



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

Direction Générale
de la Mer
et des Transports

Sous-direction
des Services
de Transports ferroviaires
et collectifs

RAPPORT



LES TRANSPORTS PUBLICS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGEURS

Janvier 2006

Avant-propos

Ce travail, qui a été mené entre septembre 2005 et février 2006, a été commandé par la Direction générale de la Mer et des Transports du Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer.

Il s'est accompagné de nombreux contacts par téléphone avec les acteurs des transports, urbains et interurbains, routiers et ferroviaires, des deux côtés de la frontière. Qu'ils en soient vivement remerciés.

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I – UNE MOBILITE TRANSFRONTALIERE EN EVOLUTION GLOBALE DEPUIS 2002 SUR L'ENSEMBLE DES FRONTIERES	5
A – DIVERSITE DES FLUX	5
1 – LES FLUX DE TRAVAILLEURS FRONTALIERS	5
2 – UNE RECOMPOSITION DES NATIONALITES DANS LE CHOIX D'IMPLANTATION RESIDENTIELLE.....	7
3 – LES AUTRES FLUX	11
B – SATURATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	11
C – LA FAIBLESSE DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS DANS LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE	13
II – LES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSFRONTALIERS	14
A – LES LIGNES URBAINES TRANSFRONTALIERES	15
1 – LIGNES URBAINES / FICHES PAR SITE	15
2 – ELEMENTS D'ANALYSE TRANSVERSALE SUR LES RESEAUX ROUTIERS	53
B – LES LIGNES INTERURBAINES TRANSFRONTALIERES	60
C – LES TRANSPORTS FERROVIAIRES TRANSFRONTALIERS DE PROXIMITE	65
1 – FICHES PAR SITE	65
2 – ELEMENTS D'ANALYSE TRANSVERSALE SUR LE RESEAU FERROVIAIRE	80
D – PLACE DES TRANSPORTS DANS LES DOCUMENTS STRATEGIQUES	86
1 – DANS LA PLANIFICATION FRANÇAISE	86
2 – DANS LES PROJETS DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE.....	96
3 – CONCLUSIONS	103
III – EVOLUTIONS DU CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE	104
A – RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE S'APPLIQUANT AUX LIGNES DE TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS	104
1 – DROIT DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE S'APPLIQUANT AUX AUTORITES ORGANISATRICES.....	104
2 – REGLEMENTS COMMUNAUTAIRES S'APPLIQUANT AUX TRANSPORTEURS ...	105
B – VERS LA CREATION D'AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS	106
1 – EVOLUTIONS PERMETTANT LA CREATION DE STRUCTURE COMMUNE.....	106
2 – EXEMPLE DU PROJET D'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS POUR L'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE	108

C –	LA QUESTION DU CABOTAGE EN TRANSFRONTALIER	109
1 –	SITUATION EN 2002	109
2 –	SOLUTION APPORTEE DANS LE CADRE DE L’ACCORD FRANCO-SUISSE POUR LES LIGNES TRANSFRONTALIERES.....	110
IV –	DE NOMBREUSES DIFFICULTES DANS LA MISE EN PLACE ET LA GESTION DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGEURS.....	111
A –	UNE GRANDE FAIBLESSE DES STATISTIQUES DISPONIBLES.....	111
1 –	DES STATISTIQUES DE MOBILITE GENERALE TRANSFRONTALIERE QUASI INEXISTANTES	111
2 –	DES STATISTIQUES DE FREQUENTATION DES LIGNES DE BUS ET TRAIN TRES LACUNAIRES	111
B –	L’INADEQUATION ENTRE L’OFFRE ET LA DEMANDE	111
C –	PROBLEMES RELATIONNELS.....	112
1 –	L’ABSENCE DE MODELE ET DE MISE EN RESEAU DES ACTEURS DES TRANSPORTS COLLECTIFS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGEURS.....	112
2 –	DIFFERENTS NIVEAUX DE COMPETENCES, DE MODES D’ORGANISATION ET DE CONNAISSANCES EN MATIERE DE TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS A LA FOIS DE PART ET D’AUTRE DE LA FRONTIERE ET AU NIVEAU INFRANATIONAL....	112
D –	LA FAIBLE PRISE EN COMPTE ET ARTICULATION DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS AVEC LES PLANIFICATIONS EUROPEENNES, NATIONALES ET LOCALES	113
E –	COMPLEXITE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE	113
V –	ENJEUX, BESOINS ET PROPOSITIONS	115
A –	CREATION D’OBSERVATOIRES TRANSFRONTALIERS A L’ECHELLE DES TERRITOIRES METROPOLITAINS TRANSFRONTALIERS OU LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE SERAIT UN DES PARAMETRES D’ETUDE.....	115
B –	MIEUX INTEGRER LES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DANS LES PROJETS DE TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS.....	115
1 –	MIEUX ARTICULER LES ACTEURS DES TRANSPORTS AUX DECISIONS DES ELUS ET DES PLANIFICATEURS	115
2 –	MISE EN COHERENCE DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS DE PART ET D’AUTRE DES FRONTIERES ET UNE MEILLEURE INTEGRATION DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DANS LA PLANIFICATION.....	116
C –	TRAITER CERTAINES QUESTIONS JURIDIQUES.....	116
D –	VERS LA CREATION DE STRUCTURES TRANSFRONTALIERES DE COORDINATION DES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORTS.....	117

INTRODUCTION

Dans le cadre d'une commande de la Direction Générale des Transports et de la Mer du ministère de l'Équipement, la Mission Opérationnelle Transfrontalière actualise une étude réalisée en 2002 sur les transports transfrontaliers collectifs dans les agglomérations transfrontalières.

L'étude porte sur l'évolution de la situation des transports collectifs transfrontaliers de proximité, ainsi que sur les besoins, les problèmes rencontrés et les projets en cours, tant routiers que ferroviaires. Une attention particulière est portée sur la question des besoins de structuration juridique notamment sous la forme de structures de coordination transfrontalière regroupant les autorités organisatrices de transports de part et d'autre des frontières.

I – UNE MOBILITE TRANSFRONTALIERE EN EVOLUTION GLOBALE DEPUIS 2002 SUR L'ENSEMBLE DES FRONTIERES

A – DIVERSITE DES FLUX

1 – Les flux de travailleurs frontaliers

Chaque jour, l'ensemble des frontières entre la France et les pays voisins est sillonné par des flux très nombreux de courte ou longue distance et de toute nature.

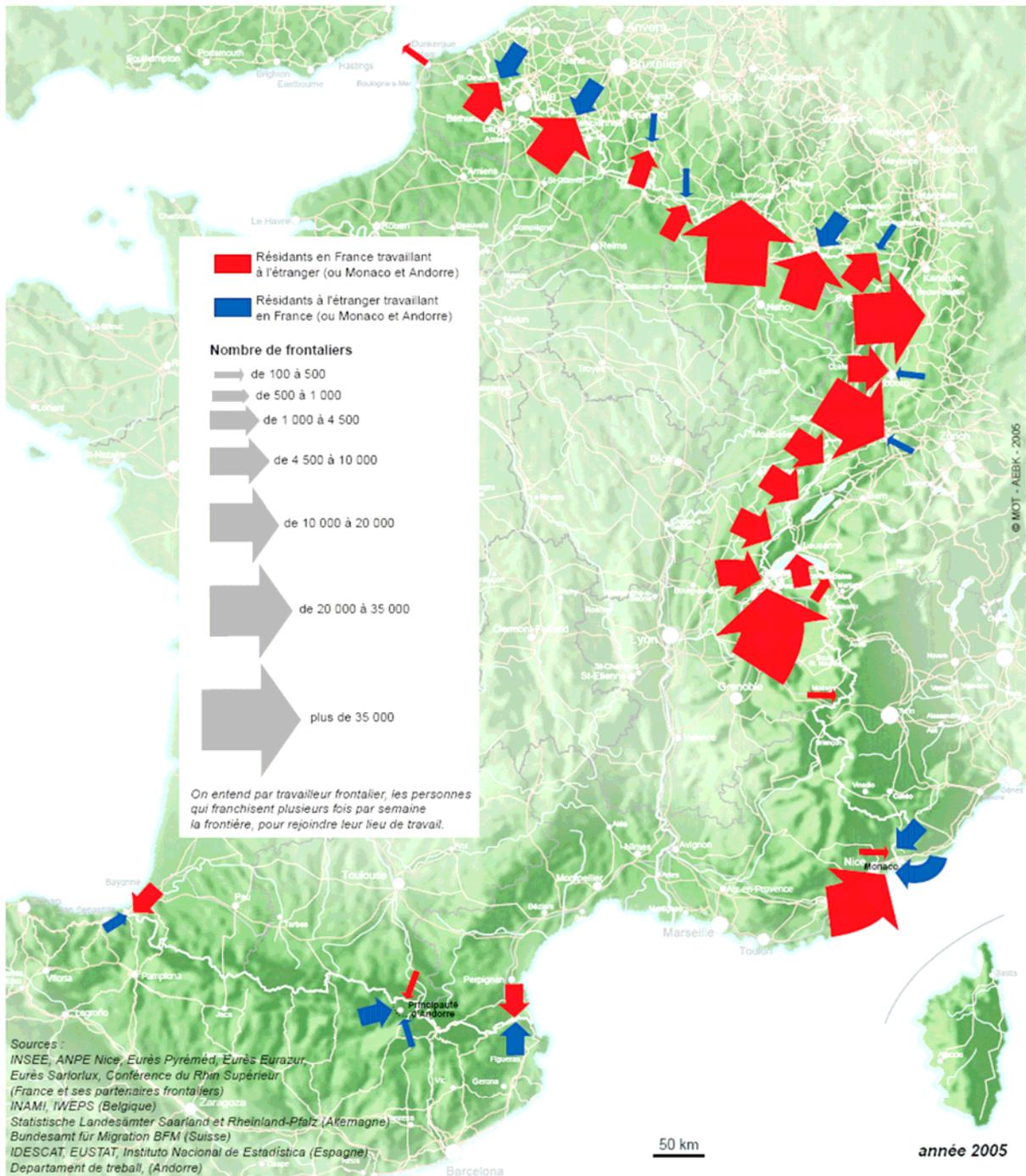
En premier lieu viennent les flux de travailleurs frontaliers qui représentent le phénomène géographique dynamique le plus spectaculaire et le plus massif en transfrontalier.

Ce flux correspond actuellement (2005) à un déplacement de 271 000 personnes, résidant côté français et se rendant de l'autre côté de la frontière pour exercer un emploi. Dans le sens inverse, ce sont environ 11000 personnes qui résident dans les pays frontaliers de la France et qui s'y rendent pour travailler.

Il est intéressant de noter que ces flux sont en forte évolution depuis leur premier comptage par la MOT en 1999.

La balance des migrations est donc extrêmement déséquilibrée, tendance qui s'est encore renforcée depuis la première carte réalisée par la MOT en 1999, (+ 16% en moyenne), les chiffres ayant évolué de façon contrastée (+ 49% vers le Luxembourg + 24% vers la Belgique, + 8% vers la Suisse... mais - 8% vers l'Allemagne), à relier avec la conjoncture économique dans chacun de ces pays. Cette évolution est un indicateur intéressant de l'évolution du dynamisme de l'économie française par rapport à celles de nos partenaires et voisins européens.

Migrations alternantes Travailleurs frontaliers



Source MOT, 2005



Voici les détails par pays de destination :

La **Suisse** accueillait en 2005 **105000 travailleurs frontaliers** en provenance principalement de la Haute-Savoie et de l'Ain à destination de Genève (45000), du Sud Alsace vers le nord-ouest suisse (34500) et de la Franche Comté vers le Jura suisse et le canton de Berne (12000). Seule une centaine de personnes faisait le trajet inverse à destination de l'Alsace.

L'**Allemagne** accueillait quant à elle **56000 travailleurs résidant** en France, chiffre en baisse et lié aux difficultés économiques que traverse depuis quelques années le pays; les flux se concentrent principalement de l'Alsace à destination du Bade-Würtemberg (25000), de la Lorraine vers la Sarre (21000), enfin de l'Alsace et la Lorraine vers la Rhénanie Palatinat (5000). 300 personnes allaient dans le sens inverse.

Plus de **55 000** personnes se dirigeaient de France **vers le Luxembourg**, principalement de Meurthe et Moselle et de Moselle. Ce chiffre est en hausse constante.

La **Belgique** recevait **24000 travailleurs frontaliers** qui se répartissaient dans les secteurs suivants : Flandre belge (4800), Hainaut (14000), Ardennes (800) et provinces de Liège et de Luxembourg (4900). **5400 résidant en Belgique** viennent travailler en France.

Monaco reste le principal pays employeur des frontières du sud avec 28000 résidents en France (Côte d'Azur),

l'**Italie** ayant toujours un solde négatif avec la France pour les flux de travailleurs frontaliers (450 sortants contre 1500 entrants).

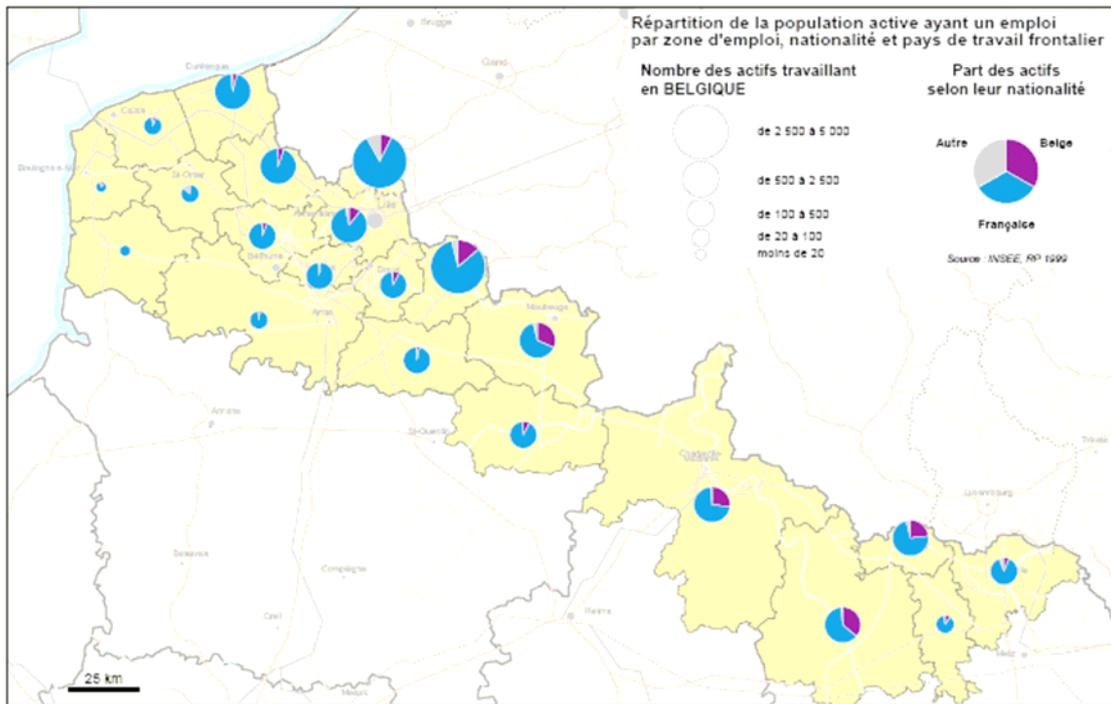
L'**Espagne** recevait depuis peu plus de travailleurs frontaliers venant de France (environ 3000) qu'elle n'en envoyait sur l'ensemble de sa frontière (2000).

Enfin, la **Grande-Bretagne** accueillait en 1999 **240** travailleurs frontaliers en provenance du Nord-Pas-de-Calais (effet Eurotunnel) et **Andorre** en recevait une centaine.

2 – Une recomposition des nationalités dans le choix d'implantation résidentielle

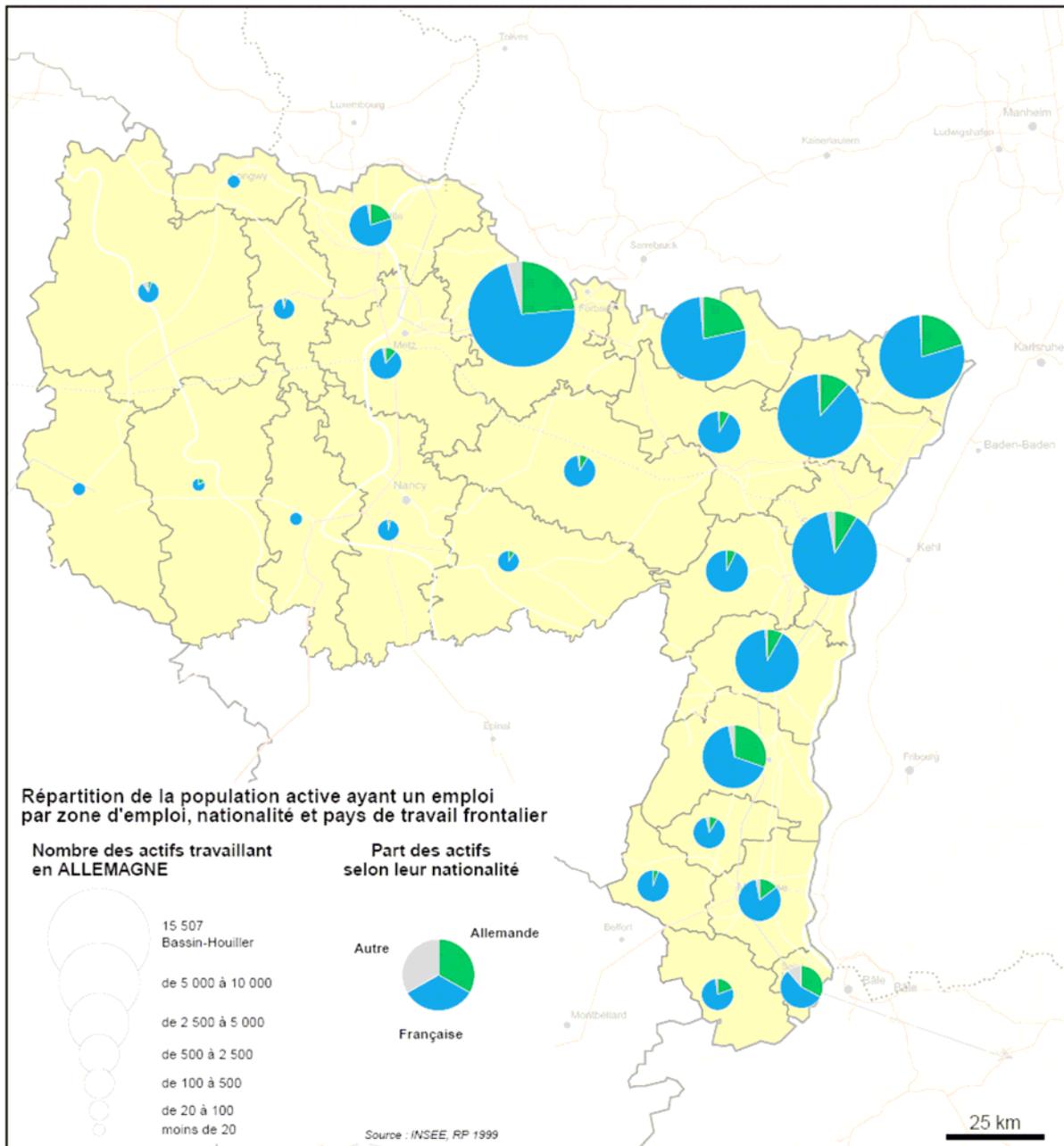
Ces nombreux flux domicile-travail s'expliquent par la présence d'emploi plus nombreux et mieux rémunérés dans les pays frontaliers voisins que côté français mais également par des prix du foncier et de l'immobilier souvent inférieurs côté français à ce qui pourra être trouvé de l'autre côté de la frontière. Ainsi, on assiste à l'émergence de véritables bassins de vie transfrontaliers et où le choix de la résidence côté français ne concerne pas seulement les travailleurs frontaliers français eux-mêmes mais également des Suisses, des Allemands, des Belges... qui vont continuer à travailler dans leur pays tout en résidant en France.

**MIGRATIONS TRANSFRONTALIÈRES QUOTIDIENNES
DE LA FRANCE VERS LES PAYS VOISINS : FRONTIÈRE BELGE**



Sur cette carte illustrant le versant franco-belge, on voit qu'une partie des flux de travailleurs frontaliers est constituée de résidents belges côté français à destination de la Belgique, représentant près d'un tiers des flux France->Belgique dans l'Avesnois.

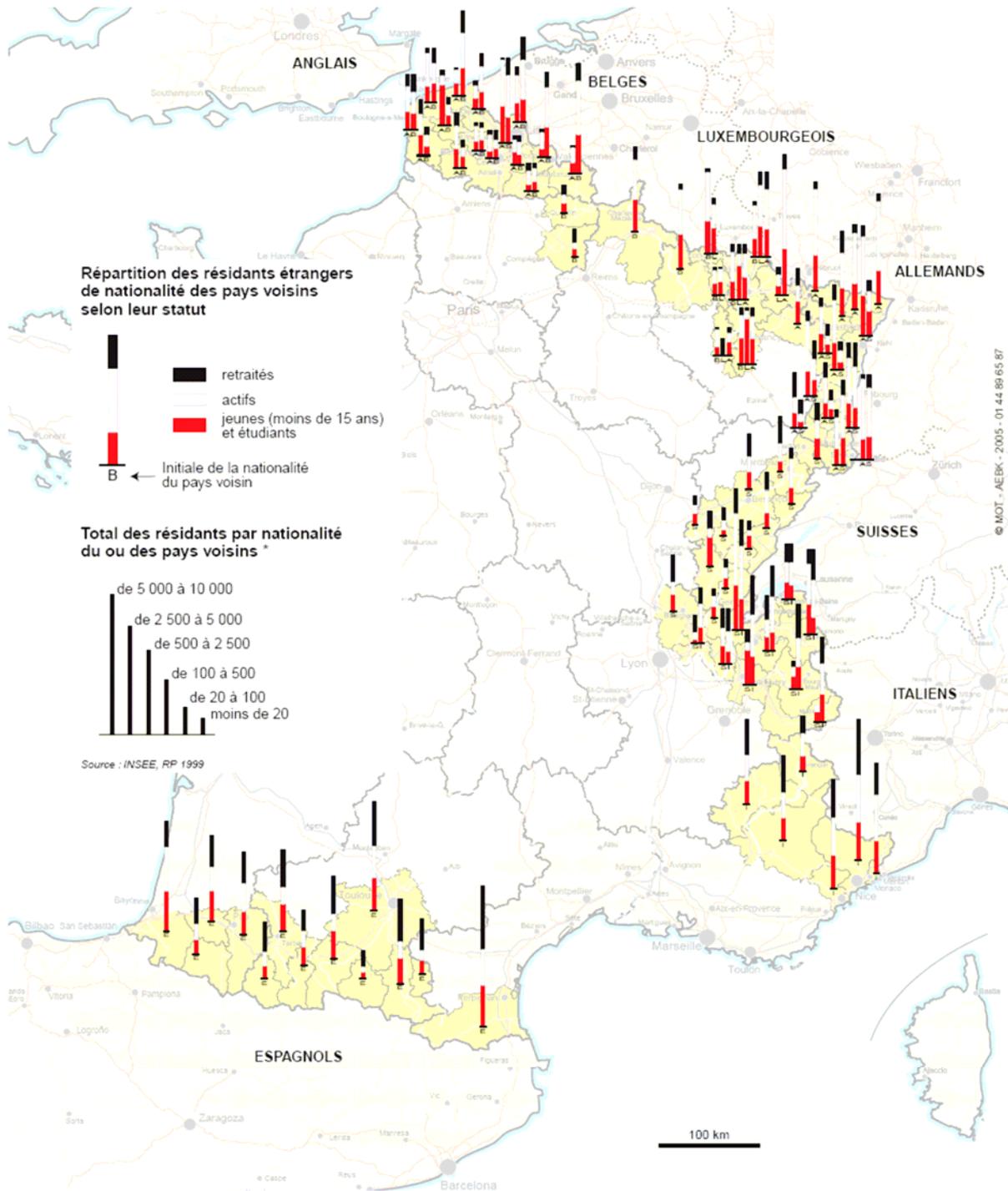
MIGRATIONS TRANSFRONTALIÈRES QUOTIDIENNES DE LA FRANCE VERS LES PAYS VOISINS : FRONTIÈRE ALLEMANDE



Ce phénomène est encore plus présent sur les frontières suisses et allemandes où dans certaines zones d'emploi, les Allemands représentent plus d'un tiers des travailleurs frontaliers à destination de l'Allemagne dans le sud Alsace.

Ces remarques montrent à quel point ces bassins de vie transfrontaliers sont de plus en plus imbriqués et que la problématique des transports transfrontaliers doit prendre en compte ces nouveaux phénomènes de résidence et de travail frontaliers.

RÉSIDENTS ÉTRANGERS DE NATIONALITÉ DES PAYS VOISINS DANS LES ZONES D'EMPLOIS FRONTALIÈRES



© MOT - AEBK - 2005 - 01 44 89 65 87



La carte précédente consacrée à la présence des ressortissants des pays voisins dans les zones d'emploi frontalières françaises montre bien que le phénomène de recomposition des nationalités dans le choix d'implantation résidentielle ne concerne pas seulement les actifs mais également leurs enfants et les retraités (respectivement en rouge et en noir sur la carte).

3 – Les autres flux

A propos des flux scolaires

S'ils sont moins nombreux que les flux de travailleurs frontaliers, ils demeurent néanmoins présents, en particulier sur la frontière entre la Belgique et la France où de nombreux élèves et étudiants résidant en France sont scolarisés du côté belge, ce dernier présentant pour partie une communauté de langue et un plus grand choix en matière de filières spécialisées en particulier dans le domaine technique et pour les enfants handicapés. Ces élèves sont néanmoins difficiles à comptabiliser avec précision dans leur utilisation des TC mais son majoritaires sur les lignes du Valenciennois et de Maubeuge.

Les flux sanitaires

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

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

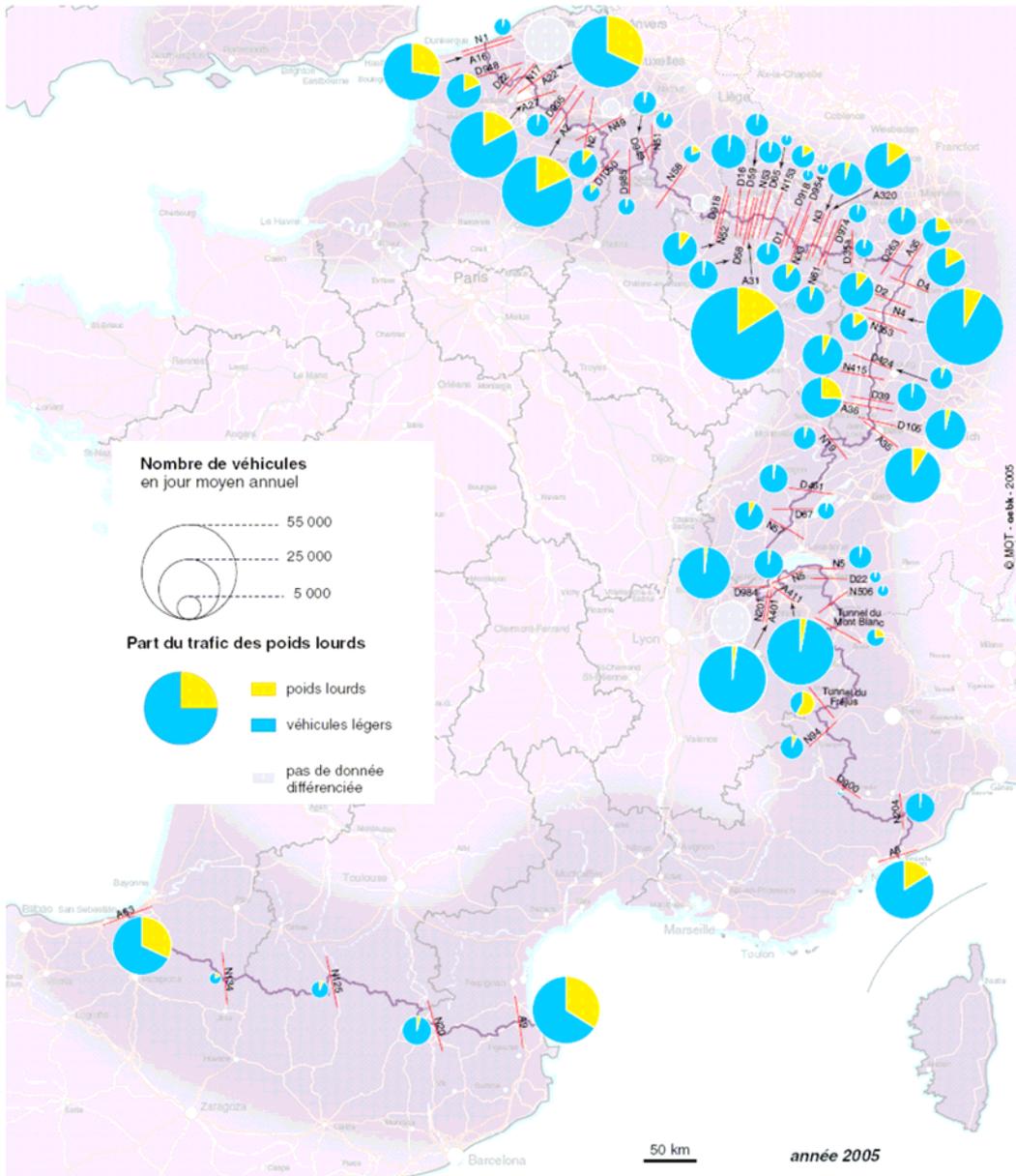
Encore une fois, la nature même de la motivation de ces flux très volatils les rend peu chiffrables car ils s'effectuent en dehors de tout cadre administratif et sont soumis encore plus que les autres aux fluctuations permanentes des prix dans chacun des pays.

B – SATURATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

L'ensemble de ces flux, en particulier ceux des travailleurs frontaliers, ont un impact important sur la problématique des transports transfrontaliers de proximité et sur la saturation des axes routiers déjà sillonnés par des flux plus longue distance qui cohabitent avec les flux de proximité dans de nombreuses agglomérations transfrontalières (autoroutes A22, A31, A 8, A 9, A63) où les poids lourds sont particulièrement nombreux.

Cette cohabitation de plus en plus dangereuse est source de nuisances extrêmes dans certaines agglomérations transfrontalières. En effet, la saturation des infrastructures routières n'est pas seulement le fait du trafic « voyageurs » en voitures particulières, mais également et de plus en plus due au trafic fret par poids lourds. Cette cohabitation est illustrée par la carte ci-dessous.

Le trafic routier transfrontalier



Cette carte donne à voir la répartition VL/PL sur l'ensemble des axes routiers. En jaune les VL et bleu les PL le cercle étant proportionnel au routier dans les 2 sens.

L'emprise de la voiture particulière dans les déplacements transfrontaliers est en partie liée à la configuration géographique des lieux et à la distribution des pôles origines – destination, les espaces où les zones de résidence et les pôles d'emploi sont concentrés géographiquement seront plus propices à la mise en service d'un TC drainant un grand nombre de voyageurs sur un tronçon bien identifié comme les axes Metz-Luxembourg, Cannes Monaco Vintimille ou Mulhouse Bâle.

Mais c'est également la densité du réseau de transports transfrontaliers, et non le nombre de lignes ponctuelles transfrontalières qui sera en mesure de concurrencer la voiture particulière.

C – LA FAIBLESSE DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS DANS LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE

Si la part modale des transports collectifs de voyageurs est difficile à déterminer avec précision sur l'ensemble des déplacements transfrontaliers de proximité, il convient de retenir ces quelques chiffres :

Il y a 282 000 travailleurs frontaliers (F-étranger) auxquels se rajoutent quelques milliers de scolaires, médico-sociaux et dans une moindre mesure des flux d'achats et de loisirs.

23000 personnes utilisent chaque jour des transports collectifs transfrontaliers (en fait 46000 voyages tous motifs confondus, mais essentiellement des travailleurs frontaliers). La part modale TC dans cette mobilité transfrontalière est donc au maximum de 8% et probablement un peu moins encore, ce qui reste globalement faible et n'est qu'une moyenne ; il convient de noter également que cette moyenne lisse de grandes disparités locales : dans certaines zones comme Genève, les transports collectifs ont une part modale de 4% pour les déplacements transfrontaliers, quand d'autres zones (sillon lorrain notamment) ont une part modale de plus de 15 voire 20%.

II – LES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSFRONTALIERS

La loi du 30 décembre 1982 (LOTI) a transféré aux collectivités territoriales la compétence d'organisation des transports publics réguliers de personnes.

Trois niveaux de compétence sont déterminés par cette législation: la région, le département, l'autorité organisatrice urbaine (commune, groupement de communes ou syndicat mixte). Ces collectivités organisatrices exercent leurs responsabilités dans trois domaines principaux:

- la définition de la connaissance des services et de leurs modalités techniques d'exploitation;
- le choix du mode juridique d'exploitation: régie ou convention avec une entreprise ;
- le financement des services

La région organise les services d'intérêt régional. Les régions assument désormais la charge des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Notons qu'il existe des lignes routières en substitution des lignes ferroviaires, donc incluses dans le compte TER.

Le département organise les services réguliers publics et les services à la demande, d'intérêt départemental.

L'autorité organisatrice urbaine organise les services réguliers publics internes au Périmètre des Transports Urbains et les services à la demande.

Sur les 23.000 personnes qui franchissent chaque jour la frontière, 18.000 personnes utilisent le train (soit 36.000 voyages et 78% des déplacements transfrontaliers en transports en commun) et 5.000 personnes par bus (soit 10.000 voyages et 22% de ces déplacements).

Cette répartition n'a pas évolué depuis 2002. On constate donc une nette prédominance de l'usage du mode ferroviaire sur le mode routier. Même s'il est plus cher, le train est plus rapide et parcourt de plus grandes distances. Il offre en outre une capacité et un confort supérieurs.

Sur l'ensemble des déplacements, le motif domicile - travail apparaît comme prédominant. Il est suivi du motif domicile - école puis des motifs tourisme/loisirs. On constate par ailleurs que le motif principal de déplacement varie d'une région à l'autre. Dans le nord-est et l'est de la France, à l'exception de Strasbourg où le motif « loisirs/achats » prédomine, le motif domicile – travail représente presque l'intégralité des déplacements. Pour la plupart des lignes dans le nord de la France à destination de la Belgique, le motif domicile – école devient prédominant. Enfin, dans les régions montagneuses ou proches de la mer, le motif « tourisme/loisir » devient le motif principal. Pour ces régions, la fréquentation est très variable d'un jour à l'autre et dépend beaucoup de la météo. Par ailleurs, il n'existe pas pour ces lignes de clientèle fidélisée.

Finalement, la plupart des lignes sont fréquentées par des usagers réguliers, voire quotidiens, qui se rendent à leur travail ou dans leur établissement scolaire. Il y a donc un réel enjeu économique et social à l'existence de ces lignes.

A – LES LIGNES URBAINES TRANSFRONTALIERES

1 – Lignes urbaines / Fiches par site

Il existe 43 lignes de bus urbains au départ de 12 agglomérations transfrontalières dont la très grande majorité se situent dans la moitié nord de la France.

Lille, avec 13 lignes transfrontalières, est l'agglomération qui permet le plus grand nombre de franchissements frontaliers par la route.

L'agglomération de tous les records est l'agglomération franco-valdo-genevoise. Plus de 3.500 personnes utilisent le bus chaque jour pour leur déplacements transfrontaliers, soit 70% environ de l'ensemble des usagers des bus transfrontaliers. L'agglomération détient également le record de la ligne avec la plus grande fréquence et la plus fréquentée : il s'agit de la ligne F avec 53A/51R entre Genève et Ferney Voltaire et 2.289 personnes transportées par jour.

a – Dunkerque

(1) *Présentation des lignes*

Les 3 lignes recensées en 2002 sont toujours présentes et leurs caractéristiques n'ont pas évolué.

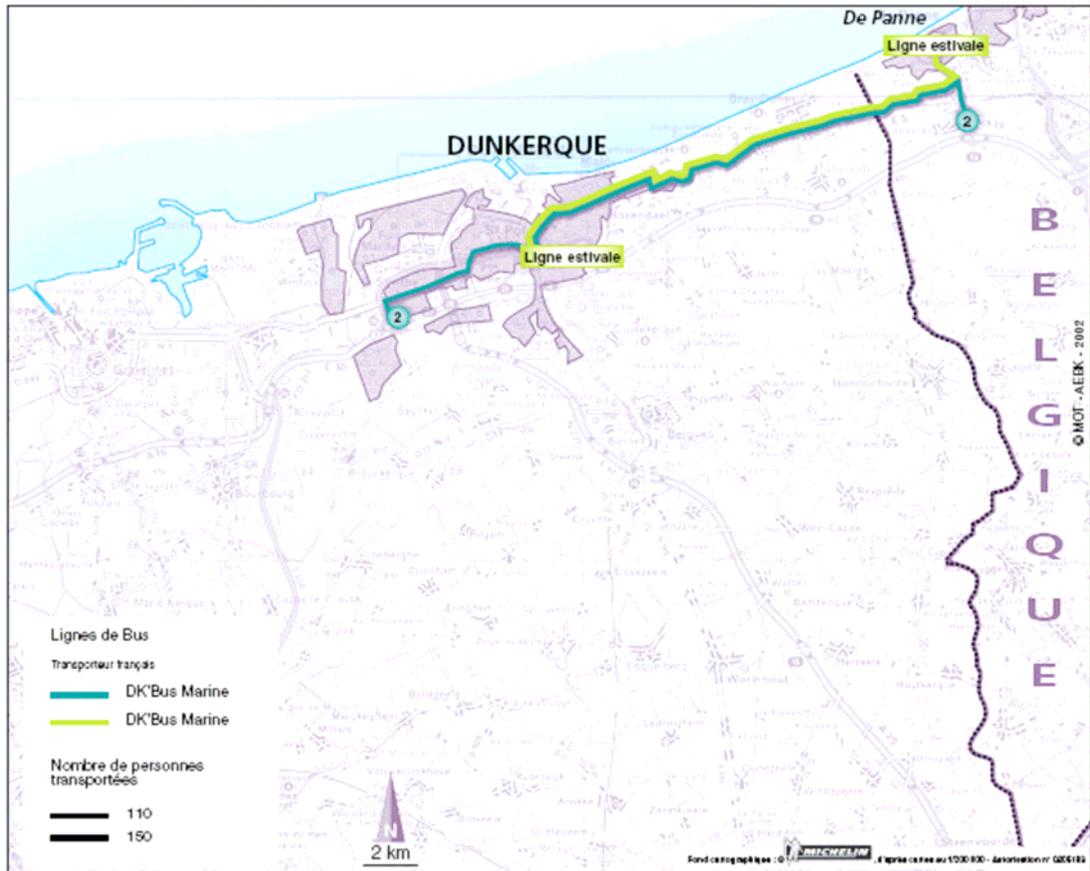
Le réseau urbain de Dunkerque est exploité par le réseau DK'Bus Marine (Veolia Environnement – ex-Connex). Deux lignes transfrontalières fonctionnent toute l'année : la ligne 2 reliant Fort Mardyck à Adinkerke et la ligne 3 reliant Coudekerque à Adinkerke. La première fonctionne en semaine et les samedis et la seconde les dimanches et fêtes.

En période estivale, une ligne supplémentaire relie Dunkerque à La Panne et propose une correspondance avec le tramway exploité par le transporteur belge De Lijn. Elle fonctionne tous les jours en juillet et août et les samedis, dimanches et jours fériés en mai, juin et septembre. Un forfait journalier permettant l'accès illimité aux deux lignes a été mis en place. Pour les lignes 2 et 3, la tarification est celle du transporteur avec un supplément pour le passage de la frontière.

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

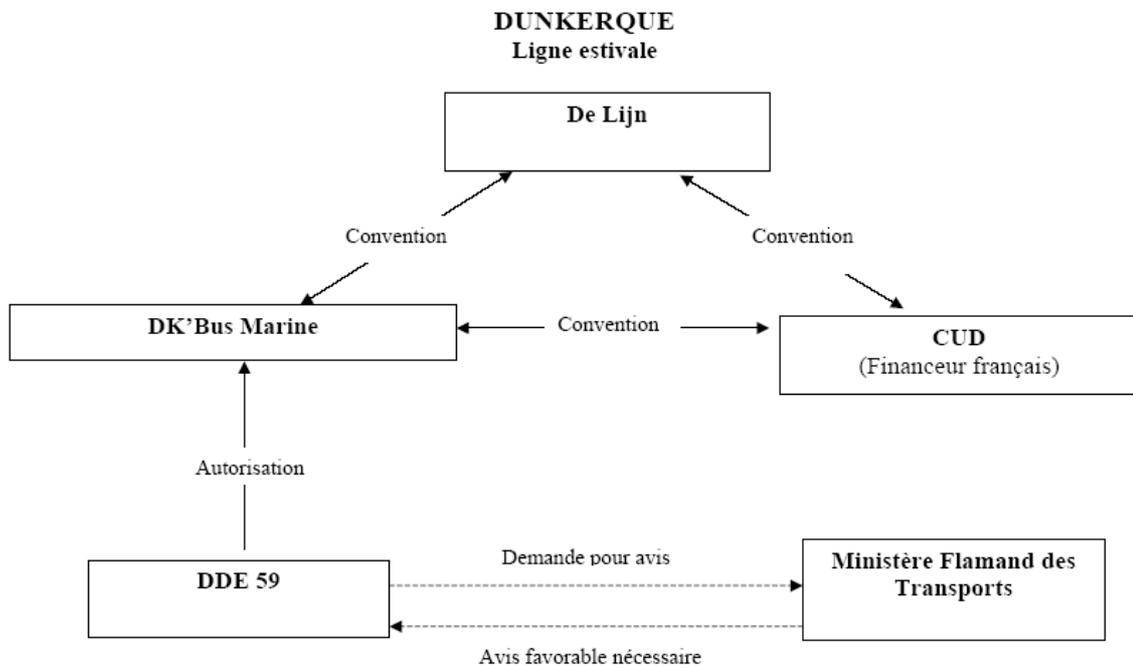
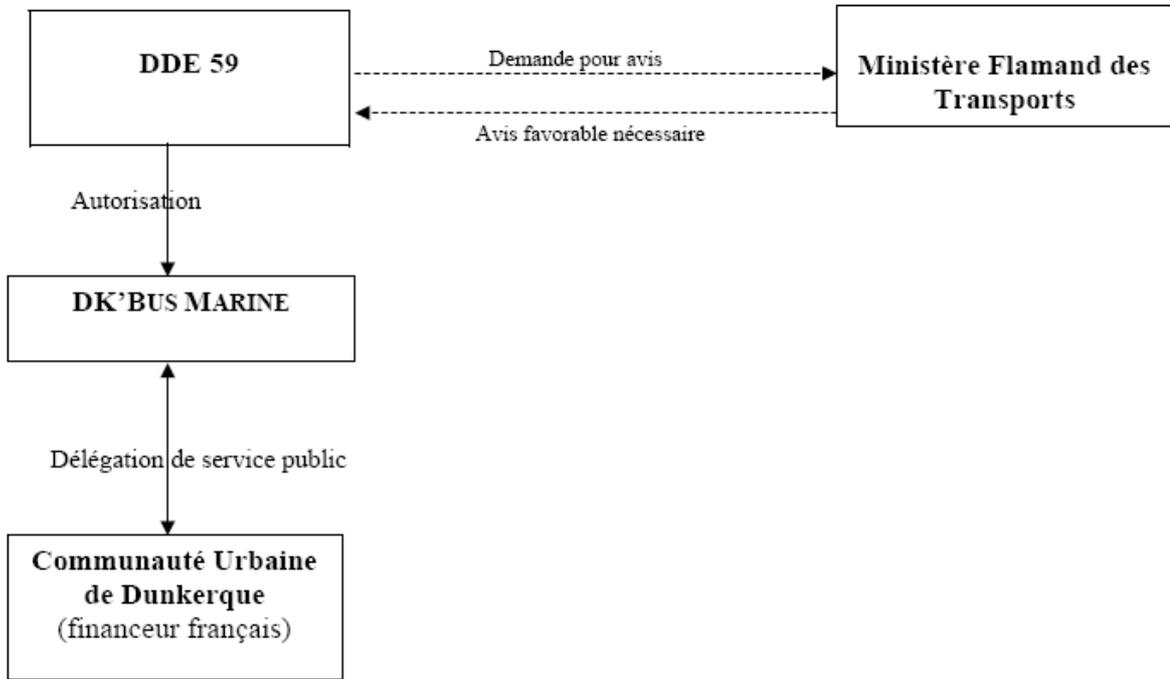
On observe une forte différence de fréquentation entre les lignes suivant les saisons : la ligne 2 a une fréquentation quotidienne moyenne de 110 personnes alors qu'elle est de 500 personnes sur la ligne estivale. Cette fréquentation est stable depuis 2002.

