même structure toutes les autorités organisatrices de transport et pourra développer ainsi des missions de planification et de coordination générale sur l'ensemble du bassin. ■

FICHE D'IDENTITÉ

Pays desservi depuis la France : Suisse

BUS

Nombre de lignes transfrontalières : 7 urbaines, 3 interurbaines
Autorités compétentes :

- Office cantonal de la mobilité de Genève (5 lignes urbaines exploitées par les Transports publics genevois)
- Conseil général de la Haute-Savoie (3 lignes interurbaines exploitées par SAT et Frossard CFTI)
- Communauté de communes de l'agglomération annemassienne (2 lignes exploitées par les Transports publics de l'agglomération annemassienne)

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 3 540
Montages juridiques : conventions simples

TRAINS

Nombre de lignes transfrontalières : 2
Autorités compétentes : Région Rhône-Alpes et Canton de Genève

Transporteurs : SNCF / SNCF+CFF

Personnes transportées par jour (tous sens confondus) : 2 400

Trois questions à Fabrice ETIENNE, Service Transports et Planification à l'Office cantonal de la mobilité du Canton de Genève

Quel constat vous a amené à vouloir créer une AO transfrontalière ?

A l'heure actuelle, les AO n'ont pas la maîtrise de l'organisation des lignes transfrontalières car elles ne peuvent pas procéder à des appels d'offres communs. Seul un opérateur est en mesure de créer, modifier ou même fermer une ligne. De plus, le montage juridique de ces lignes est très fragile juridiquement.

Quels sont les grandes lignes de ce projet ?

Le GLCT, dans sa composition de départ, regroupe 6 AO de transport routier du bassin lémanique. Il est le bras exécutif et opérationnel d'un comité stratégique, qui est composé de toutes les AO du bassin. Ce dernier a pour mission d'organiser de façon cohérente l'intermo-

dalité entre toutes les lignes (trains, trams, bateaux et bus) et de travailler sur les questions de tarification et d'information, en lien avec "Unireso". Une convention de coopération instaure ce comité stratégique et le GLCT.

Quels sont les points forts de votre projet ?

C'est avant tout une structure institutionnelle souple et légère. Chaque AO décide elle-même des lignes qu'elle souhaite intégrer dans le GLCT. Autre exemple, les frais d'administration sont partagés entre tous les membres mais le coût de chaque ligne est supporté par les partenaires directement concernés. Enfin, le comité stratégique pourra faire appel au GLCT pour la réalisation des études et les réflexions prospectives.

La frontière franco-italienne dans les Alpes du Sud

Les Alpes constituent une frontière naturelle qui n'est pas favorable au développement des transports collectifs entre la France et l'Italie. Entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie, on ne recense que deux lignes interurbaines (depuis les Hautes-Alpes), une ligne urbaine en création entre Menton et Vintimille et deux lignes ferroviaires de proximité : Vintimille (I)/Breil-sur-Roya (F)/Cuneo (I)/Turin (I) et Marseille(F)/Monaco/Menton (F)/Vintimille (I)/Imperia (I)/Savona (I). Toutefois, deux projets ont pour objectif d'améliorer les deux liaisons ferroviaires de proximité ainsi que les services aux voyageurs qui y sont associés :

- Le projet d'amélioration de la liaison Turin-Cuneo/Vintimille-Nice, financé dans le cadre du programme Interreg IIIA Alcotra et développé entre les régions PACA, Ligurie et Piémont en 2006 comprend trois volets : une étude sur le potentiel de trafic selon différents scénarios de desserte, une étude sur l'amélioration des temps de parcours et une étude sur l'optimisation du complexe ferroviaire de Vintimille.

- La liaison entre Marseille et Savona bénéficie également d'un projet Interreg IIIA Alcotra : le projet "LI RI CA" (acronyme de "Ligurie, Riviera, Côte d'Azur"). Développé entre les régions PACA et Ligurie, ce projet contient quatre volets : un système d'informations territorial (documents horaires bilingues et système de recherche par Internet d'itinéraires transfrontaliers couvrant les territoires de Cannes à Albenga associant les transports publics ferroviaires, routiers, les parkings et les sites touristiques), des actions de communication pour promouvoir l'intermodalité des déplacements, des actions de connaissance réciproque des systèmes en place dans les deux pays et des études pour l'amélioration de l'offre.

A l'exception de quelques trains "grandes lignes", les liaisons entre les deux pays ne se font qu'au prix d'un changement de train à Vintimille et des délais de correspondance pouvant varier de 5 à 60 minutes. Cette mauvaise interopérabilité des systèmes français et italien s'explique notamment par une différence d'alimentation électrique des réseaux.

Pourtant, le potentiel de report modal des déplacements en direction du réseau ferroviaire est élevé compte tenu des importantes difficultés de circulation routière sur la frange littorale. Dans les villes, la question du stationnement est également particulièrement critique.

Le contexte est donc favorable au développement des transports ferroviaires de voyageurs, ceux-ci étant d'autant plus efficaces que l'urbanisation linéaire favorise la desserte maximale de la population littorale.

Ces deux projets européens devraient donc apporter une amélioration importante au fonctionnement des liaisons ferroviaires franco-italiennes. Les outils tels que le système d'informations territorial du projet "LI RI CA" pourront facilement être pérennisés et les études réalisées au sein des deux projets constitueront des outils d'aide à la décision dans la poursuite de la collaboration entre les régions française et italiennes. ■



Trois questions à Pierre LEMERY-PEISSIK, Chef du Service de l'Organisation du transport public de voyageurs en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

En quoi le projet "LI RI CA" est-il innovant ?

Le projet innove dans la mesure où il vise à mettre en place un système de transport transfrontalier "transparent" au niveau des horaires (le système de recherche d'itinéraires couvrira les territoires des deux pays pour les différents modes de transport). Au niveau de l'offre, l'un des objectifs du projet est le développement des relations transfrontalières.

Quelles difficultés rencontre la mise en place du projet ?

Ce sont des difficultés de "démarrage", pour que les personnes et les institutions de part et d'autre de la frontière s'affranchissent des

obstacles que constituent la langue et l'existence de deux systèmes politiques et administratifs différents.

Quelles sont les échéances et les attendus du projet ?

Le système de recherche informatisé d'itinéraires devrait être opérationnel à l'automne 2007. Quant aux études relatives à la création de relations ferroviaires interopérables, elles devraient être achevées avant la fin 2006. A cette échéance, les deux régions seront en mesure de se prononcer sur les suites à réserver au projet, en fonction des conclusions de l'étude.

Pour compléter la lecture de ce cahier

<http://www.espaces-transfrontaliers.eu>

- Onglet "Ressources" : l'étude "Les transports publics transfrontaliers de voyageurs" à télécharger ainsi que sa synthèse.
- Onglet "La MOT" : le séminaire "Les transports publics transfrontaliers de voyageurs" du 27 janvier 2006 (programme, actes et synthèse à télécharger).
- Onglet "Thèmes" > "Transports": retrouvez l'ensemble des informations du site consacré aux transports transfrontaliers (projets, ressources documentaires, cartes, etc.).

Les territoires étudiés :

<http://www.lillemetropole.fr>

Lille Métropole Communauté Urbaine

<http://www.semitul.fr>

Longwy : réseau de transports de l'agglomération transfrontalière

<http://www.dtpr.org>

Site des transports urbains du bassin franco-valdo-genevois

<http://www.ceva.ch>

Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)

<http://www.interreg-alcotra.org/projects.asp>

Programme Interreg IIIA Alcotra - Présentation du projet "LI RI CA"

Sites nationaux :

<http://www.transports.equipement.gouv.fr>

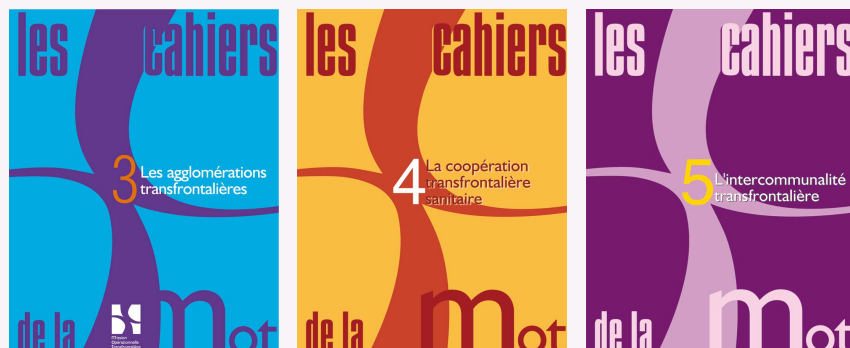
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer - Direction Générale de la Mer et des Transports

http://www.rff.fr/pages/europe/proj_transfrontaliers.asp?lg=fr

Site du Réseau Ferré de France (projets transfrontaliers)

Publications périodiques de la MOT

Les Cahiers



Cahier N°3 - Les agglomérations transfrontalières (août 2003)

Cahier N°4 - La coopération transfrontalière sanitaire (décembre 2004)

Cahier N°5 - L'intercommunalité transfrontalière (mai 2005)

Les Lettres "Espaces transfrontaliers"

L'actualité transfrontalière

1. "Le Eurodistrict Franco-Sage" se prépare à Thionville 2007-2013

2. Le Territoire Transfrontalier de Thionville Franco-Luxembourgeois

Espaces transfrontaliers

La coopération transfrontalière dans le cadre de la coopération territoriale

Projet Interform Les premiers entretiens du transfrontalier

Les Newsletters "L'Actualité transfrontalière"

Abonnement : mot@mot.asso.fr



Mission Opérationnelle

Transfrontalière

38, rue des Bourdonnais

75001 Paris - FRANCE

Tél. : +33 (0)1 55 80 56 80

Fax : +33 (0)1 42 33 57 00

mot@mot.asso.fr

www.espaces-transfrontaliers.eu

contact : Olivier Denert

olivier.denert@mot.asso.fr

DIACT



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