Pour l'essentiel, ces lignes sont utilisées pour des déplacements de loisirs. Les déplacements professionnels sont minoritaires. Ceci est essentiellement dû à la barrière linguistique : la partie belge est de langue flamande. Les lignes 2, 3 et estivale assurent côté français une correspondance avec les trains de la SNCF en gare de Dunkerque. Côté belge, les lignes 2 et 3 assurent la correspondance avec les trains de la SNCB et le tramway De Lijn en gare d'Adinkerke. La ligne estivale assure la correspondance avec trois stations du tramway.



DUNKERQUE

Ligne 2 et 3



(2) *Un service de taxibus*

Si les lignes n'ont pas changé, l'amplitude de l'offre a été améliorée grâce à la mise en place de taxibus. Ce service est actuellement en expérimentation. Il a été mis en service dans la deuxième moitié du mois de septembre 2005.

Taxibus prend le relais des bus de 4h00 à 6h00 et de 22h00 à minuit du lundi au dimanche. Il dessert tous les arrêts de bus DK'BUS Marine présents sur le territoire communautaire. Comme il reprend les tracés des lignes régulières, le taxi peut donc être amené à franchir la frontière. Il vient chercher l'utilisateur à l'arrêt de bus le plus proche de son point de départ et l'amène à l'arrêt de bus le plus proche de sa destination.

L'horaire de passage est librement choisi par l'utilisateur. Le trajet coûte 1,30 € par personne, même pour les voyageurs titulaires de cartes d'abonnement.

Pour utiliser le service, il faut appeler un numéro gratuit depuis un poste fixe disponible du lundi au dimanche, de 7h00 à 21h00. La réservation peut se faire jusqu'à 3 jours à l'avance. La centrale de réservation gère aussi d'autres modes de transport comme Handibus qui transporte des personnes handicapées en porte à porte ou Ligne Etoile qui permet de transporter des personnes à mobilité réduite (personne âgée ou personne momentanément gênée pour se déplacer).

Il n'y a pas eu de campagne d'information pour ce service à ce jour.

Sa mise en place résulte d'une demande officielle de la Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral (CUD). Il est ainsi inclus dans la Délégation de Service Public qui lie la CUD et DK'Bus Marine. En revanche, il n'y a pas eu de demande particulière en ce qui concerne l'autorisation de circuler auprès des autorités délivrantes. Le responsable d'exploitation considère que, comme l'autorisation a déjà été délivrée pour les lignes régulières et que les taxibus reprennent le même tracé, cela n'est pas nécessaire.

(3) *Les projets en cours*

Il n'y a pas de nouveaux projets de transports transfrontaliers. En revanche, une restructuration complète du réseau a été envisagée courant 2006 mais les échéances politiques risquent de repousser plutôt l'échéance à 2008. Cette restructuration concernerait essentiellement les axes lourds sur lesquels pourraient être mis en place des bus à Haute Qualité de Service. Cela supposerait également la création de sites propres.

b – Lille Métropole

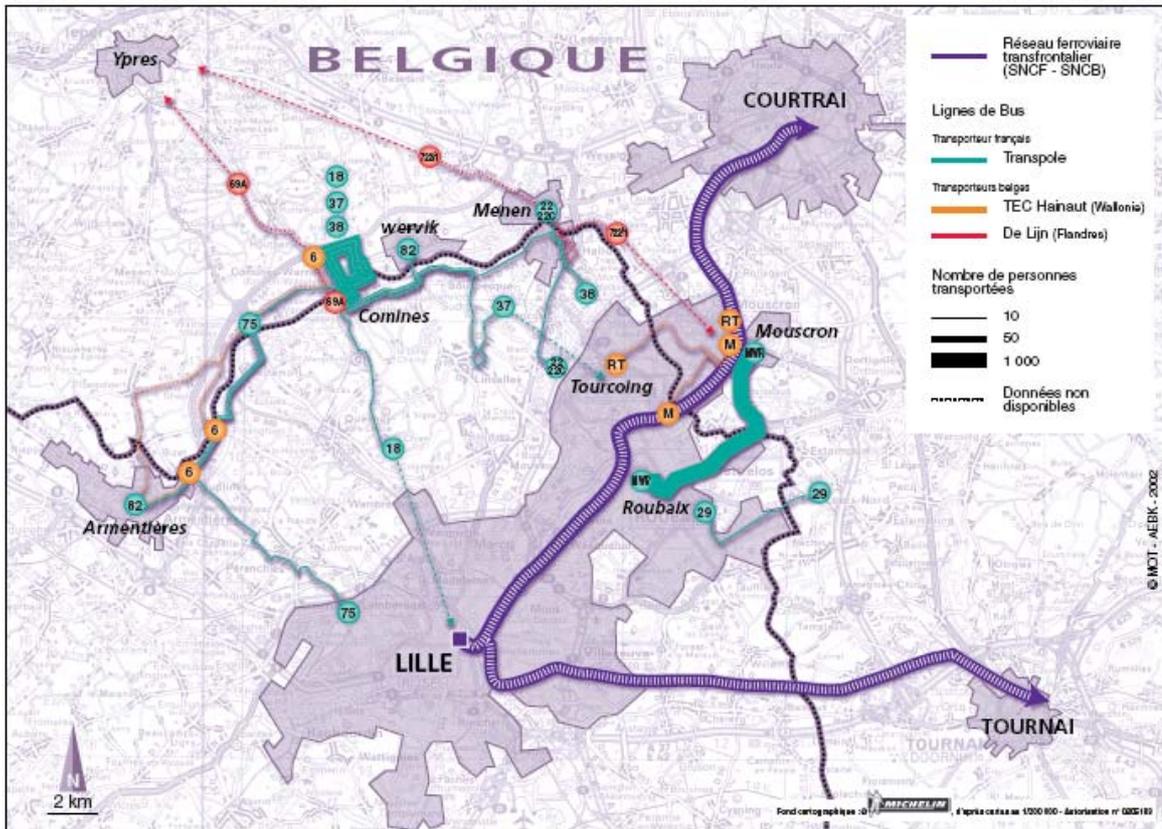
(1) Présentation des lignes

On compte toujours treize lignes transfrontalières entre la partie française et la Belgique.

- 7 lignes sont exploitées par Transpole (exploitant du réseau urbain lillois, groupe Kéolis) : lignes 18, 22/22 C, 29, 37, 38 et 75 et 82. La ligne 18 a connu un changement d'itinéraire mineur : elle exerce une rotation à l'intérieur de la zone belge mais cela ne rentre pas dans le cadre d'une desserte opérationnelle donc cela ne constitue pas un changement significatif. Les autres n'ont pas connu de changement.
- 3 lignes par TEC Hainaut (société de transports belge sur des arrondissements administratifs de la province du Hainaut) : 6 (Comines (F) / Houplines (B)), RT (Tournai (F) / Mouscron (B)) et M barré (Wattrelos (F) / Mont-à-Leux (B)). Leurs caractéristiques n'ont pas changé : moins de 7 A/R par jour et une fréquentation inférieure à 10 personnes par jour.
- 2 lignes par De Lijn (société belge des transports pour l'ensemble de la Flandres). La ligne 69 A (Ypres (B) / Comines (F)) est devenue la ligne 89 et la ligne 722 (Ypres (B) / Le Bizet (F)) est devenue la ligne 72. La première exécute 8A/6R par jour de semaine et la seconde 7 A/R. Elles sont en correspondance avec 9 lignes régulières et 3 bus à la demande du réseau De Lijn et rejoignent la gare SNCB de Ypres. La ligne 89 est également connectée aux lignes 18 et 36 de Transpole. Leur fréquentation est toujours très faible, de l'ordre d'une dizaine de personnes par jour.
- Et la ligne MWR (Mouscron – Wattrelos – Roubaix) dont 1/3 des services sont exécutés par Transpole et 2/3 par TEC Hainaut. Cette dernière est la seule « vraie » ligne transfrontalière : elle est exploitée par 2 transporteurs de nationalités différentes et elle relie des pôles urbains quand les autres lignes ne sont que de simples prolongements de ligne au-delà de la frontière.

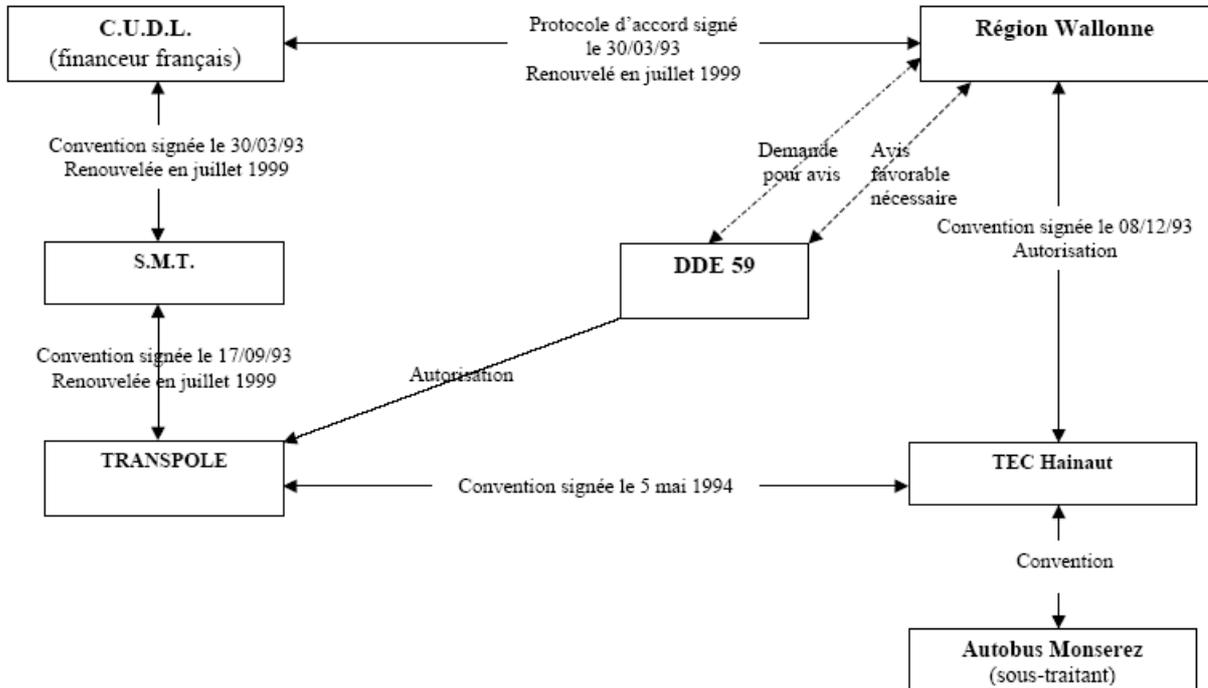
La ligne MWR est la seule ligne transfrontalière sur le réseau lillois à bénéficier d'études de fréquentation annuelles. En 2004, la ligne MWR est en petite progression grâce à sa correspondance avec le métro. Elle atteint en moyenne 1.070 usagers par jour ouvrés. Sur ces 1.070 passagers, 42% étaient des transfrontaliers (42% n'utilisent la ligne que pour des trajets internes à la France et 16% pour des trajets internes à la Belgique).

Pour les autres lignes de bus, on ne constate pas d'évolution notable, la demande étant relativement stable (10 personnes par jour en moyenne). Elle est constituée principalement de scolaires français se rendant dans les établissements frontaliers belges ; les autres motifs de déplacement restent marginaux.



LILLE

Ligne MWR



(2) Evolution du contrat liant Transpole et Lille Métropole Communauté Urbaine

On constate quelques changements au niveau du contrat liant Transpole à son AOTU : le 1^{er} janvier 2003, les deux contractants sont passés d'un contrat en régie de recettes à un contrat d'affermage pour 7 ans.

Cela change la forme du contrat sur la ligne MWR. La société Transpole touche une subvention forfaitaire d'exploitation ; le déficit de la ligne est financé directement par l'exploitation de la ligne. La ligne est part ailleurs intégrée au cahier des charges de l'appel d'offre pour l'exploitation du réseau urbain.

Notons également la prochaine mise en place, au cours vraisemblablement du 1^{er} semestre 2006, du Syndicat Mixte Régional des Transports (SMIRT), regroupant les AOTU et la Région Nord-Pas-de-Calais.

(3) Autres avancées

La prochaine enquête sur les déplacements des ménages de 2006 se fera sur l'ensemble de la Communauté urbaine de Lille et la périphérie côté français, avec pour la première fois un volet transfrontalier (franco-wallon sur les arrondissements de Tournai et Mouscron et franco-flamand sur les communes limitrophes).

La mise en ligne du site Internet www.transpole.fr en avril 2002 est une première sur les agglomérations transfrontalières. Le site propose des calculs d'itinéraires combinant les horaires de la SNCF avec celui des transports urbains de l'agglomération franco-belge. Les menus déroulants « origine » et « destination » proposent toutes les communes de l'agglomération franco-belge, ainsi que les villes reliées à l'agglomération en direct par TER Nord-Pas-de-Calais ou à Lille en direct par le TGV, y compris pour des destinations belges ou anglaises.

Des chiffres justifient la mise en place de ce site : 50% des utilisateurs du train utilisent ensuite le réseau urbain et 5,5% des voyageurs utilisent le réseau urbain pour se rendre en gare. Ce dernier chiffre correspond au plus gros taux de province. Les relations transfrontalières par bus représentent toutefois un volume de personnes transportées marginal, comparé aux liaisons ferrées LGV ou TER.

Le site connaît un succès certain puisque près de 150.000 connexions sont comptabilisées chaque mois.

Le fait que la SNCF soit l'actionnaire de référence de Kéolis, elle-même société-mère de Transpole, a facilité la réalisation de ce projet.

(4) *Problèmes rencontrés*

Au printemps 2005, une grève importante de la société belge De Lijn a eu des répercussions sur le réseau de Transpole. Le personnel de la société belge a mené des opérations « cow-boy » visant à empêcher les bus de Transpole de circuler. En dehors de ces opérations, les grèves de De Lijn et TEC Hainaut ne se ressentent pas sur le réseau français car leurs lignes vers la France concentrent un trafic marginal, inférieur à 10 personnes par jour en général.

(5) *Les projets en cours*

Aucun projet concernant les lignes transfrontalières n'est prévu à court terme.

De Lijn projette de mettre en place une ligne Ypres (B) / Lille (F). Le projet en est au stade de l'étude de faisabilité.

Les études d'opportunité/faisabilité d'un réseau de tram-train dont 3 lignes sont potentiellement transfrontalières (Lille-Comines, Lille-Mouscron-Courtrai, Lille-Tournai) ont concentré les attentions du côté français. D'autre part, en dehors de la zone industrielle au nord et au nord-est, les perspectives de développement des lignes de bus transfrontalières sont limitées autour de l'agglomération.

c – Valenciennes

(1) Présentation des lignes

Contrairement à ce qui a été écrit en 2002, la SEMURVAL, l'exploitant du réseau urbain de Valenciennes, n'exploite pas de lignes transfrontalières : les lignes 4 E et 4 P s'arrêtent très près de la frontière mais ne la franchissent pas.

Le transporteur belge TEC Hainaut exploite deux lignes : ligne 491 (Tournai – Flines) et ligne 8 (Tournai – Condé sur Escaut).

La tarification appliquée est celle du réseau de TEC Hainaut. Le niveau d'offre est faible. La ligne 491 propose 10 A/11 R et 1A/3R pour la ligne 8 (contre 6 A/8 R en 2002).

La fréquentation pour les lignes TEC Hainaut est de 124 personnes. La clientèle est constituée dans sa grande majorité de scolaires qui effectuent leurs études en Belgique.

Le cabotage du transporteur belge est toujours interdit sur le territoire français.

(2) Les projets en cours

Le Plan InterCommunal de Mobilité (l'équivalent belge du PDU français) Honnelles / Quiévrain de 2004 propose le prolongement de la ligne 5 du réseau du SEMURVAL jusqu'à Quiévrain.¹ Le projet n'a pas eu de traduction concrètes depuis cette date.

¹ http://www.honnelles.be/PDF_PiCM_Phase3.pdf

d – Maubeuge

(1) *Présentation des lignes*

L'agglomération de Maubeuge compte trois lignes transfrontalières : la ligne 3 entre Hautmont et Erquelines, une ligne spéciale (en renforcement de la ligne 3) pour les scolaires entre Maubeuge et Erquelines et la ligne 41 entre Maubeuge et Mons (cette ligne est financée en partie par le Conseil Général du Nord (*cf. les lignes interurbaines pour le détail*)).

Les lignes 3 et spéciale sont exploitées par le transporteur urbain de Maubeuge, la SEMITIB (Transdev). Le réseau s'appelle STIBUS.

Le transporteur est lié par Délégation de Service Public (DSP) au Syndicat Mixte du Val de Sambre (SMVS) sur la base juridique d'une gestion forfaitaire. La DSP a été signée pour une durée de 10 ans et expire au 31/12/2009. Les lignes 3 et spéciale sont donc financées intégralement par le SMVS.

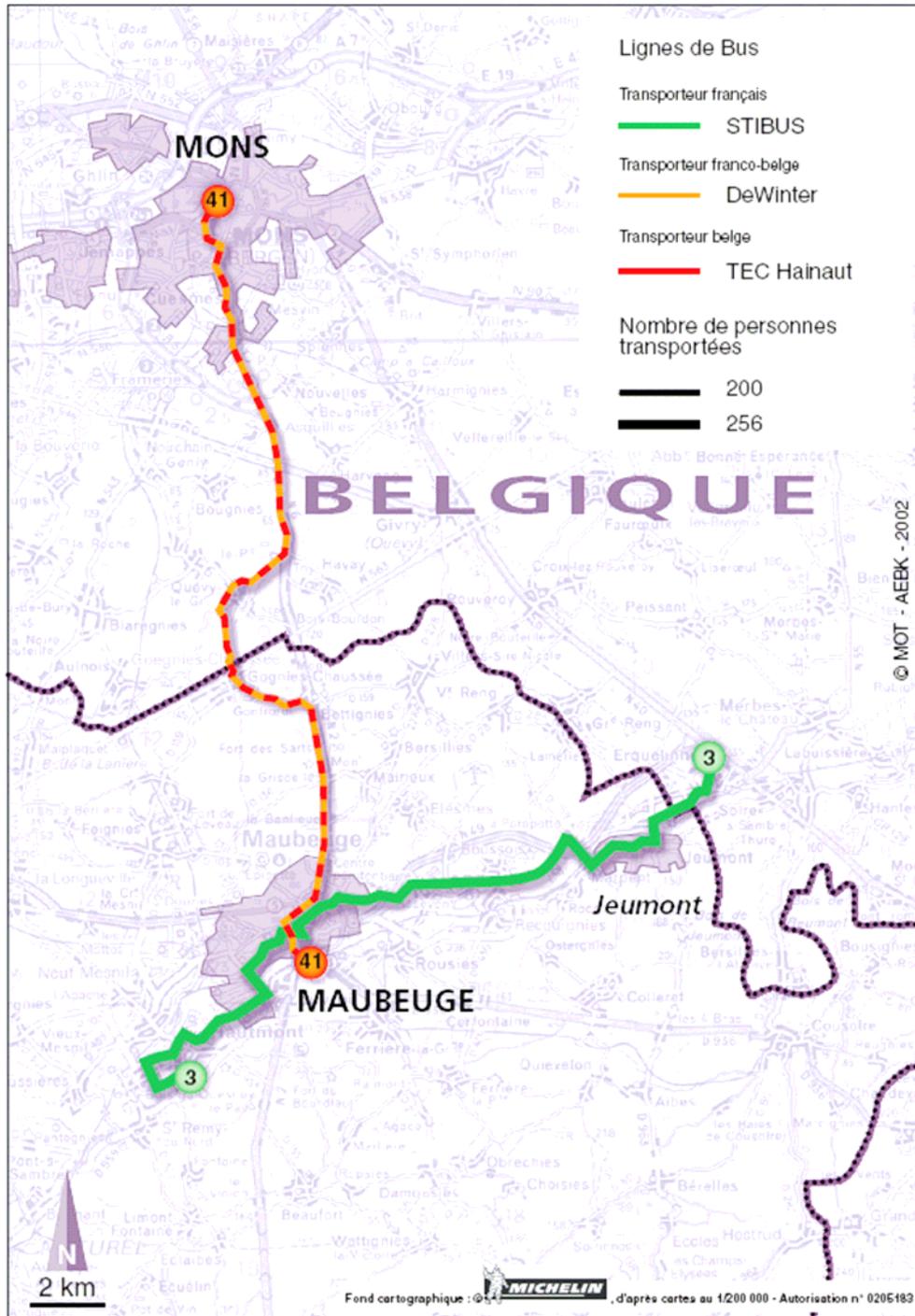
La tarification utilisée sur les deux lignes exploitées par STIBUS est celle du réseau urbain.

Le niveau d'offre de ces lignes est faible. La ligne 3 propose 9 A/8 R, et la ligne spéciale 1 A/R. La ligne 3 transporte entre 250 et 300 personnes par jour, au lieu de 148 en 2002 et la ligne spéciale 150 au lieu de 108 en 2002. Les établissements scolaires situés en Belgique et desservis par la ligne 3 sont pratiquement les seuls à voir leurs effectifs croître chaque année. L'évolution de la fréquentation s'en trouve donc « dopée », d'autant plus qu'un titre de transport spécifique aux scolaires non subventionnés a été créé, au 01/09/2004. Ce titre, destiné à encourager la mobilité transfrontalière, s'appelle « Liberty ». Il est acheté essentiellement par des scolaires français suivant leurs études en Belgique.

Les lignes 41 et spéciale sont en correspondance côté français avec les lignes de la SNCF en gare de Maubeuge. Côté belge, les lignes sont en correspondance avec les trains de la SNCB : en gare de Mons pour la ligne 41 et en gare d'Erquelines pour les lignes 3 et spéciale.

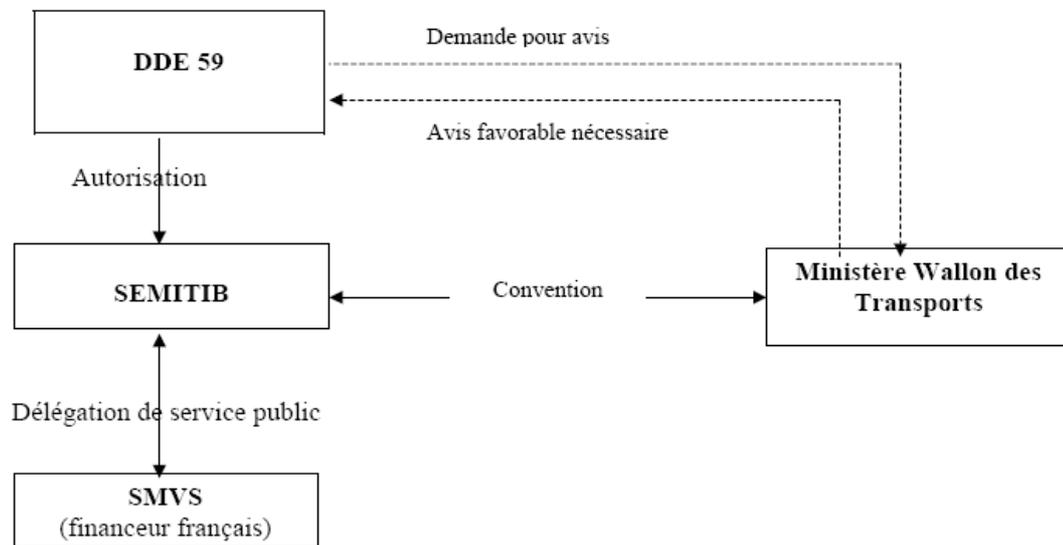
Transports collectifs dans 14 agglomérations transfrontalières

Maubeuge



MAUBEUGE

Ligne 3



(2) *Problèmes rencontrés*

Aucun problème notable concernant les dessertes transfrontalières n'est à signaler.

(3) *Les projets en cours*

Les projets en cours concernent essentiellement le réseau interne à la France. Il s'agit du réajustement de l'offre par une augmentation de la fréquence, dans le cadre du réseau redéployé autour d'un projet de site propre bus en cœur d'agglomération, et d'un programme d'adaptation d'itinéraire en bout de ligne en cours pour une meilleure « descente » des scolaires.

e – PED de Longwy²

(1) *Présentation des lignes transfrontalières*

L'agglomération de Longwy est desservie par 3 lignes transfrontalières : 2 lignes exploitées par la SEMITUL (groupe Transdev) et 1 par TEC Namur-Luxembourg, une entreprise publique locale belge.

La ligne dénommée « Transfrontalière » n'existe plus. Elle a été remplacée par 2 nouvelles lignes :

- La ligne 398 (Herseange (F) – Rodange (L)) est exploitée par la SEMITUL (français) et Huberty (luxembourgeois).
- La ligne 399 (Saulnes (F) – Rodange (L)) est une ligne récente, créée en mai 2002. Elle est exploitée par la SEMITUL et Salès-Lentz (luxembourgeois).

L'ensemble des services sur les deux lignes est réparti quasi-équitablement entre les trois opérateurs, avec un léger avantage pour la SEMITUL.

De 300 usagers en 2002 à 600 en 2005, l'objectif est d'atteindre à terme 1000 personnes / jour pour les deux lignes.

Les lignes 398 et 399 disposent d'une intégration tarifaire avec le réseau luxembourgeois : avec le même abonnement, on peut emprunter une des lignes transfrontalières puis le train pour Luxembourg Ville ou Esch-sur-Alzette et ensuite le réseau urbain. L'intégration physique a aussi été pensée : les correspondances sont très aisées et très rapides, les bus sont "presque sur les quais". Les horaires des bus sont également adaptés à ceux des trains en partance ou à l'arrivée à Rodange. En 2002, un travail sur l'intermodalité entre les bus et les trains CFL a permis de proposer également des destinations vers Esch-sur-Alzette. L'offre a été augmentée également en soirée jusqu'à 23h30 afin de répondre aux besoins des personnes aux horaires décalés comme les femmes de ménages, principalement, mais aussi les personnes travaillant dans la restauration et les jeunes qui ont des "jobs d'été".

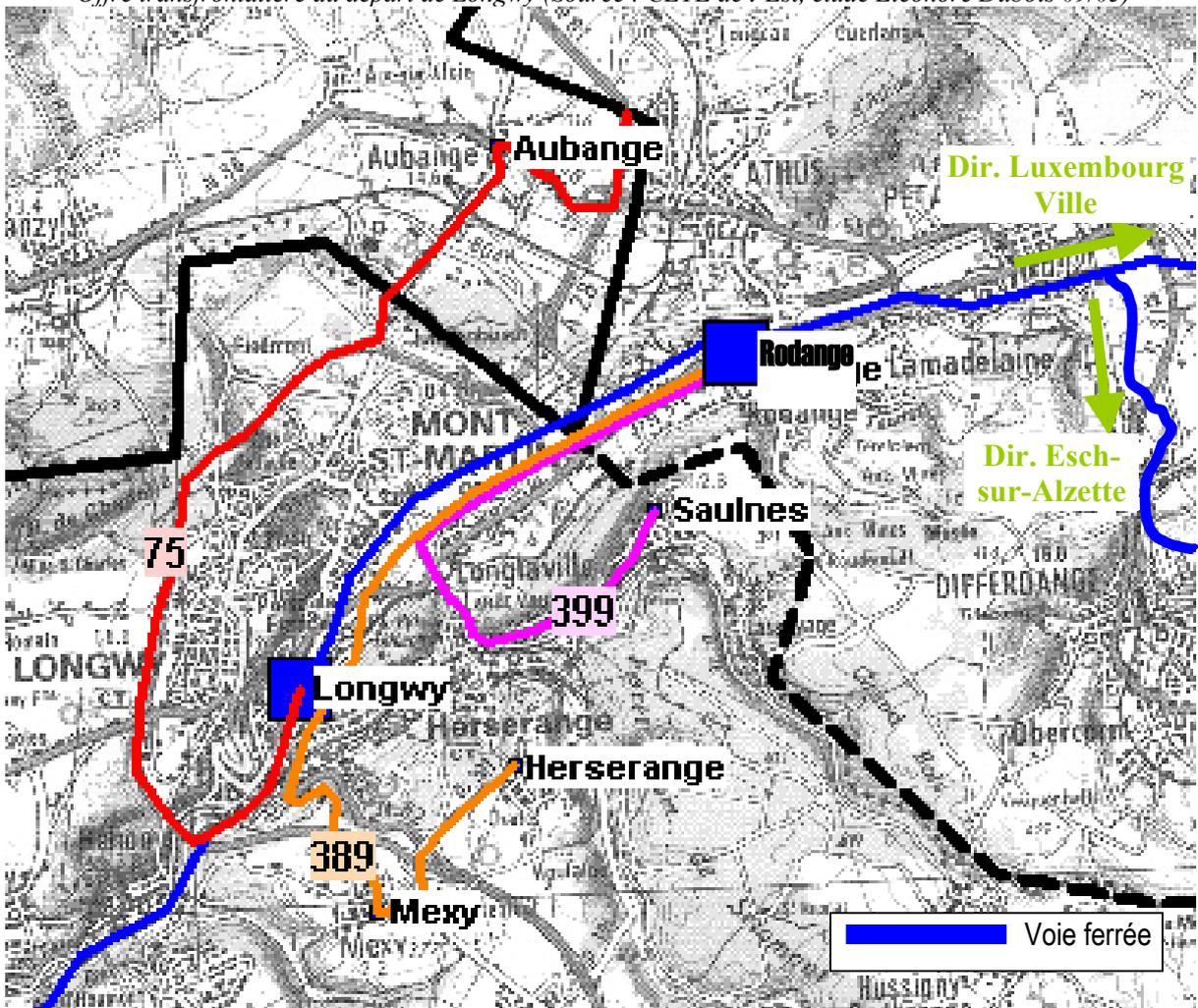
Les usagers luxembourgeois sont autorisés à utiliser les lignes 398 et 399 pour des déplacements internes au Luxembourg.

Des trajets dont l'origine et la destination se trouvent en France sont aussi possibles en utilisant les lignes 398 et 399 en correspondance. Cette pratique, qui correspond à l'appropriation des lignes transfrontalières par les usagers puisque cette caractéristique n'avait pas fait l'objet de publicité lors du lancement des lignes, est même souhaitée et encouragée par les transporteurs qui publient des fiches horaires spécifiques pour réaliser cette correspondance.

La troisième ligne transfrontalière sur le territoire du PTU de l'agglomération de Longwy est la ligne 75. Elle est gérée par les TEC de Namur – Luxembourg. Ces derniers appliquent la même tarification que sur son réseau à la ligne 75. Elle propose 9 allers et retours entre Longwy à Athus en Belgique.

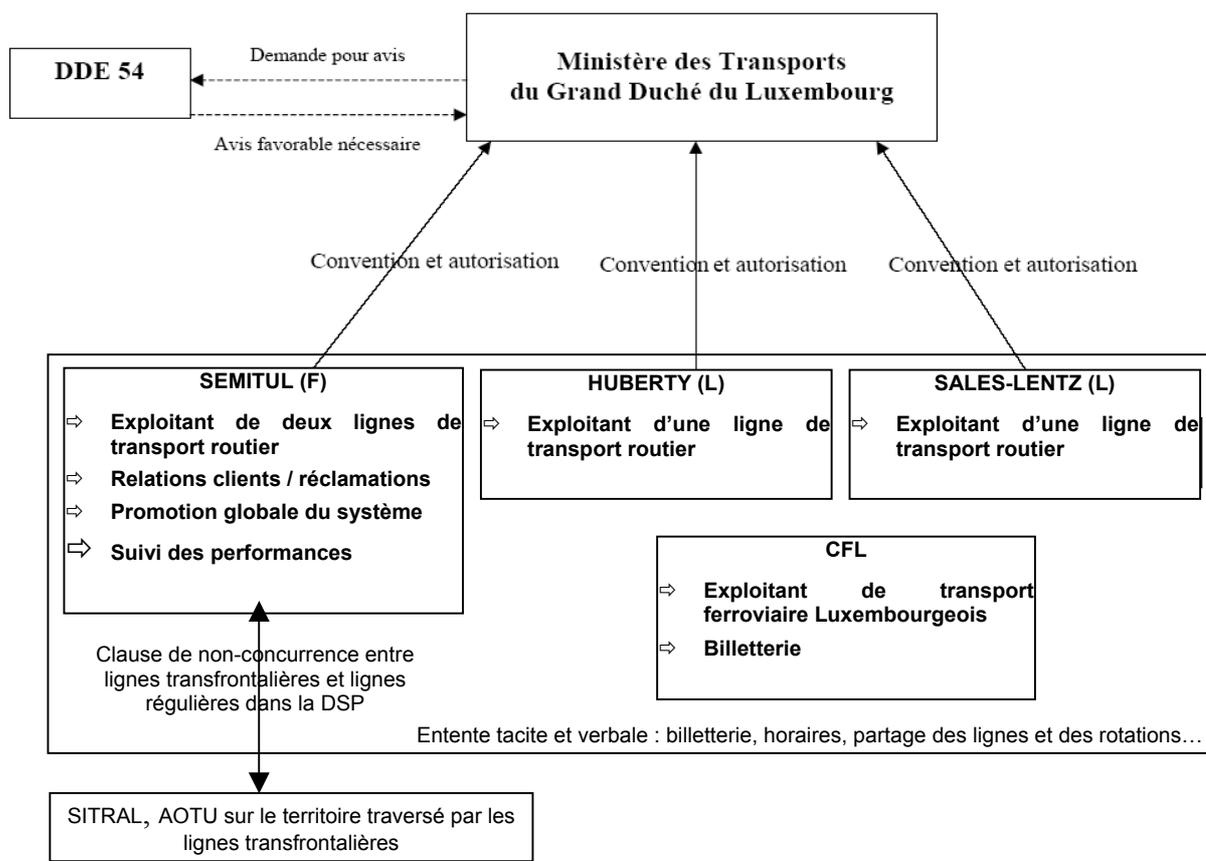
² L'analyse des lignes routières transfrontalières entre la France et les frontières luxembourgeoise et allemande (de Longwy à Bâle) provient pour partie du travail d'Eléonore Dubois qu'elle a mené au CETE de l'Est au cours de l'été 2005.

Offre transfrontalière au départ de Longwy (Source : CETE de l'Est, étude Eléonore Dubois 09/05)



(2) Montage juridique

Montage juridique des lignes sur le territoire du PED de Longwy



La SEMITUL est liée par DSP au Syndicat Intercommunal des TRANSPORTS collectifs du bassin de Longwy (SITRAL) pour l'exploitation du réseau urbain. Les lignes 398 et 399 ne sont pas incluses dans la DSP mais une clause de cette dernière stipule que les lignes transfrontalières ne doivent pas être en concurrence avec les lignes régulières. Lors de l'ouverture ou la modification d'une ligne, il y a donc une procédure de vérification de non concurrence qui vaut pour autorisation de caboter sur le territoire couvert par le PTU du SITRAL.

D'autre part, le personnel et le matériel est bien distinct de celui du réseau urbain et les dirigeants procèdent à une comptabilité analytique qui permet de bien séparer les opérations concernant le réseau urbain de celles des lignes transfrontalières.

La SEMITUL dispose également, comme les deux transporteurs luxembourgeois, d'une convention et d'une autorisation de circuler sur le territoire luxembourgeois fournie par le Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg. Par commodité, ce dernier se charge de recueillir l'avis de la DDE pour le compte des trois transporteurs ; la procédure voulant normalement que chaque transporteur instruisse un dossier dans le pays de son immatriculation et que les autorités délivrantes consultent à leur tour les autorités du pays adverse.

En ce qui concerne la répartition de l'exploitation des lignes présentes ou futures entre les différents opérateurs, aucun des exploitants actuels ne recherche le monopole ; il y a une convention de principe entre les transporteurs : « ce qui est fait ne doit pas être touché ». Précisément, Huberty ne dessert pas le secteur d'Esch mais Salès-Lentz y est présent. Il y a donc de fortes chances pour que la future ligne Villerupt / Esch-sur-Alzette soit exploitée par la SEMITUL et Salès-Lentz.

A tout moment, un nouveau partenaire peut intervenir dans le projet des lignes transfrontalières. Suivant la procédure habituelle, il ferait une demande d'autorisation d'exploiter une ligne régulière internationale pour compte d'autrui à la DDE, qui consulterait chacune des AOT locales concernées par la future ligne. En l'occurrence, le SITRAL serait interrogé et, à son tour, il demanderait conseil à la SEMITUL. Cette dernière a donc indirectement un droit de regard sur la création de nouvelles lignes, ce qui fait dire au Directeur de la SEMITUL, que, si nouveau partenaire il y avait, il faudrait tout de même que ce soit un transporteur « légitime » pour que la SEMITUL donne un avis favorable, c'est-à-dire un transporteur historique par exemple. Mais, en principe, la SEMITUL serait favorable à tout nouveau service s'il desservait des zones non desservies par elle.

(3) Aspects financiers

Les lignes 398 et 399 sont intégralement financées par le Grand Duché. Il prend en compte le coût réel, d'une part le coût kilométrique mais aussi le coût d'attente et de mise à disposition au-delà de la valeur kilométrique, par exemple lorsqu'un bus attend un train. Le financement inclut également les frais relatifs à la promotion et au fonctionnement. En effet la SEMITUL est chargée des relations avec la clientèle, de la promotion des lignes et du suivi des performances du service. Cela est cohérent dans la mesure où les 3/4 de la clientèle est française (problème de langue limité) et que les arrêts sont principalement situés en France (probabilité d'apparition des demandes ou des réclamations).

La tarification est spécifique par rapport au réseau urbain de Longwy mais elle est intégrée au système de tarification luxembourgeois, « écopass ». Le Grand Duché paye un forfait aux différents transporteurs, qui lui reversent leurs recettes. Cela pourrait s'apparenter au régime de garantie de recette français.

(4) Les projets en cours

Les retours des clients en terme de tarification et de desserte sont très positifs. En terme de performance globale, il existe une demande pour que des secteurs soient mieux desservis, notamment ceux « en amont » (lieux de résidences) sur le parcours des lignes de la SEMITUL. Il existe également des difficultés à desservir des secteurs « en aval » (lieux de travail). Cela est dû à la dispersion résidentielle en amont et à la dispersion des emplois en aval. L'amélioration des dessertes est donc techniquement difficile.

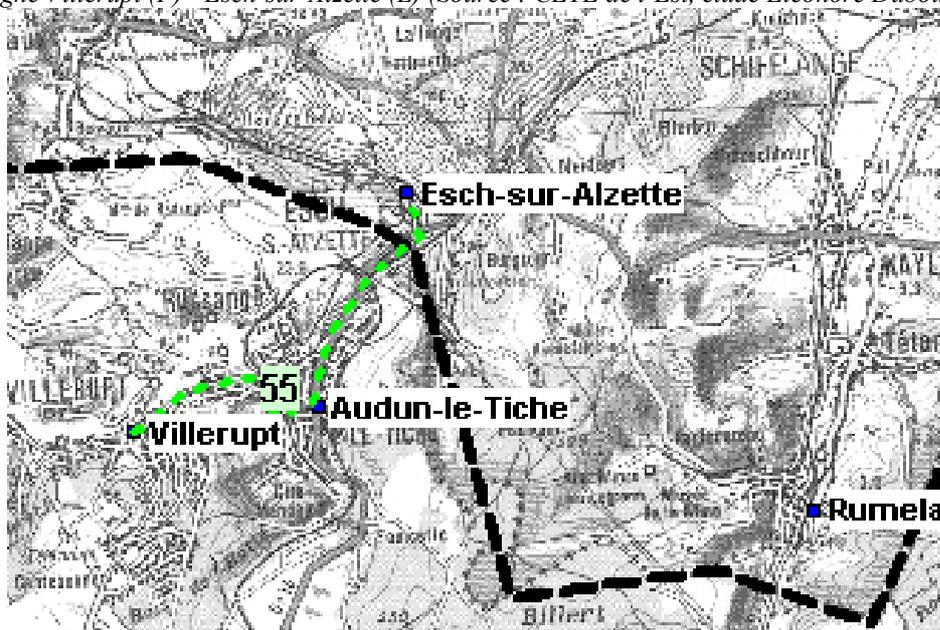
Il est toutefois prévu de mettre en place une ligne entre Villerupt et Esch-sur-Alzette (cf. fiche sur Villerupt – Esch-sur-Alzette).

f – Villerupt – Audun le Tiche – Esch sur Alzette

En août 2003, la ligne 55 entre Villerupt et Esch-sur-Alzette a fermé. Exploitée par un transporteur privé, le service de la ligne 55 n'a pas retrouvé de substitut : aujourd'hui, pour aller de Villerupt à Esch en transports publics, il faut supporter des ruptures de charge à Longwy puis à Rodange.

La ligne 55 était exploitée par l'entreprise CFTI – Les Rapides de Lorraine (Connex) aux risques et périls. Avec 30 personnes par jour constaté en 2002, des travailleurs transfrontaliers souhaitant rejoindre la gare CFL d'Esch-sur-Alzette pour la plupart, le service n'était plus rentable. Outre des problèmes administratifs d'autorisation d'exploitation, l'exploitation aux risques et périls semble être la cause de sa fermeture : sans aide des collectivités (françaises ou étrangères), les comptes étaient largement déficitaires. Résultant d'un acte unilatéral, la ligne pouvait être arrêtée de façon tout aussi unilatérale.

L'ex-ligne Villerupt (F) - Esch-sur-Alzette (L) (Source : CETE de l'Est, étude Eléonore Dubois 09/05)



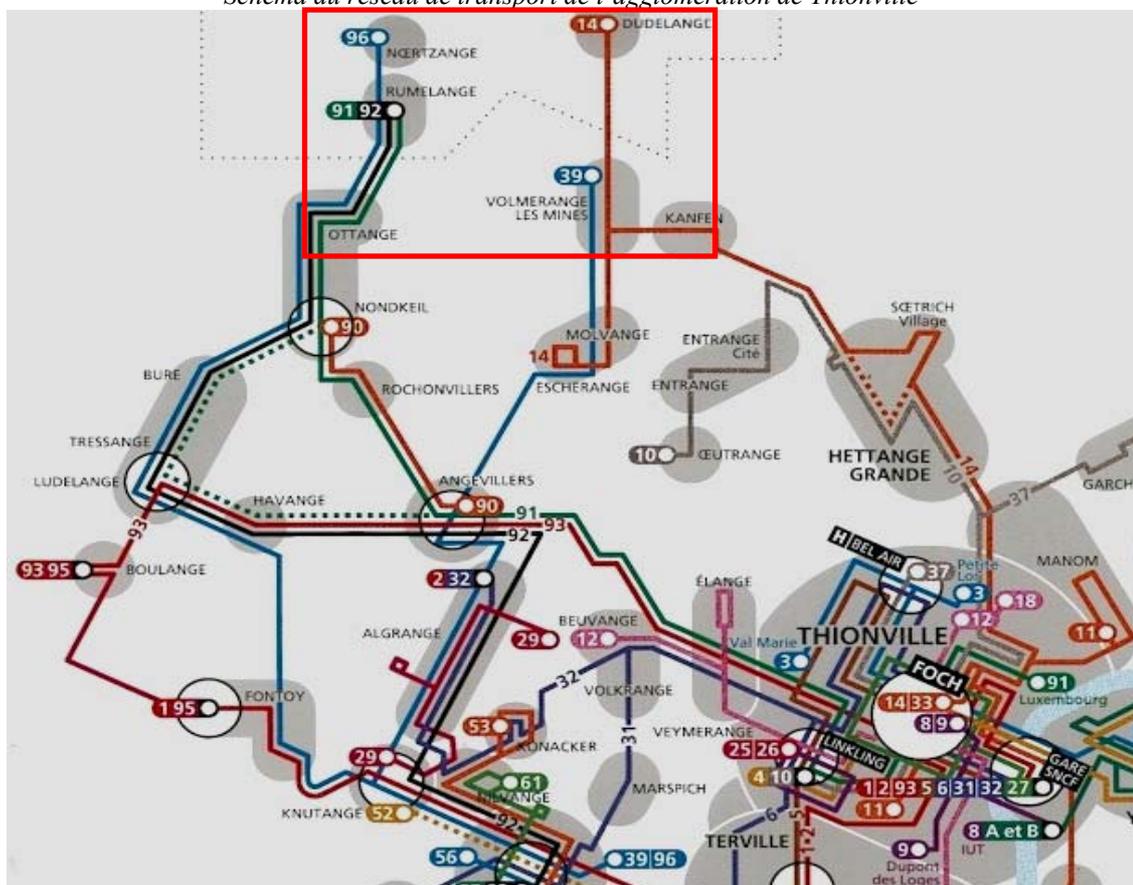
Pour compenser ce manque, le directeur de la SEMITUL (société exploitant le réseau urbain de Longwy) a lancé fin 2003 l'instruction de la création d'une nouvelle ligne entre Villerupt – Esch-sur-Alzette. Il est théoriquement compétent pour en être l'initiateur car, Villerupt faisant partie du PTU de Longwy, le projet de ligne entre dans le cadre de la DSP que la SEMITUL a signé avec le SITRAL. Compte tenu de son expérience précédente, il espère l'ouverture de la ligne en 2005 / 2006. En effet, il faut compter au moins deux ans avant d'obtenir l'autorisation du Grand Duché.

g – Thionville

(1) Présentation des lignes transfrontalières

Le réseau urbain de Thionville est géré par le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville Fensch et exploité par TransFensch, appartenant au groupe Transdev.

Schéma du réseau de transport de l'agglomération de Thionville³



Sur ce réseau, cinq lignes peuvent prétendre au titre de lignes transfrontalières : les lignes 91, 92, 96, 14 et 39. Nous allons voir qu'en réalité, seules deux d'entre elles répondent aux critères d'un service transfrontalier.

Il existe quatre lignes de transport collectif franchissant la frontière entre Thionville et le Luxembourg : les lignes 91, 92, 96 et 14. Toutes ces lignes nécessitent évidemment une autorisation de circuler conformément au règlement européen 684/92.

Deux d'entre elles, les lignes 91 et 92, font une incursion jusqu'à Rumelange, à 1200 m de la frontière, pour permettre aux bus de faire demi-tour. Elles sont donc transfrontalières par commodité avant d'offrir un service transfrontalier à proprement parler.

³ <http://www.smitu.fr/>

Par ailleurs, la ligne 14, desservant Dudelange à 3,5 Km de la frontière, n'a pas pour but de faciliter les échanges avec le Luxembourg mais les échanges intra-PTU en rabattant les frontaliers français vers Thionville, puisque les horaires des bus sont calés sur les trains français en direction de Thionville.

Enfin, la situation est encore un peu plus atypique. La ligne 39 dessert la gare de Volmerange-les-Mines, gare des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) implantée sur le territoire français. Comme un consulat, elle n'est pas gérée selon les règles définies sur le territoire sur lequel elle est implantée mais selon celles de son pays de rattachement. C'est pourquoi, bien que la ligne 39 ne traverse pas physiquement la frontière, elle est considérée par le SMITU comme une ligne transfrontalière : pour mettre en place une intermodalité physique, temporelle et tarifaire, il lui faut négocier avec les CFL.

Au final, seules les lignes 39 et 96 peuvent prétendre au statut de ligne transfrontalière. Elles ont été créées en septembre 2004 ; elles sont donc encore dans une phase de lancement.

Ce sont des lignes très longues (respectivement 20 km et 30 km) et elles effectuent un seul arrêt par ville traversée. Elles sont offertes par le syndicat mixte chargé du réseau de transport urbain. Nous avons donc une offre plutôt de type interurbain proposée par un syndicat mixte urbain.

Les lignes ne fonctionnent qu'aux horaires "intéressants" : le matin en direction du Luxembourg, le soir vers la France. L'offre est ciblée sur les travailleurs pendulaires France / Luxembourg et sur les scolaires de Thionville. Elle s'efforce donc d'être le mieux adaptée à leurs besoins. L'intermodalité physique et temporelle joue aussi puisque les bus sont calés sur les trains en provenance ou à destination du Luxembourg.

La fréquentation actuelle est assez faible. L'idéal serait d'avoir environ 3000 personnes par mois pour la ligne 96 et 1000 pour la ligne 39. On est aujourd'hui à 600 personnes par mois pour la première et à 279 pour la seconde. Les bus de 19h00, les derniers de la journée, sont quasiment vides mais les retours des usagers indiquent qu'ils représentent pour eux une sécurité au cas où ils auraient manqué le précédent.

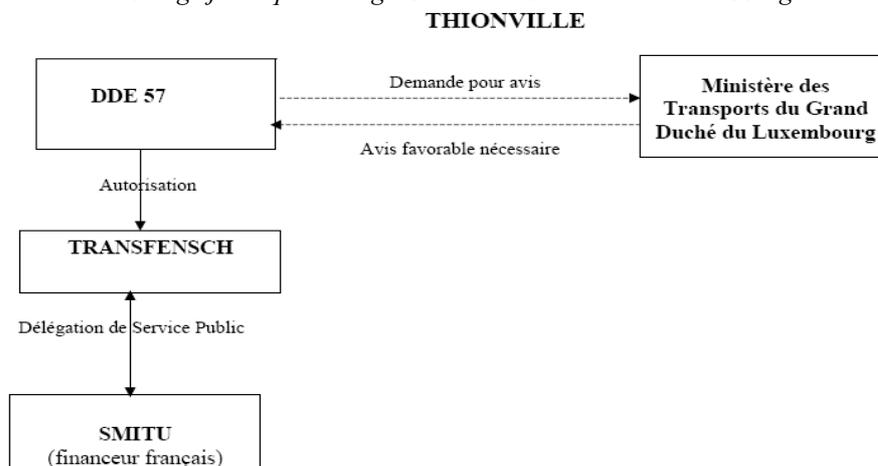
La ligne 96 est financée à 100% par le SMITU selon le même régime que les autres lignes du réseau urbain alors que la ligne 39 est financée par les CFL. Comme le Luxembourg mène une politique de restriction de l'accès des automobilistes au pays, elle met en place une politique tarifaire sur le stationnement et elle promeut les transports publics transfrontaliers par des financements.

La tarification est celle du réseau urbain du SMITU. Il faut un ticket toutes zones, ce qui correspond au tarif le plus cher pour un ticket à l'unité.

(2) Montage juridique

Le montage juridique est identique à celui de 2002 : le transporteur agit seul et selon le règlement communautaire.

Montage juridique des lignes entre Thionville et le Luxembourg



TransFensch exploite le réseau du SMITU par DSP. La ligne est incluse dans la DSP, ce qui signifie que la collectivité aide au financement de la ligne mais comme le transporteur est seul à pouvoir gérer les autorisations de transport en lignes régulières internationales pour compte d'autrui, la gestion au quotidien des lignes transfrontalières lui a été confiée.

Le transporteur a fait sa demande d'autorisation de circuler à la DRE qui s'est chargée de faire la demande aux autorités délivrantes luxembourgeoises. Ces dernières ont eu deux mois pour répondre ; dans le cas d'absence de réponse dans les délais, il y a accord tacite.

(3) Problèmes rencontrés

Comme à Longwy, la qualité du réseau est victime de l'effet sablier: les origines et les destinations sont très éparpillées et le nombre de points de passage est réduit entre les deux. En effet, il faut desservir 11 communes, passer dans un goulot où les échanges se concentrent puis à nouveau multiplier les destinations possibles car Luxembourg Ville et Esch-sur-Alzette ne sont finalement pas les seuls pôles attracteurs. Il y a donc de nombreux captifs de la voiture. Mais la politique du Luxembourg en matière de trafic automobile (prix élevé du stationnement, multiplication des parcs-relais) devrait être favorable à la prise de parts de marché sur la voiture.

Les Transports Express Régionaux (TER) sont les modes collectifs les plus utilisés pour des déplacements transfrontaliers. Le sillon mosellan est bien irrigué et propose des capacités et des cadencements double par rapport aux transports publics routiers. Ces derniers sont utilisés pour du rabattement vers les gares CFL. La concurrence entre modes de transports collectifs joue donc en défaveur du mode routier.

La principale difficulté est la question du financement. Elle est primordiale pour le maintien de la ligne 96, même si le fait que les lignes soient incluses dans la DSP implique qu'ils peuvent compenser leur déficit avec les bénéfices des autres lignes du réseau.

Autre difficulté, le SMITU et TransFensch souhaiteraient rendre les billets interopérables sur les différents réseaux (bus et trains CFL) mais ils ignorent le bon interlocuteur. Est-ce l'État luxembourgeois, les transporteurs...?

(4) Les projets en cours

L'exploitation de la ligne 96 est un pari sur l'avenir : l'objectif est d'anticiper les futurs besoins. En effet, le projet Belval devrait avoir une influence sur le taux de remplissage des bus. Cela explique pourquoi la fréquentation aujourd'hui est si faible par rapport aux objectifs. Il faut donc attendre la mise en place de ce projet avant de décider de l'avenir des lignes.

Aucune autre ouverture de ligne n'est à l'ordre du jour, à moins que le Luxembourg n'aide au financement des nouvelles lignes.

h – Forbach

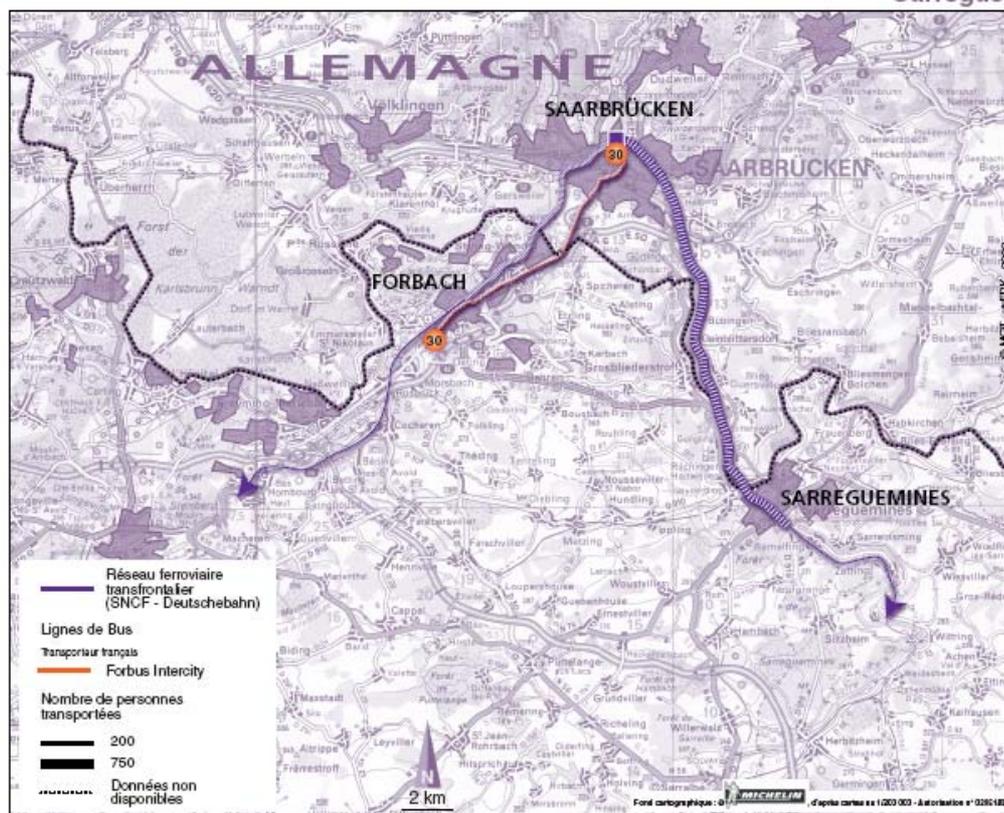
(1) Présentation de la ligne

Il existe une seule ligne urbaine entre Forbach et Sarrebruck, la ligne City-Express 30 exploitée en partenariat entre Forbach Intercity (groupe Transdev) et Saarbahn&Bus (société publique des transports de la région de Sarrebruck).

Le territoire est également traversé par une ligne interurbaine, le ligne MS1 entre Saint-Avold et Sarrebruck (cf. les lignes interurbaines).

Transports collectifs dans 14 agglomérations transfrontalières

Forbach
Sarreguemines



La tarification de la ligne 30 est commune aux deux transporteurs et spécifique à la ligne. Les tarifs sont proposés par SaarBahn pour aligner les tarifs de la City-Express sur la tarification zonale du réseau allemand, puis validés ou non par Forbus. Les titres de la ligne 30 autorisent les correspondances sur les deux réseaux mais dans la limite des zones de validité, la zone de validité étant plus ou moins large en fonction du prix du billet.

En 2002, la fréquentation globale des deux transporteurs était de 55.882 voyageurs / an, de 57.292 en 2003 et de 59.418 en 2004 (soit environ 200 personnes par jour en moyenne). La fréquentation de la ligne était de 76.000 voyageurs par an en moyenne en 2000. Elle a donc connu une baisse significative mais les divers ajustements depuis (amélioration de la tarification et de la desserte) semblent lui avoir été profitables car la fréquentation progresse à nouveau depuis 2002. En effet, la ligne dessert deux arrêts supplémentaires depuis janvier 2004 : un à la frontière, côté français, et un autre côté allemand. En janvier 2005, l'itinéraire a été changé dans Sarrebruck afin d'améliorer l'intermodalité avec sa gare centrale et sa gare routière.

(2) Montage juridique

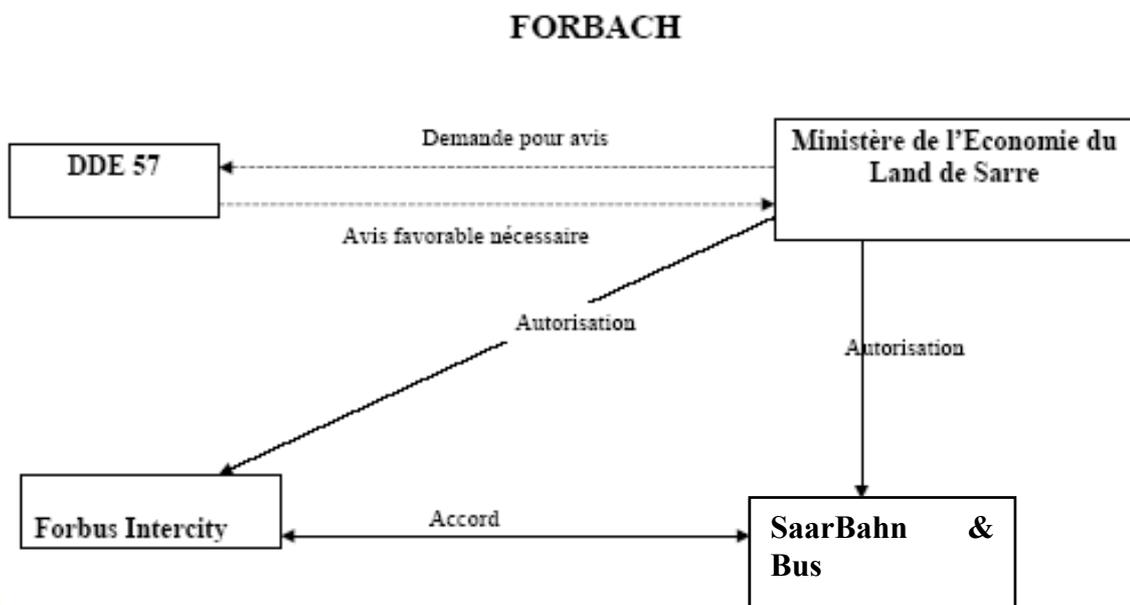
La ligne 30 n'est pas incluse dans la DSP qui lie Forbus Intercity à la Communauté d'Agglomération de Forbach. Contrairement à la SEMITUL, la DSP ne contient pas de clause de non concurrence. Cela peut s'expliquer par le fait que la ligne a été créée en 1974, bien avant que l'intercommunalité n'existe.

Forbus s'assure juste d'être en accord avec le règlement communautaire CEE 684/92 : demande l'autorisation d'exploiter une ligne régulière internationale pour compte d'autrui.

Elle a formé un accord avec la société SaarBahn&Bus afin de se partager équitablement les charges et les recettes de la vente de cartes d'abonnement, les recettes de la vente des titres à l'unité étant conservées par chaque opérateur.

La situation est finalement identique à celle présentée dans l'étude de la MOT en 2002.

Montage juridique de la ligne Forbach - Sarrebruck



La ligne 30 est une ligne aux risques et périls, ce qui signifie qu'elle subsiste grâce aux recettes de la vente de titres de transport et qu'elle ne reçoit aucune subvention de la part des collectivités françaises ou allemandes. Il s'agit toutefois de nuancer cette affirmation dans la mesure où le matériel et le personnel employé pour la ligne est le même que celui du réseau urbain. On pourrait considérer en conséquence que la collectivité contribue indirectement au service transfrontalier.

Le R/D pour la ligne n'est pas connu car Forbus Intercity ne tient pas de comptabilité analytique. La société Forbus Intercity estime que les recettes couvrent environ 90% des coûts. On peut se demander alors si le déficit est comblé par l'exploitation du réseau urbain, réponse que seule une comptabilité analytique permettrait de donner. Si tel était le cas, cela renforcerait l'idée que la Communauté d'Agglomération de Forbach contribue indirectement au service transfrontalier. Loin d'être un problème en soi car sur l'ensemble des réseaux étudiés ici, tous reçoivent des financements de collectivités qu'elles soient françaises ou étrangères, cela montre en fait que la contribution des collectivités est indispensable et que cet état de fait mérite des améliorations du point de vue juridique pour être conforme à une réalité de faits.

(3) *Problèmes rencontrés*

Aujourd'hui l'avenir de la ligne est mis en question, selon le directeur de Forbus Intercity. Bien qu'elle soit supportée politiquement, son coût élevé, que l'augmentation du prix du pétrole aggrave encore, pourrait lui être fatal, d'autant que le produit semble moins adapté à la demande qu'il y a 30 ans. Un bilan serait nécessaire afin d'étudier si la ligne est toujours en adéquation avec la demande et si son maintien se justifie.

(4) *Les projets en cours*

Un projet de tram entre Sarrebruck et Forbach est envisagé depuis le début du siècle mais rien ne semble affirmer qu'il pourrait aboutir avant plusieurs années. L'arrivée du TGV Est est une opportunité qui pourrait impulser de nouvelles initiatives. La ville de Sarrebruck sera fort probablement le moteur de toute réalisation de nouvelle infrastructure, comme elle l'a été pour le tram-train Sarrebruck (D) – Sarreguemines (F).

La Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France a obtenu 2 arrêts dans chaque sens du TGV Est entre Paris et Sarrebruck. Elle souhaiterait en plus des services de navette entre Forbach et Sarrebruck en rabattement sur la gare de Sarrebruck de façon à augmenter le nombre de dessertes rapides pour Paris. Mais elle s'interroge sur l'Autorité Organisatrice qui pourrait être responsable de l'organisation de la ligne dans la mesure où cette desserte dépasse le simple intérêt de l'intercommunalité.

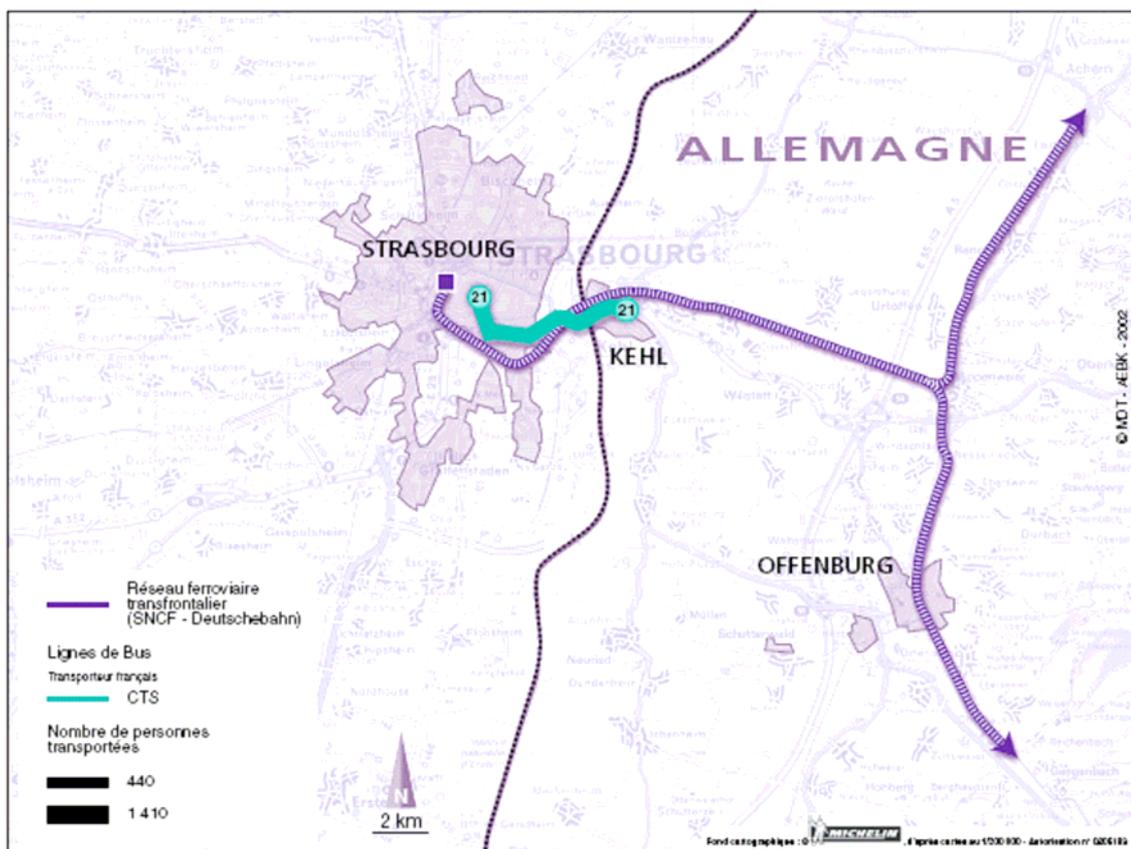
i – Strasbourg

(1) Présentation des lignes transfrontalières

L'agglomération de Strasbourg compte une seule ligne urbaine transfrontalière. La ligne fait partie intégrante du réseau : le même personnel et le même matériel sont employés pour son exploitation.

Bien que la Communauté Urbaine de Strasbourg soit l'AOTU du réseau dans lequel s'inscrit la ligne 21 qui relie Strasbourg à Kehl, c'est la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS, groupe Transdev), l'exploitant du réseau urbain, qui définit la politique de la ligne transfrontalière dans le cadre d'une concession de l'AOTU. Comme le transporteur est seul à pouvoir gérer les autorisations de transport en lignes régulières internationales pour compte d'autrui, la gestion au quotidien des lignes transfrontalières lui a été confiée.

Transports collectifs dans 14 agglomérations transfrontalières Strasbourg-Kehl



Il existe également une ligne qui va à Europa Parc (parc d'attraction à Rust (D) au sud de Strasbourg) l'été depuis la gare routière de Strasbourg, gérée par le Conseil Général du Bas-Rhin. Elle propose un aller le matin et un retour le soir, en trace directe. Compte tenu de l'offre ponctuelle de cette ligne et de son tracé d'un point à l'autre sans logique de desserte du territoire, elle ne peut pas être considérée comme une « vraie » ligne transfrontalière ; elle ne sera donc pas présentée dans la liste des lignes interurbaines.

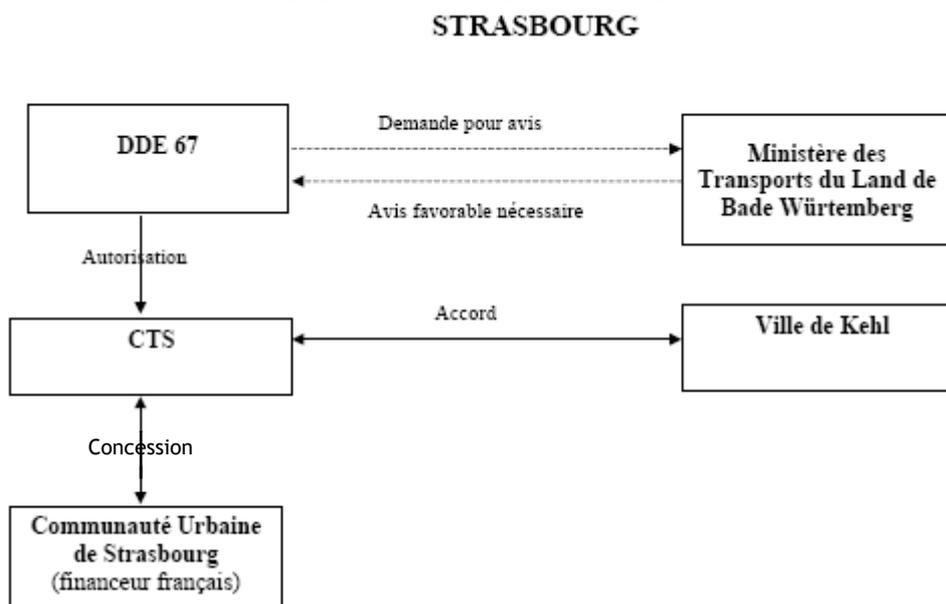
CTS ne dispose pas de chiffres de la fréquentation plus récents que 2002 ; la transition vers leur nouveau mode tarifaire, Badgeo, achevée au 01/09/2004, n'est pas encore très opérationnelle. Le personnel sur le terrain constate plutôt une augmentation. En 2002, 1410 personnes utilisaient la ligne quotidiennement.

Les descentes en Allemagne se font majoritairement à Kehl Bahnhof, le premier arrêt sur le trajet.

(2) Montage juridique

La CUS a accordé une concession du réseau à la CTS pour une durée de 25 ans. Elle alloue à la CTS une enveloppe kilométrique globale qui permet de réaliser un nombre kilomètres de bus fixe. Il incombe à la CTS d'adapter ses itinéraires en fonction de cette donnée.

Montage juridique de la ligne Strasbourg - Kehl



(3) Les projets en cours

L'existence de la ligne n'est pas remise en question. Bien que la Ville de Kehl demande régulièrement de prolonger la ligne transfrontalière jusqu'à la gare centrale de Strasbourg ou de prolonger la ligne 2 jusqu'à Kehl, la desserte de la ville ne devrait pas connaître d'évolution notable prochainement car l'enveloppe kilométrique globale actuelle définie par la Communauté Urbaine de Strasbourg ne permet pas d'améliorer l'offre.

j – Saint-Louis

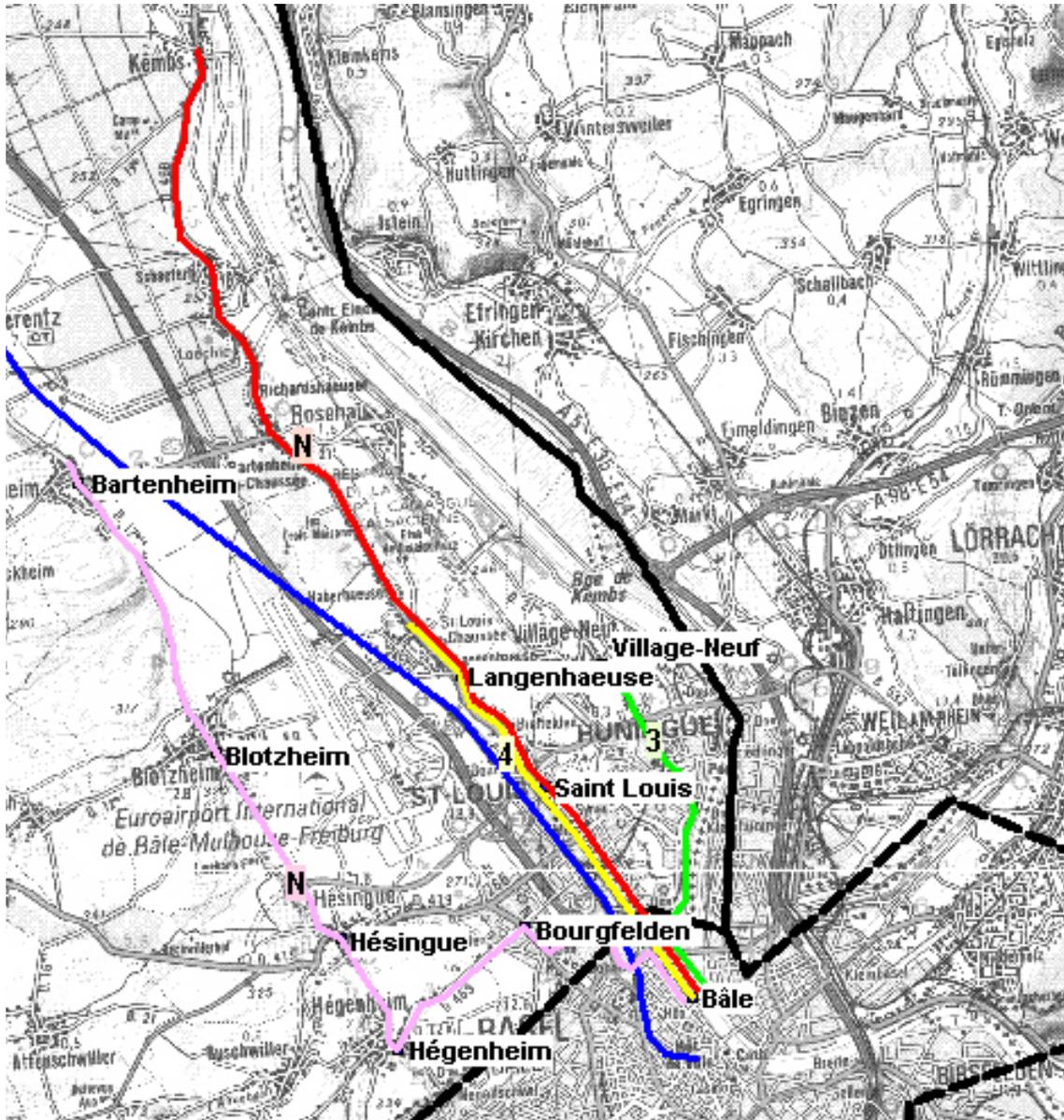
(1) Présentation des lignes transfrontalières

Saint-Louis est la ville centre de la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F). Métro-Cars SA (un transporteur indépendant) est l'exploitant du réseau urbain de la CC3F.

Le réseau urbain de transport est appelé Distribus. Depuis 1994, le réseau Distribus est placé sous l'autorité de la Communauté de Communes des Trois Frontières qui a choisi de prendre la compétence « transport », facultative pour les communautés de communes.

L'agglomération trinationale de Saint-Louis / Bâle compte 4 lignes transfrontalières entre la France et la Suisse : deux lignes régulières (lignes 3 et 4) pour lesquelles des bus standard sont utilisés et deux services de Transport à la Demande par minibus depuis Kembs et Bartenheim.

Offre transfrontalière entre Saint-Louis et Bâle (Source : CETE de l'Est, étude Eléonore Dubois 09/05)



La deuxième navette est nouvelle par rapport à l'étude de la MOT de 2002. Suite à l'entrée de Bartenheim dans la CC3F le 1^{er} janvier 2002, des enquêtes sur les besoins de la population en terme de transport sont menées. Elles révèlent que les communes du nord-ouest de Bâle souffrent d'un manque de dessertes et que la population souhaite un accès direct à Bâle. Comme les ménages sont fortement motorisés, le potentiel de clientèle est faible; le choix d'une navette en transport à la demande est retenu. Il est décidé également de faire remonter le tracé de la ligne plus au nord. La navette relie Bartenheim à Bâle depuis septembre 2002.

En ce qui concerne le tracé des lignes, il est bien sûr de la compétence de la CC3F sur la partie française donc modifiable à discrétion. En revanche, sur la partie suisse, les bus partagent leurs arrêts avec d'autres lignes, il n'est donc pas envisageable de les modifier.

Pour les horaires, il suffit que les deux autorités s'entendent pour qu'ils soient modifiés.

L'existence des lignes n'est absolument pas remise en cause. Les lignes 3 et 4 sont des lignes fortes. La fréquentation de la navette de Kembs (au nord) est en croissance constante. En ce qui concerne la navette de Bartenheim, il est vrai qu'elle ne progresse pas aussi vite que la première. Ce différentiel s'explique plus par la très bonne popularité de la ligne de Kembs qu'à l'impopularité de la ligne de Bartenheim. En effet, la ville de Huningue et son élu soutiennent activement la navette de Kembs : la première rédige régulièrement des papiers sur le sujet dans son magazine communal et le deuxième est un fervent utilisateur et militant du service.

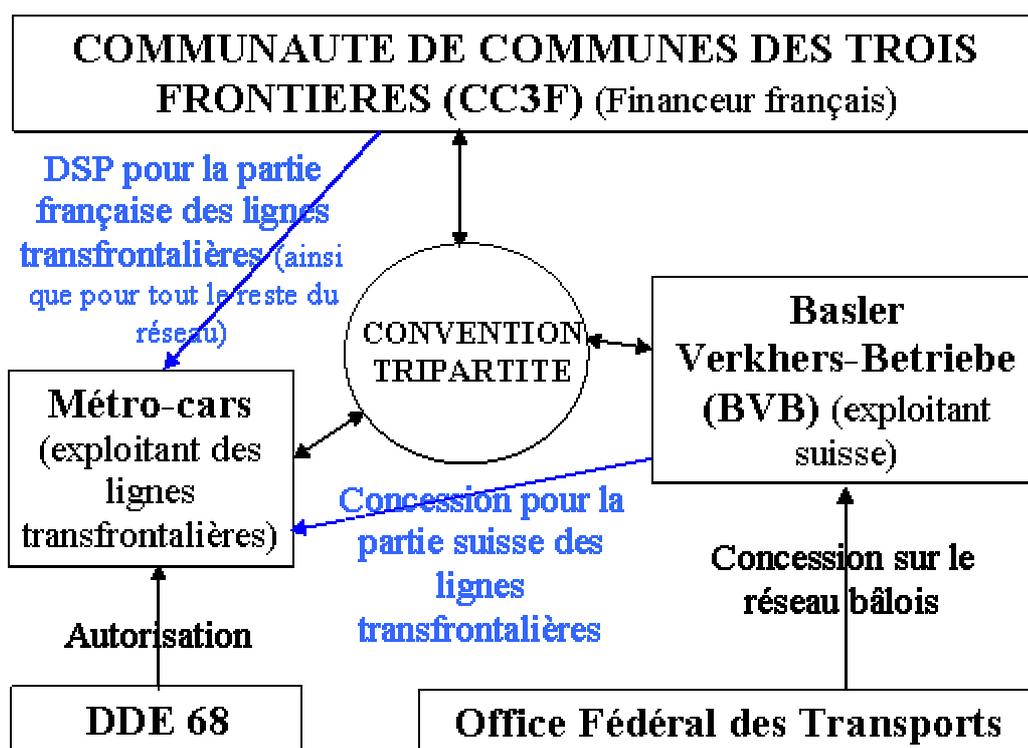
Les perspectives d'évolution de la demande sont très favorables. Ces résultats positifs s'expliquent par les campagnes de promotion de Métro-Cars, par les efforts commerciaux consentis par l'AOTU, par la création de nouveaux titres comme un abonnement annuel pour les adultes et pour les juniors qui s'est traduit par un transfert des abonnements mensuels vers des abonnements annuels ainsi que par une demande induite. La grille tarifaire a été également revue à la baisse en 2002 (sauf pour les titres à l'unité et les titres hors abonnement permettant de se rendre en Suisse).

Depuis le renouvellement de la convention en 2004, Métro-Cars est engagé sur les recettes. C'est donc un moyen pour la CC3F d'espérer continuer leur progression de fréquentation sur la même tendance qu'actuellement.

(2) Montage juridique

Méto-Cars dispose d'une DSP* de la part de la Communauté de Communes des Trois Frontières sur la partie française et d'une convention avec le Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), l'entreprise publique des transports publics locaux, sur la partie suisse. Pour que l'opérateur soit le même de chaque côté de la frontière, la CC3F, le transporteur français et les BVB ont conclu un accord tripartite.

Montage juridique des lignes de l'agglomération trinationale de St-Louis



La concession délivrée à Méto-Cars SA par les BVB remonte à 1986.

Une convention interdit le cabotage* côté suisse pour ne pas concurrencer les lignes de tramway parallèles aux lignes de bus. La dernière convention renouvelée en 2004 ne permet que les descentes dans le sens France – Suisse et que les montées dans l'autre sens; dans les faits, cette règle n'est pas toujours très respectée compte tenu du fait que les Suisses prennent les transports en libre service et que les chauffeurs dans leur cabine n'ont aucun contact avec la clientèle, notamment pour la délivrance de tickets.

Les kilomètres parcourus en France sont payés intégralement par la France. Les kilomètres parcourus en Suisse payés par les BVB à Distribus à hauteur de 38000 Km / an alors que Distribus en parcourt 85000, pour cause de non réévaluation du kilométrage depuis 1986. Le solde est ainsi payé par la CC3F.

Enfin, l'intégration de la Suisse à l'Union Européenne avance à petits pas. Le 5 juin 2005, les Suisses ont approuvé par référendum les accords de Schengen qui prévoient la libre circulation des capitaux, des biens et des personnes. Cela devrait réduire le nombre quotidien de contrôles de douane dans les bus transfrontaliers : de 1 à 2 contrôles par jour, on ne devrait plus avoir que quelques contrôles inopinés.

(3) Les projets en cours

Pour l'avenir, Bâle réfléchit à la création d'une ligne de bus passant au sud de Saint-Louis. Sa mise en place est tout à fait hypothétique compte tenu des problèmes de circulation, qui nuiraient à la ponctualité de la ligne et qui nécessiteraient des aménagements (voirie et signalisation) sur le côté français. Or la CC3F ne dispose pas de la compétence « gestion de la circulation automobile », qui est restée à la ville de Saint-Louis.

L'Association Trinationale de Bâle (ATB), créée en 2002, a bénéficié de fonds INTERREG qu'elle a utilisé pour faire de nombreuses études sur des projets de transport. Elle vient en particulier de boucler une étude de faisabilité technique du prolongement de trois lignes de trams bâlois vers l'Allemagne et vers la France (2 lignes). Plus précisément, en France, la ligne 3 serait prolongée de 3,25 km en 2012 et la ligne 11 de 2,35 km en 2013 ou 2014, vers la gare de Saint-Louis.

Ces projets de moyen terme constitueraient ainsi des éléments très structurants pour le projet de territoire transfrontalier, d'autant plus que les partenaires de cette agglomération se sont actuellement portés candidats à la création d'un eurodistrict franco-germano-helvétique (novembre 2005).

Il s'agit maintenant de dégager les crédits nécessaires auprès des différents partenaires potentiels, français et suisses, car la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F), l'autorité organisatrice des transports du côté français, ne peut prendre en charge l'ensemble des coûts (les prolongements des lignes 3 et 11 s'élèvent respectivement à 17 et 13 millions d'Euros).

k – Agglomération franco-valdo-genevoise

(1) Présentation des lignes déjà présentes en 2002

Depuis 2 ans, la politique des déplacements du canton de Genève n'est plus assurée par les Transports Publics Genevois (TPG), l'entreprise concessionnaire du réseau urbain du canton de Genève, mais par l'Office Cantonal de la mobilité (OCM) (ex - Office des Transports et de la Circulation). Les TPG restent moteur en ce qui concerne les liaisons transfrontalières.

Les TPG proposent 5 lignes transfrontalières, dont une a connu des modifications dans son tracé.

La ligne F

Depuis le 12 décembre 2004, la ligne F (Genève Cornavin (CH) – Ferney Voltaire (F) – Gex (F)) a été stoppée à la mairie de Ferney Voltaire et ne dessert plus Gex comme elle le faisait depuis 1997. La ligne a donc retrouvé son tracé primitif de 1890. Cette modification est intervenue à la demande de la Communauté de Communes du Pays de Gex pour des raisons budgétaires.

Jusqu'en 2004, la ligne offrait 49 allers entre Genève et Ferney Voltaire, dont 12 étaient ralongés jusqu'à Gex, et 47 retours entre Ferney et Genève, dont 13 depuis Gex. Elle offre aujourd'hui 53A/51R entre Genève et Ferney Voltaire. La Communauté de Communes du Pays de Gex organise elle-même 19A/R entre le terminus de la ligne F et l'agglomération gessienne. La liaison est donc toujours possible mais il y a rupture de charge. Cette ligne était pourtant la plus dynamique de toutes : elle transportait 1665 personnes quotidiennement. Cela n'a pas eu de répercussions négatives sur la fréquentation puisque 2.289 voyages transfrontaliers ont été réalisés sur la portion de ligne restant.

Sur le tronçon Ferney mairie – Genève Cornavin, les fréquences ont été augmentées avec un passage toutes les 11 à 13 minutes en heure de pointe. Sur le tronçon Gex – Ferney mairie, les fréquences ont été améliorées avec un passage toutes les 30 minutes en heure de pointe. Des bus de plus petite capacité avec une correspondance assurée à Ferney mairie ont été mis en place.

La Communauté de Communes du Pays de Gex n'ayant pas choisi de prendre la compétence « transports » (cette compétence est facultative pour les communautés de communes), c'est par délégation de compétence de la part du Conseil Général de l'Ain qu'elle intervient dans l'organisation de cette ligne côté français. Sur la partie Ferney mairie – Gex, elle assure elle-même le service dans le cadre d'un marché public qu'elle a passé avec le transporteur français RDTA. Sur la partie Genève Cornavin (CH) – Ferney mairie, la Communauté de Communes a passé un marché public avec les TPG. Ces derniers sous-traitent ensuite cette portion de ligne à la RDTA.

Les lignes n'ayant pas changé dans leurs caractéristiques

- la ligne G (Rive (CH) – Vézenaz (CH) – Corsier (CH) – Veigy (F)). Exploitée en propre par les TPG et sans autorisation de cabotage, elle offre 8 A/R par jour. Cette ligne connaît un dynamisme certain puis qu'elle transporte 150 personnes par jour contre 16 en 2002. Les TPG ont signé une convention avec la commune de Veigy définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français. La commune agit par délégation de compétence du Conseil Général de Haute-Savoie.
- la ligne K (Les Esserts (CH) – Pougny Gare (F)). Exploitée en propre par les TPG et sans autorisation de cabotage, elle offre 4 A/R par jour. Elle transporte 14 personnes par jour contre 7 en 2002. Les TPG ont signé une convention avec la commune de Pougny définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français. La commune agit par délégation de compétence du Conseil Général de l'Ain.
- la ligne D (Genève Cornavin (CH) – Bachet de Pesay (CH) – Saint Julien en Genevois (F) – Valleiry (F)). Cette ligne est assurée par le transporteur français Touriscar, en sous-traitance des TPG. Elle offre 41 A/42 R jusqu'à Saint Julien dont 3A/R sont prolongés jusque Valleiry. Sa fréquence a été légèrement renforcée depuis 2002 : des bus articulés supplémentaires ont été mis à disposition et les fréquences de passage abaissées de 2 à 3 minutes. Elle était fréquentée par 840 personnes par jour en 2003 contre 520 dans l'étude de 2002.

Pour cette ligne, le déficit des TPG sur le territoire français est couvert par un marché public passé avec la Communauté de Communes du Genevois. Cette dernière agit dans le cadre d'une délégation de compétence du Conseil Général de Haute-Savoie.

- la ligne Y (Blandonnet – Saint Genis Pouilly – Val Thoiry). Cette ligne est exploitée par Cariane (Kéolis). Cette ligne est un cas particulier. En effet, c'est une ligne TER routière, en sous-traitance des TPG. Elle permet 20 A/R chaque jour et était fréquentée par 348 personnes par jour contre 185 dans l'étude de 2002.

Pour faire une synthèse des différents montages, on constate que pour les lignes K et G où les TPG ne font pas de cabotage, le montage juridique est une convention simple : le transporteur suisse a une convention avec les autorités locales françaises définissant les modalités de couverture des déficits des TPG en territoire français.

Pour les autres lignes (D, F et Y), le montage juridique constitue un cas particulier. Pour celles-ci, les TPG ont sous-traité leurs services à des transporteurs français afin de contourner l'interdiction de cabotage côté français. Un contrat de sous-traitance lie les transporteurs français aux TPG. Un marché public lie les TPG aux autorités organisatrices françaises.

(2) Présentation des nouvelles lignes

Jusqu'en 2003, l'agglomération franco-valdo-genevoise n'était desservie que par 5 lignes organisées par les Transports Publics Genevois (TPG), l'entreprise publique des transports du canton de Genève.

Depuis le 1^{er} septembre 2003, les Transports Publics de l'Agglomération Annemassienne (TP2A) exploite 2 lignes transfrontalières sur le réseau des Transports Annemassiens en Commun (TAC) :

- ligne TAC n°1 (Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)). La ligne fonctionne tous les jours sauf le dimanche et ne marque qu'un seul arrêt en Suisse, au P+R Sous-Moulin, en interconnexion avec les lignes de bus n°20 et 27 du réseau des TPG. Elle est fréquentée par 6 221 voyageurs/an, soit une moyenne journalière de 20 voyageurs par jour.
- la ligne TAC N°2 (Ville-la-Grand (F) – Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)). La ligne fonctionne tous les jours sauf le dimanche et marque 5 arrêts en Suisse dont 3 en interconnexion avec les lignes de tram 12 et 16 et 1 avec les lignes de bus 20 et 27 (arrêt au P+R Sous-Moulin). Elle est fréquentée par 22 954 voyageurs/an soit une moyenne journalière de 73 voyageurs par jour.

Ces nouvelles lignes correspondent au prolongement de lignes préexistantes et exécutent 40A/R du lundi au samedi. Elles sont utilisées principalement par des travailleurs transfrontaliers. C'est d'ailleurs ce potentiel d'usagers qui a motivé la création des lignes.

(3) Montage juridique

Les TP2A est détenue à 51% par RATP France SA et à 49% par TPG France SARL. La société a été retenue pour l'exploitation du réseau urbain d'Annemasse en 2003, entre autres parce qu'elle proposait dans son cahier des charges de mettre en place un service transfrontalier. Le contrat de DSP signé avec la Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne (2C2A) d'une durée de 5 ans couvre la période du 01/01/2003 au 31/12/2007.

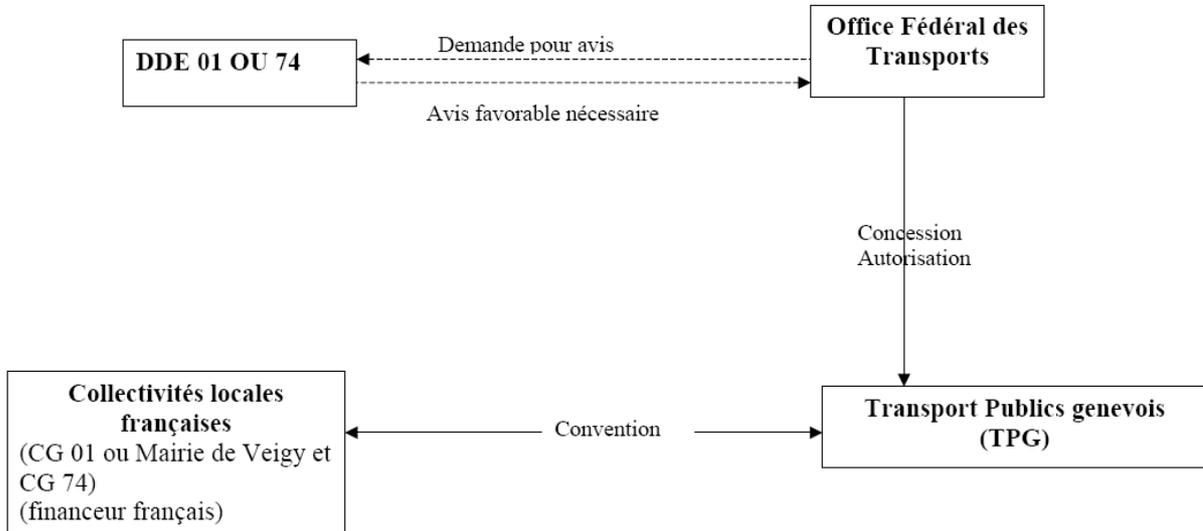
L'AOTU française a signé une convention avec le canton pour définir le parcours de la ligne, le niveau d'offre, les conditions de circulation... Les lignes sont financées par la 2C2A et par le canton de Genève proportionnellement au chemin parcouru.

L'autorisation d'exploiter une ligne internationale a été accordée par la DDE 74, pour le côté français et par l'Office Fédéral des Transports pour le côté suisse.

Puisque les TPG sont concessionnaires du réseau urbain genevois, TP2A a signé un protocole avec eux pour que ces derniers leur soustraient la partie suisse des lignes. TP2A facture alors aux TPG ses coûts d'exploitation (carburant, chauffeurs..) en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur leur territoire.

Montages des lignes TPG G et K du franco-valdo-genevois

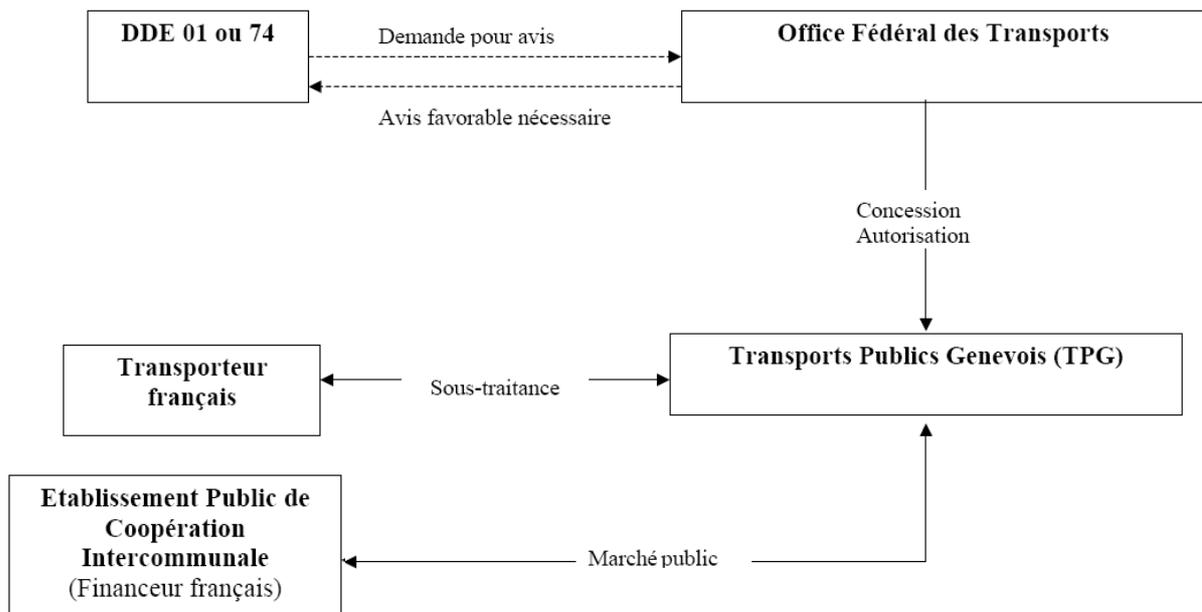
GENEVE
Lignes G et K
Situation après le 1^{er} juin 2002

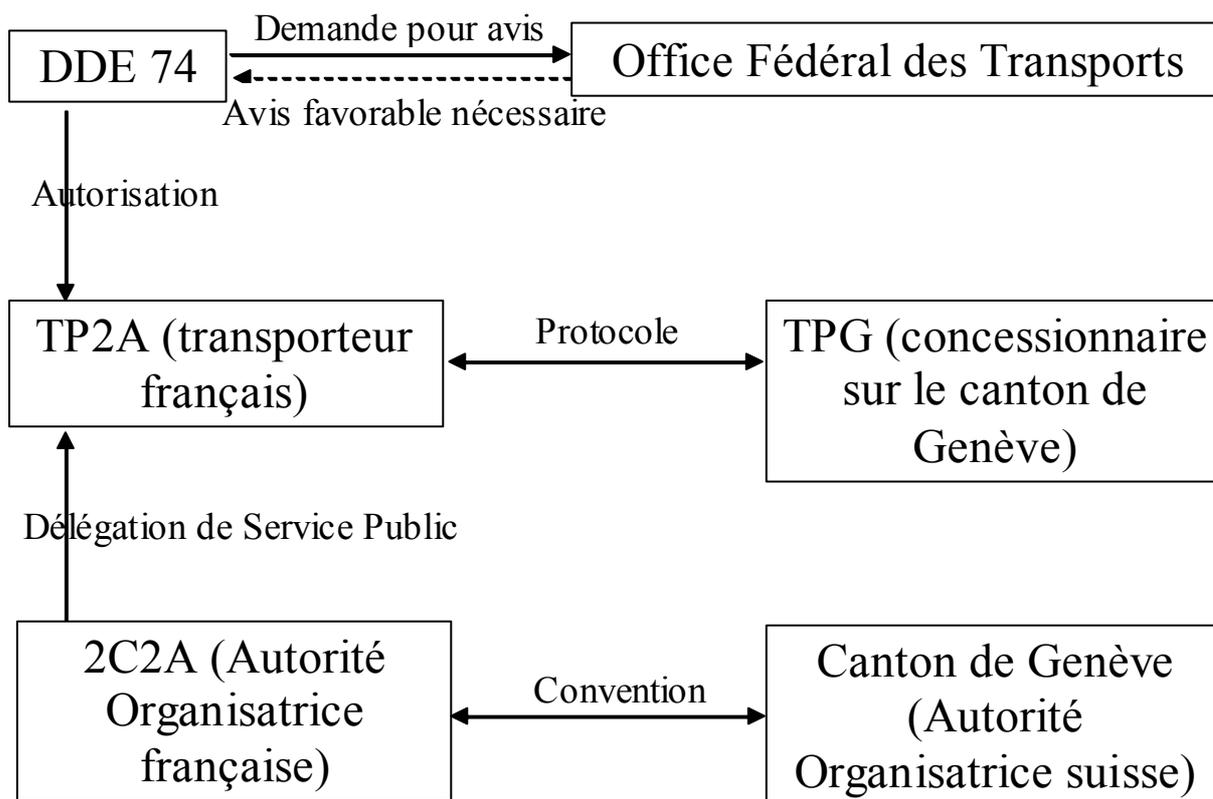


Montages des lignes TPG F, Y et D du franco-valdo-genevois

GENEVE

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





(4) *Tarifification*

Les lignes transfrontalières restent très majoritairement fréquentées par des travailleurs transfrontaliers. La tarification est donc très adaptée à ce type de public.

Pour les lignes annemassiennes, les tickets à l'unité du réseau urbain sont valables. Pour les lignes suisses D, F, G et K, la tarification appliquée sur ces lignes est celle des TPG. Pour la ligne Y, la tarification est celle de la SNCF.

Toutes les lignes, à l'exception de la ligne Y des TPG, sont intégrées à la communauté tarifaire UNIRESO.

(5) *Problèmes rencontrés*

La frontière franco-suisse est peu perméable aux lignes routières de transport collectif dans la mesure où les points de passage autorisés sont en nombre limités.

De plus les accords de Schengen permettent aux personnes de circuler mais pas les biens. Un touriste avec des bagages n'est donc pas censé pouvoir utiliser les lignes de bus pour franchir la frontière. De son côté, le transporteur annemassien est tenu de faire le point chaque année sur son nombre d'usagers avec les services des douanes suisses.

Depuis Annemasse, une rupture de charge à Thônex est nécessaire pour rejoindre Genève et les interconnexions des lignes 01 et 02 des Transports Annemassiens en Commun avec le réseau suisse ont lieu aux terminus. Ces facteurs ne sont pas favorables à la fréquentation des lignes.

De plus, les deux lignes marquent l'arrêt à Moëllesulaz, un arrêt en France très proche des terminus des trams 12 et 16 dans Thônex. De nombreux usagers descendent donc à cet arrêt plutôt qu'aux arrêts prévus et aménagés pour cela.

L'utilité de la prolongation des lignes est donc remise en question.

(6) Les projets en cours

Il existe plusieurs projets pour les lignes exploitées par les TPG mais aucune échéance n'est fixée. Ce transporteur aimerait renforcer ses lignes transfrontalières et favoriser les correspondances avec les trains exploités par la SNCF. Le prolongement de plusieurs lignes est envisagé : ligne G vers Douvaine et Thonon les Bains, ligne Z de son terminus actuel de Collex Bossy à la commune française de Versonnex mais il existe un problème douanier. En effet, les lignes transfrontalières ne peuvent passer qu'à des postes de douanes déterminés, appelés postes Schengen.

La résolution du problème d'interconnexion entre les lignes transfrontalières annemassienne et le réseau des TPG est en cours de réflexion. La 2C2A hésite entre le réaménagement des espaces de transbordement ou la création d'une ligne qui relierait Annemasse à Genève sans rupture de charge.

A plus long terme, la prolongation d'une ligne de tram suisse jusqu'à Annemasse a été inscrite dans la charte du développement des transports publics régionaux (DTPR). Issue des réflexions des AO suisses et françaises, les études n'ont pas encore été lancées.

De leur côté, les TPG aimerait renforcer leurs lignes transfrontalières et favoriser les correspondances avec les trains exploités par la SNCF.

La mise en place prochaine d'un groupement local de coopération transfrontalière, consacré à la coordination des Autorités organisatrices de transports de part et d'autre de la frontière pour la structuration d'un réseau de transports collectifs routier transfrontalier, promet de nombreuses avancées juridiques à la suite desquelles le développement de l'offre sera facilité.

I – Menton – Riviera française

(1) Présentation du projet

Une ligne transfrontalière au départ de Menton devrait être mise en service très prochainement. Elle est le fruit d'un partenariat franco-italien, dont le financement sera partagé de façon égale entre la France et l'Italie. Il rassemble le département des Alpes Maritimes, la Communauté d'agglomération de la Riviera Française (CARF) pour le côté français et les communes de Vintimille, Bordighera et San Remo, la Province d'Imperia et la Région Ligurie pour le côté italien.

Ce projet n'est pas négligeable sur le plan pratique comme sur le plan financier car il se solde par un coût global d'un million d'euros étalé sur trois années, assorti d'une aide européenne de 35% au titre du programme Interreg III.

Toutefois, même si les prévisions affichent près de 1.000 voyageurs par jour, une expérience de deux années sera nécessaire pour que la ligne soit considérée véritablement comme opérationnelle.

Dans les faits, le tracé de cette dernière est toujours en discussion. Si la partie Roquebrune-Cap-Martin / Menton / Vintimille du tracé est entérinée, la question de son prolongement à l'Ouest vers Monaco et à l'Est vers Bordighera et San Remo est en cours de validation par les différents partenaires à l'heure où ce document est écrit.

L'appel d'offre pour l'exploitation de la ligne n'a donc pas encore été lancé. Cette ligne ne sera donc pas nécessairement opérée par le groupe Transdev qui exploite déjà le réseau urbain de Menton (Transports Urbains de Menton – TUM), comme on le constate souvent pour les autres agglomérations transfrontalières.

(2) Difficultés rencontrées

Tout d'abord, la CARF, maître d'œuvre du projet, ne dispose pas des mêmes compétences que la Province d'Imperia, ce qui n'est pas sans poser de problèmes administratifs.

Par ailleurs, les délais imposés par l'expérimentation (2 ans) ne correspondent pas aux délais nécessaires pour :

- 1) arriver à un accord partenarial entre les différentes Autorités Organisatrices de part et d'autres de la frontière,
- 2) puis déterminer le transporteur pour l'exploitation de la ligne à la suite d'un appel d'offre. Alors qu'une consultation des transporteurs n'est pas nécessaire du côté italien car Riviera Trasporti est la régie de transport de la Province d'Imperia, la CARF doit rédiger un cahier des charges et lancer un appel d'offre à tous les transporteurs potentiels pour l'exploitation de la ligne.
- 3) et, enfin, obtenir l'autorisation d'exploitation d'une ligne régulière internationale, que seul le transporteur sélectionné peut demander. De plus, il n'existe pas de services déconcentrés du gouvernement du côté italien pour la délivrance de cette autorisation. Il faut donc qu'elle remonte jusqu'au Ministère des Transports italien à Rome, ce qui risque d'augmenter encore les délais.

En effet, la réalisation de chaque étape conditionne le lancement de la suivante.

m – Eurocité basque

(1) *Présentation des lignes*

On ne compte plus que deux lignes transfrontalières routières au sein de l’Eurocité basque et une ligne transfrontalière fluvio-maritime.

Avant le rachat en 2004 par Transdev de l’ATCRB, cette dernière a perdu l’autorisation d’exploiter (sous l’ère Connex) car la société n’exploitait pas ligne Saint Sébastien – Bayonne de façon régulière mais uniquement l’été, contrairement à son confrère PESA.

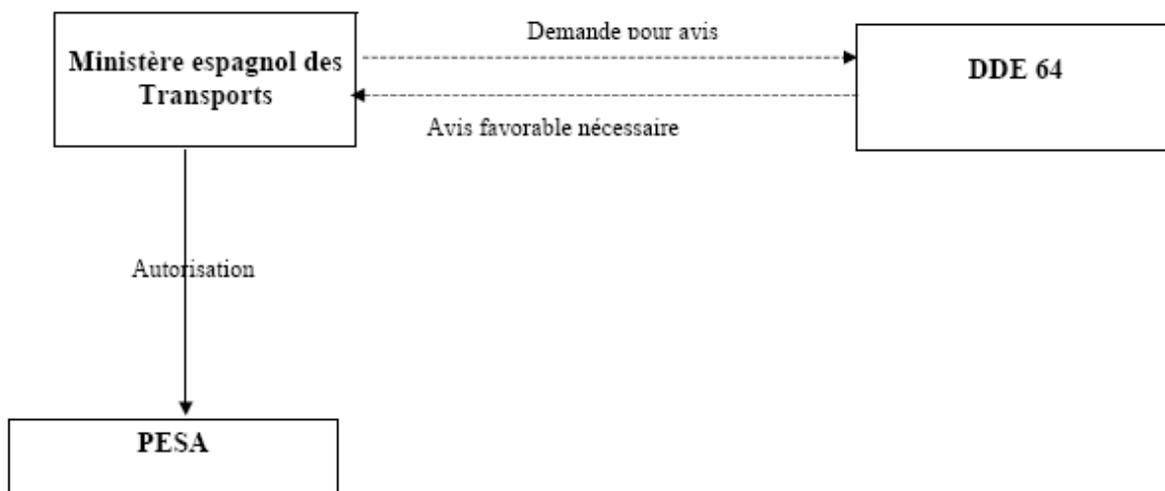
Cette dernière exploitait également une ligne urbaine estivale entre Hendaye-plage (F) et Hondarrabia (E) en partenariat avec AUIF, une société de transports urbains espagnole, qui a repris seule tous les services. La ligne estivale relie la plage d’Hendaye à Irun mais ne dessert plus Hondarrabia. Elle fonctionne du 15 juin au 15 septembre de 10h00 à 20h00. La fréquence est d’un bus au quart d’heure entre Hendaye et Irun.

La ligne interurbaine San Sebastian / Bayonne restante, exploitée par le transporteur espagnol PESA SA, existe toujours et n’a pas connu d’évolution dans sa fréquence (2 A/R par jour) ou son tracé depuis 2002. Sa fréquentation est passée de 51 à 85 personnes par jour depuis l’étude de 2002.

Les motifs de déplacement y varient suivant l’époque de l’année. En été, le motif loisir est majoritaire et le reste de l’année les utilisateurs sont essentiellement des travailleurs transfrontaliers, des scolaires et des espagnols se rendant chez leur médecin à Biarritz.

La ligne fluvio-maritime exploitée par l’entreprise Jolaski (espagnole) et une entreprise française, a vu ses horaires de fonctionnement changer : de 11h à 18h l’hiver, de 10h à 01h l’été et des horaires intermédiaires au printemps et en automne. Les fréquences sont tout au long de l’année d’une traversée toutes les 30 minutes. Le nombre moyen d’usagers est de 550 personnes par jour, contre 304 en 2002, et la fréquentation, toujours très irrégulière, varie selon les saisons et le temps qu’il fait. Les motifs de fréquentation de la ligne sont liés aux loisirs : tourisme et commerce.

BAYONNE
Ligne St. Sébastien – Bayonne (PESA SA)



Note : le montage de la ligne urbaine exploitée par AUIF est désormais la même que pour PESA SA.

(2) Les projets en cours

Il existe un projet de créer un tram-train entre Hendaye et Bayonne qui se connecterait aux voies métriques des lignes Euskotren en gare d'Hendaye pour permettre une liaison ferrée de bout en bout de l'Eurocité basque.

Il est également question d'une desserte par autocar entre San Sebastian / Hondarrabia / aéroport de Biarritz, de façon à soulager l'aéroport de Hondarrabia. La mise en place de cette ligne nécessite au préalable la conclusion d'un protocole tripartite entre la Région Aquitaine, le Syndicat Mixte de l'aéroport de Bayonne – Anglet – Biarritz et le Gouvernement Basque. Il s'agit également de déterminer le type de la ligne : un service de navette uniquement à destination de l'aéroport ou une desserte mixte combinant la desserte du territoire de l'Eurocité Basque et la desserte de l'aéroport.

2 – Eléments d'analyse transversale sur les réseaux routiers

a – Evolutions des lignes routières urbaines

Réseau urbain	Evolution	Fréquentation 2005*	Fréquentation 2002*
Dunkerque	Augmentation de l'amplitude horaire des lignes transfrontalières régulières grâce à un service de taxibus	260	260
Lille	Pas d'évolution significative (légère progression pour la ligne MWR)	1260	1190
Valenciennes	Pas d'évolution significative	124	Pas de données
Maubeuge	Progression de la fréquentation pour 2 lignes sur 3	625	456
Longwy	2 lignes (+1 par rapport à 2002) et 1 en projet pour 2006	600	300
Villerupt	Ligne fermée	---	30
Thionville	5 lignes (+2 par rapport à 2002)	70	30
Forbach	Pas d'évolution significative (légère modification du tracé du côté allemand)	189	179
Strasbourg	Pas d'évolution significative	1410 au moins	1410
Saint-Louis	4 lignes (+1 par rapport à 2002)	2374	Pas de données
Franco-genevois	1 ligne (F) interrompue sur une partie de son parcours en France mais pas de conséquences négatives sur la fréquentation des voyageurs transfrontaliers. Les autres lignes TPG transfrontalières enregistrent également une hausse notable de leur fréquentation. Un nouveau réseau depuis Annemasse : 2 lignes créées en 2003	3543	2393
Menton	Ligne en cours de création.	---	---
Pays-Basque	Toutes les lignes françaises arrêtées à la suite du rachat de la compagnie ATCRB par Transdev Maintient du service transfrontalier par les transporteurs routiers espagnols, AUIF et PESA SA, et fluviomaritime, Jolaski.	517 (y compris la ligne fluviomaritime)	582 (y compris la ligne fluviomaritime)

* en personne moyenne journalière

Depuis l'étude de 2002, deux nouveaux réseaux ont été créés :

- 2 lignes fonctionnent entre Annemasse et Genève depuis septembre 2003. L'exploitant des lignes transfrontalières est identique à celui du réseau urbain interne à la France : les partenaires RATP/TPG ont été retenus entre autres parce qu'ils proposaient dans leur cahier des charges de mettre en place un service transfrontalier.

Notons toutefois qu'à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise dans son ensemble, d'autres changements, en négatif, sont intervenus. Sur la ligne F, le transporteur suisse TPG n'exécute le parcours initial que jusqu'à la frontière à la demande de la CC du Pays de Gex pour des raisons économiques. Cette dernière assure elle-même la liaison entre le terminus de la ligne F et l'agglomération gessienne. La liaison est donc toujours possible mais il y a rupture de charge.

- 1 ligne à Menton devrait être mise en service très prochainement. Dans les faits, le tracé de cette dernière est toujours en discussion, l'appel d'offre pour l'exploitation de la ligne n'a donc pas encore été lancé. Cette ligne ne sera donc pas nécessairement opérée par le groupe Transdev qui exploite déjà le réseau urbain de Menton (Transports Urbains de Menton – TUM).

Dans les deux cas, la mise en place des lignes résulte d'une décision des pouvoirs locaux et le choix du transporteur résulte(ra) d'un appel d'offre.

Sur les réseaux déjà présents en 2002, certains se sont enrichis de nouvelles lignes :

- Longwy dispose d'une ligne supplémentaire (ligne 399), toujours à destination de Rodange ;
- le réseau Distribus de Saint-Louis dispose d'une navette en transport à la demande depuis Bartenheim (F), toujours en direction en Bâle ;
- Le SMITU de Thionville offre deux nouvelles lignes, qu'il estime répondre mieux aux caractéristiques de lignes transfrontalières que les 3 lignes précédentes (véritable pénétration dans le territoire du pays voisin, correspondance aménagée avec les services ferroviaires luxembourgeois...). Elles relient respectivement l'agglomération thionvilloise à Noertzange au Luxembourg et Volmerange-les-Mines, qui a la particularité d'être une gare CFL terminus implantée sur le territoire français.

Deux réseaux présentent des modifications à la marge :

- A Dunkerque, un service de taxibus à la demande augmente l'amplitude horaire des lignes régulières transfrontalières ;
- La ligne Forbach/Sarrebruck a connu une modification de son tracé.

Aucune évolution n'a été constatée à Lille, Valenciennes, Maubeuge (en dehors d'une augmentation de la fréquentation par des scolaires) et Strasbourg.

Deux lignes ont fermé :

- La ligne Villerupt/Esch-sur-Alzette, qui fonctionnait à ses risques et périls, à cause d'un problème de rentabilité ;
- La ligne interurbaine Bayonne (F) / San Sebastian (E), la société Transdev ayant racheté ATCRB n'ayant pas souhaité poursuivre l'exploitation des lignes au-delà de la frontière. De plus, les services qu'ATCRB exploitait en commun avec AUIF, une société de transport espagnole, ont tous été repris par cette dernière.

Les lignes routières se caractérisent toujours par une faible pénétration sur le territoire voisin à l'exception de quelques « véritables » lignes transfrontalières, minoritaires dans le paysage national (à Lille (MWR), Longwy, Forbach et Genève).

Malgré quelques évolutions ponctuelles dans les agglomérations où les manques étaient patents (Annemasse, Menton), on constate une stabilité globale des réseaux et des lignes transfrontalières sur l'ensemble des agglomérations transfrontalières. Quand il y a création d'une ligne, il s'agit généralisation d'une densification d'un réseau existant. La plupart des réseaux ont donc atteint un certain palier dans leur évolution.

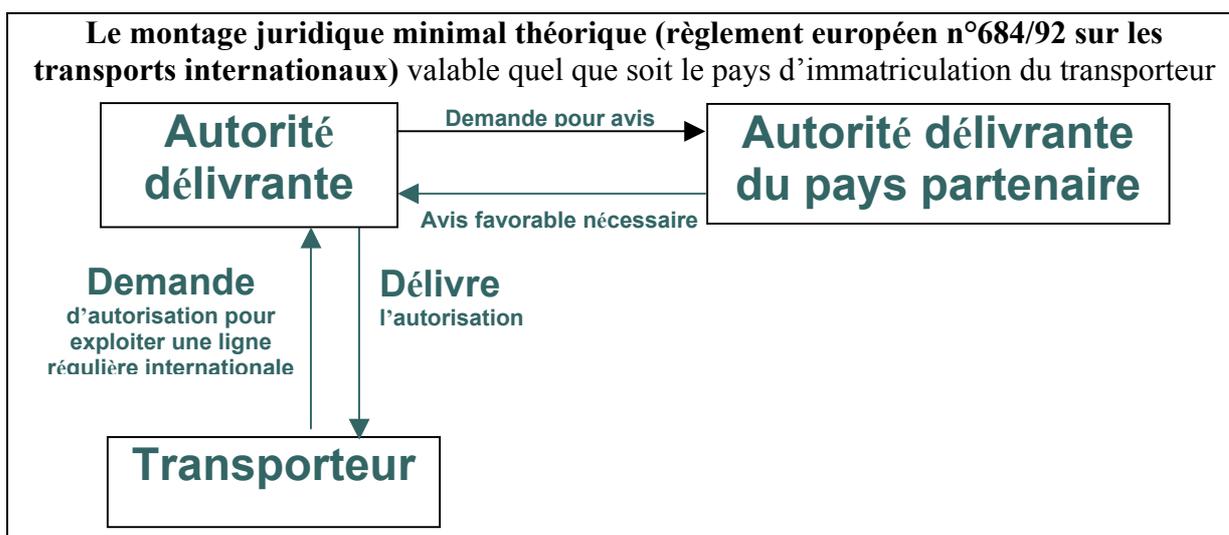
En ce qui concerne les motifs de déplacements, les travailleurs transfrontaliers représentent toujours la catégorie de voyageurs les plus nombreux vers le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et Monaco. Vers la Belgique, les motifs domicile-école sont toujours prédominants et l'Italie et l'Espagne continuent d'attirer plutôt des touristes.

Aujourd'hui, l'attention des décideurs se porte plus sur le développement de l'offre ferroviaire (TCSP ou réseau lourd) que sur le routier. Ainsi des projets de transport en site propre ont monopolisé les attentions et les moyens humains et financiers (Lille, Valenciennes). Toutefois l'amélioration de l'intermodalité bus/train reste un enjeu, que ce soit en favorisant leur connexion physique (horaires coordonnés, accessibilité) ou que ce soit en développant l'information intermodale. La difficulté des transports publics transfrontaliers, en particulier routiers, réside dans le fait que la plupart du temps l'offre précède la demande.

Autre constat, le développement des réseaux ne se traduit plus nécessairement par une augmentation du nombre de lignes mais s'accompagne d'une logique d'amélioration du service (modification des tracés pour s'adapter à la demande et améliorer l'intermodalité, mise en place de taxibus pour augmenter l'amplitude horaire, centrale d'information intermodale transfrontalière, abonnements transfrontaliers voire intégration tarifaire transfrontalière,...).

b – Evolution des montages juridiques

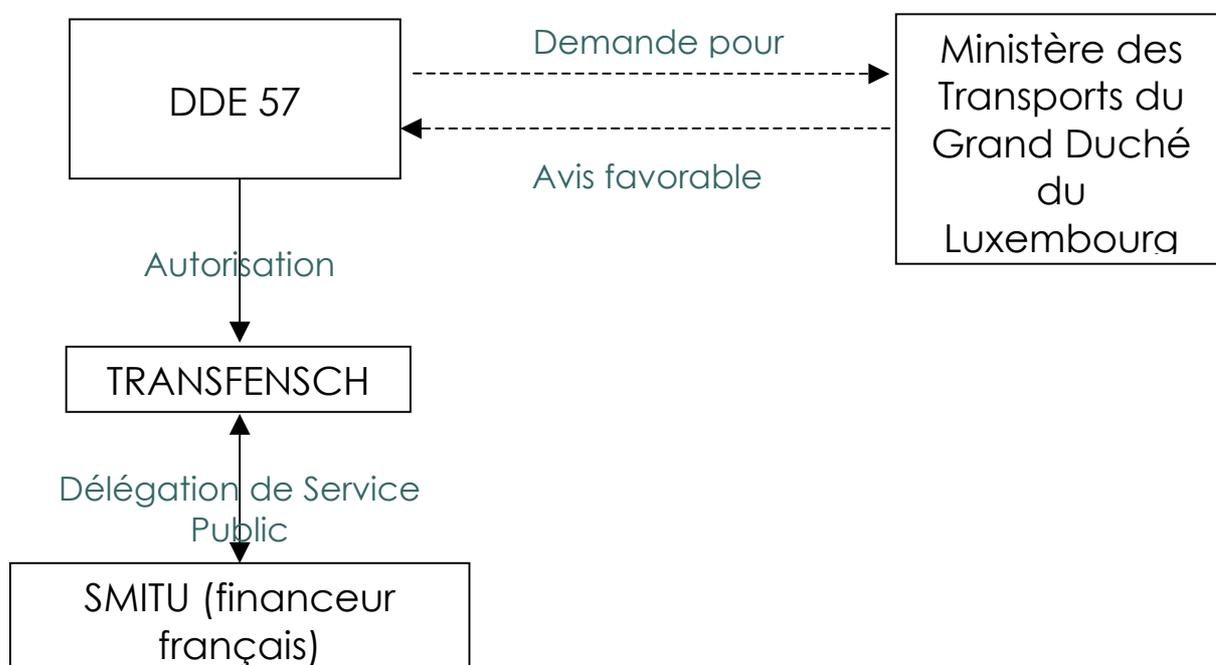
On ne constate pas d'évolution des montages précédemment réalisés : les nouvelles lignes suivent le même montage que les anciennes. En revanche, les nouveaux réseaux (Annemasse et Menton) intègrent naturellement les nouvelles contraintes juridiques. Ex: mise en place d'appels d'offre pour choisir l'exploitant de la ligne transfrontalière, en accord avec la loi Sapin de 1993 instituant les Délégations de Service Publics (DSP).



Il existe des lignes où les transporteurs agissent seuls. Dans ce cas, le montage juridique se limite à l'application des dispositions des Règlements communautaires, c'est-à-dire aux autorisations de transport international et à la possession de la licence communautaire. Ces montages sont qualifiés de montages simples. Cela concerne :

- Dunkerque (lignes 2 et 3, sauf estivale)
- Lille (12 lignes dont 7 Transpole, sauf MWR)
- Thionville (91, 92, 96, 14 sauf ligne 39)
- Pays-Basque (ligne urbaine, ligne interurbaine et ligne fluvio-maritime)
- La ligne départementale des Ardennes et celle de la Savoie

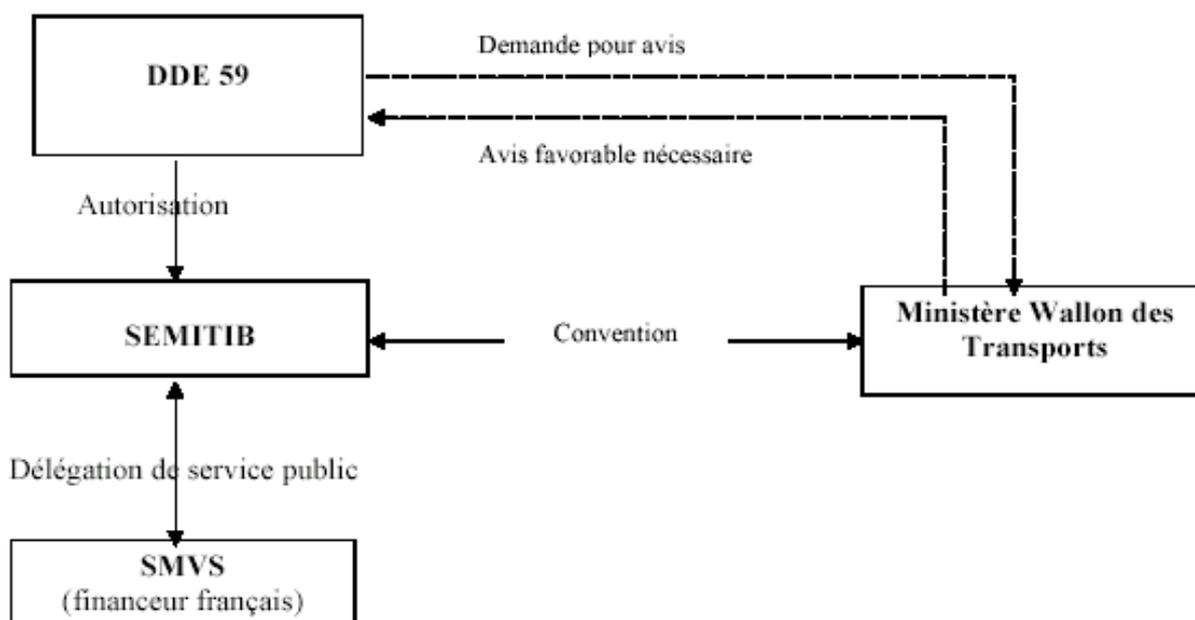
Voici, par exemple, le schéma du montage juridique des lignes de Thionville vers le Luxembourg. A la différence du montage théorique, un financeur (qui est également l'Autorité Organisatrice du réseau urbain côté français) apparaît parmi les différents acteurs.



Pour d'autres lignes, le transporteur agit seul mais, en plus de l'autorisation et de la licence communautaire, il a signé une convention ou un accord avec une autorité organisatrice étrangère ou un transporteur étranger. Ces montages sont qualifiés de conventions simples. Cela concerne :

- Dunkerque: ligne estivale (DK'Bus Marine avec le transporteur De Lijn)
- Maubeuge: ligne 3 et renfort (la SEMITIB avec le ministère wallon des transports)
- Thionville: ligne 39 (avec le Grand-Duché du Luxembourg)
- Strasbourg: ligne 21 (les CTS avec la Ville de Kehl)
- La ligne Montmédy - Virton dans la Meuse (TEC Hainaut, transporteur belge, a signé une convention avec le Conseil Général pour son financement)
- Les lignes Fribourg - Colmar et Fribourg - Mulhouse. (le département du Haut-Rhin a signé un accord avec la société allemande SBG (Südbaden-Bus-Gesellschaft))
- Annemasse: lignes 1 et 2 (la CC2A avec le canton de Genève)
- Genève: lignes D, Y, G et K (les TPG avec le département de l'Ain et de la Haute-Savoie)

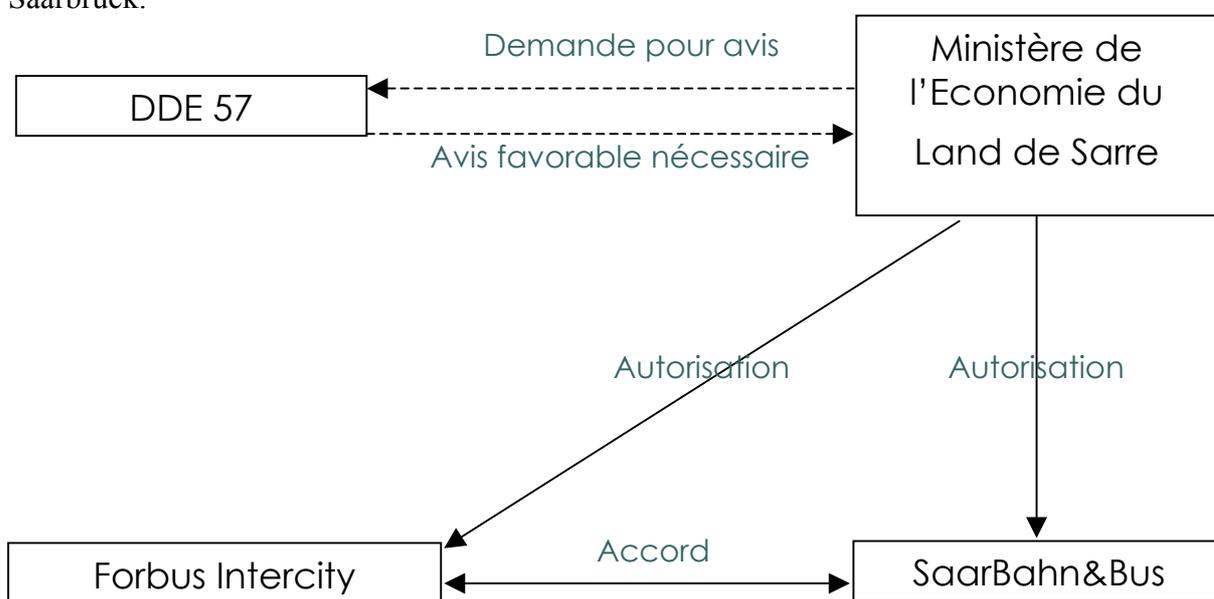
Voici, par exemple, le schéma du montage juridique des lignes de Maubeuge vers la Belgique.



Pour d'autres lignes, enfin, les liaisons transfrontalières sont opérées par des transporteurs de différentes nationalités, exploitées en commun et possédant une tarification commune. En plus des autorisations internationales obligatoires (autorisation et licence communautaire) des conventions lient les différents transporteurs. Des montages encore plus complexes peuvent associer aux transporteurs leurs autorités organisatrices respectives. On parle alors de montages « avec pluralités d'opérateurs ». Cela concerne :

- La ligne MWR de Lille (entre Transpole et TEC Hainaut)
- Les lignes 398 et 399 de Longwy (entre la SEMITUL, Salès-Lentz et Huberty)
- La ligne 30 de Forbach (entre Forbus Intercity et SaarBahn&Bus)
- La ligne 41 de Maubeuge (entre le département du nord et le Ministère Wallon des Transports)

Voici, par exemple, le schéma du montage juridique des lignes de Forbach vers Saarbrück.



c – Evolutions du rôle des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU)

Les AOTU ont une vision plus transversale et plus prospective que les transporteurs locaux sauf dans quelques cas particuliers comme à Strasbourg, Maubeuge et Longwy où la définition de la politique des transports est déléguée de façon informelle au transporteur. Dans ce cas, le rôle de l'AO consiste à valider, si elle le souhaite, les propositions de son mandataire.

Les AOT sont généralement plus conscientes des problèmes, y compris ceux relatifs à la conformité avec la législation.

Le rôle moteur des AO, lorsqu'elles sont des groupements de communes, est cohérent avec le fait que leurs collectivités membres ont en charge la réalisation des projets de territoire et des documents de planification et intègrent de plus en plus la dimension transfrontalière dans leur projet de territoire. Cela leur confère par ailleurs une légitimité à être partie prenante d'une structure transfrontalière définissant la politique de transport, si elle venait à être créée.

De nombreuses AO de transport urbain revendiquent leur légitimité à offrir des liaisons transfrontalières dans la mesure où les transports collectifs transfrontaliers ne sont pas des services suffisamment rentables pour attendre que l'initiative vienne de transporteurs aux risques et périls, mais toutes soulignent également qu'il n'existe pas de cadre juridique clair leur permettant de financer et d'organiser ce type de service.

Leur rôle majeur dans l'organisation de lignes transfrontalières a été entériné par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du tourisme et de la mer qui les autorise à financer ce type de lignes depuis 2002, mais il convient de faire circuler cette information aux instances concernées.

d – Rôle des transporteurs

La répartition des réseaux de transports urbains a quelque peu évolué.

Le groupe RATP est apparu sur le réseau annemassien, aux dépens de Kéolis, et a créé les TP2A en partenariat avec les TPG. Kéolis exploite toujours, quant à lui, le réseau de Lille.

Connex gère toujours le réseau de Dunkerque mais a fait face à une fermeture de ligne (ligne de Villerupt) et a perdu un réseau au profit de Transdev (ex-ATCRB) au Pays Basque.

Le groupe Transdev est très majoritaire sur les autres réseaux (Valenciennes – lignes non transfrontalières –, Maubeuge, Longwy, Thionville, Forbach, Strasbourg, Menton, Pays-Basque – lignes françaises non transfrontalières).

Seul Métro-cars, l'exploitant du réseau de Saint-Louis, est un transporteur indépendant.

Globalement, les têtes de réseaux sont favorables à l'exploitation de réseaux transfrontaliers et prêtes à aider les collectivités à monter ce type de projet. Leur participation active à cette étude peut permettre de mettre en place un modèle dans la mise en place de lignes transfrontalières.

Les transporteurs des pays voisins ont un rôle majeur dans l'exploitation de lignes transfrontalières. En dehors de Thionville, Strasbourg, Saint-Louis, ils exploitent en exclusivité ou en partenariat avec des transporteurs français des lignes transfrontalières.

Leur présence peut présenter une faiblesse car l'ouverture et l'exploitation des lignes étant unilatérale, leur fermeture l'est également. Or on sait que ces lignes sont toutes utilisées en majorité par des Français se rendant de l'autre côté de la frontière, principalement pour travailler ou suivre des études.

Cette présence peut également se révéler être un point positif dans le cadre de la réflexion sur la création d'une AO des transports transfrontaliers. En effet, les entreprises de transport des pays voisins (à l'exception de l'Espagne) fonctionnent selon le concept français de « régie » : elles sont à la fois exploitants de lignes et « autorités organisatrices » ; elles sont donc particulièrement impliquées dans l'existence et le fonctionnement de lignes transfrontalières. Le potentiel de développement (ou d'amélioration) de la coopération en matière de transport est réel en poursuivant le dialogue avec elles.

B – LES LIGNES INTERURBAINES TRANSFRONTALIÈRES

a – Champ de l'étude des lignes transfrontalières interurbaines

La loi du 30 décembre 1982 (LOTI) a transféré aux collectivités territoriales la compétence d'organisation des transports publics réguliers de personnes. Le département, en particulier, organise les services réguliers publics et les services à la demande, d'intérêt départemental. De nombreux départements organisent donc des services transfrontaliers, en plus des transporteurs aux risques et périls.

Pour cette étude, seules les lignes offertes par les Départements ont été prises en compte. Les lignes exploitées aux risques et périls, même sur de faibles distances, fonctionnent comme les lignes internationales classiques (du type Paris / Berlin) et ne présentent donc pas de problèmes particuliers, que ce soit des problèmes relationnels ou juridiques (cf. IV).

Au total, il existe 9 lignes pour lesquelles le transporteur est lié contractuellement avec un Conseil Général (Nord, Ardennes, Meuse, Haute-Savoie (3), Savoie et Hautes-Alpes (2)) et 4 lignes financées en partie par un Conseil Général mais organisées par d'autres (Ain (2) et Haut-Rhin (2)). Trois autres Conseils Généraux (Pyrénées Orientales, Aisne et Moselle) se sont montrés concernés par ce type de service mais s'ils n'en organisent pas (ou plus) aujourd'hui.

b – Etat des lieux

En 2005, parmi les 22 départements frontaliers, **onze départements n'organisent pas de lignes transfrontalières** et n'ont pas émis l'intention d'en organiser à l'avenir : Meurthe-et-Moselle (54), Bas-Rhin (67), Territoire de Belfort (90), Doubs (25), Jura (39), Alpes de Haute Provence (04), Alpes maritimes (06), Ariège (09), Haute-Garonne (31), Hautes-Pyrénées (65), Pyrénées Atlantiques (64).

6 départements disposent de lignes transfrontalières, financées ou gérées par leurs services « transports » :

- **Le Nord (59) avec une ligne Maubeuge – Mons (B).** Cette ligne a vu le jour en août 1991, suite à une démarche du Ministère Wallon des Transports auprès du Conseil Général du Nord. Les 2 Autorités Organisatrices ont signé entre elles une convention pour l'organisation de la ligne.

Celle-ci est opérée en commun par un transporteur français (cars De Winter) et le transporteur belge TEC Hainaut, qui ont également signé entre eux une convention de paiement pour la répartition des recettes. Les recettes sont partagées en 2 selon la répartition kilométrique.

Les transporteurs disposent également d'une convention de sous-traitance avec la SEMITIB pour circuler sur le territoire inclus dans le Périmètre des Transports Urbains français. Inversement, De Winter dispose d'une convention de sous-traitance avec les TEC pour circuler sur leur territoire.

La tarification est donc plus complexe que pour d'autres lignes transfrontalières. La tarification de la ligne étant intégrée à celle du périmètre urbain de Maubeuge, chaque transporteur a signé une convention avec l'autorité organisatrice urbaine (SMVS) pour la détermination des tarifs. A l'intérieur du PTU⁴ de Maubeuge, la ligne est considérée comme urbaine. On peut donc emprunter la ligne avec un titre urbain. Au delà du PTU, la tarification applicable est celle du transporteur belge. Ces tarifs sont approuvés par le Conseil Général du département du Nord. Il existe également un abonnement annuel à 390€/an et mensuel à 52,5€/mois.

La ligne 41 propose 8A/7R, contre 6A/5R en 2002, entre Maubeuge (F), Mairieux (F), Bettignies (F), Gognies (B), Quévy (B), Asquillies (B) et Mons (B). Elle transporte quotidiennement 200 personnes, des étudiants français pour la Belgique pour la plupart. La demande est stable depuis l'ouverture de la ligne.

Un projet, qui en est encore au stade de l'idée du côté français, serait de créer une ligne de bus France / Belgique qui relierait entre elles les différentes lignes scolaires françaises desservant les établissements belges.

Comme dans de nombreuses AO (urbaines et interurbaines), le technicien responsable des transports s'interroge sur la légitimité du département à organiser des lignes transfrontalières car la LOTI n'indique rien en la matière.

- **Les Ardennes (08) avec une ligne Sedan – Bouillon (B).** Elle est exploitée par la Régie Départementale des Transports des Ardennes (RDTA). C'est donc une ligne régulière financée à 100% par le Département des Ardennes, comme toutes celles du réseau. La ligne offre 3 A/R le mercredi et le samedi uniquement ; elle est utilisée principalement pour un motif « achats » ou « loisir ».
- **La Meuse (55) avec une ligne Montmédy – Virton (B).** En Septembre 2004, le Conseil Général a signé une convention avec la société TEC Namur-Luxembourg. La convention stipule notamment que l'entreprise doit fournir un bilan financier à l'AOTU.

La ligne était auparavant exploitée par les Rapides de la Meuse, conventionnés avec le Département sous la forme d'une DSP, contrairement à la société TEC qui n'est liée que par une convention avec le Département.

Bien qu'elle soit ouverte à tous, la ligne propose 5 A/R par jour et est utilisée quasiment exclusivement par des scolaires français qui se rendent dans les écoles de Virton (B). Le Conseil Général finance intégralement le service pour ses élèves et dédommage la TEC en conséquence. Par contre, c'est l'exploitant qui gère sa clientèle commerciale sans aide de la part du Conseil Général. Il n'y a en réalité que peu d'utilisateurs de la ligne en dehors des enfants (40 enfants environ pour les écoles de Virton), seulement quelques passagers faisant leurs achats alimentaires à Virton.

Selon le technicien en charge de la ligne, la situation lui semble ambiguë d'un point de vue juridique car elle s'apparente à une DSP de la part du Conseil Général s'exerçant dans un pays étranger, alors qu'aucune convention ne lie la Meuse à la Belgique pour la gestion et l'exploitation de cette ligne.

⁴ Périmètre des Transports Urbains

- **La Haute-Savoie (74) avec 3 lignes vers Genève depuis Evian (ligne 151) et depuis Annecy (ligne 171 et 201).**

La ligne 151 (Evian (F) – Thonon (F) – Douvaine (F) – Veigy (F) – Genève (CH)) offre 10A/R en semaine et 4A/R les jours de vacances et les samedis.

La ligne 171 (Annecy (F) – Saint-Julien-en-Genevois (F) – Genève (CH)) offre 6A/R toute l'année du lundi au samedi.

La ligne 201 (Annecy (F) – La Roche-sur-Foron (F) – Annemasse (F) – Genève (CH)) offre 1A/R tous les jours de l'année sauf les dimanches.

Ces lignes sont exploitées par le transporteur Frossard CFTI conventionné avec le Conseil Général de la Haute-Savoie.

Le Conseil Général a également délégué sa compétence en matière de transport à la Communauté de Communes du Genevois pour l'exploitation de la ligne D et à la commune de Veigy pour celle de la ligne G. (*cf. II. A. 1. k. l'agglomération franco-valdo-genevoise*)

- **La Savoie (73) avec 1 ligne Bourg Saint-Maurice – Aoste (I).** Il s'agit d'une ligne historique intégrée à l'ensemble des autres lignes en DSP. En dehors de ce cadre purement formel, la ligne ne représente pas un enjeu pour le Conseil Régional car c'est une ligne destinée à un usage touristique qui offre 1 A/R par jour en été. La fréquentation reste anecdotique.

- **Les Hautes Alpes (05) avec 2 lignes Briançon (F) vers Oulx (I) et Bardonnecchia (I).** Ces deux lignes sont organisées en partenariat avec la Province de Turin. Le Conseil Général des Hautes-Alpes est commanditaire de la ligne Briançon / Oulx et la Province de Turin apporte une contribution financière forfaitaire. Les rôles sont inversés pour la ligne Briançon / Bardonnecchia. Les deux institutions payent chacune la moitié du différentiel entre les deux forfaits. La coopération transfrontalière entre ces deux instances paraît être très avancée par rapport aux autres lignes interurbaines transfrontalières. On rencontre le même type de montage entre transporteurs ferroviaires transfrontaliers.

La ligne Briançon (F) / Clavière (I) / Oulx (I) est en correspondance avec le TGV à Oulx (située sur la ligne Paris / Milan). La ligne propose 4 A/R tous les jours de l'année et 2 autres entre Briançon et Clavière seulement. Elle est exploitée par un transporteur français dans le cadre d'un marché public européen avec le Conseil Général des Hautes Alpes. Elle a été mise en place en 2001 dans le cadre du programme INTERREG.

La ligne Briançon (F) / Névache (F) / Bardonnecchia (I) propose 4 A/R par jour en juillet et en août, 2 A/R sont exécutés par un transporteur français, les 2 autres par un transporteur italien.

Les lignes sont fréquentées essentiellement par des touristes et des français se rendant dans leur résidence secondaire (avec la LGV Paris / Milan, il est en effet plus rapide d'accéder à la région depuis l'Italie que depuis l'intérieur de la France).

D'autres, enfin, n'en organisent pas à ce jour mais se sentent concernés par la problématique :

- soit parce qu'ils participent à leur financement.

C'est le cas de l'**Ain (01)** qui participe au financement de la ligne K opérée par les Transports Publics Genevois (*cf. II.A.k. Agglomération franco-valdo-genevoise*).

Le Conseil Général a également délégué sa compétence en matière de transport à la Communauté de Communes du Pays de Gex pour l'exploitation de la ligne F et à la commune de Pougny pour la ligne K. (*cf. II.A.k. Agglomération franco-valdo-genevoise*)

Le **Haut-Rhin (68)** aide aussi financièrement 2 lignes depuis Colmar et Mulhouse vers Fribourg (D). Elles sont proposées par l'entreprise Kunegel de Colmar en sous-traitance de la société allemande SBG (Südbaden-Bus-Gesellschaft). Elles reçoivent toutes les deux des financements de la part du Conseil Général. Le cabotage leur est interdit. L'offre est faible : la ligne Colmar / Breisach-am-Rhein / Freiburg offre 8 A/R par jour jusqu'à Breisach-am-Rhein, dont 4 jusqu'à Freiburg et la ligne Mulhouse / Müllheim (D) / Freiburg (D) offre 6 A/R jusqu'à Müllheim dont 3 jusqu'à Freiburg.

- soit parce qu'ils ont l'intention à plus ou moins long terme de mettre en service des lignes transfrontalières.

Le département des **Pyrénées Orientales (66)** est intéressé par ce type de liaison mais rien de concret n'est en projet à ce jour. En ce qui concerne l'**Aisne (02)**, une ligne Hirson – Maquenoise (B) était en projet mais sa mise en place a été suspendue en 2005 en l'absence de réponse claire sur la mise en œuvre coordonnée de la LOTI, du droit belge et des règlements communautaires.

- soit parce qu'ils ont contribué à leur mise en service.

Le Conseil Général de la **Moselle (57)** a aidé à mettre en place 2 lignes (Saint-Avold - Sarrebruck et Saint-Avold Sarrelouis) dans le cadre d'un programme Interreg. C'est à contrecœur qu'après la phase d'expérimentation le Conseil Général a dû transférer l'organisation et le financement de ces lignes à leurs exploitants et leur supervision à la DRDE Lorraine. Désormais, ces lignes fonctionnent donc aux risques et périls. D'après le technicien de la DRDE, la fréquentation est maintenant telle qu'elles sont en voie de fermeture.

La ligne MS1 relie la gare routière de Saint-Avold à la gare ferroviaire de Sarrebruck. Les communes bénéficiant d'un ou plusieurs arrêts sur cette ligne sont : Hombourg-Haut, Freyming – Merlebach, Belle-Roche, Rosbruck, Morsbach et Forbach. 7 trajets allers sont proposés à partir de Saint-Avold à partir de 6h00 du matin jusqu'à 18h10 de l'après-midi. A partir de Sarrebruck, ce sont 7 trajets retours qui véhiculent les passagers entre 7h03 du matin et 19h13 en début de soirée. La capacité de transport correspond à environ 700 passagers / jour. En 2000/2001, la fréquentation est de 125 personnes par jour environ.

La ligne MS2 relie la gare routière de Saint-Avold à la gare routière centrale de Sarrelouis (kleiner Markt). MS2 dessert en Moselle la Cité Émile Huchet, et les communes de L'Hôpital, Carling et Creutzwald. En Sarre, les communes bénéficiant d'un ou plusieurs arrêts sont : Überherrn, Bisten, Berus, Altforweiler, Neuforweiler et Picard. 7 trajets allers sont proposés au départ de Saint-Avold entre 7h09 du matin et 17h35 de l'après-midi dont 3 s'arrêtent à Bisten. Au départ de Sarrelouis, ce sont 5 trajets retours qui sont proposés entre 6h45 du matin et 16h01 de l'après-midi dont 1 s'arrête à Creutzwald. La capacité de transport correspond à environ 500 passagers / jour. En 2000/2001, la fréquentation est de 450 personnes par jour environ.

c – Le rôle du Conseil Général

En conclusion, même si l'offre transfrontalière interurbaine est très réduite, elle existe.

Configurée pour un service minimum, les lignes de transports transfrontalières interurbaines s'inscrivent plus que toute autre dans une logique de droit au transport. La faiblesse de l'offre explique leur faible fréquentation, qui, en retour, limite leur développement selon un mécanisme de cercle vicieux.

En tant qu'Autorités Organisatrices de transport, les Conseils Généraux rencontrent exactement les mêmes problèmes organisationnels, juridiques et financiers que les AO urbaines.

C – LES TRANSPORTS FERROVIAIRES TRANSFRONTALIERS DE PROXIMITE

Il existe 11 régions frontalières. Sur ces 11 régions, 7 organisent des lignes ferroviaires transfrontalières. Il s'agit du Nord-Pas-de-Calais, de la Lorraine, de l'Alsace, de la Franche-Comté, de Rhône-Alpes, de Provence-Alpes Côte d'Azur (PACA) et de l'Aquitaine.

La région avec le plus grand nombre de ligne est la Lorraine avec 6 lignes TER et 1 tram-train, suivi de l'Alsace et de la Provence-Alpes Côte d'Azur avec 4 lignes.

La ligne avec la plus grande fréquence est la ligne Mulhouse / Bâle (CH) avec 48 A/R sur la Région Alsace.

La ligne la plus fréquentée relie Cannes à Vintimille avec 13.000 voyages par jour (dans les 2 sens) sur la région PACA.

1 – Fiches par site

a – Nord-Pas-de-Calais

(1) *Présentation des lignes*

La région Nord-Pas-de-Calais dispose de 4 lignes transfrontalières, à destination de la Belgique (les 2 premières sont décrites dans l'étude de 2002) :

- **Lille (F) / Mouscron (B) / Courtrai (B)** (ligne cadencée Anvers / Lille). Exploitée par la SNCB, cette desserte dispose de 20 allers/retours par jour, soit 4 de plus qu'en 2002, dont 15 en omnibus en France et desservant Roubaix et Tourcoing. Elle est utilisée à 80% par des scolaires et transporte 1080 personnes par jour dont 1/3 d'abonnés.
- **Lille (F) / Tournai (B)**. Exploitée par la SNCB pour les 13 trains allant jusqu'à Liège et exploitée en commun par la SNCF et SNCB pour les trains terminus à Tournai, cette desserte dispose de 18 allers et 17 retours (on comptait 19 allers et 20 retours en 2002) dont 13 en omnibus en France et desservant Ascq et Baisieux et dont 13 sont prolongés jusqu'à Liège (B). Elle est fréquentée à 48% par des scolaires et à 25% par des travailleurs transfrontaliers. Elle transporte 960 personnes par jour dont 1/3 d'abonnés.
- **Aulnoye-Aymeries (F) / Quévy (B) et Maubeuge (F) / Quévy (B)** depuis le 11 décembre 2005. La réouverture de cette ligne, supprimée en 2000 à la mise en service de Thalys, est expérimentale et a trois ans pour faire ses preuves.

Aulnoye est située au sud-ouest de Maubeuge, dans la vallée de la Sambre. Le tronçon réouvert est situé entre Maubeuge et Quévy ; la ligne Aulnoye-Aymeries / Quévy entre dans Maubeuge, en contourne le centre puis rejoint le tronçon commun. Les correspondances vers Mons et Bruxelles sont obligatoires à Quévy.

Exploitée par la SNCF, cette desserte est financée par la Région Nord-Pas-de-Calais. Elle dispose de 4 allers/retours depuis Aulnoye-Aymeries et 4 également depuis Maubeuge. Les correspondances à Quévy (B) sont orientées le matin vers Mons et le soir vers Maubeuge et Aulnoye. Les liaisons ne fonctionnent que la semaine.

L'abonnement Trampoline est valable aussi sur cette ligne.

- **Jeumont (F) / Charleroi Sud (B).** La ligne est le prolongement du réseau belge en France. Jeumont est située dans la banlieue de Maubeuge, à la frontière franco-belge. Elle est accessible depuis Maubeuge par train ou par bus. Opérée par la SNCB, cette desserte compte actuellement 3 allers/retours par jour.

Cette ligne n'est pas dans le périmètre TER Nord-Pas-de-Calais. D'ailleurs, le site Internet de la SNCF, que ce soit le site d'information au niveau national ou au niveau régional, ne propose pas la liaison Maubeuge / Charleroi via Jeumont quand cela est possible mais par Lille uniquement, ce qui fait passer le temps de transport de 1h10 environ à 3h35.

(2) Problèmes rencontrés

Pour la SNCF, le principal problème est dû à la nécessité d'assurer ces liaisons transfrontalières par du matériel diesel faute de matériel électrique apte à circuler sur le réseau belge, ce qui ne permet pas une utilisation optimale des roulements. En effet, les réseaux français et belges ne disposent pas du même voltage ni de la même signalisation. Une uniformisation du mode de traction est donc particulièrement souhaitable.

Pour la Région, les procédures d'homologation de matériels transfrontaliers sont certes lentes, coûteuses et complexes à mettre en place mais des solutions ont été trouvées. Elle précise tout de même que l'achat de matériel directement interopérable permettrait de gagner du temps à l'avenir.

Pour elle, les problèmes relèvent plus du relationnel. En effet, la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation étant récente en Belgique, la Région Nord-Pas-de-Calais éprouve des difficultés à trouver un homologue avec le même niveau d'intérêt. Jusqu'à ce jour, l'Autorité compétente en la matière était le Ministère belge des Transports. La détermination d'un interlocuteur belge dont les lignes d'intérêt local seraient la préoccupation principale constituerait donc une avancée pour la Région Nord-Pas-de-Calais.

La région souhaiterait également voir disparaître le surcoût appliqué aux billets transfrontaliers par rapport à des billets intra-nationaux sur de mêmes distances. A ce jour, l'usager ne ressent pas cette surtaxe car la SNCF et la SNCB ont renoncé à sa perception. Toutefois la Région compense les pertes occasionnées à la SNCF, qui en reverse une partie à la SNCB selon leurs accords.

(3) Les projets en cours

Sur les projets recensés en 2002, seule la liaison Maubeuge/Mons via Quévy a été réalisée.

La liaison Valenciennes / Mons est en cours d'étude. Les résultats de l'étude de faisabilité réalisée par RFF seront présentés en mars 2006 aux différentes instances françaises. La réouverture de cette ligne suppose de rééquiper une voie dont un tronçon de 14 km a été démonté. Ce projet très plébiscité par le Communauté d'Agglomération de Valenciennes car il permettrait de relier directement l'agglomération à Bruxelles.

La liaison Dunkerque – Adinkerque ne dispose pas d'études récentes.

La Région participe avec l'Etat au projet de tram-train sur l'agglomération de Lille. Dans sa version initiale, le projet à l'étude n'est pas transfrontalier mais l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole pousse dans ce sens.

b – Lorraine

(1) *Présentation des lignes*

Il existe 7 lignes ferroviaires transfrontalières au départ de la Lorraine, dont une ligne de tram-train. C'est la région qui dispose du plus grand nombre de ce type de liaisons. Sur ces 7 lignes, on en compte une nouvelle depuis l'étude de 2002.

Voici ces lignes :

- **Longwy (F) / Luxembourg (L)** dont la fréquence est passée de 6A/9R à 8A/10R depuis la précédente étude. Sa fréquentation est passée de 640 à 800 personnes par jour. Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement luxembourgeois ; il existe quelques trains où ils sont français.
- **Audun-le-Tische (F) / Esch-sur-Alzette (L)**. Cette ligne ferroviaire est exploitée exclusivement par les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Elle rejoint Bettembourg (L) puis Luxembourg (L). On y recense 15A/14R, soit 5A/4R de plus qu'en 2002, et 578 personnes par jour.
- **Thionville (F) / Luxembourg (L)** sur la ligne Nancy (F) / Metz (F) / Luxembourg (L). En décembre 2005, on est passé de 16 allers/retours à 30 A/R depuis Thionville (en 30 minutes), dont 28 depuis Metz (en 50 minutes environ), dont 16A/17R depuis Nancy (en 1h30 environ). Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement français ; il existe quelques trains où ils sont luxembourgeois. Sur cette ligne, la fréquentation est passée de 7.800 à 8.600 voyages par jour constitués par des abonnés au Flexway dans 95% des cas.
- **Volmerange-les-Mines (F) / Luxembourg (L)**. Il s'agit du prolongement de l'antenne ferroviaire luxembourgeoise de Bettembourg – Dudelange (ligne 60) au-delà de la frontière française. La desserte du nouvel arrêt se fait les jours ouvrables du lundi au samedi depuis le 15 décembre 2003, dans le cadre du service public national luxembourgeois. L'horaire est cadencé au rythme de 2 trains par heure de et vers Bettembourg pour un total de 15A/14R. Aux heures de pointe, des trains directs de et vers Luxembourg viennent renforcer la desserte. La ligne est fréquentée quotidiennement par 270 personnes.
- **Forbach (F) / Sarrebruck (D)** sur la ligne Metz (F) / Sarrebruck. La desserte de cette ligne a été renforcée en juin 2003 pour passer à 18.5 AR dont 3 AR en grandes lignes. Le matériel utilisé est français dans la plupart des cas, il est allemand pour les autres. En revanche, les conducteurs sont exclusivement français. Sur cette ligne, malgré l'augmentation de l'offre, la fréquentation est stable à 200 personnes par jour.
- **Sarrebruck (D) – Sarreguemines (F) – Strasbourg (F) par TER**. Cette ligne est un cas particulier: bien qu'une partie de la ligne circule en Lorraine et qu'elle franchisse la frontière allemande depuis la Lorraine, la Région Alsace prend en charge 100% des coûts générés sur le territoire français. C'est elle également qui détermine la politique de développement de la ligne. Sur la partie de la ligne en Allemagne, la SNCF facture ses kilomètres parcourus à DB Regio Saarland, un exploitant ferroviaire (qui répercute la facture à son délégataire, VGS). Pour la Région Alsace, les kilomètres parcourus ne sont donc facturés qu'entre Strasbourg et la frontière franco-allemande au niveau de Rilchingen-Hanweiler (D).

Les jours de semaine, il existe 2 A/R Sarrebruck (D) - Strasbourg (F) en plus des 3 trains Sarrebruck (D) – Strasbourg (F) – Offenbourg (D).

Etant données la fréquence des trains et la concurrence du tram-train, la ligne TER entre Sarreguemines et Sarrebruck ne joue aucun rôle dans les déplacements transfrontaliers locaux. Sa vocation essentielle est de maintenir une relation ferroviaire « intercités » entre les deux métropoles.

- **Sarreguemines (F) / Sarrebruck (D) par le tram-train.** L'étude de 2002 a montré que l'autorité organisatrice de cette ligne était l'Etat. L'offre est cadencée à la demi-heure en heure pleine et à l'heure en heure creuse, de 4h34 à 23h34 dans le sens Allemagne / France et de 5h16 à 00h16 depuis la France. On compte donc 33A/R par jour.

(2) La tarification

La tarification internationale ainsi que des tarifications régionales s'appliquent. Elles sont définies par des protocoles d'accords entre les AO et les transporteurs concernés : Grand Duché du Luxembourg / Chemins de Fer Luxembourgeois et Conseil Régional de Lorraine / SNCF pour un trajet France / Luxembourg ; Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar mbh (VGS) / DB Regio AG et Conseil Régional de Lorraine et SNCF pour un trajet France / Allemagne.

Avec le Luxembourg, l'utilisateur a le choix entre le Flewxay, un abonnement de travail transfrontalier multimodal valable sur le réseau TER Lorraine et l'ensemble des transports luxembourgeois, ou le Pass Campus, un abonnement étudiant valable en Lorraine étendu aux étudiants luxembourgeois étudiant en France

Avec Sarrebruck, l'utilisateur dispose du Flexfahrt, un abonnement de travail transfrontalier multimodal valable sur le réseau TER Lorraine et allemand jusqu'à Sarrebruck, sur les réseaux urbains français au départ de la Lorraine (St-Avold, Forbach, Metz), sur le réseau urbain de Sarrebruck (Zone Centre) et sur la navette aéroport de Sarrebruck.

Il existe également une tarification régionale occasionnelle. C'est un nouveau dispositif permettant une tarification billet zonale à paliers kilométriques en Lorraine. Cela donne droit à un billet à tarif réduit Lorraine-Luxembourg ou Lorraine-Sarre, valable tous les jours, pour un déplacement aller-retour dans la journée.

(3) Les projets en cours

Concernant les projets listés en 2002, la mise en service d'un nouveau matériel à 2 niveaux en 2004 pour les lignes Metz (F) – Luxembourg (5) et Longwy (F) – Luxembourg Ville (L) est achevée. L'ensemble de la ligne Nancy (F) – Metz (F) – Luxembourg (L) sera en TER 2 niveaux à l'horizon 2008.

En revanche, la nouvelle halte sur la ligne Longwy – Luxembourg n'a pas été réalisée ; le prolongement de la ligne Audun-le-Tiche (F) / Esch-sur-Alzette (L) jusqu'à Villerupt, inscrit au protocole de 2001, et l'extension du tram-train de Sarrebruck opéré par la Saarbahn jusqu'à Bénying-les-Saint-Avold ne l'ont pas été non plus.

Enfin, la liaison directe Metz – Trèves les week-ends est à l'étude pour 2007.

L'arrivée du TGV Est est l'occasion pour la Région Lorraine de réorganiser le réseau et de cadencer toutes les lignes, en veillant à maintenir l'offre à un niveau identique.

L'objectif de la Région Lorraine est d'augmenter la fréquentation de ses trains afin de désengorger les axes routiers. Dans cette optique, les liaisons transfrontalières sont traitées comme les autres liaisons intervilles.

(4) Problèmes rencontrés

Pour déterminer des objectifs communs avec le Grand Duché du Luxembourg, la Région Lorraine se trouve confrontée à son incapacité institutionnelle à traiter avec un Etat. Ce frein est contourné par la signature de protocoles d'accords qui se traduisent ensuite dans les accords entre les transporteurs. La SNCF et les CFL ont signé des accords d'interpénétration : ils s'aident l'un l'autre au financement des kilomètres parcourus sur le territoire du voisin. (Les CFL parcourant plus de kilomètres en Lorraine que la SNCF au Luxembourg, la différence des charges d'interpénétration apparaît dans le compte TER de la Région Lorraine.)

Il n'y a pas de problèmes d'interopérabilité entre le réseau français et le réseau luxembourgeois. Ce n'est pas le cas de la liaison vers Sarrebruck : les systèmes de sécurité et les systèmes électriques français et allemand diffèrent.

Globalement les relations entre le transport ferroviaire et les transporteurs routiers sont bonnes : la billettique intégrée s'organise en bonne intelligence, la Région les invite aux comités de desserte pour faire circuler les informations... Cependant, même si elle n'a pas à craindre la concurrence des transports collectifs routiers puisque ses trains sont pleins, la Région regrette que l'information concernant la mise en place de nouvelles lignes routières vers le Grand Duché ne lui remonte pas forcément.

c – Alsace

(1) Présentation des lignes

La Région Alsace organise 5 lignes transfrontalières vers l'Allemagne. L'une d'entre elles ne franchit pas la frontière depuis l'Alsace mais depuis la Lorraine. Voici ces lignes :

- **Wissembourg (F) – Winden (D) – Landau (D) – Neustadt Weinstrasse (D).** Situé pour l'essentiel en Allemagne, le tronçon de 16 km entre Wissembourg et Winden a réouvert en 1997 après 22 ans de fermeture. Cette liaison à l'extrême nord de l'Alsace, distante d'une cinquantaine de kilomètres au total, dispose de 16 allers/retours par jour de semaine. Sa fréquentation est de 550 voyages par jour de semaine, 820 les samedis et 720 (avec des pointes à 2.000 voyages par jour en saison).

Depuis décembre 2005, il existe également une liaison directe les week-end et jours fériés Neustadt Weinstrasse / Strasbourg qui permet un aller Neustadt / Strasbourg le matin et un retour Strasbourg / Neustadt en début de soirée.

- **Lauterbourg (F) – Worth (D),** depuis le nord de l'Alsace. Réactivée en décembre 2002 pour le transport de personnes, cette ligne omnibus cadencée à l'heure offre 18 allers/retours par jour. Elle est fréquentée par 220 personnes la semaine et 200 personnes le week-end. Les correspondances à Worth depuis et vers Karlsruhe ont été optimisées.

RFF et la DeutscheBahn sont en relation pour l'étude du prolongement de la ligne à moyen ou long terme vers Mayence. Ce projet suppose de trouver tout d'abord la solution technique permettant de mettre en place deux systèmes de sécurité différents (français et allemand) et de résoudre le partage des coûts d'investissement en matériel et des coûts d'exploitation.

- **Strasbourg-Kehl (D) – Appenweier (D) – Offenbourg (D).** Cette liaison offre 12 A/R quotidiens en semaine dont 3 en provenance et à destination de Sarrebruck. Elle est fréquentée par 440 voyageurs transfrontaliers par jour (soit 880 voyages). Les circulations se répartissent entre les deux exploitants français et allemand. C'est, à ce jour, la seule ligne permettant la liaison est-ouest entre les réseaux ferroviaires français et allemand sur toute la façade est de l'Alsace.
- **Mulhouse (F) -Bâle (CH).** Cette liaison offre 48 allers/retours par jour dont 45 avec arrêt à Saint-Louis. Cette ligne rencontre la fréquence la plus élevée de toutes les lignes transfrontalières recensées. 39 liaisons sont assurées par des TER : 16 allers/retours correspondent à la ligne verte Frick/Laufenbourg (CH) – Basel SBB (CH) – Mulhouse (F) exploités avec du matériel électrique suisse, 8 allers-retours sont des TER omnibus entre Mulhouse et Bâle et 15 allers-retours en TER 200 ne desservant que Bâle, Saint-Louis et Mulhouse. 8 allers-retours sont par ailleurs exécutés par des trains Grandes Lignes, 3 d'entre eux sont directs Bâle/Mulhouse, les autres marquent l'arrêt à Saint-Louis. Environ 5.000 voyageurs transfrontaliers empruntent chaque jour la ligne Mulhouse (F) / Bâle (CH). 98% d'entre eux sont des travailleurs frontaliers.
- **Strasbourg (F) – Sarreguemines (F) – Sarrebruck (D).** Etant donné que plus de 80 % du parcours de la ligne Strasbourg / Sarrebruck s'effectue sur le territoire de la Région Alsace, cette dernière prend en charge les kilomètres de la ligne parcourus en territoire lorrain, donc entre les villes de Sarreguemines et de Sarrebruck. Pour le détail de la ligne TER Sarreguemines / Sarrebruck, se reporter à la partie sur la Région Lorraine.

La fréquentation des lignes alsaciennes, en général, est plus élevée le week-end que la semaine.

Les lignes répondent à des besoins différents : les lignes Strasbourg / Offenbourg et Mulhouse / Bâle ont un fort potentiel d'utilisation par des travailleurs transfrontaliers français alors que les lignes Wissembourg / Neustadt et Lauterbourg / Wörth sont plutôt utilisées par une clientèle touristique, en particulier allemande.

(2) Les projets en cours

Le canton de Bâle met progressivement en place son plan de renouvellement du matériel. Les « Flirt », train transfrontalier homologué, circulent déjà en Suisse et devraient faire leur apparition en France d'ici fin 2008.

D'autre part, des études financées par Interreg IIIa ont été menées concernant la réouverture des liaisons Freiburg (D) / Colmar (F) et Freiburg / Mulhouse (aujourd'hui réalisées par car par un exploitant privé). Elles ont montré que la ligne Freiburg / Colmar n'était pas économiquement rentable car la construction d'un nouveau pont sur le Rhin serait nécessaire. La ligne Freiburg / Mulhouse a montré son intérêt économique et sera remise en service pour la fin de la décennie.

Le niveau d'offre devrait également être augmenté sur des lignes transfrontalières, en particulier entre Strasbourg et Offenbourg, de façon à ce que le niveau d'offre soit en adéquation avec la demande d'ici 2007. La Région vise en effet un cadencement de son réseau ferroviaire à la demi-heure en heure de pointe et toutes les heures en heure creuse sur les lignes principales, notamment du TER 200, à l'horizon 2007.

Enfin, la Rhénanie-Palatinat lance actuellement un appel d'offre pour déléguer l'ensemble de ses lignes à l'horizon 2010. L'exploitation de ces lignes sera donc ouverte à une concurrence pour le marché. La Région Alsace faisant partie du conseil d'administration du ZSPNV Süd (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd), le groupement des transports ferroviaires de proximité de Rhénanie-Palatinat Sud, elle pourra recevoir toutes les informations concernant ce marché (le texte de l'appel d'offre et les réponses qui auront été fournies), ce qui lui permettra d'avoir un premier bilan de la future ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires locaux.

(3) Problèmes rencontrés

Les liaisons entre l'Alsace et ses voisins (Allemagne et Suisse) rencontrent des problèmes d'interopérabilité. Les délais d'homologation des nouveaux matériels sont longs et l'achat de matériel transfrontalier se révèle être très cher.

Par ailleurs, il est difficile de mettre en place le cadencement en Alsace tout en étant en correspondance avec les réseaux ferroviaires des pays voisins, eux-mêmes déjà cadencés. En effet, la symétrie horaire de Bâle par exemple est différente de celle du futur TGV Est qui conditionnera toute l'architecture horaire du réseau TER alsacien. L'organisation actuelle est telle qu'une correspondance optimisée n'est pas possible à la fois pour Bâle et pour Mulhouse. C'est pourtant un enjeu de taille pour la Région Alsace afin de faire disparaître les ruptures de charge entre les différents réseaux avec lesquels elle est interconnectée.

d – Franche-Comté

(1) *Présentation de la ligne*

Il existe une ligne entre la Franche-Comté et la Suisse pour des déplacements régionaux : la **ligne Morteau (F) – La Chaux de Fonds (CH)**. Il existe également une desserte Grandes Lignes Paris – Zürich qui propose 2 A/R par jour sans arrêt entre Pontarlier (F) et Neuchâtel (CH) en 40 minutes environ mais ses horaires de passage ne sont pas adaptés à une utilisation quotidienne par des travailleurs ou des scolaires transfrontaliers.

La ligne Morteau (F) / La Chaux de Fonds (CH), dont le tracé s'étend sur 10 km en Suisse, fonctionne avec du matériel et du personnel SNCF exclusivement et est financée à 100% par le Conseil Régional de Franche-Comté. Il n'existe pas de convention entre le transporteur ou la Région avec le canton suisse de Neuchâtel ou les CFF.

La SNCF propose 4 A/R par jour ouvré et 1 A/R le week-end en 25 minutes entre les deux villes. La liaison est aussi possible avec une correspondance à Le Locle en combinant un trajet en minibus suivi d'un trajet en train. Dans ce cas l'utilisateur dispose de 2A/R la semaine et 1A/R le week-end. Les horaires sont adaptés à des travailleurs français se rendant en Suisse : 2 allers le matin, en fin de matinée et en milieu d'après-midi dans le sens France – Suisse, 2 le matin et 2 en fin d'après-midi dans l'autre sens. Les trains sont effectivement fréquentés pour l'essentiel par des travailleurs français transfrontaliers ; on constate également une pointe de fréquentation l'hiver grâce à une fréquentation touristique accrue.

La SNCF estime que la ligne est fréquentée par 100 personnes par jour en moyenne, des abonnés essentiellement (soit 50 abonnés par jour). L'utilisateur régulier dispose d'un abonnement suisse, « Interval », permettant de combiner le trajet Morteau (F) / La Chaux de Fonds (CH) avec un trajet sur le réseau urbain de la Chaux de Fonds. L'abonnement mensuel coûte 59,04€, l'abonnement pour 7 jours consécutifs coûte 24€.

La région s'est appuyée sur une association de travailleurs transfrontaliers pour définir l'offre de transport. Cette dernière a servi de relais à la diffusion de l'information concernant la ligne, qui a vu sa fréquentation augmenter.

NB : il existe aussi un car reliant Frasne (F) à Vallorbe (CH) (2A/3R en 50 à 70 minutes), utilisé principalement par des travailleurs de l'usine métallurgique de Vallorbe. Ce car vient compléter une liaison ferroviaire LGV Paris – Lausanne pour un maillage plus fin. Les horaires du TGV le matin ne sont en effet pas adaptés à des horaires de travail en usine.

(2) *Les projets en cours*

Les autorités suisses ont souhaité profiter de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône en 2011 en Franche-Comté pour relier les réseaux ferroviaires français et suisse.

Pour cela, la ligne Belfort – Boncourt devrait être rouverte à l'horizon 2011, en deux phases. Cette ligne avait fermé aux voyageurs en 1992 compte tenu de sa trop faible fréquentation. Cette ligne correspondait à une extension d'une ligne suisse en France : elle était exploitée exclusivement par les CFF (matériel et personnel).

La réalisation de la première phase, prévue pour décembre 2006, concerne une ligne de 2,5 km, dont 450 m en France, entre Boncourt (CH) et Delle (F). La gare française de Delle n'est actuellement accessible de Belfort et de Montbéliard que par car TER avec une tarification SNCF.

A l'horizon 2011, la ligne reliera à nouveau Boncourt (CH) à Belfort (F), via Delle et Mèroux, et mesurera au total 20 km. Les réseaux français et suisse se rejoindront en gare de Mèroux (S-E de Belfort), qui accueillera une gare TGV et TER.

On attend environ 100 personnes par jour entre Boncourt et Delle. Les horaires de la ligne étant adaptés aux horaires de travail, on attend une majorité de travailleurs transfrontaliers sur cette ligne.

Les prévisions sont à l'étude entre Boncourt et Belfort.

Ce projet est inscrit dans un partenariat franco-suisse : la Région Franche-Comté et le canton du Jura en sont à l'initiative et cofinanceront le projet. La SNCF et les CFF ont par ailleurs signé une convention pour l'exploitation de la ligne.

(3) La SNCF dans la coopération transfrontalière

Dans le cadre du partenariat franco-suisse pour la réouverture de la ligne Boncourt / Belfort, les rencontres entre la SNCF et les représentants des CFF et du canton du Jura ont lieu en fonction des besoins. Elles concernent essentiellement la résolution de problèmes techniques : par exemple l'installation du signum dans les trains suisses (un système permettant le contrôle de la signalisation et du freinage et qui dispensera la présence d'un deuxième conducteur dans la locomotive).

La SNCF participe également aux réunions techniques semestrielles de la Conférence Transjurassienne (CTJ).

Créée en mai 1985, l'instance originelle, la Communauté de Travail du Jura, rassemble les cantons suisses de Berne, de Vaud, de Neuchâtel, du Jura, ainsi que le Conseil régional de Franche-Comté. Depuis le 12 octobre 2001, la C.T.J. est devenue la « Conférence TransJurassienne ». Elle intègre désormais l'Etat français et l'ensemble des collectivités territoriales de Franche-Comté, et la Confédération suisse.

(4) Problèmes rencontrés

Il s'agit essentiellement des problèmes techniques : comment rendre interopérables les réseaux français et suisses ? Pour qu'un matériel suisse obtienne une homologation et puisse circuler sur le réseau français, il faut installer le matériel Signum. Sans ce matériel, la présence d'un deuxième conducteur est nécessaire pour intervenir en cas de problèmes avec toutes les contraintes organisationnelles et la formation des personnels que cela suppose.

Le dispositif Signum devrait donc résoudre ces problèmes mais sa mise en place est longue et délicate car il s'agit de l'intégrer sur du matériel qui n'était pas prévu pour l'accueillir.

e – Rhône-Alpes

Il existe trois lignes transfrontalières entre la Région Rhône-Alpes et la Suisse, aucune vers l'Italie.

(1) *Présentation des lignes*

- **Saint-Gervais-les-Bains (F) – Martigny (CH).** Ouverte en 1906, la ligne est une ligne électrique partiellement à crémaillère et à écartement métrique. Elle est exploitée à 100% par les Transports de Martigny et Régions SA. Elle n'entre donc pas dans le compte TER Rhône-Alpes entre le Conseil Régional et la SNCF. En revanche, il existe des accords tarifaires permettant la gratuité aux habitants de la vallée de Chamonix sous réserve qu'ils présentent une carte d'hôtes. Cette ligne est à usage touristique et met Martigny à 1h30 de Saint-Gervais, via Chamonix (F) et Vallorcine (F). La tarification est spécifique à la ligne et conforme à une utilisation touristique.

- **Bellegarde (F) / Genève (CH).** Sur cette liaison, des TER Intercités français et des TER Périurbains suisses sont utilisés. Les premiers font 12 A/R dont 9 A/R en provenance de Lyon et 3 A/R en provenance du sillon alpin. Les seconds font la navette entre Bellegarde et Genève depuis septembre 2001 (9 A/R). Le nombre de dessertes entre Bellegarde et Genève a connu un renforcement de 3 A/R depuis 2002.

La liaison est également possible par TGV depuis Paris (7 A/R) et depuis le sud de la France (2 A/R).

Les CFF et la SNCF ont signé des conventions d'exploitation pour cette desserte. La ligne est fréquentée par 1.500 personnes par jour dont 30% de travailleurs transfrontaliers, 30 % d'abonnés autres et 40 % de voyageurs occasionnels. L'interconnexion est possible avec des transports interurbains français à Bellegarde et avec les transports urbains de Genève.

- **Annemasse (F) / Genève-Eaux-vives (CH).** Cette liaison est le tronc commun d'un réseau de lignes françaises convergeant vers Annemasse. Elle doit faire l'objet d'une refonte totale dans le cadre du projet CEVA (*cf* (4)). On recense actuellement 20 A/R sur ce tronc commun dont 4 A/R en provenance de St Gervais, 3 A/R en provenance d'Annecy et 3 A/R en provenance d'Evian. Les 10 A/R restant sont des navettes entre les deux villes. Le nombre de dessertes TER a connu un renforcement de 2 A/R depuis 2002.

La desserte est cadencée à la demi-heure en heure de pointe. La ligne est fréquentée par 800 personnes dont 90% travailleurs transfrontaliers en direction de Genève. L'intermodalité est possible avec les transports urbains de Genève.

Sur cette liaison, seul le matériel SNCF est utilisé. La gestion et l'exploitation de la ligne côté suisse sont donc déléguées par le canton de Genève à la SNCF.

(2) *Tarification*

Sur ces lignes, la tarification qui s'applique est la tarification SNCF. Cette tarification est reprise dans des accords internationaux.

Il est possible d'acheter un abonnement Train + Réseau urbain de Genève (TRAMIRAIL). L'abonnement TRAMIRAIL (Train + Urbain Genève) est hebdomadaire ou mensuel. Le principe est la juxtaposition des prix des 2 abonnements avec une réduction sur l'ensemble.

La Région Rhône-Alpes et le Canton de Genève ont créé le comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (DTPR) qui réunit l'ensemble des partenaires concernés, nationaux et locaux, autorités de transport et opérateurs, tant français que suisses : Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Ain, Conseil général de la Haute-Savoie, Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes du Pays de Gex, Syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon-les-Bains, Canton de Genève, Département de l'Intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), Canton de Genève, Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), Canton de Genève, Département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures (DEEE), Canton de Vaud, Département des infrastructures (DINF).

Une des réalisations de ce comité a été mise en place de la tarification multimodale Franco-suisse UNIRESO depuis le 11 décembre 2005. UNIRESO regroupe plusieurs entreprises de transport de la région, notamment les CFF (Chemin de Fer Fédéraux), les Transports Publics Genevois (TPG) et les Transports Annemassiens en Commun (TAC). La tarification UNIRESO est applicable en suisse (sur le parcours des TPG, des CFF et des Mouettes (Bateaux du lac)) et en France (réseau urbain d'Annemasse et des Communautés de Communes du Pays de Gex et de St Julien en Genevois). Il sera étendu progressivement jusqu'à Bellegarde, Thonon-les-Bains / Evian et La Roche-sur-Foron. L'objectif, à terme, est d'offrir une centrale de réservation sur l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois.

(3) La région Rhône-Alpes et l'agglomération franco-valdo-genevoise

Selon les hypothèses retenues, les projections réalisées dans le cadre des travaux de l'Observatoire Statistique Transfrontalier évaluent la population de l'agglomération transfrontalière dans sa délimitation actuelle entre 860 000 et 970 000 habitants en 2025, soit une croissance annuelle de 0,8 à 1,2 % de 1999 à cette date. Cette progression est nettement supérieure à la moyenne nationale française et stimulée par les accords bilatéraux signés en 2001 permettant aux habitants suisses d'avoir leur résidence principale en France et de continuer à travailler en Suisse. De ce fait, le Pays de Gex, la vallée de l'Arve, le Chablais et la Région d'Annecy voient depuis 2002 l'installation de nombreux Genevois.

Bien que le centre névralgique du bassin de vie genevois soit basé en Suisse, l'agglomération franco-valdo-genevoise, par son influence sur le territoire français, est comptée parmi les agglomérations rhônalpines et se place même à la 2^{ème} place par sa population. Que ce soit pour la Région ou pour la Direction Régionale de la SNCF, le Genevois représente le 1^{er} ou 2^{ème} bassin de développement du réseau ferroviaire rhônalpin. Le Conseil Régional l'intègre donc pleinement à sa réflexion prospective à l'échelle régionale. La réflexion est même poussée à l'échelle de la métropole puisqu'un technicien « projet périurbain » travaille à temps plein sur les projets ferroviaires concernant l'agglomération.

L'objectif de la Région d'interconnecter toutes les lignes ferroviaires pour couvrir l'ensemble de l'agglomération de Genève s'intègre plus dans un projet métropolitain qu'un projet régional.

(4) Les projets en cours

En 2008, le Conseil Régional Rhône-Alpes souhaite le cadencement du TER en même temps que sera ouverte la nouvelle ligne TGV « Haut Bugey ».

En gare de Bellegarde, le projet majeur est d'offrir pour chaque TGV des correspondances systématiques avec des trains Lyon/Genève d'une part et Lyon / Annemasse d'autre part, alternés 1h sur 2 vers Evian et St Gervais. L'objectif à moyen terme (2012) étant le cadencement à l'heure, soit 16 A/R Lyon / Genève, 16 A/R Lyon / Annemasse, 8A/R directs Evian et 8 A/R directs St Gervais.

Sur l'Etoile d'Annemasse, en 2008, le projet retenu prévoit un cadencement à la demi-heure en pointe et à l'heure en heure creuse pour les parcours Annemasse – Evian et Annemasse – St Gervais) ; un cadencement à l'heure en période de pointe et toutes les 2 heures en période creuse pour le parcours Annemasse – Annecy.

En 2012, le CEVA (raccordement entre Genève Cornavin (CH), Eaux-Vives (CH) et Annemasse (F)) devrait être achevé. Les travaux côté suisse ont débuté en octobre 2005 et le projet côté France est en cours de discussion et de financement (décision attendue pour début 2006). Cette nouvelle ligne permettra d'effectuer des trajets directs de la France (Annecy, Annemasse, Arve et Chablais) vers le cœur de Genève (gare de Cornavin) ainsi que vers Coppet (CH) et Lausanne (CH). Le cadencement généralisé et coordonné côté suisse (Etoile de Genève) et français (Etoile d'Annemasse) offrira des dessertes à la demi-heure sur l'ensemble des parcours et toutes les 20 minutes entre Annemasse et Genève. Le CEVA devrait constituer une première ligne du RER transfrontalier à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois. Le principal enjeu de cette liaison régionale est avant tout de raccorder les Savoies au réseau de Suisse Romande afin de créer à terme un véritable réseau lémanique tout en permettant au Chablais et au Genevois de mieux se connecter aux lignes à grande vitesse qui se profilent dans un proche avenir.

La participation financière de la Région au projet CEVA répond à son implication dans le suivi du projet métropolitain de Genève lancé par la DATAR.

Une étude de modélisation des déplacements menée conjointement par la SNCF et les CFF (basée sur les principes de cadencement décrits ci dessus) donne une progression de la fréquentation d'environ 170% entre 2004 et 2012 et estime un potentiel d'environ 25.000 voyages par jour (18.000 côté suisse et 7.000 côté France) sur le raccordement CEVA.

(5) La SNCF dans la coopération

A la SNCF, le chef de projet du périurbain Genevois rencontre périodiquement de nombreux collaborateurs des CFF dont le Directeur Régional Romandie. De nombreux sujets sont abordés : l'infrastructure, le matériel roulant, la gestion des finances, le marketing des dessertes, la tarification, la billettique.

Il est aussi en lien avec l'Office Fédéral des Transports et l'Office des Transports et de la Circulation du canton de Genève.

Grâce à la structure transfrontalière franco-suisse DTPR qui a mis en place un sous-groupe de travail du suivi du projet CEVA, de nombreux ateliers se sont réunis pour trouver une entente sur des sujets « Juridiques, infrastructures, électrification, dessertes ... ». La SNCF a participé à toutes les réunions de cette structure de coopération transfrontalière, soit une toutes les une à deux semaines.

(6) Problèmes rencontrés

Aucune difficulté pour l'exploitation actuelle n'est à déplorer grâce aux bonnes relations entre la SNCF et les CFF d'une part et entre le Conseil Régional et le Canton de Genève d'autre part et grâce à la mise en place des structures transfrontalières franco-valdo-genevoises entre AO et les opérateurs.

f – Provence Alpes Côte d'Azur

(1) Présentation des lignes

Il existe deux lignes transfrontalières entre la Région Provence Alpes Côte d'Azur et l'Italie :

- **la ligne (Vintimille (I)) – Breil-sur-Roya (F) – Cuneo (I) – (Turin (I))**. Cette ligne franchit deux fois la frontière franco-italienne : elle prend son départ en Italie, passe en France et pénètre à nouveau en Italie. On recense 8 A/R au départ de Vintimille en direction de Cuneo. 2 d'entre eux sont prolongés jusqu'à Turin. Il existe 2 A/R supplémentaires entre Breil-sur-Roya et Cuneo.

La ligne à voie unique est très ancienne, notamment entre Nice et Breil. Elle a été créée avant les années 1930 (la signalisation date toujours de cette époque). Le financement de sa reconstruction dans les années 1970 a été payé par les Italiens au titre des dommages de guerre. Sa réouverture a été demandée par l'Italie car cette liaison est le chemin le plus court entre Turin, la Riviera franco-italienne et le reste du réseau italien. Aujourd'hui, 90% des coûts de maintenance sont supportés par les Italiens.

La desserte est offerte par des FS Regionale, des trains régionaux des chemins de fer italien, à l'exception d'un aller Breil-sur-Roya – Cuneo où du matériel TER français est utilisé. Les informations par Internet sur cette ligne ne sont disponibles que depuis le site TER SNCF de PACA ; le site d'information national ne les prend pas en compte.

- **la ligne Marseille (F) / Monaco / Menton (F) / Vintimille (I)**. Le matériel utilisé est celui de la SNCF. La clientèle, des travailleurs transfrontaliers en majorité, dispose de 5 A/R de plus qu'en 2002, soit 37 A/R dont 70% de TER ayant pour origine / destination Cannes. La fréquentation de la ligne est en progression constante : elle atteint les 13.000 personnes par jour entre la France, Monaco et l'Italie (11300 en 2002), dont 1.700 entre la France et l'Italie. On constate une forte variation saisonnière et jusqu'à 4.000 personnes le vendredi, jour de marché à Vintimille.

Bien que Monaco n'appartienne pas au territoire français, la gare Monaco – Monte-Carlo appartient au réseau SNCF. Si on se base sur le trafic régional de la gare, elle se classe comme la première gare régionale en trafic régional, avant Marseille et Nice.

La compétence pour la gestion de la portion de ligne entre le point frontière franco-italien et Vintimille n'a pas été transférée à la Région Ligurie. L'Etat italien est donc encore l'autorité compétente de cette partie de ligne. La SNCF reçoit d'ailleurs une dotation pour l'exploitation de cette partie de ligne de la part de l'Etat italien.

(2) Problèmes rencontrés

Les collectivités locales françaises ne peuvent coopérer avec des collectivités étrangères que dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France. Autrement dit, aucune convention, de quelque nature que ce soit, ne peut être passée entre une collectivité territoriale ou un groupement de communes et un Etat Etranger.

Cela pose un double problème en ce qui concerne la ligne Marseille (F) / Monaco / Menton (F) / Vintimille (I). En effet, cette ligne a pour particularité d'être deux fois transfrontalière puisqu'elle traverse Monaco, repasse en France et franchit la frontière franco-italienne. Il est donc difficile pour la Région PACA de travailler avec Monaco pour régler les différents problèmes d'organisation, fixer une tarification et une billettique commune... Pour la partie italienne de la ligne, le problème se pose également car, comme nous l'avons vu plus haut, l'Etat italien est compétent pour une partie de la ligne. De plus, les accords ferroviaires franco-italiens reposent à l'heure actuelle encore sur des traités conclus au lendemain de la 2^{ème} guerre mondiale. Les dispositifs pour négocier sont donc très compliqués et opaques. Cela n'a pas de conséquence sur l'exploitation de la ligne au jour le jour, le seul risque pour la SNCF étant le désengagement financier de l'Etat italien pour cette portion de ligne.

(3) Les projets en cours

Les travaux sur la partie de la ligne Nice / Cannes devraient aider à fluidifier le trafic des trains parmi lesquels figurent les trains transfrontaliers pour Vintimille. Des études prévues dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 prévoyaient de renforcer la capacité de la voie ferrée à terme jusque Vintimille. Les travaux n'ont pas encore été réalisés par manque de financements suite au désengagement de l'Etat.

Il est prévu d'augmenter l'offre entre Nice et Menton pour atteindre 80 trains par jour (les 2 sens confondus) en 2007.

Il n'existe pas de tarification régionale transfrontalière. Le projet LI-RI-CA – pour Ligurie, Riviera, PACA – vise à mettre en place des tarifications combinées, un système d'information territorial transfrontalier, ainsi que des actions de communication, dans l'optique d'une connaissance réciproque des différents réseaux. Ce manque devrait donc être bientôt comblé. La Région PACA pilote cette étude réalisée par l'entreprise Systra. La SNCF participe aux réunions organisées.

L'objectif à terme de la Région PACA est d'offrir une continuité de service par-delà les frontières avec des transports plus fréquents, plus confortables et plus sûrs afin de présenter une véritable alternative à la voiture dans une région où la réalisation des infrastructures est limitée par le relief et l'urbanisation. L'un des points forts de la ligne littorale est d'être dédiée à la circulation des TER, les trains Grandes Lignes ayant été supprimés à la suite de la mise en service du TGV Méditerranée,.

g – Aquitaine

(1) Présentation des lignes

La situation des lignes n'a pas évolué depuis 2002. L'ensemble de l'offre se concentre sur le littoral de la côte Basque.

La ligne à écartement métrique, « **TOPO** » ou métro basque, exploitée par Euskotren, relie **Hendaye (F) à San Sebastien (E)** via Irun (E). La ligne mesure 30 km environ dont 500 mètres sur le territoire français. Son offre est élevée : un cadencement à la demi-heure de 6 heures à 22 heures (35 A/R) du lundi au dimanche. Elle est fréquentée par 1.300 personnes en moyenne chaque jour pour les mois hors saison, soit 500 personnes de plus qu'en 2002. On atteint 2.000 personnes par jour en juillet et en août et un pic à 6.000 voyageurs lors de la semaine de fête de Donostia (Semana Grande de Donostia).

Il existe une tarification commune vendue par la SNCF et Euskotren, le « pass basque ». Il permet un aller/retour sur une journée et demie sur le réseau TER entre Bayonne et Hendaye puis sur la ligne TOPO pour 8,50€. Il est valable le week-end hors saison et tous les jours en juillet et en août. C'est donc un produit à usage touristique. Les usagers en provenance de France sont des occasionnels à 95%.

La SNCF et Euskotren se rencontrent chaque année pour le renouvellement de leur convention tarifaire. La Région Aquitaine finance la communication autour de ce titre de transport.

Le hiatus technique entre la voie « Grandes Lignes » française (voie à écartement normalisé européen jusqu'à Irun) et la voie espagnole (voie métrique jusqu'à Hendaye) n'a pas évolué et il n'y a toujours pas lieu de parler de trafic transfrontalier. Pour mémoire, les trains français circulent sur la voie à écartement aux normes européennes dans le sens Hendaye / Irun et reviennent à vide. Les trains espagnols circulent dans le sens Irun / Hendaye sur la voie espagnole et reviennent à vide. Les 10 personnes en moyenne par jour sur les 8 trains français franchissant la frontière le confirment.

(2) Les projets en cours

Il n'existe pas de projets concernant les voies grandes lignes.

Euskotren n'a aucun projet particulier concernant sa ligne dans la mesure où l'offre est déjà très élevée. Du côté français, on réfléchit à la création d'un Transport en Commun en Site Propre entre Hendaye et Bayonne qui se connecterait aux voies métriques des lignes Euskotren en gare d'Hendaye pour permettre une liaison ferrée de bout en bout de l'Eurocité basque.

2 – Eléments d'analyse transversale sur le réseau ferroviaire

a – Tableau synoptique de l'offre ferroviaire

SNCF - Directions régionales	Lignes recensées	Fréquence	Fréquentation
		(A/R / jour)	(voyages / jour)
Nord Pas de Calais / Lille (4 lignes)	=> Lille (F) – Mouscron (B) – Courtrai (B)	20	1080
	=> Lille (F) – Tournai (B)	18	980
	=> Jeumont (F) – Charleroi (B)	3	---
	=> 1 nouvelle ligne Aulnoye-Aymeries (F) et Maubeuge (F) – Quévy (B) depuis le 11 décembre 2005	16	---
Picardie /	Pas de ligne transfrontalière	---	---
Champagne- Ardenne / Reims	Pas de ligne transfrontalière	---	---
Lorraine / Metz (5 lignes)	=> Longwy (F) – Luxembourg (L)	8A/10R	800
	=> Audun-le-Tiche (F) – Esch-sur-Alzette (L) – Luxembourg (L)	15A/14R	578
	=> 1 nouvelle ligne Volmerange-les-Mines (F) – Luxembourg (L) depuis 2003	42	270
	=> Nancy (F) - Metz (F) - Thionville (F) - Luxembourg (L)	30	8600
	=> Saint-Avold (F) – Forbach (F) – Sarrebruck (D)	18,5	200
Alsace / Strasbourg (5 lignes)	=> TER : Sarreguemines (F) – Sarrebruck (D)	3	90
	=> Wissembourg (F) – Winden (D) – Landau (D) -Neustadt Weinstrasse (D)	16	613
	=> Lauterbourg (F) -Worth (D)	17	214
	=> Strasbourg (F) - Kehl (D) -Appenweier (D) - Offenbourg (D)	12	440
	=> Mulhouse (F) -Bâle (CH)	48	5000
Franche-Comté (1 ligne)	=> Morteau (F) – La Chaux de Fonds (CH)	4	75
	+ 1 ligne en projet (Delle (CH) – Boncourt (F) pour 2006, Delle (CH) – Belfort (F) à terme)	---	---

Rhône-Alpes / Lyon (2 lignes)	=> Bellegarde (F) – Genève Cornavin (CH)	21	1500
	=> Annemasse (F) – Genève-Eaux Vives (CH)	20	800
	+ le projet CEVA (prévu pour 2012)	---	---
PACA / Marseille (2 lignes)	=> Breil-sur-Roya – Cuneo (I)	9	10
	=> Cannes – Vintimille (I)	37	13000
Languedoc - Roussillon	Pas de ligne transfrontalière	---	---
Midi-Pyrénées	Pas de ligne transfrontalière	---	---
Aquitaine / Bordeaux	=> Hendaye - Irun (ligne TOPO)	33	1410
	=> Hendaye <=> Irun (ligne SNCF / ligne RENFE)	8	20

Cas particulier : le **tram-train de Sarreguemines, dont l’Autorité Organisatrice est l’Etat français.**

Ligne recensée	Fréquence (A/R / jour)	Fréquentation (voyages / jour)
=> Tram-train : Sarreguemines (F) – Sarrebruck (D)	33	648

b – Des projets à moyen et long terme

Dans les régions où il existe des lignes transfrontalières, les évolutions des réseaux sont plus lentes que pour les lignes routières du fait des délais de réalisation de l’infrastructure (études et conception).

Il n’y a pas eu de fermeture de lignes depuis 2002. Les projets concernent d’ailleurs généralement des réouvertures de lignes qui avaient fermé à cause de leur désaffectation, plus rarement des créations de lignes (CEVA).

Comparé au mode routier collectif qui connaît une relative stabilité, le ferroviaire est sur une pente de développement plus forte et est l’objet de nombreuses attentions que ce soit de la part de l’exploitant ou des Régions.

c – Montages juridiques pour les lignes ferroviaires

Il existe des lignes opérées par des transporteurs ferroviaires de pays voisins sans que la SNCF n'intervienne. Dans ce cas, le montage juridique de la ligne lui est spécifique. Le montage suivant n'est donc valable que pour les lignes où la SNCF opère seule ou en partenariat avec un opérateur étranger.

Suite au transfert de compétences de l'Etat aux régions, la participation de la SNCF à une ligne transfrontalière suppose au minimum l'inscription de la ligne dans la convention (ou « compte TER ») la liant à son Autorité Organisatrice, le Conseil Régional.

Ensuite, si la SNCF n'intervient pas seule, les transporteurs ferroviaires de part et d'autre de la frontière signent des conventions d'exploitation, définissant le partage des coûts, l'organisation des services, le matériel à utiliser... dans certains cas, l'exploitation de la ligne est partagée entre les transporteurs, dans d'autres, un transporteur peut louer le matériel de l'autre.

Eventuellement, une convention entre la région et une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin peut être conclue. En effet, depuis 2000, la loi SRU autorise explicitement les Conseils Régionaux français à organiser des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs. Sur la base de l'article 133 de la loi " SRU " qui a introduit l'article 21-5 dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Le 3eme alinéa prévoit que : *“ La région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur.*

A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers. ”

A noter que cette disposition se combine avec les autres dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales relatives aux relations des collectivités françaises avec des collectivités étrangères, frontalières ou non.

Ces dispositions regroupées dans le chapitre « coopération décentralisée » interdisent par exemple aux collectivités territoriales françaises de traiter directement avec un Etat étranger.

La signature de convention n'est donc pas possible entre la Région Lorraine et le Grand-Duché du Luxembourg, entre la Région PACA et Monaco et entre la Région PACA et l'Italie (pour la portion de la ligne Cannes / Vintimille entre la frontière et Vintimille qui est toujours de compétence de l'Etat italien).

A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers.

d – Le positionnement de plus en plus fort des Conseils Régionaux

Depuis 2002, les régions ont toutes pris la compétence d'Autorités Organisatrices des transports ferroviaires d'intérêt régional. Il est à noter que 4 des 11 régions frontalières étaient volontaires pour exercer cette compétence dès 1997 : le Nord-Pas-de-Calais, l'Alsace, la Rhône-Alpes et la Provence Alpes Côte d'Azur.

Le rôle des Régions en la matière est reconnu par tous les acteurs, y compris par les interlocuteurs des pays voisins qui s'adressent désormais spontanément à elles alors qu'au lancement de la régionalisation, certains s'orientaient encore vers les Directions Régionales de l'Équipement.

Toutes les régions ayant des lignes transfrontalières en 2005 développent une stratégie globale de développement de leurs lignes transfrontalières. Elles organisent bien sûr les liaisons ferroviaires intercités mais également la desserte suburbaine des agglomérations transfrontalières les plus dynamiques (notamment à Lille, le nord de la Moselle, l'agglomération franco-valdo-genevoise, la Riviera franco-italienne et le Pays-Basque). Elles visent à une interconnexion optimale de tous les réseaux. Aujourd'hui, plusieurs d'entre elles ont mis en place des accords tarifaires transfrontaliers pour faciliter l'intermodalité. Il est même intéressant de constater que l'intégration tarifaire et l'information multimodale transfrontalière sont autant, voire plus, développées et modernisées que l'intégration tarifaire interne à la France. Le site Internet DTPR (Genève) et la tarification Unireso franco-suisse, l'abonnement flexway franco-luxembourgeois bientôt avec une puce sans contact et le projet LIRICA (entre Région PACA et la Province italienne de Ligurie) et en sont des exemples tout à fait révélateurs.

En dehors des problèmes d'interopérabilité, certaines régions sont confrontées au fait de leur incapacité à pouvoir traiter avec leur homologue quand celui-ci se trouve être un Etat. Il s'agit de la Région Lorraine avec le Luxembourg et de la Région PACA avec Monaco et l'Italie.

En revanche, l'organisation de services ferroviaires transfrontaliers ne pose pas les mêmes problèmes que ceux auxquels sont confrontées les autorités organisatrices de transports routiers (urbains et interurbains) compte tenu des nouvelles dispositions introduites par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain concernant les conventions qu'une région avec une autorités organisatrices d'un Etat limitrophe (Cf. c) ci-dessus).

L'organisation contractuelle entre les différents intervenants (AOs + transporteurs), quel que soit le pays partenaire, est semblable d'une région à l'autre. Chaque région est liée à la SNCF pour l'exploitation des TER jusqu'à la frontière française. La SNCF contractualise éventuellement avec son homologue du pays frontalier sur l'autre partie de la ligne. Pour les régions les plus investies dans le transfrontalier, des accords entre AO ferroviaires peuvent également être signés (si le contexte institutionnel le permet). Il existe 3 types d'accords entre transporteurs ferroviaires, adaptés au contexte local : le partage d'exploitation entre les transporteurs, un transporteur louant le matériel de l'autre ou l'exploitation de la ligne par un seul transporteur.

Au niveau de l'Union Européenne, le droit communautaire ne prévoit pas le cas de la compétence de collectivité publique pour organiser et financer un service de transport international. Le troisième paquet ferroviaire lancé par la Commission Européenne soulève d'ailleurs quelques questions. Si l'obligation de concurrence ne se pose pas pour les services d'intérêts locaux, qu'en est-il pour les liaisons internationales d'intérêt local ?

e – L'évolution de la SNCF sur ces questions

En ce qui concerne l'accès à l'information par Internet, l'information pour chaque liaison est généralement présente sur le site d'information national et sur le site dédié aux liaisons régionales correspondantes. Certaines liaisons transfrontalières ne sont toutefois pas toujours référencées sur les deux sites (ex : pour aller de Breil-sur-Roya (F) à Cunéo (I), le site national indique qu'il y a trop de correspondances pour détailler le trajet alors que le site TER PACA présente bien plusieurs trains directs). Concernant les liaisons où la SNCF n'est pas présente, l'information n'apparaît parfois dans aucun des deux (ex : la ligne Jeumont-Charleroi dans le Nord-Pas-de-Calais).

À l'exception de la frontière franco-luxembourgeoise, les problèmes d'interopérabilité des réseaux ferroviaires, en particulier entre les systèmes de sécurité, sont présents sur toutes les frontières. Les délais d'homologation des nouveaux matériels nécessitent au moins 2 ans et l'achat de matériel transfrontalier se révèle être très cher. En effet, la mise aux normes du matériel roulant dans chacun des pays traversés suppose un surcoût de 25 à 50% par rapport à une rame classique. Ce différentiel pèse sur les Régions, ce qui limite l'acquisition de nouveaux matériels transfrontaliers. Cependant, même si les procédures d'homologation sont lentes et techniquement complexes, des solutions semblent être trouvées progressivement.

Au niveau central, la politique transfrontalière de la SNCF se développe progressivement. En juin 2003, par exemple, Louis Gallois (Président de la SNCF) et Benedikt Weibel (Président des Chemins de Fer Fédéraux) ont signé une convention pour renforcer leur coopération. En interne, le Chef du Département « Projets » à la Direction des Transports Publics de la SNCF recherche la mise en réseau des directeurs régionaux du Développement et des Achats de la SNCF, afin de diffuser les bonnes pratiques d'une région à l'autre, pour tendre vers un club transfrontalier qu'il animerait. Sa mission consiste également à coordonner l'action des directions régionales avec leurs homologues du pays voisin. La SNCF étant décentralisée, les directeurs régionaux de la SNCF disposent d'un fort pouvoir de décision ; c'est donc sur eux que repose la politique transfrontalière de la SNCF.

Dans sa relation avec les Conseils Régionaux, la direction centrale de la SNCF souhaite se positionner comme un partenaire dans la conception des projets, au-delà de son strict rôle de maître d'œuvre.

Au sujet de leur relation avec les transports routiers, le Chef du Département « Projets » à la Direction des Transports Publics de la SNCF n'exclut pas de défendre des communautés tarifaires permettant de faire un aller en train et le retour en bus de façon à améliorer l'amplitude de l'offre. Les enjeux d'intermodalité entre le transport collectif ferroviaire et le transport collectif routier sont au cœur d'une politique de lutte contre le « tout voiture » : il faut savoir partager le développement des transports en commun entre les modes.

Cependant, il faut bien admettre que l'effet frontière et la présence de deux opérateurs de part d'autre de la frontière est un frein supplémentaire pour mener les projets. Les intérêts de chaque acteur (souvent inavoués) ne facilitent pas toujours l'émergence des idées novatrices.

D – PLACE DES TRANSPORTS DANS LES DOCUMENTS STRATEGIQUES

Dans les documents à grande échelle, la dimension transfrontalière est quasi absente, que ce soit pour le SDEC, les Schémas de service, les DTA et les CPER, ces derniers présentant tout de même quelques projets routiers ou ferroviaires dans le Nord et l'Est de la France principalement.

Aussi, ce chapitre s'intéresse aux documents de planification (SCOT et PDU) et à un document définissant la stratégie de développement du territoire : le contrat d'agglomération. Il présente l'état d'avancement de l'élaboration de ces documents ainsi que la place que les transports transfrontaliers y occupent.

1 – Dans la planification française

a – Les contrats d'agglomération

(1) Présentation du document

La Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT du 25/06/1999) précise que dans une aire urbaine comptant au moins 50 000 habitants et dont une ou plusieurs communes centre dépassent 15000 habitants, le ou les Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) élaborent un projet d'agglomération.

Le contrat d'agglomération formalise le projet d'agglomération, correspondant à des orientations stratégiques, et le programme d'action, correspondant à la traduction en actions concrètes des orientations définies préalablement.

(2) Place des transports transfrontaliers dans les contrats d'agglomération

L'élaboration des contrats d'agglomération est achevée pour les agglomérations étudiées, à l'exception de la Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne car cette intercommunalité est trop jeune pour avoir eu le temps de le réaliser, et à l'exception de Strasbourg qui a abandonné ce projet pour se concentrer sur celui de la coopération métropolitaine.

Le contrat d'agglomération de Sarreguemines dispose d'un volet transfrontalier sur le transport. Dans les contrats d'agglomération de l'Agglomération Thionvilloise et dans celui de l'Agglomération Annemassienne, la dimension transfrontalière sous-tend le projet de territoire. Celui de Dunkerque et celui de Forbach traitent du thème du transfrontalier en termes généraux. Les autres contrats territoriaux n'abordent pas la question.

b – Les SCOT

(1) Présentation du document

Le SCOT est un document décentralisé, institué par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. La procédure de son élaboration est menée par un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte.

Il n'existe aucune obligation pour les communes ou leurs groupements d'engager l'élaboration d'un SCOT. En revanche, elles y sont fortement incitées puisque la loi conditionne l'ouverture à l'urbanisation des zones de future urbanisation et des zones naturelles à l'existence d'un schéma de cohérence territoriale existant au 1er janvier 2002 (ou d'un schéma directeur opposable).

La détermination d'un périmètre "pertinent" est laissée aux communes et à leurs regroupements. Mais toute latitude ne leur est pas attribuée dans ce choix, puisque la loi impose le respect d'une cohérence, qu'elle soit territoriale (périmètre « d'un seul tenant et sans enclave »), institutionnelle (inclure la totalité du périmètre des établissements publics de coopération intercommunale qu'il recouvre) ou liée aux politiques publiques mises en œuvre (prendre en compte le champ d'application territorial de ces politiques).

(2) De l'initiative à l'approbation d'un SCOT...

- Etape 1 : délimitation d'un périmètre et premières études. Tout schéma de cohérence territoriale commence par la définition d'un périmètre, partagé par toutes les collectivités concernées. Cette entente est validée par arrêté préfectoral, et donne lieu ensuite à la création - le plus souvent - d'un syndicat mixte qui organise les premières études en vue d'établir un état des lieux.

- Etape 2: le rapport de présentation. Le diagnostic est élaboré dans le cadre d'une concertation élargie, analyse le territoire concerné et dégage les grands enjeux de développement et les objectifs communs. Les particularités du contexte local sont prises en compte, ainsi que les projets locaux de territoire.

- Etape 3 : le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable). Il définit les grandes orientations et les objectifs en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements, d'environnement... C'est un projet durable, continu et évolutif, issu de la volonté des élus locaux et de leurs partenaires dans les domaines déterminants de la vie locale.

- Etape 4 : le document d'orientation. Ce document définit les prescriptions "réglementaires" permettant la mise en œuvre du PADD : objectifs d'organisation générale de l'espace, choix des politiques locales, stratégies en matière d'équilibre social, d'urbanisation, de transports, d'équipement, de protection de l'environnement...

- Etape 5 : l'expression formelle du SCOT. Le document d'orientation peut se traduire par une organisation de l'espace sous forme de cartes, premières expressions concrètes des principes généraux du schéma de cohérence territoriale. Mais les cartes ne sont pas un but en soi : le SCOT est d'abord un projet politique, et les orientations de fond doivent primer sur les questions plus formelles.

- Etape 6 : la mise en œuvre et la gestion du SCOT. La particularité d'un SCOT est de dépasser le stade du projet pour s'étendre aussi à sa réalisation. L'établissement public créé pour l'élaborer est donc chargé non seulement de son approbation, mais aussi du suivi et de la révision du schéma de cohérence territoriale. Il met enfin en œuvre toutes les modalités de la concertation avec le public.

(3) *Place des transports transfrontaliers dans les SCOT*

A Valenciennes, Lille et Saint-Louis, un Schéma Directeur (SD) est toujours en vigueur. La dimension transfrontalière y est, au mieux, évoquée. Pour être en conformité avec la loi SRU, un SCOT devra remplacer ce document avant 2010.

Sur les 9 aires urbaines transfrontalières restantes, la majorité des bassins de vie en sont à l'étape n°1 dans l'élaboration de ce document (Longwy, Thionville, Forbach, Sarreguemines, Menton et Sud Pays-Basque). Maubeuge ne s'est pas encore lancée dans la procédure d'élaboration. Dunkerque est en cours de formalisation du PADD (étape 3). Pour toutes ces agglomérations, il est donc encore trop tôt pour dire si la dimension transfrontalière du bassin sera pris en compte et comment.

L'agglomération de Strasbourg prévoit l'adoption de son SCOT pour le premier semestre 2006. Le SCOT du Genevois Haut-Savoyard devrait être approuvé avant l'été 2006. En réalité, le territoire français de l'agglomération transfrontalière franco-genevoise est recouvert d'une multitude de petits SCOT déjà adoptés ou en cours d'adoption dont la cohérence reste à définir. Pour l'ensemble des documents cité ici, le transfrontalier occupe une place centrale car les partenaires de pays voisins ont été consultés ou associés lors de l'élaboration du document.

c – Les PDU

(1) *Présentation du document*

Institués par la loi d'Orientation pour les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, la SRU a conduit à une deuxième génération de PDU, devenant obligatoires pour les agglomérations (au sens INSEE) de plus de 100 000 habitants. Elle indique également que les PDU antérieurement approuvés ont 3 ans pour se mettre en conformité avec les dispositions de la SRU, délai dont le point de départ est repoussé par la loi Urbanisme et Habitat à sa date de publication le 2 juillet 2003. Un PDU peut être mené dans des collectivités plus petites ou remplacés par une PGD (Politique Globale de Déplacements) dont les objectifs peuvent être identiques mais pour lesquels la procédure est peu contraignante.

(2) *Place des transports transfrontaliers dans les PDU*

Cinq agglomérations (Longwy, Forbach, Sarreguemines, Saint-Louis, Menton) ne comptent pas assez d'habitants (au moins 100.000) pour rendre obligatoire la réalisation d'un PDU. Aucune ne s'est par ailleurs lancée dans la démarche similaire mais facultative d'une Politique Globale de Déplacements.

En ce qui concerne les agglomérations de Thionville et d'Annemasse, les intercommunalités sont trop jeunes pour avoir eu le temps de l'achever. Pour le PDU de Thionville, un volet sera consacré au transfrontalier ; pour celui d'Annemasse, la dimension transfrontalière sera omniprésente puisque le canton de Genève est présent au comité de pilotage et que les études suisses relatives aux déplacements ont été prises en compte

Le PDU de Strasbourg est en cours de révision. Le précédent intégrait le transfrontalier.

Pour les agglomérations ayant un PDU en vigueur, seul celui de Dunkerque et de Bayonne – Anglet – Biarritz mentionnent des projets de transports transfrontaliers. Les autres, au mieux, l'évoquent.

d – Tableau synoptique des évolutions des documents de planification au sein des parties françaises des projets de territoire transfrontaliers et leur prise en compte du transfrontalier et des transports

En bleu : les informations recueillies en 2002 ; En noir, la situation en 2005

Sites	Contrat d'agglomération	SCOT	PDU
<p>Dunkerque</p> <p>(Plate-forme transfrontalière créée en juin 2005) Volonté de créer un district européen avec la partie flamande en 2006.</p>	<p>en préparation, transports transfrontaliers pris en compte</p> <p>23/03/2000 : adoption du projet d'agglomération de Dunkerque 11/01/2001 : signature du protocole d'accord pour l'élaboration du contrat d'agglomération entre l'État, le Conseil Régional, le Conseil Général du Nord et la CUD, celle-ci agissant en son nom et pour le compte des acteurs de son territoire. 10/07/2003 : signature du contrat d'agglomération 2005 : en révision. Intègre le transfrontalier.</p>	<p>en préparation (périmètre pressenti : Communauté Urbaine de Dunkerque plus 5 Communautés de Communes + 2 communes non associées)</p> <p>Périmètre arrêté le 17/10/02. Réuni 6 groupements de communes et 2 communes isolées, soit 75 villes et villages. En phase PADD (définition du Projet d'Aménagement et de Développement Durable par les élus)</p>	<p>Non encore approuvé</p> <p>Approuvé en décembre 2003. Il stipule le maintien de la ligne routière transfrontalière et propose la réouverture de la voie ferrée Dunkerque/Adinkerque (Belgique).</p>
<p>Lille</p> <p>(Association COPIT. Volonté politique de créer en 2006 un district européen complété par une agence transfrontalière (outil technique))</p>	<p>en préparation, pas de projet transports transfrontaliers pour l'instant</p> <p>Signé le 23 05 2003. La question des transports n'est pas abordée en dehors d'une réflexion sur la navigation fluviale de plaisance.</p>	<p>en préparation (périmètre pressenti : arrondissement) - projet de schéma directeur (ancienne version) arrêté en décembre 2001</p> <p>Pas de SCOT mais un Schéma Directeur approuvé le 6 décembre 2002. En ce qui concerne les transports, le document s'inspire largement du volet stratégique du PDU, réalisé 2 ans plus tôt.</p>	<p>Approuvé le 23/06/00</p> <p>La démarche politique et technique de réalisation d'un PDU n°2 est en cours de lancement. Le PDU actuel aborde la question transfrontalière en termes très généraux. Il ne propose pas d'action concrète.</p>

<p>Valenciennes</p> <p>(Le projet de tramway a monopolisé beaucoup de moyens financiers et humains. La question transfrontalière n'est pas à l'ordre du jour)</p>	<p>Deux en préparation, calés sur les deux communautés d'agglomération</p> <p>Contrat d'agglomération pour chaque communauté d'agglomération. Signé le 22 04 2004</p>	<p>Deux sont souhaités par les élus, l'Etat n'en souhaitant qu'un seul.</p> <p>Pas de SCOT mais un Schéma Directeur de l'arrondissement de Valenciennes approuvé en 2002. Réalisé par le Syndicat Intercommunal pour la Promotion de l'Enseignement Supérieur dans l'Arrondissement de Valenciennes. Donc pas transfrontalier.</p>	<p>21/02/2001</p> <p>Les études pour la révision devraient être lancées en 2002</p> <p>Le PDU a été approuvé le 22 février 2005. La dimension transfrontalière des transports n'est abordée que pour le fret : une agglomération à la croisée de « 2 axes de trafics de marchandises importants », des projets logistiques pour « valoriser des trafics routiers en transit dans le valenciennois ».</p>
<p>Maubeuge</p> <p>(Pas de structure transfrontalière)</p>	<p>en préparation</p> <p>Le contrat et le projet d'agglomération ont été approuvés en 2004. Ils n'évoquent pas les questions transfrontalières.</p>	<p>En préparation (périmètre pressenti : arrondissement)</p> <p>Au même stade en 2005</p>	<p>en cours d'élaboration transports transfrontaliers intégrés</p> <p>La version présentée au préfet a été refusée avec demande de compléments. Phase de production des éléments complémentaires.</p> <p>Le transfrontalier apparaît uniquement sur des projets ferroviaires (réouverture des lignes Sambre – Quévy) présentés dans un espace de rappel puisque ce sont des projets structurants pour l'agglomération mais qui ne sont pas de son ressort.</p>
<p>PED de Longwy</p>	<p>contrat territorial à signer en juin 2002</p> <p>Contrat territorial signé en mai 2003. Il n'aborde pas la dimension transfrontalière.</p>	<p>Pas de SCOT mais un schéma transfrontalier</p> <p>Le périmètre du SCOT a été arrêté par le préfet le 02/07/2003.</p> <p>Le Syndicat Mixte chargé de l'élaborer ne s'est toujours pas réuni.</p>	<p>Pas de PDU</p> <p>Pas de PDU. Il est non obligatoire car la partie française ne regroupe pas 100.000 habitants. Si la dimension transfrontalière était prise en compte, ce nombre serait atteint.</p>

<p>Villerupt-Audun-le-Tiche</p> <p>(Villerupt est dans le PTU de Longwy mais ne fait pas partie du territoire du PED)</p>	<p>Sans objet Sans objet car l'aire urbaine compte moins de 50.000 habitants.</p>	<p>Idem à Longwy.</p>	<p>Pas de PDU. Villerupt est inclus dans le PTU de Longwy. idem Longwy.</p>
<p>Thionville</p>	<p>sans objet Le contrat d'agglomération a été signé en juin 2005. Le projet de territoire de territoire reste à valider pour la fin du mois de mars 2006. Le transfrontalier sous-tend ce projet : il apparaîtra à chaque phase de l'élaboration du document.</p>	<p>Périmètre arrêté par le préfet le 25 octobre 2004.</p>	<p>en cours de réalisation, transports transfrontaliers intégrés PDU à la phase " Scénarios et Projet " La définition d'une politique de déplacements vers le Luxembourg et le sillon mosellan fait partie des 5 thèmes abordés dans ce document.</p>
<p>Forbach-Conurbation Sarroise</p> <p>(Association Zukunft Sarre Moselle Avenir. Préparation d'un Eurodistrict Sarrebruck Moselle Est)</p>	<p>sans objet mais prévu à terme Projet d'Agglomération 2004-2014 et programme d'actions 2005-2006 adoptés par le Conseil Communautaire le 23 novembre 2004. Les transports transfrontaliers sont abordés dans l'axe 2, cohésion sociale et territoriale : concertation avec les autorités compétentes pour garantir une cohésion à l'échelle du bassin de vie. La coopération transfrontalière, dont les transports peuvent être une thématique de travail, est traitée dans l'axe 3, attractivité du territoire. Il s'agit d'organiser les complémentarités avec le Land de Sarre et l'Agglomération de Sarrebruck (Création du GLCT gérant l'Eurozone et création de l'Eurodistrict) et d'organiser une réflexion sur la mise en place d'un circuit touristique transfrontalier intégré.</p>	<p>en prévision Son périmètre a été adopté par arrêté préfectoral en juillet 2004. Il réunit la CA de Forbach Porte de France, la CC de Freyming-Merlebach et et la CC du Pays Naborien. La première réunion du Syndicat responsable de son élaboration ayant eu lieu récemment, le contenu du document n'a pas encore été abordé.</p>	<p>Pas de PDU mais prévu à terme Pas de PDU car le nombre d'habitant de l'agglomération, inférieur à 100.000, ne le rend pas obligatoire.</p>

<p>Sarreguemines</p> <p>(cf Forbach-Conurbation sarroise)</p>	<p>prévu à moyen terme mais pour l'instant travail sur contrat de pays</p> <p>Approuvé le 24 juin 2004. Opérationnel entre 2004 et 2006. La dimension transfrontalière et les transports transfrontaliers en particulier y sont traités de façon omniprésente.</p>	<p>en prévision</p> <p>Périmètre du SCOT arrêté en janvier 2003 autour du Pays de Bitche, Sarralbe, Sarreguemines. En suspens mais devrait bientôt avancer.</p>	<p>Pas de PDU</p> <p>Pas de PDU.</p>
<p>Strasbourg</p> <p>Eurodistrict (signature d'une convention transfrontalière le 17 octobre 2005)</p>	<p>en préparation mais pas de projet de transports transfrontaliers pour l'instant</p> <p>Abandon du document. L'agglomération se concentre maintenant sur la coopération métropolitaine.</p>	<p>en préparation, transports transfrontaliers intégrés</p> <p>Le projet s'est appuyé jusqu'en 2004 sur la réalisation concertée d'un «Livre blanc de l'agglomération transfrontalière Strasbourg-Ortenau», outil de nature plus politique que juridique, qui s'articule autour d'un recueil d'orientations communes à la France et à l'Allemagne et de 25 projets concrets de part et d'autre du Rhin. La dimension transfrontalière est donc omniprésente.</p> <p>L'approbation du SCOTERS est prévue au cours du 1er trimestre 2006.</p>	<p>Approuvé le 07/07/2000</p> <p>En révision. Phase étude et élaboration. Extension de lignes de bus vers Kehl envisagée.</p>
<p>Saint-Louis</p> <p>Eurodistrict (candidature à la création d'un eurodistrict franco-germano-helvétique en novembre 2005)</p>	<p>sans objet, contrat de pays mais sans projet transports transfrontaliers</p> <p>Pas de contrat d'agglomération</p> <p>Le contrat de pays, porté par le même syndicat mixte qui a élaboré le SD, évoque la question des transports et fait allusion au transfrontalier.</p>	<p>Un Schéma Directeur approuvé en 1998 qui a valeur de SCOT. Sera transformé en SCOT avant 2010 pour être en conformité avec la loi SRU. Le transfrontalier n'est pas abordé en tant que tel ; il apparaît en filigrane.</p>	<p>Pas de PDU</p> <p>Pas de PDU</p>

<p>Annemasse - Pays de Gex - Genevois Haut Savoyard</p> <p>(Création d'un GLTC à l'horizon 2007 consacré à la coordination des autorités organisatrices des transports pour les lignes transfrontalières).</p>	<p>sans objet</p> <p>En cours d'élaboration. La dimension transfrontalière y sera omniprésente</p>	<p>SCOT de la CC du Genevois approuvé le 25/03/2002. Schéma Directeur du Pays de Gex approuvé le 28/04/1998. SCOT en cours d'élaboration sur la 2C2A élargie Une cohérence transfrontalière à assurer entre ces multiples petits SCOT défensifs SCOT du Genevois Haut-Savoyard, comprenant la 2C2A et la CC des Voirons est en cours d'adoption (été 2006 au plus tard). Mettre en œuvre une véritable politique de desserte et de transports en commun sur l'ensemble du territoire, négociée avec les voisins suisses fait partie des objectifs qu'ils se sont fixés.</p>	<p>Récemment rendu obligatoire sur la 2C2A mais aucun délai fixé</p> <p>PDU à la phase diagnostic. Le canton de Genève est présent au comité de pilotage et les études suisses seront prises en compte.</p>
<p>Menton-Riviera Française</p> <p>(Pas de structure transfrontalière)</p>	<p>en prévision à moyen terme</p> <p>Le contrat d'agglomération a été approuvé par le Conseil Communautaire. Le projet de territoire, validé le 26/09/2003, propose un travail de réflexion en coopération avec les Italiens et les Monégasques. Le programme d'action définit 2 projets de transport mais pas transfrontaliers.</p>	<p>en prévision</p> <p>La procédure a été lancée mi-2005. Le périmètre du SCOT entoure la CARF et 5 communes limitrophes. La prochaine étape, fin janvier 2006, consiste à mener une consultation pour déterminer le cabinet qui fera le diagnostic du territoire.</p>	<p>Pas de PDU</p> <p>Pas de PDU car l'agglomération compte moins de 100.000 habitants mais l'intercommunalité se lance dans ce type de démarche pour juguler les problèmes de mouvement pendulaire entre la CARF et Monaco (50% des 30.000 employés de Monaco viennent de la CARF). Elle est en train de rédiger un cahier des charges pour le cabinet qui aura en charge la réalisation du diagnostic. Ce dernier devra notamment prendre en compte les études de déplacements italiennes et le Plan de Déplacement de Monaco.</p>

Bayonne-Anglet-Biarritz	<p>en cours de négociation</p> <p>Signé le 23/12/2003. La CABAB a conscience de son positionnement en tant qu'agglomération de poids dans le Pays Basque mais les transports ne sont pris en compte qu'à l'échelle de l'intercommunalité française.</p>	<p>en cours d'élaboration</p> <p>Le territoire de la zone transfrontalière est couvert par 2 SCOT. Le premier, le SCOT « Agglomération Bayonne et Sud des Landes » couvre la CABAB mais n'est pas frontalier. Le 2^{ème}, le SCOT « Sud Pays Basque » est, lui, frontalier.</p> <p>A ce jour, seuls les périmètres de ces SCOT ont été défini. Les syndicats mixtes chargés de réaliser le document n'ont pas encore été constitués.</p>	<p>en cours d'élaboration (fin 2002)</p> <p>Approuvé le 14/12/2004. Dispose d'un volet sur les transports transfrontaliers. Evoque le projet de tram-train transfrontalier et la nécessité de poursuivre les études pré-opérationnelles à ce sujet.</p>
--------------------------------	--	---	--

2 – Dans les projets de coopération transfrontalière

Décidé par le CIADT du 18 décembre 2003 pour un rayonnement européen des métropoles françaises, un appel à coopération métropolitaine a été lancé par le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire, M. de Saint Sernin, le 28 juin 2004.

L'ambition gouvernementale a été d'accompagner les métropoles françaises pour les aider à développer leur rayonnement dans une compétition européenne et mondiale et à les conforter dans un rôle d'entraînement de leur économie régionale. C'est dans ce contexte qu'au cours de la première session du jury de l'appel à projet, une première liste de 6 aires métropolitaines avait été publiée au début de l'année parmi les 12 candidatures reçues.

9 supplémentaires ont été désignées début août à l'issue d'une deuxième session. Parmi les 15 lauréates, 8 se caractérisent par une composante frontalière ou transfrontalière, soit plus de la moitié des sites retenus.

Il s'agit de la région métropolitaine Côte d'Opale – Flandre Occidentale belge, de l'aire métropolitaine de Lille, du Sillon lorrain, de l'agglomération Sarrebrück Moselle Est, de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, du réseau métropolitain Rhin-Rhône, de la métropole franco-valdo-genevoise et de la Métropole Côte d'Azur soit plus de la moitié des sites retenus.

Le thème de la mobilité est le thème le plus présent dans ces projets métropolitains frontaliers, même s'il est souvent plus question de l'accessibilité en transport à l'égard de l'extérieur que de l'irrigation interne de ces espaces.

a – Les programmes INTERREG IIIa

Interreg III est l'initiative communautaire du Fonds européen de développement régional (FEDER) en faveur de la coopération entre régions de l'Union européenne pour la période 2000-2006.

L'objectif de la nouvelle phase d'INTERREG est de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en promouvant la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale ainsi que le développement équilibré du territoire.

Interreg III est composé de trois volets et bénéficie d'un budget total de 4,875 milliards d'euros (prix 1999). Le volet A concerne la coopération transfrontalière entre zones contiguës et vise à développer des centres économiques et sociaux transfrontaliers en mettant en œuvre des stratégies communes de développement.

Il existe 10 espaces INTERREG IIIA concernant les frontières françaises (cf. carte).

Espaces transfrontaliers
Répartition des tâches de gestion par espaces
INTERREG III volet A



Source MOT, 2002

ZONE INTERREG	INTITULE PROJET	DESCRIPTION DU PROJET	AXE	MESURE	FINANCEMENT
IIIA - France-Royaume-Uni	Pas de projets sur le thème des transports collectifs de proximité				
IIIA - France-Wallonie-Flandre	Pas de projets sur le thème des transports collectifs de proximité				
IIIA - Lorraine-Luxembourg-Wallonie	Pas de projets sur le thème des transports collectifs de proximité				
IIIA - Lorraine-Sarre	Pas de projets sur le thème des transports collectifs de proximité				
IIIA - Pamina	Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur (en partenariat avec la zone Centre-Sud-Rhin supérieur)	Réaliser une étude sur les transports plurimodaux dans le Rhin Supérieur, en 3 phases. La première phase a été réalisée dans le cadre d'INTERREG II. Le projet INTERREG III concerne les deux dernières phases.	Axe 3 - Protection et mise en valeur des ressources naturelles / Renforcement du caractère durable	Mesure 2 - Utilisation transfrontalière des sources d'énergie renouvelables et amélioration de l'efficacité énergétique	Direction régionale de l'Équipement d'Alsace (Etat français) / UE : 108.720€ / Coût total : 229.680€
IIIA - Centre-Sud-Rhin supérieur	Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur (en partenariat avec la zone Pamina)	Réaliser une étude sur les transports plurimodaux dans le Rhin Supérieur, en 3 phases. La première phase a été réalisée dans le cadre d'INTERREG II. Le projet INTERREG III concerne les deux dernières phases.	Axe 2 - Développement équilibré et durable du territoire"	Mesure 2a - Développement des transports transfrontaliers	Direction régionale de l'Équipement d'Alsace (Etat français) / UE : 108.720€ / Coût total : 229.680€
	Etude d'avant-projet sommaire - Etude de faisabilité quantifiée et détaillée de la réactivation de la ligne ferroviaire Colmar - Freiburg pour le transport des voyageurs et du fret.	Par rapport à la précédente étude (1995/1996), ce projet permet une actualisation des potentiels, complète l'examen de la faisabilité et introduit un schéma de desserte indispensable à la conception d'un projet techniquement cohérent et commercialement viable.	Axe 2 - Développement équilibré et durable du territoire"	Mesure 2a - Développement des transports transfrontaliers	Région Alsace / UE : 115.000€ / Coût total : 230.000€

	Etude d'avant-projet sommaire de la réactivation de la ligne ferroviaire Mulhouse - Freiburg	Evaluation du potentiel de clientèle du train, étude de la faisabilité technique et établissement des schémas de desserte permettant d'appréhender de manière concrète l'organisation possible de la future ligne Freiburg – Müllheim – Neuenburg – Chalampé - Mulhouse afin de conduire à une prise de décision	Axe 2 - Développement équilibré et durable du territoire"	Mesure 2a - Développement des transports transfrontaliers	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg / UE : 125.000€ Coût total : 250.000€
IIIA - France-Suisse	Développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois	Mise en place d'une structure de projet, production d'études de diagnostic et d'organisation fonctionnelle des transports publics régionaux, définition d'une stratégie commune de développement.	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 2. Valoriser et expérimenter de nouveaux services de transports collectifs	France : 50.168€ dont subvention européenne : 15.048€ Suisse : 25.084€ dont subvention fédérale : 12.542€
	Étude pour un transport public urbain transfrontalier entre la gare de Saint-Julien en Genevois et Genève	Cette étude a pour objectif de fournir des informations permettant aux partenaires au projet de se prononcer sur l'option favorisant la meilleure liaison possible entre Saint-Julien et Genève.	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 2 - Valoriser et expérimenter de nouveaux services de transports collectifs	France : 12.500€ dont subvention européenne : 6.250€ Suisse : 12.500€ dont subvention fédérale : 6.250€
	Synthèse des schémas directeurs routiers franco-suisse et les perspectives d'évolution du trafic	L'étude consiste à établir l'état actuel de la mobilité dans la zone d'influence des axes routiers jurassiens ; à évaluer les perspectives d'évolution à moyen et à long terme ; à présenter les caractéristiques actuelles et futures des liaisons transjurassiennes et des axes longitudinaux.	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 3 – Développer des infrastructures transfrontalières de dimension appropriée au développement local et à l'emploi.	France : 122.840€ dont subvention européenne : 59.516€ ; Suisse : 182.740€ dont subvention fédérale : 91.370€

	Etude de faisabilité pour la mise en place et l'exploitation d'une centrale d'information multimodale pour la zone de l'arc jurassien	Construction d'un projet de centrale d'information multimodale transfrontalière ; Proposition d'un planning de mise en oeuvre des différentes phases du projet; Evaluation socio-économique sur la base d'une grille multicritère des différentes phases du projet ; Elaboration du cahier des charges techniques du système d'information.	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 1 – Améliorer l'offre et la qualité des services en matière de transport collectif	France : 59.790€ dont subvention européenne: 29.895€ ; Suisse : 59.790€ dont subvention fédérale : 29.895€
	Réalisation de supports d'information multimodaux pour le bassin franco-valdo-genevois	Les documents créés, support papiers et site Internet, seront diffusés gratuitement dans les lieux publics du secteur concerné, et spécialement dans les principaux points d'accès aux réseaux de transports (gares, agence de transport, offices de tourisme...)	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication.	France : 35.315€ dont subvention européenne : 17.657€ ; Suisse : 35.500€ dont subvention fédérale : 17.750€
	CEVA "Cornavin - Eaux-vives - Annemasse"	Faisabilité du projet de liaison ferroviaire "Cornavin - Eaux-vives - Annemasse" dans la partie française (évaluation des coûts, impacts sur l'aménagement et l'environnement)	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 1. Améliorer l'offre et la qualité des services en matière de transport collectifs	France : 232.000€ dont subvention européennes 101.000€ ; Suisse : 80.252€ dont subvention fédérale : 26.666€
	Etude "Sud-lémanique Evian-Saint-Gingolph"	Opportunité et conditions de faisabilité d'une réouverture de la ligne ferroviaire entre Evian et St-Gingolph, fermée depuis 1988	Axe 1 - Encourager l'aménagement concerté et coordonné du territoire	Mesure 3 : Adapter les systèmes de transport et de communication. 1. Améliorer l'offre et la qualité des services en matière de transport collectifs	France : 26.756€ dont subvention européennes : 13.378€ ; Suisse : 36.788€ dont subvention fédérale : 5.573€

	Validation transfrontalière des acquis de l'expérience	Les TPG ont initié, avec l'aide de l'État de Genève, une procédure visant à reconnaître par un titre officiel les compétences de leurs professionnels de la conduite. Des experts des transports publics français et suisses ont validé les acquis de ces conducteurs, notamment en matière de conduite en sécurité, d'accueil et d'information de la clientèle, de prévention des conflits, de détection des pannes.	Axe 3 : Favoriser les échanges dans le domaine de l'emploi, de la formation et améliorer l'environnement économique	Mesure 10 : Préparation et mise en place de formation coordonnées ou communes adaptées à l'emploi et favorisant la reconnaissance des diplômes	France : 118.700€ dont subvention européennes : 58.700€ ; Suisse : 119772€ dont subvention fédérale : 44.000€
IIIA - Alcotra	SITRALP - Stratégies d'intégration des transports entre les Savoie et la Vallée d'Aoste	Etat des lieux et solutions de transport et d'intermodalité - Définition des stratégies transfrontalières - Point intermodal de Pont-Saint-Martin - Point intermodal et plan de station à Courmayeur - Expérimentation des services de transport vallée des Glaciers - Expérimentation des services de transport à Courmayeur...	Axe 2 - L'identité	Mesure 1 - Mobilité et organisation des transports	Subvention communautaire (FEDER) : 401.274€ ; Italie : 310.380€ ; France : 90.896€ ; autofinancement français : 77.910€ ; autofinancement italien : 266.040€.
	LIRICA Amélioration des relations ferroviaires voyageurs entre les gares de Cannes, Nice, Monaco, Montecarlo, Vintimille, Imperia et Albenga	Système d'information territorial transfrontalier - actions de communication - connaissance réciproque - études et proposition	Axe 2 - L'identité	Mesure 1 - Mobilité et organisation des transports	Subvention communautaire (FEDER) : 477.500€ ; Italie : 297.500€ ; France : 227.500€ ; autofinancement français : 195.000€ ; autofinancement italien: 302.500€.
IIIA - France-Espagne	Etude prospective sur les infrastructures de l'Eurocité basque	Cette étude doit permettre de recueillir un avis d'expert sur les lignes d'actions proposées par les consultants urbanistes dans le domaine du transport, des infrastructures et de la mobilité dans une optique de développement pour l'Eurocité.	Axe 1 - les espaces transfrontaliers	Mesure 3 - Transport et infrastructures	Coût total : 152.000€ Participation FEDER : 44.719,04€

	Evaluation de l'impact socio-économique du train à grande vitesse sur l'espace transfrontalier	Il s'agit de créer une plate-forme permanente d'échanges d'expériences et de connaissance pour planifier et affronter l'impact de l'arrivée du train à grande vitesse dans les villes concernées ainsi que leurs alentours.	Axe 1 - les espaces transfrontaliers	Mesure 3 - Transport et infrastructures	Coût total : 378.000€ Participation FEDER : 189.000€
III A - Corse Sardaigne Toscane	Pas de projets sur le thème des transports collectifs de proximité (site)				

Sur ces 10 espaces, 5 ont mis en place des projets relatifs aux transports collectifs de proximité : Pamina (1), Centre-Sud-Rhin supérieur (3 dont 1 en commun avec Pamina), France-Suisse (8) Alcotra (2), France-Espagne (2).

Sur les 15 projets recensés au total, les projets concernant directement ou indirectement les transports ferroviaires sont majoritaires. ; ils concernent des études d'impact de lignes ferroviaires (1 projet), des études de faisabilité de création (1 projet) ou de réouverture de lignes de chemin de fer (4 projets). Les projets concernant uniquement l'amélioration de l'offre routière apparaissent comme minoritaires (2 projets dans le franco-genevois).

Après la prééminence de la problématique ferroviaire, on trouve les études concernant le choix modal et l'infrastructure les plus appropriés à réaliser pour une desserte donnée (3 projets) et la réalisation d'un document de planification ou d'un document stratégique relatif au développement des transports (3 projets également).

De façon plus marginale, on compte une étude recensant l'offre plurimodale transfrontalière dans la région Alsace et 2 projets sur la frontière franco-suisse concernant la faisabilité ou la réalisation d'une centrale d'information multimodale.

La frontière franco-suisse apparaît nettement comme la plus dynamique avec 8 projets aux thèmes variés. Ils concernent aussi bien l'amélioration de l'offre ferroviaire que routière, des études prospectives ou des études sur l'information multimodale.

3 – Conclusions

La dimension transfrontalière des agglomérations est prise en compte dans la plupart des projets de territoire, dans au moins un des trois documents (contrat d'agglomération, PDU, SCOT) en général.

Toutefois, si on restreint le champ aux transports transfrontaliers, la place qu'on lui accorde revêt une importance symbolique et fonctionnelle mais, dans les faits, on constate une certaine autonomie des acteurs des transports collectifs par rapport aux projets de territoire transfrontaliers. Les services s'occupant des transports ne sont pas toujours bien connectés à ceux traitant du transfrontalier ou du projet territoire en général.

Même dans les cas où les lignes transfrontalières sont d'initiative politique, elles ont rarement été intégrées dès le départ dans une démarche de planification transfrontalière, sauf peut-être Lille ou Longwy. Dans ce cas, l'objectif est pragmatique : on répond à un besoin de la population.

Dans un certain nombre de cas, les lignes ne sont d'ailleurs pas d'initiative politique : les transporteurs eux-mêmes en sont à l'origine, comme c'est le cas à Villerupt-Esch (qui a aujourd'hui fermé) ou à Longwy. D'autre part, les logiques de coopération et de transport restent tout de même très dissociées. Ainsi, Villerupt est inclus dans le Périmètre des Transports Urbains de Longwy mais n'est pas membre de l'association du Pôle Européen de Développement.

A l'échelle d'une agglomération transfrontalière, cela est encore plus flagrant et les décisions prises d'un côté de la frontière ne sont pas forcément cohérentes avec celles prises de l'autre côté. On retrouve ainsi, sur diverses frontières, des projets de renforcement de liaisons autoroutières côté français quand le pays voisin mène plutôt une politique de restriction de l'accès des automobiles à leur territoire.

A une plus grande échelle, on peut espérer quelques avancées avec le couplage des futurs contrats de plan à l'objectif 3 (futur programme INTERREG).

III – EVOLUTIONS DU CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

Depuis 2002, le cadre juridique des transports transfrontaliers, complexe, car relevant à la fois du droit communautaire et du droit des collectivités locales, a peu évolué, les compétences et prérogatives des collectivités sont restées identiques.

Il est toutefois intéressant de noter deux évolutions :

- la première concerne le développement d'outils de coopération transfrontalière pouvant servir de bases juridiques pour la création de structures communes autonomes à même de gérer un ensemble de lignes transfrontalières, soit des autorités organisatrices des transports transfrontaliers,
- la seconde concerne la question de la légalité du cabotage, en tant que capacité pour un transporteur à desservir les points d'arrêt situés dans le pays dont il n'est pas le ressortissant, au regard des règlements européens régissant le transport international de voyageur par route.

A – RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE S'APPLIQUANT AUX LIGNES DE TRANSPORTS TRANSFRONTALIERES

Les lignes de transports publics transfrontaliers sont à la fois :

- des services publics de transport de proximité, mis en place et financés par des autorités organisatrices situées de part et d'autre des frontières, qui s'appuient sur le cadre juridique de la coopération transfrontalière des collectivités territoriales,
- pour les services routiers, des lignes de transports internationales pour lesquelles les transporteurs doivent remplir les conditions fixées par les règlements communautaires concernant le transport international (Règlements 684-92 et 12-98) sauf à la frontière franco-suisse (où s'applique l'Accord franco-suisse du 20 novembre 1951).

1 – Droit de la coopération transfrontalière s'appliquant aux autorités organisatrices

La compétence et les modalités d'organisation des services publics de voyageurs sont définies par le droit interne de chaque collectivité ou groupement de collectivités locales. Il régit également les relations entre exploitants et autorités organisatrices.

L'utilisation du cadre juridique de la coopération transfrontalière permet aux autorités organisatrices de transport d'organiser des lignes transfrontalières, notamment en signant des conventions de coopération transfrontalière (Cf. schémas d'organisation des lignes ci-dessus).

Ce cadre s'appuie sur des accords internationaux définissant des modalités de coopération transfrontalières dans un périmètre donné (cf. carte ci-dessous, § B-1) pour les collectivités territoriales et leurs groupements situés dans ce périmètre. Ces accords, pour toutes les dispositions qu'ils ne prévoient pas, renvoient au droit interne des collectivités existant dans chaque Etat (Code Général des Collectivités Territoriales pour les collectivités françaises).

Ce sont les dispositions des différents accords et subsidiairement des droits internes de chaque Etat qui permettent aux autorités organisatrices (collectivités ou groupements de collectivités) de mettre en œuvre en transfrontalier leur compétence d'autorité organisatrice des transports pour leur territoire afin d'organiser et de financer des lignes transfrontalières

Il est important de noter que les dispositions relatives à la coopération transfrontalière ne confèrent pas une « compétence transfrontalière » aux collectivités frontalières. En effet la coopération transfrontalière représente une modalité d'exercice des compétences communes aux collectivités situées de part et d'autre de la frontière et non une compétence supplémentaire.

Les collectivités peuvent coopérer dans tous leurs domaines communs de compétence, dont l'organisation des transports. Les collectivités et leurs groupements formalisent leur coopération en signant des conventions de coopération transfrontalière, qui est l'outil de droit commun, ou en créant des structures de coopération dotées de la personnalité juridique prévues par les accords internationaux précités ou le droit interne. C'est le droit d'un des partenaires qui s'applique à la convention ou à la structure de coopération (droit du lieu du siège de la structure).

2 – Règlements communautaires s'appliquant aux transporteurs

Si l'organisation des lignes transfrontalières relèvent bien des prérogatives des collectivités locales compétentes en matière d'organisation des transports, du point de vue communautaire, les lignes transfrontalières routières sont avant tout des lignes de transport international, puisqu'elles franchissent des frontières intra-communautaires. Concernant la frontière franco-suisse, c'est l'Accord franco-suisse du 20 novembre 1951 qui s'applique.

Les transporteurs qui effectuent les liaisons transfrontalières doivent par conséquent respecter deux règlements communautaires relatifs aux transports internationaux de voyageurs qui concernent respectivement :

- le régime d'autorisation (règlement n°684/92 sur les transports internationaux) qui s'applique à tout transporteur (quelle que soit la nature de la desserte internationale, locale ou non),
- l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, qui définit les conditions du cabotage (Règlement n°12-98, Articles 1er et 3)

Il est enfin important de noter l'existence d'un projet de règlement communautaire, rédigé dès 2000, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route ou règlement « obligation de services publics » (OSP).

Une version finalisée par la Commission Européenne en juillet 2005 a été examinée par le Conseil Européen « transport » en décembre 2005 en vue de son adoption en 2006.

Ce texte concerne les relations entre autorités organisatrices et exploitants et définit un certain nombre de principes de fonctionnement de ces services publics.

Concernant les transports transfrontaliers, si le projet mentionne bien les transports internationaux, il n'envisage que des relations entre une autorité organisatrice locale et un exploitant. Il ne prévoit pas le cas d'une desserte locale passant sur le territoire de plusieurs autorités organisatrices et a fortiori d'autorités organisatrices appartenant à différents Etats de l'Union Européenne. Il ne s'agit toutefois que d'un projet qui doit encore être validé.

B – VERS LA CREATION D'AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS.

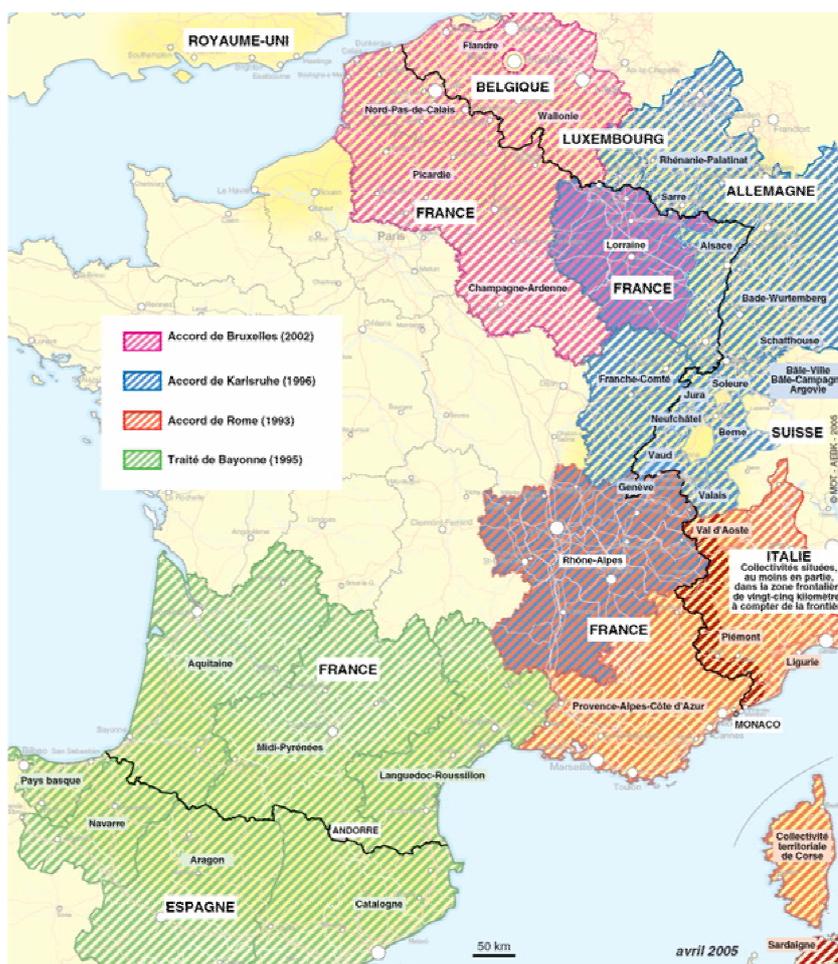
Depuis 2002 plusieurs évolutions du cadre juridique de la coopération transfrontalière ont doté les collectivités locales frontalières de nouveaux outils leur permettant éventuellement de créer des autorités organisatrices des transports transfrontaliers (AOTT), gérant des lignes transfrontalières sous forme :

- d'un Groupement Local de Coopération Transfrontalière ou GLCT (formule étendue à l'ensemble des frontières franco-belge, franco-allemande et franco-suisse par l'extension de l'Accord de Karlsruhe à l'ensemble de la frontière franco-suisse et l'entrée en vigueur de l'Accord franco-belge sur la coopération transfrontalière en 2005),
- d'un district européen, syndicat mixte ouvert de droit français créé par la loi « Libertés et responsabilités locales » d'août 2004 et pouvant accueillir des collectivités territoriales françaises et étrangères ainsi que leurs groupements.

1 – Evolutions permettant la création de structure commune

a Accords interétatiques de coopération transfrontalières

Les frontières françaises sont couvertes par des accords internationaux (cf. carte ci-dessus), prévoyant la création de structures communes dotées de la personnalité et de l'autonomie juridique. Ces structures, à vocation large, permettent aux collectivités de coopérer dans leurs domaines communs de compétences, dont celui des transports, routiers ou ferroviaires.



L'Accord de Karlsruhe (France-Luxembourg-Allemagne-Suisse), comme l'Accord de Bruxelles (France-Belgique) contiennent des dispositions analogues. Ils prévoient (article 11) qu'un « *groupement local de coopération transfrontalière peut être créé par les collectivités territoriales et organismes publics locaux en vue de réaliser des missions et des services qui présentent un intérêt pour chacun d'entre eux. Ce groupement local de coopération transfrontalière est soumis au droit interne applicable aux établissements publics de coopération intercommunale de la Partie où il a son siège.*

Le groupement local de coopération transfrontalière est une personne morale de droit public. La personnalité juridique lui est reconnue à partir de la date de l'entrée en vigueur de la décision de création. Il est doté de la capacité juridique et de l'autonomie budgétaire. »

Les collectivités du bassin franco-valdo-genevois réfléchissent actuellement à la création d'un AOTT franco-suisse prenant la forme d'un GLCT et regroupant les différentes AOT compétentes pour les différentes lignes routières qui franchissent la frontière sur ce territoire (Cf. ci-dessous).

A noter que le Traité de Bayonne (France-Espagne) prévoit la possibilité pour les collectivités françaises et espagnoles de créer un consorcio de droit espagnol et pour les consorcios existants, l'adhésion de collectivités locales françaises (article 5), afin « *de permettre aux collectivités territoriales, dans les domaines d'intérêt commun, de créer et de gérer des équipements ou des services publics et de coordonner leurs décisions.* » (Article 3).

Enfin, l'accord franco-italien (Accord de Rome), ne prévoit qu'un seul outil de coopération, la convention de coopération transfrontalière et ne contient pas de dispositions relatives à la création de structure commune dotée de la personnalité juridique.

b – Droit interne français, le district européen

A l'initiative de la MOT et de son réseau, les acteurs publics du transfrontalier disposent, depuis l'entrée en vigueur de la loi « Libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004, d'un nouvel outil de coopération, pérenne et polyvalent, le district européen, intégré dans le chapitre « coopération décentralisée » du Code Général des Collectivités Locales (Art. L. 1115-4-1 CGCT) et régit par les dispositions relatives au syndicat mixte ouvert de droit français.

Le district européen correspond à la transposition, dans le droit interne français, des dispositions relatives au « groupement local de coopération transfrontalière », telles qu'elles existent dans l'Accord de Karlsruhe. Un district européen peut être créé à toutes les frontières terrestres et maritimes françaises, « *sauf stipulations internationales contraires* ».

Le texte voté prévoit un objet large. Le district européen a la capacité d'exercer toute mission qui présente un intérêt pour ses membres, à condition qu'elle entre dans leurs domaines de compétences respectifs, mais également de créer et gérer les services et équipements nécessaires à la réalisation de cette mission.

Des districts européens pourront être créés pour la constitution d'une autorité organisatrice des transports transfrontaliers. La loi prévoit que la création du district européen peut également résulter de la transformation d'un syndicat mixte ouvert existant, syndicat auquel des collectivités territoriales étrangères et/ou leurs groupements souhaitent adhérer.

Ces différentes dispositions (GLCT, consorcio, district européen) pourraient s'appliquer, comme cela est déjà envisagé dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, à la création de structures communes pour la gestion des lignes routières transfrontalières et éventuellement la coordination des politiques des différentes autorités organisatrices des transports au sein d'un territoire transfrontalier.

2 – Exemple du projet d'autorité organisatrice des transports transfrontaliers pour l'agglomération franco-valdo-genevoise

La création d'une autorité organisatrice des transports transfrontaliers se pose de manière différente selon les frontières.

Cette demande 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 de l'autre côté de la frontière et où les connexions entre les réseaux existants de part et d'autre de la frontière sont limitées.

Cette problématique intéresse essentiellement les espaces transfrontaliers où il existe à la fois :

- un besoin de développer un réseau transfrontalier routier, voire multimodal, face à la croissance prévisible des flux transfrontaliers,
- une volonté politique forte et partagée des autorités organisatrices de part et d'autre de la frontière de créer une structure commune, la coopération en matière de transport, reposant, comme toutes les actions de coopération transfrontalière, sur le volontariat et la recherche d'un consensus entre collectivités de part et d'autre de la frontière.

À ce jour, le seul exemple de territoire engagé dans ce type de projet est l'agglomération franco-valdo-genevoise. Cette démarche fait suite à la signature d'une Charte pour le développement des transports publics en juillet 2003.

Dès 2004, a été constitué sous l'égide du Comité Régional franco genevois (CRFG)⁵ un groupe de travail rassemblant les autorités organisatrices de transports du bassin franco-valdo-genevois⁶, les services déconcentrés de l'Etat français et des services fédérés suisses concernés ainsi que la MOT.

Ce groupe de travail a été chargé de réaliser une mission technique, en amont de la décision politique, visant à définir l'ensemble des paramètres opérationnels et juridiques pour constituer un organisme transfrontalier unique, rassemblant les collectivités compétentes en matière de transport et jouant le rôle d'une autorité organisatrice des transports pour les lignes routières transfrontalières (AOTT), les lignes internes restant à charge de leur AOT actuelles.

⁵ Créé en 1974 sous l'égide de la Confédération Helvétique et de l'Etat français, le CRFG regroupe actuellement le canton de Genève, la région Rhône-Alpes ainsi que les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Lieu d'échanges et de concertation, il est chargé de définir les orientations du développement transfrontalier de la région franco-genevoise et de donner les impulsions nécessaires à la réalisation d'intérêt commun ;

⁶ Les deux autorités organisatrices côté suisse (les Cantons de Genève et de Vaud) sont les partenaires de trois niveaux d'autorités organisatrices côté français : région (Région Rhône-Alpes), département (Ain et Haute-Savoie), EPCI (Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex, Syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon-les-Bains).

La constitution d'une structure unique franco-suisse, dotée de la personnalité juridique doit permettre de poursuivre deux séries d'objectifs :

- pour les lignes existantes : réaliser des appels d'offre communs, gérer et contrôler les lignes, instaurer une communauté tarifaire, développer l'information et le marketing,
- pour le développement du réseau : se doter d'un outil pour planifier et coordonner l'offre de transport à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois.

Les travaux de ce groupe ont porté sur :

- la participation des collectivités locales françaises à la structure unique : quelles collectivités françaises vont pouvoir participer à cette structure ? La compétence transport étant morcelée entre les Conseils Généraux et les EPCI, qui n'exercent pas tous la compétence transport, comment seront-elles représentées ?
- l'objectif et les missions de la future structure AOTT : plusieurs scénarios de départ ont été pris en compte : lieu de dialogue transfrontalier ou outil transfrontalier avec des moyens techniques propres ou encore lieu de décision transfrontalier.

Parmi les missions, ont été évoquées : étude de planification du réseau, proposition d'offre de services transfrontaliers et gestion des services concédés, parcs d'échanges, tarification (création d'une communauté tarifaire intégrale), information, modèles de déplacements...

- le choix du régime juridique : simple convention ou groupement local de coopération transfrontalière prévu par l'Accord de Karlsruhe, relevant du droit français ou du droit d'un des deux Cantons concernés ?

L'idée était de mener une démarche de réflexion sans formalisation définitive dans un domaine nouveau et non pas une démarche décisionnelle. La démarche toujours en cours s'arrêtera pour laisser le soin aux élus français et suisses de décider sur la base des travaux de ce groupe.

Est actuellement envisagé la signature d'une convention de coopération transfrontalière entre l'ensemble des collectivités concernées par le développement des transports transfrontaliers, créant un comité de coordination, cette convention devant également prévoir la création d'un groupement local de coopération transfrontalière de droit français regroupant les seules AOT concernées par les lignes transfrontalières existantes.

Le GLCT serait plus particulièrement chargé de la gestion des lignes transfrontalières (passation des appels d'offres, exploitation des lignes, tarification...).

C – LA QUESTION DU CABOTAGE EN TRANSFRONTALIER

1 – Situation en 2002

Au regard des règlements communautaires, la principale difficulté qui se posait dans l'application de ces règlements aux lignes routières transfrontalières franchissant des frontières intra-communautaires concernait la notion de « cabotage » soit la capacité pour un transporteur à desservir les points d'arrêt situés dans le pays dont il n'est pas le ressortissant.

Le règlement n°12-98 définit les « transports de cabotage » comme « *les transports internationaux par route de voyageurs, effectués à titre temporaire, pour compte d'autrui, dans un autre Etat membre où le transporteur ne dispose pas d'un siège ou d'un autre établissement.* » (Article 1^{er}).

Il avait été considéré, en 2002, que les lignes transfrontalières, telles qu'étudiées dans cette étude entraient bien dans la définition des transports de cabotage en tant que transports effectués pour compte d'autrui dans un Etat membre où le transporteur ne dispose pas d'un siège. Elles entrent également dans la définition des services urbains et suburbains (article 3).

Or l'article 3 qui prévoit que « *les transports de cabotage sont admis pour [...] 3) les services réguliers, à condition que ceux-ci soient exécutés par un transporteur non résident dans l'Etat membre d'accueil durant un service régulier international conformément au règlement (CEE) n° 684/92* » et que « *le transport de cabotage ne peut être exécuté indépendamment de ce service international* », conclue toutefois in fine que « *les services urbains et suburbains sont exclus du champ d'application du présent point.* »

La question avait été posée de savoir si les services urbains et suburbains réguliers étaient exclus de toute possibilité de cabotage ou si le cabotage était autorisé pour un service urbain ou suburbain régulier, même indépendamment de l'existence d'un service international. Dans cette seconde hypothèse, le cabotage aurait été entièrement libre du point de vue du droit européen pour les services urbains et suburbains.

2 – Solution apportée dans le cadre de l'accord franco-suisse pour les lignes transfrontalières

Depuis 2002, dans le cadre du développement des transports transfrontaliers dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, la France et la Suisse se sont penchées sur la question de l'autorisation du cabotage pour les lignes transfrontalières.

Sur cette frontière extracommunautaire, s'il existe un accord bilatéral signé en 1999 entre la Suisse et l'Union Européenne, ce dernier renvoie pour ces questions de cabotage à une convention franco-suisse du 20 novembre 1951 (relative aux transports de personnes et de marchandises par route entre la Suisse et la France).

Les deux Etats ont par conséquent engagé début 2003 la modification de cet accord pour autoriser le cabotage pour les dessertes transfrontalières entre départements français et cantons suisses frontaliers.

Dans le cadre des Accords bilatéraux Suisse-Union Européenne de 1999, cette modification a fait l'objet d'un examen par la Commission Européenne qui devrait permettre la conclusion rapide de l'avenant à l'Accord de 1951.

La Commission Européenne, à l'occasion du Comité des transports terrestre Communauté/Suisse du 29 juin 2005 a donné son accord à cette modification. Elle considère que le cabotage ne relevait pas des relations Suisse/Union Européennes, telles que définies par les accords de 1999 mais des relations entre la Suisse et ses Etats riverains. La position suisse était que ce domaine ne relevait pas du droit communautaire mais bien des droits nationaux de chaque Etat. La Commission a précisé qu'elle partageait cette position.

Au regard de cette analyse sur la frontière franco-suisse, il est possible d'en déduire pour les frontières intra-communautaires, sous réserve d'une confirmation par le service juridique de la DG énergie et transport, que l'autorisation ou de l'interdiction du cabotage pour les dessertes transfrontalières ne relève pas du niveau communautaire (et de l'application du règlement 98/12) mais bien de la responsabilité de chaque Etat membre.

IV – DE NOMBREUSES DIFFICULTES DANS LA MISE EN PLACE ET LA GESTION DES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DE VOYAGEURS

A – UNE GRANDE FAIBLESSE DES STATISTIQUES DISPONIBLES

1 – Des statistiques de mobilité générale transfrontalière quasi inexistantes

D'emblée, on peut déplorer la grande faiblesse des statistiques disponibles en matière de mobilité transfrontalière : nous avons régulièrement beaucoup de difficulté à obtenir des informations sur la mobilité transfrontalière. La carte des flux de travailleurs frontaliers 2005, présente dans la premier chapitre de l'étude, a nécessité des contacts avec 16 offices statistiques étrangers différents en plus de l'INSEE pour avoir une information à jour : le résultat est fiable mais le degré de détail géographique est restreint et inégal.

2 – Des statistiques de fréquentation des lignes de bus et train très lacunaires

Les statistiques de fréquentation des lignes de bus et train sont très lacunaires : un certain nombre de lignes ne font l'objet d'aucun comptage. Quand il y a des comptages, on est face à des données à géométrie variable d'un transporteur à l'autre, tant en franco-français que de part et d'autre de la frontière. Parfois, l'unité de comptage est en voyageur, parfois en voyages, parfois les chiffres du trafic global n'isolent pas toujours de façon précise le comptage du tronçon transfrontalier

Comment bâtir une vision prospective en politique des transports transfrontaliers si l'on méconnaît la mobilité transfrontalière et ses besoins ?

B – L'INADEQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

La faiblesse de la part modale des transports collectifs transfrontaliers résulte souvent d'une inadéquation entre une offre inadaptée et une demande méconnue faute d'enquêtes et de statistiques fines dignes de ce nom.

Le faible résultat de fréquentation de certaines lignes (souvent routières d'ailleurs) n'incite pas les pouvoirs publics à améliorer l'offre en l'adaptant en particulier à des créneaux horaires, susceptibles d'intéresser le maximum de personnes (travailleurs frontaliers en particulier) et à des itinéraires drainant le maximum de personnes, qui serait fondés sur une information récente sur les origines et destinations les plus courantes au sein d'un bassin de vie transfrontalier.

C – PROBLEMES RELATIONNELS

1 – L'absence de modèle et de mise en réseau des acteurs des transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

On ne peut que constater l'extraordinaire éclatement des cas de figure et des initiatives en matière de transports collectifs transfrontaliers de voyageurs : cette absence de modèle se traduit par une diversité extrême des cas de figure dans les lignes recensées, en particulier celles effectuées en bus et car.

Si l'on a dressé une typologie des lignes en fonction de leur montage juridique, du volume de fréquentation, des motifs de l'utilisation... ces caractéristiques résultent plus du hasard et de paramètres à la fois géographiques, juridiques et humains que d'une stratégie d'ensemble qui aurait suivi des modèles bien connus et établis

On note l'absence de mise en réseau de tous ces très nombreux acteurs du transport transfrontalier de voyageurs qui arrivent tout juste à se rencontrer dans certaines agglomérations transfrontalières.

Aucune méthode en matière de montage opérationnel de lignes transfrontalières n'est pour l'instant mise en avant, aucun discours sur les montages opérationnels n'est véhiculé au sein des collectivités locales, ou par les grands groupes de transports privés français : d'ailleurs chaque réseau local français, bien que filiale d'un des 4 groupes, agit comme il le peut et parfois de façon très différente de ce que peut faire un autre transporteur du même groupe sur un autre site).

2 – Différents niveaux de compétences, de modes d'organisation et de connaissances en matière de transports transfrontaliers à la fois de part et d'autre de la frontière et au niveau infranational

Les régions françaises sont amenées, dans le cadre de l'organisation de dessertes ferroviaires transfrontalières, à traiter avec des Autorités Organisatrices du pays partenaire de rang supérieur. Dans certains cas, cela correspond à l'Etat lui-même, comme au Grand-Duché du Luxembourg et en Italie. Or la législation française interdit aux collectivités locales de contractualiser directement avec un Etat. La Région Lorraine et la Région PACA, qui sont très actives en matière d'offre transfrontalière, sont donc freinées dans leur recherche de partenariat.

La majorité des personnes interrogées réclame une identification claire de l'autorité française responsable des lignes transfrontalières

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

Comme on a pu le voir, les lignes transfrontalières de transport de voyageurs ont une vie propre : non seulement nombre d'entre elles se trouvent en porte-à-faux avec des réglementations européennes qui n'ont pas pris en compte l'existant au moment de leur publication, mais l'ensemble de ces lignes ont émergé au coup par coup sans s'inscrire, à de rares exceptions près, dans le cadre général d'une réflexion de planification et d'aménagement du territoire.

Ainsi, comme on a pu le voir dans le chapitre précédent, les documents d'urbanisme et de planification existants qui recensent les lignes, et qui placent les transports transfrontaliers de voyageurs au centre d'une réflexion plus globale sur le transfrontalier sont assez peu nombreux.

E – COMPLEXITE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

En premier lieu, le montage d'une ligne peut être freiné par la complexité des règles juridiques à mettre en œuvre (Cf. III) qu'elles relèvent :

- du droit interne de chaque Etat régissant les collectivités et leurs relations avec les opérateurs,
- du droit communautaire s'appliquant aux transports internationaux de voyageurs (régime d'autorisation),
- du cadre juridique de la coopération transfrontalière qui s'applique exclusivement aux relations entre collectivités frontalières.

Le principal problème réside dans le fait que les cadres juridiques précités (interne, communautaire, international) se superposent sans se recouper (Cf. schéma ci-dessous).

En second lieu, une autre série de problèmes apparaît quand il s'agit de mobiliser à l'échelle d'un territoire transfrontalier l'ensemble des acteurs compétents en matière de transports : autorités organisatrices, exploitants et autorités délivrant les autorisations communautaires.

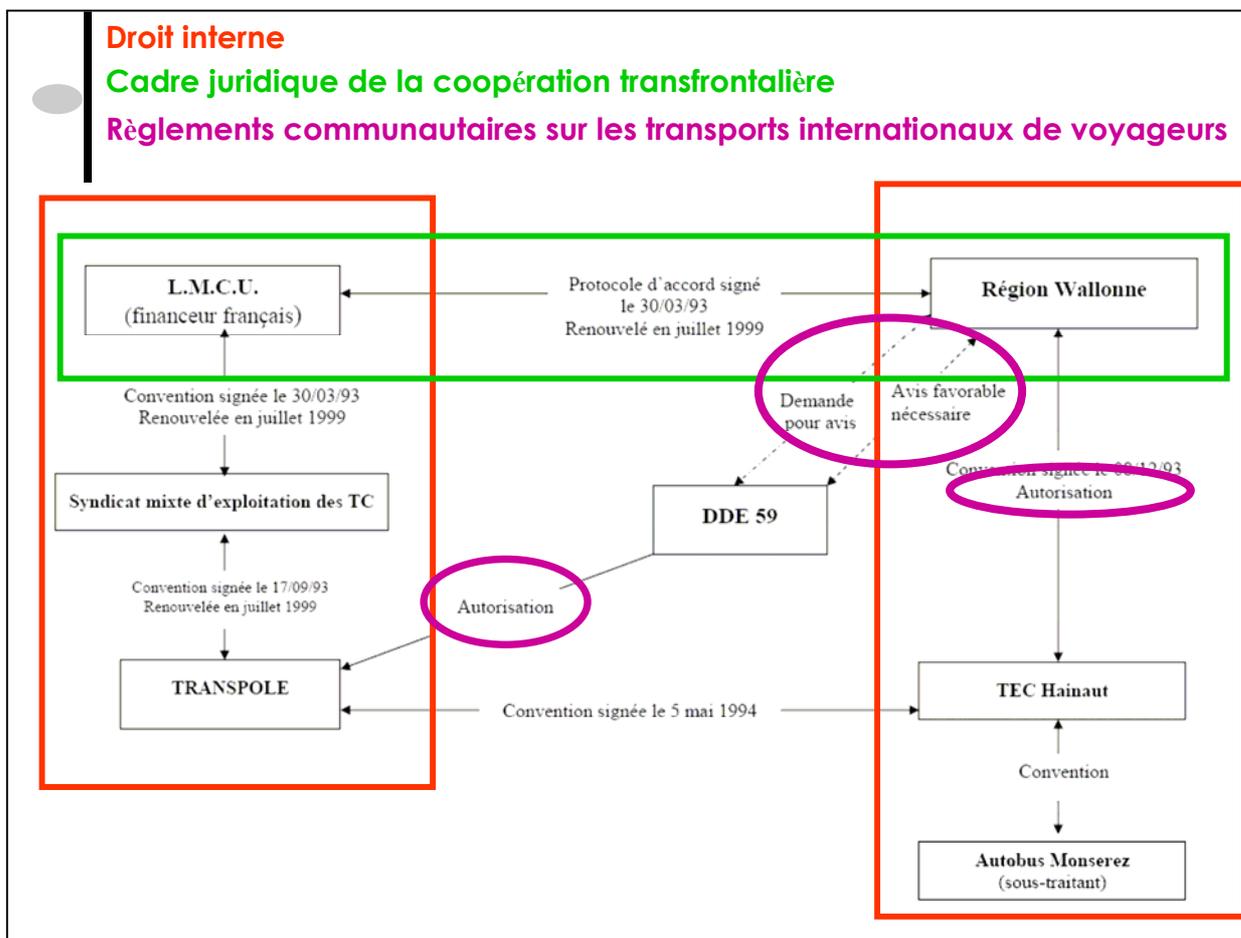
Dans ce cas, la démarche peut être freinée par :

- la différence de répartition des compétences et de modalités d'organisation des services publics de transports urbains et suburbains.

Une compétence détenue par une collectivité peut être éclatée entre plusieurs collectivités de l'autre côté de la frontière. Il y a par conséquent le plus souvent plusieurs autorités organisatrices sur les mêmes territoires de part et d'autre de la frontière qui vont être compétentes pour intervenir sur les lignes transfrontalières, en fonction des modes et des distances.

- l'absence de cadre juridique dédié au transport transfrontalier de proximité définissant les conditions de mise en place des dessertes transfrontalières.

Par exemple, le montage de la ligne MWR (Mouscron -Wattrelos-Roubaix) dans l'agglomération lilloise illustre ce phénomène ; le montage est notamment conditionné par l'application de trois séries de dispositions juridiques qui s'appliquent chacune à un domaine particulier.



LMCU et la Région Wallonne interviennent en tant qu'autorités organisatrices et contractent chacune avec leurs exploitants respectifs (droit interne). Elles concluent également entre elles une convention de coopération transfrontalière (cadre juridique de la coopération transfrontalière) pour l'organisation de la ligne. Enfin la DDE et la Région Wallonne sont les autorités compétentes pour délivrer les autorisations de transport international au titre du règlement communautaire 684/92 (règlement communautaire sur les transports internationaux de voyageurs).

Il faut toutefois rappeler que les projets transfrontaliers sont toujours des projets complexes qui nécessitent la confrontation de droits différents. Dans le cas des transports, la coexistence de ces règles juridiques peut néanmoins être préjudiciable au lancement de nouvelles lignes. Par exemple, un exploitant qui aurait remporté un appel d'offre transfrontalier lancé par une collectivité n'a pas de garantie d'obtenir l'autorisation prévue par les règlements communautaires.

V – ENJEUX, BESOINS ET PROPOSITIONS

A – CREATION D'OBSERVATOIRES TRANSFRONTALIERS A L'ECHELLE DES TERRITOIRES METROPOLITAINS TRANSFRONTALIERS OU LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE SERAIT UN DES PARAMETRES D'ETUDE.

Tout d'abord, une connaissance fine des déplacements transfrontaliers doit contribuer à une meilleure identification des besoins en termes d'infrastructures routières et ferroviaires et sur la nécessité de créer ou de renforcer telle ou telle ligne sur des itinéraires saturés. Elle doit permettre à l'Etat comme aux collectivités locales de fonder leur politique de transports et leur projet de territoire transfrontalier sur des données fiables et non sur des intuitions ou un vide statistique qui justifierait toute inaction.

La MOT, la DATAR, l'INSEE et la FNAU réfléchissent à la mise en œuvre d'un observatoire en réseau des territoires métropolitains transfrontaliers où la mobilité serait un des paramètres d'investigation.

B – MIEUX INTEGRER LES TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS DANS LES PROJETS DE TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS

1 – Mieux articuler les acteurs des transports aux décisions des élus et des planificateurs

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

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

Comme cela commence à exister dans 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 par cette problématique, avec pour objectif de définir ensemble, une politique concertée des transports, à l'échelon de tout le territoire transfrontalier. Cette instance de concertation, mêlant les différents modes de transports favoriserait l'articulation des différentes échelles de réflexion.

Ces comités opérationnels de transports transfrontaliers pourraient se mettre en place le plus rapidement possible au sein de chacun des territoires transfrontaliers et pourraient rassembler élus, services techniques des collectivités concernées, représentants des états, transporteurs routiers et ferroviaires présents sur le secteur de part et d'autre de la frontière. Ils pourraient avoir dans un premier temps pour fonction de définir un programme d'actions à mettre en œuvre au cours de la prochaine période de contractualisation 2007-2013.

2 – Mise en cohérence de la planification des transports de part et d'autre des frontières et une meilleure intégration des transports transfrontaliers dans la planification

Si l'élaboration progressive de réseaux de transports intégrés à l'échelle des projets de territoires transfrontaliers passe par la mise en réseau des acteurs concernés comme on vient de le voir, elle passe également par la systématisation d'un volet transfrontalier dans les documents de planification nationaux de part et d'autre des frontières.

Côté français, la systématisation d'un volet transfrontalier doit être mise en œuvre dans les documents français type SCOT, PDU et contrat d'agglomération dont on connaît les lacunes dans ce domaine. Il sera nécessaire de compléter ce travail par une analyse similaire de cette prise en compte de l'autre côté de la frontière.

Une formalisation du « porter à connaissance » dans le domaine des transports devrait être également systématisée en transfrontalier afin d'éviter qu'une décision prise unilatéralement d'un côté de la frontière, à quelle qu'échelle que ce soit, ait un impact négatif sur l'autre versant de la frontière.

Enfin, il convient de réfléchir à long terme à la création de documents proprement transfrontaliers qui pourraient s'imposer aux parties nationales des territoires frontaliers.

Les résultats de ces travaux devront alimenter l'évolution des outils de planification existant de part et d'autre de la frontière. Ils devront également être repris dans les lignes directrices de la prochaine période de contractualisation française et européenne 2007-2013.

C – TRAITER CERTAINES QUESTIONS JURIDIQUES

A l'échelle nationale, adapter aux transports routiers les dispositions relatives aux transports ferroviaires transfrontaliers

Si la règle générale est « l'étanchéité » des dispositions régissant les différents aspects de l'organisation des transports publics transfrontaliers (Cf. III et IV), il est intéressant de noter l'existence d'une disposition relative aux transports ferroviaires qui permet aux régions françaises d'organiser en transfrontalier des services de voyageurs en signant des conventions avec une autorité organisatrice d'un Etat voisin (LOTI, article 21-5 §3, loi SRU, 13/12/00, cf. p 79).

Ces dispositions pourraient être étendues aux autres autorités organisatrices et au mode routier afin de donner un cadre clair pour le montage de ligne transfrontalière.

A l'échelle européenne

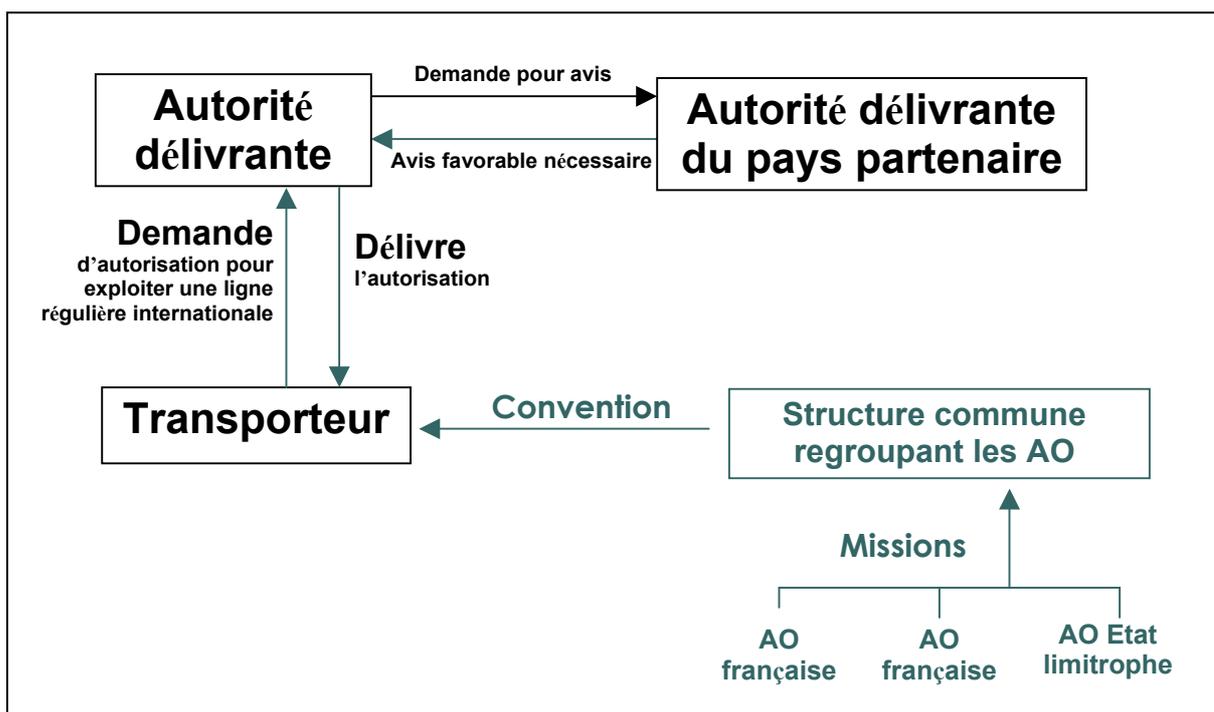
Si la question du cabotage relève a priori de la compétence des Etats (Cf. III. C), il serait intéressant dans le cadre de l'élaboration du règlement « obligation de service public » (services publics de voyageurs par chemin de fer et par route) (Cf. III. A) de prendre en compte les services routiers internationaux de voyageurs relevant du territoire de plusieurs autorités organisatrices des transports.

D – VERS LA CREATION DE STRUCTURES TRANSFRONTALIERES DE COORDINATION DES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORTS

Pourquoi créer des structures communes ?

Par rapport aux schémas d'organisation des lignes présentés dans l'étude, la constitution d'une structure commune permet a minima aux membres (des autorités organisatrices frontalières) de passer des appels d'offres pour l'exploitation des lignes transfrontalières et de gérer au quotidien le suivi des lignes transfrontalières.

Il reste à la charge du transporteur de demander l'autorisation pour l'exploitation de la ligne transfrontalière.



Les AO membres peuvent également confier à cette structure des missions complémentaires lui permettant de mettre en place une communauté tarifaire, de gérer l'information et le marketing des lignes transfrontalière dont elle a la responsabilité, mais également d'assurer la coordination avec d'autres modes ou la planification du développement du réseau transfrontalier.

Comment créer une structure commune ?

Les collectivités peuvent s'appuyer sur le cadre juridique de la coopération transfrontalière, en utilisant les structures existantes comme le district européen (CGCT) ou les outils prévus par les accords bilatéraux de coopération transfrontalière (Cf. III. B).

ANNEXES

Contacts Autorités organisatrices de transports Urbains

SITE	ORGANISME	PRENOM	NOM	FONCTION	ADRESSE	CP	VILLE
Dunkerque	CU de Dunkerque Grand Littoral	M.	LENAIN	Directeur des Transports			
Dunkerque	AGUR	Nicolas	JONCQUEL	Animateur groupe de travail transport transfrontalier	38, Quai des Hollandais	F-59140	DUNKERQUE
Lille	Lille Métropole Commnauté Urbaine	Simon	JODOGNE	Chef du service Coopération Transfrontalière	1 rue du Ballon - BP 749	F-59034	LILLE
Lille	Lille Métropole Commnauté Urbaine	Jean-Louis	SEHIER	Directeur du cadre de vie en charge des déplacements urbains	1 rue du Ballon - BP 749	F-59034	LILLE
Valenciennes	SITURV	Mme	MORAUX				
Valenciennes	SITURV	Emilie	CALCOEN	Responsable Développement Durable			
Maubeuge	Agence d'urbanisme du Val de Sambre	M.	VAILLANT				
Longwy	AGAPE (Agence d'urbanisme)	Louis-François	REITZ	Directeur	HICI 2, rue de Lexy - CS 11432 Réhon	F-54414	LONGWY CE
Thionville	SM des TU Thionville-Fensch (SMITU)	Henri	BANKA	Directeur	19A rue Charles De Gaulle 6 - BP7	F-57290	SEREMANGE ERZANGE
Thionville	Communauté de l'Agglomération Thionilloise	M.	MANTOVANY		40 r Vieux Collège	F-57100	THONVILLE
Forbach	CA de Forbach Porte de France	Benoît	GUIGONET	Responsable des transports	12 pl. Robert Schuman	F-57600	FORBACH
Forbach	CA de Forbach Porte de France	Nejla	GUL	Chargée de mission Contrat d'Agglomération	12 pl. Robert Schuman	F-57600	FORBACH
Forbach	CA de Forbach Porte de France	M.	PREVAULT		12 pl. Robert Schuman	F-57600	FORBACH
Forbach	CA de Forbach Porte de France	M.	HOERNER		12 pl. Robert Schuman	F-57600	FORBACH
Sarreguemines	CA de Sarreguemines Confluences	M.	PHILIPPE		99, rue du Maréchal FOCH - BP 80805	F-57208	SARREGUEM
Strasbourg	CU de Strasbourg	Marion	PEREZ		1 Parc de L'Etoile	F-67076	STRASBOUR
St-Louis	CC des Trois Frontières (CC3F)	Hubert	VAXELAIRE	Responsable Transport	Place de l'Hôtel de Ville - BP 199	F-68305	SAINT-LOUIS
St-Louis	SM pour le SCOT des cantons de Huningue et Sierentz	Alexandre	PROBST	Agent de développement	Hôtel de Ville - BP 90	F-68303	SAINT-LOUIS

Annemasse	CC de l'Agglomération d'Annemasse	Julie	GINGUENE	Chargée de mission "Transport"	10, rue du Petit-Malbrande BP 225	F-74105	Annemasse
Menton	CA de la Riviera Française	Hervé	BODINEAU	Responsable du Département Transport	École de l'Hôtel de Ville 5 rue Saint-Charles	F-06500	MENTON
Bayonne	CA Bayonne - Anglet - Biarritz	Brigitte	BARRY TONNET	Chef du service Coopération Transfrontalière et relations internationales	15 avenue Foch	F-64100	BAYONNE C
Bayonne	CA Bayonne - Anglet - Biarritz	Elena	OLHARAN- MOREDA		15 avenue Foch	F-64100	BAYONNE C
Genève	Office Cantonal de la Mobilité	Fabrice	ETIENNE	Ingénieur Transports et Planification	20, rue du Stand	CH- 01204	GENEVE
Dunkerque	CU de Dunkerque Grand Littoral	Bruno	COOREN	pour le Transfrontalier			
Longwy	CC de l'Agglomération de Longwy		Mopars				
Lille	CU de Lille	André Broutin		Directeur du service Transports			
Lille	CU de Lille	Gérald Lemaire		adjoint de Broutin			
Lille	CU de Lille	Catherine	GANTER	Mission PDU			
Lille	CU de Lille	Stéphane	Taschini	contrat d'agglomération			
Menton	CA de la Riviera Française	Murielle	BOUSQUET	Chef de projets Aménagement	École de l'Hôtel de Ville 5 rue Saint-Charles	F-06500	MENTON
Menton	CA de la Riviera Française	Dominique	DUFRENNE	Directeur Général des Services	École de l'Hôtel de Ville 5 rue Saint-Charles	F-06500	MENTON
Bayonne	Agence d'urbanisme Adour Pyrénées		Grange	Directeur			
Valenciennes	SI pr les TU de la Rég de Valentiennes (SITURV)		Bechiet				
Valenciennes	SITURV		Yollant				
Valenciennes	CA / Valenciennes Métropole	Olivier	Vandamme	Directeur dvlpt et solidarité du terr			
Valenciennes	CA / Valenciennes Métropole		Laluin	Direction de l'Urbanisme			

Maubeuge	SM du Val de Sambre		Duroux			
Maubeuge	CA Maubeuge - Val de Sambre	Rémi	Wérion	Transports		
Maubeuge	CA Maubeuge - Val de Sambre		Thibeau	Contrat d'Agglomération		
Strasbourg	CU de Strasbourg		Meneteau	Directeur des Transports		
Strasbourg	CU de Strasbourg		Meynier	Directeur des études et prospective		
Strasbourg	CU de Strasbourg		Trocme	Transfrontalier		
Suisse	Office Fédéral des Transports		Niquille		Bollwerk 27 3003 BERN - SUISSE	

Contacts Conseils Généraux

DEPARTEMENT	PRENOM	NOM	FONCTION	ORGANISME	ADRESSE	CP	Ville
59	Bernard	DUJARDIN	Service Transport	Conseil Général du Nord	43, rue Gustave Delory	59047	LILLE CEDEX
02		LEFEVRE	Adjoint au chef du Service Transports	Conseil Général de l'Aisne	Rue Paul Doumer	02013	LAON CEDEX
08			Service Transport	Conseil Général des Ardennes	Hôtel du Département Place de la Préfecture	08000	CHARLEVILLE MEZIERES
55			Service Transport	Conseil Général de la Meuse	4 r Résistance	55000	BAR LE DUC
54			Service Transport	Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	48 r Serg. Blandan	54035	NANCY CEDEX
57			Service Transport	Conseil Général de la Moselle	1 r Pont Moreau	57000	METZ
67			Service Transport	Conseil Général du Bas-Rhin	Place du Quartier Blanc 100 av d'Alsace - BP 2035	67964	STRASBOURG CEDEX 9
68			Service Transport	Conseil Général du Haut-Rhin	Hôtel du département Place de la Révolution française	68006	COLMAR CEDEX
90			Service Transport	Conseil Général du Territoire de Belfort		90000	BELFORT
25	Frédérique	SIMENAY	Service Transport	Conseil Général du Doubs	7 av Gare d'Eau	25000	BESANCON
39	Danielle	SASSARD	Service Transport	Conseil Général du Jura	17 r Rouget de Lisle	39000	LONS LE SAUNIER
01	Lise	BOUQUIER	Service Transport	Conseil Général de l'Ain	45 Av Alsace Lorraine - BP 114	01003	BOURG-EN- BRESSE
74	Jacques	LARUE	Chargé de mission Pôle déplacements Intermodalité	Conseil Général de la Haute-Savoie	Direction voirie transports BP 2444	74041	ANNECY CEDEX
73	Mme	DANGLASS	Service Transport	Conseil Général de la Savoie	Le Château Ducs de Savoie	73000	CHAMBERY
05	Nathalie	COLLIER	Gestion administrative service transports	Conseil Général des Hautes-Alpes	Place Saint Arnoux	05008	GAP CEDEX
04			Service Transport	Conseil Général des Alpes de Haute-Provence	13 r Doct Romieu	04000	DIGNE LES BAINS
06			Service Transport	Conseil Général des Alpes Maritimes	10 rte de Grenoble - BP 3007	06201	NICE CEDEX 3

66		REMY	Service Transport	Conseil Général des Pyrénées Orientales	BP4	66301	THUIR
09	Jean-Marc	ROUECHE	Service Transport	Conseil Général de l'Ariège	5 r Cap de la Ville	09000	FOIX
31			Service Transport	Conseil Général Haute Garonne	1 bd Marquette	31000	TOULOUSE
65			Service Transport	Conseil Général des Hautes-Pyrénées	6 r Gaston Manent	65000	TARBES
64	M.	BEAUJALT	Service Transport	Conseil Général des Pyrénées Atlantiques	4 allée des Platanes - BP 431	64104	BAYONNE

Contacts Conseils Régionaux

CR Nord - Pas de Calais	M.	MENETEAU	Directeur des Transports	Hôtel de Région - Centre Rihour	59555	LILLE CEDEX
CR Picardie	Frédéric	LEONARDI	Directeur des Transports Régionaux	11, Mail Albert 1er - B.P. 2616	80026	AMIENS CEDEX 1
CR Champagne-Ardenne	Yann	DUFOUR		Hôtel de Région 5 rue de Jéricho	51037	CHALONS-EN-CHAMPAGNE CEDEX
CR Lorraine	M.	COURTAIN		Place Gabriel Hocquard - BP 81004	57036	METZ CEDEX 1
CR Alsace	Guillaume	JEAN	Chargé de mission Transports	1 place du Wacken - BP 91006	67070	STRASBOURG
CR Franche-comté	Jean-Pierre	VAGNE	Chargé de mission organisationTER	4 sq. Castan	25000	BESANCON
CR Rhône-Alpes	M.	GOURDOL				
CR Provence-Alpes-Côte Azur	Bertrand	WOLKOWITSCH	Directeur des Transports et des Grands Équipements	27 pl. Jules Guesde	13002	MARSEILLE
CR Aquitaine	Pierre	LASSALLE		14, rue François de Sourdis	33077	BORDEAUX CEDEX
CR Nord - Pas de Calais	Dominique	PLANCKE	Président de la Commission Transports	Hôtel de Région - Centre Rihour	59555	LILLE CEDEX
CR Nord - Pas de Calais	Marie-Pierre	RICHARD	Chargée de mission Interreg III A	Hôtel de Région - Centre Rihour	59555	LILLE CEDEX
CR Nord - Pas de Calais	Daniel	PERCHERON	Président	Hôtel de Région - Centre Rihour	59555	LILLE CEDEX
CR Nord - Pas de Calais	Anne-Sophie	LEGENDRE	Chargée de mission Transports	45D rue de Tournai Les Arcuriales	59555	LILLE CEDEX
CR Nord - Pas de Calais	Jeanne-Marie	MAUREL	Chef de service "Eurorégion Coopération Transfrontalière" Kent Wallonie Flandres Interreg IIIA	Hôtel de Région - Centre Rihour	59555	LILLE CEDEX
CR Champagne-Ardenne	Bernard	LEFORT	Directeur des Infrastructures et des Transports	Hôtel de Région 5 rue de Jéricho	51037	CHALONS-EN-CHAMPAGNE CEDEX
CR Lorraine	Christian	ECKERT	Vice-Président	Place Gabriel Hocquard - BP 81004	57036	METZ CEDEX 1
CR Lorraine	Pierre	LAMOTTE	Directeur Adjoint	Place Gabriel Hocquard - BP 81004	57036	METZ CEDEX

			Infrastructures et Transports			
CR Lorraine	Pierre	SALOMON	DGA Mission Aménagement du Territoire	Place Gabriel Hocquard - BP 81004	57036	METZ CEDEX
CR Alsace	Pierre	MEYER	Directeur des Relations Internationales	1 place du Wacken - BP 91006	67070	STRASBOURG CEDEX
CR Alsace	Didier	DIEUDONNE	Direction des Transports et des Déplacements	1 place du Wacken - BP 91006	67070	STRASBOURG
CR Alsace	Nicolas	LOQUET	Chargé des Affaires Internationales	1 place du Wacken - BP 91006	67070	STRASBOURG
CR Franche-comté	Charles	WEISS	Directeur des Transports	4 sq. Castan	25000	BESANCON
CR Rhône-Alpes	Christine	MESUROLLE	Directrice des Transports	78, route de Paris - BP 19	69751	CHARBONNIERES LES BAINS
CR Rhône-Alpes	François	BOISSAC	Chargé de Mission Interreg	78 route de Paris	69260	CHARBONNIERES-LES-BAINS CEDEX
CR Provence-Alpes-Côte Azur	Patrick	COMBRISSE	Chargé de mission, service "Politiques régionales européennes"	27, place Jules Guesde	13481	MARSEILLE CEDEX 20
CR Provence-Alpes-Côte Azur	Pierre	LEMERY-PEISSIK	Chef du service de l'organisation du transport public de voyageurs	27, place Jules Guesde	13481	MARSEILLE CEDEX 20
CR Provence-Alpes-Côte Azur	Alix	ROCHE	Directrice générale des services	27, place Jules Guesde	13481	MARSEILLE CEDEX 20
CR Languedoc Roussillon	Delphine	PAUMELLE	Chef de service politique européennes contractuelles	201, avenue de la Pompignane	34064	MONTPELLIER CEDEX 02
CR Languedoc-Roussillon		le Directeur	Directeur des Transports	201 Avenue de la Pompignane	34064	MONTPELLIER CEDEX 02
CR Midi Pyrénées	Martin	MALVY	Président du CR de Midi Pyrénées	Hôtel de Région 22, boulevard du Maréchal Juin	31406	TOULOUSE CEDEX 5
CR Midi-Pyrénées	Jean-Pierre	BLEAU	Directeur des Transports	22, boulevard du Maréchal Juin	31406	TOULOUSE CEDEX 04
CR Midi-Pyrénées	Clémence	CROCHET	Directrice des affaires européennes et coopération décentralisée	22, boulevard du Maréchal Juin F 2	31406	TOULOUSE CEDEX 5
CR Aquitaine	François	MAÏTIA	Vice-Président	14, rue François de Sourdis	33000	BORDEAUX
CR Aquitaine	Alain	ROUSSET	Président	14 rue François de Sourdis	33077	BORDEAUX CEDEX

CR Aquitaine	Isabelle	ALBERTONE	Déléguée Régionale aux Affaires Étrangères	Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis	33077	BORDEAUX CEDEX
CR Aquitaine	Fabienne	CALA	Responsable du Service Transports	14, rue François de Sourdis	33077	BORDEAUX CEDEX

Contacts ministère de l'Équipement

ORGANISME	PRENOM	NOM	FONCTION	ADRESSE	CP	
Ministère des Transports DGMT	Michel	LAMALLE	Sous-Directeur des services de transports ferroviaires et collectifs	Grande Arche - Paroi Sud	92055	LA DEFENSE CEDEX
Ministère des Transports DGMT/ DTFC	Jacques	LESNE	Chef de bureau	Arche de la Défense Sud	92055	LA DEFENSE CEDEX
Ministère des Transports DGMT/SFC1	Annette	GOGNEAU	Chargée de mission	Arche de la Défense Sud	92055	LA DEFENSE CEDEX
Ministère des Transports DGMT/ SDE3	Chantal	DEVILDER	Chargée d'études	Arche de la Défense Sud	92055	LA DEFENSE CEDEX
Ministère de l'Équipement - DGUIHC	Catherine	BADIE	Chargée de mission	Grande Arche	92055	PARIS LA DEFENSE CED
Ministère des Affaires Étrangères DAECL	Antoine	JOLY	Délégué pour l'action extérieure des collectivités locales	57, boulevard des Invalides	75007	PARIS
Ministère des Affaires Étrangères DAECL	Raymond	SABATIER	Chargé de mission	57 boulevard des Invalides	75700	PARIS

Ministère des Transports, de Équipement, du tourisme et de la Mer	Liliane	PESQUET	Chargée de Mission Politiques Communautaires Territoriales	DGUHC Service Stratégie et Législation Arche Sud	92055	LA DEFENSE CEDEX 04
DRE Nord-Pas-de-Calais	Ludovic	VAILLANT	Chargé de mission infrastructures et transports	44 rue de Tournai-BP259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Dorothee	BONTANT	SGP/GTT/ Registre voyageurs	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Christiane	CACHAT	Responsable Gestion des Transports Terrestres	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Catherine	DEROO	Chargée de Pôle Transports	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Mme	COURTY		44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Nicole	DOUCEMENT	Pôle Gestion des registres et des titres	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Nord-Pas-de-Calais	Denis	HURET	Chargé de mission "Europe"	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX

DRE Nord-Pas-de-Calais	Alain	MAZOYER	Responsable du SGP	44 rue de Tournai - BP 259	59019	LILLE CEDEX
DRE Lorraine	Gérard	GIACOMELLI	Responsable de la Division Aménagement	11, place Saint Martin - BP 71021	57036	METZ CEDEX 01
DRE Lorraine	Christian	JASKULA	Observatoire Régional des Transports	11, place Saint Martin - BP 71021	57036	METZ CEDEX 01
DRDE Alsace	Jean-Jacques	GENEVAUX	Service Interventions Territoriales	2 rue de Stockholm	67070	STRASBOURG CEDEX
DRDE Alsace	Olivier	QUOY		2 rue de Stockholm	67070	STRASBOURG CEDEX
DRDE Alsace	Philippe	LALART	Directeur régional adjoint	5 rue du Général Frère	67000	STRASBOURG
DRE PICARDIE	Jacques	COCLET	Inspecteur régional des transports	56 rue Jules Barni	80040	AMIENS CEDEX 1
DRE Rhône-Alpes	Barbara	BONELLI		165 rue Garibaldi	69003	LYON
DRE Rhône-Alpes	Valérie	DARRIAU		165 rue Garibaldi	69003	LYON
DRE Rhône-Alpes	Anne	GUILLABERT		165 rue Garibaldi	69003	LYON
DRE PACA	Jean-Pierre	FOUQUET		37, boulevard Périer	13285	MARSEILLE CEDEX 8

DRE PACA	Dominique	SUDRE MONTAYA	Chargée de mission Préfiguration DGRE	37, boulevard Périer	13285	MARSEILLE CEDEX 8
DRE Aquitaine	Dominique	SANTROT	Mission du Développement Intermodal	Cité Administrative rue Jules Ferry	33090	BORDEAUX CEDEX
DDE 01	Thierry	BERNASCONI	Chef de la Cellule Transport	23 rue Bourgmayer	01012	BOURG-EN-BRESSE
DDE 06	Pascale	DELIBES	Chef du Service Aménagement	Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes - BP 3003	06201	NICE CEDEX 3
DDE 59 - SMO	Sophie	HASIAK	Responsable de la Cellule Déplacements Urbains	44 rue de Tournai	59019	LILLE CEDEX
DDE 64-Délégation de Bayonne Pays Basque	Nicolas	PERINO	Délégué Territorial Pays Basque	19 av. de l'Adour - BP 246	64602	ANGLET CEDEX
DDE 74	Laurence	PERROUD	Atelier Déplacement Transport	15, rue Henry Bordeaux	74998	ANNECY CEDEX 9
CERTU	Jean-Pierre	ALLAIN	Chargé d'études	9, rue Juliette Récamier	69456	LYON CEDEX 06
CERTU	Thierry	GOUIN	(Chef de Groupe), CERTU/MOB/OER	9, rue Juliette Récamier	69456	LYON CEDEX 06

CERTU	Lila	KECHI	CERTU/MOB/OER	9, rue Juliette Récamier	69456	LYON CEDEX 06
CERTU	Nathalie	PITAVAL	CERTU/MOB/OER	9, rue Juliette Récamier	69456	LYON CEDEX 06
CERTU	Edmée	RICHARD	CERTU/MOB/OER	9, rue Juliette Récamier	69456	LYON CEDEX 06
CETE de l'Ouest	Sophie	PINARD	DU/DEP	M.A.N. rue René Viviani	44062	NANTES CEDEX 02
CETE de l'est	Sébastien	RABUEL	Chargé d'études transports publics	1, boulevard de la Solidarité Metz Technopole BP 85230	57076	METZ CEDEX 3
CETE de Lyon	Vincent	COLOMBO	Chargé d'études transports publics	25, avenue François Mitterrand Case n° 1	69674	BRON CEDEX
CETE de Lyon	Anne	LE RUYET	DVT/GDU	25, avenue François Mitterrand Case n° 1	69674	BRON CEDEX
CETE de Lyon	Jean	ROBERT	DVT/GDU	25, avenue François Mitterrand Case n° 1	69674	BRON CEDEX
CETE du Sud-Ouest	Jean-Pierre	GARRABOS	DAI/GETT	rue Pierre Ramond - BP 91	33165	ST MEDARD EN JALLES C
CETE du Sud-Ouest	Anne	LEGAY	DAI/GMDI	rue Pierre Ramond - BP 91	33165	ST MEDARD EN JALLES C

CETE de l'Est	François	BRUNEL	D22	1, boulevard de la Solidarité Technopole Metz 2000 - BP 5320	57076	METZ CEDEX 03
CETE Méditerranée	Joël	HEAULME	DISTO/TRU	30, rue Albert Einstein Pôle d'activités d'Aix-les-Milles - BP 37 000	13791	AIX EN PROVENCE CEDEX
CETE Nord-Picardie	Martine	FON	DVT/Depl	2, rue de Bruxelles - BP 275	59019	LILLE CEDEX
CETE Nord-Picardie	Michel	BILLOTTE	Chargé de mission "Europe"	2 rue de Bruxelles BP 275	59019	LILLE CEDEX
CETE Normandie-Centre	Samuel	BELINGA-BILOUNGA	DACT	Chemin de la Poudrière - BP 245	76121	GRAND-QUEVILLY CEDEX
CETE Normandie-Centre	Fabienne	BOGIATTO	DACT	Chemin de la Poudrière - BP 245	76121	GRAND-QUEVILLY CEDEX
CETE Normandie-Centre	Thibaut	SARRAZIN	DACT	Chemin de la Poudrière - BP 245	76121	GRAND-QUEVILLY CEDEX
CETE de l'Ouest	Emmanuel	GAMBET	DU/DEP	M.A.N. rue René Viviani	44062	NANTES CEDEX 02

Contacts ferroviaires

SITE	PRENOM	NOM	FONCTION	ADRESSE	CP	Ville
SNCF DTP - Direction du Développement	André-Pierre	BOLLER	Chef du département "Projets"	209-211 rue de Bercy	F-75012	PARIS
SNCF Nord-Pas-de-Calais	Antoine	DE ROCQUIGNY	Directeur Délégué TER	33 avenue Charles St Venant	F-59000	LILLE
SNCF Nord-Pas-de-Calais	M.	IWANIEC	Responsable du Pôle Production	33 avenue Charles St Venant	F-59000	LILLE
SNCF Picardie	Jean-Louis	TIERCELIN	DDTER Picardie	29 rue Riolan	F-51000	REIMS
SNCF Champagne-Ardenne	Guy	HARANT	Responsable Stratégie / Qualité	6 rue de Courcelles	F-51000	REIMS
SNCF Lorraine	Fabienne	MAGNAN	Chef de Pôle Marketing	1 rue Henri Maret	F-57000	METZ
SNCF Alsace	Joël	FORTHOFFER	Responsable Projets Transfrontaliers	3 Bld du Président Wilson	F-67000	STRASBOURG
SNCF Franche-Comté	Josiane	BEAUD	DDTER Franche-Comté	33 Rue de Vesoul	F-25000	BESANCON
SNCF Franche-Comté	Christian	TARROUX	Chef de Pôle Etudes Projets Investissements	33 Rue de Vesoul	F-25000	BESANCON
SNCF Rhône Alpes	Claude	EPLE	Responsable Études et Périurbain	12 rue des Ducs de Savoie	F-73000	CHAMBERY
SNCF PACA	Claude	STEINMETZ	Directeur Délégué TER	Esplanade St Charles	F-13000	MARSEILLE
SNCF Languedoc Roussillon	Francis	ROBERT	DDTER Languedoc Roussillon	4 rue Catalan	F-34000	MONTPELLIER
SNCF Midi Pyrénées	Jean-Pierre	MARTIN	DDTER Midi-Pyrénées	9 Bld Marengo	F-31000	TOULOUSE
SNCF Midi Pyrénées	Christian	FLOCHLAY	Responsable Pôle Commercial	9 Bld Marengo	F-31000	TOULOUSE
SNCF Aquitaine	Patrick	MAYEN	Responsable Pôle Marketing	Parvis Louis Armand Pavillon Central Gare	F-33000	BORDEAUX
EUSKOTREN / BILBAO	José Miguel	MUGICA PERAL	Directeur Général	Atxuri 6	E-48006	BILBAO
EUSKOTREN / ST-SEBASTIEN	Mariluz	PLAZA GASCUE		SAN SEBASTIAN - Espagne		
CFL	Jean	SCHMITZ	Inspecteur en Chef	9 place de la Gare	L-1616	LUXEMBOURG
CFL	Monique	BUSCHMANN	Chef de service activités voyageurs	9 place de la Gare	L-1616	LUXEMBOURG
RFF	Fanny	ARAV	Responsable activités transport régional	92 avenue de France	F-75648	PARIS CEDEX 13
RFF	Laurence	BINET	Service gestion du réseau	2 Esplanade Compans Caffarelli Immeuble Toulouse 2000	F-31000	TOULOUSE

				Bat E 4ème étage		
RFF	Vincent	DESVIGNES	Chargé de mission stratégie axe Direction de la Stratégie et du Développement	92 avenue de France	F-75648	PARIS CEDEX 13
RFF	Jean-Yves	DAREAUD	Chargé de projet	28 place de la gare	F-59800	LILLE
RFF Aquitaine	Alain	PRAT	Directeur Régional	7 A Terrasse Front du Médoc	F-33075	BORDEAUX CEDEX
RFF Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace	Philippe	LAUMIN	Directeur Régional	15 rue des Francs-Bourgeois	F-67082	STRASBOURG CEDEX
RFF Franche-Comté	Marc	SVETCHINE	Directeur Régional	3 allée de l'Île aux Moineaux Avenue Édouard Droz	F-25042	BESANCON CEDEX
RFF Languedoc-Roussillon	Christian	DUBOST	Directeur Régional	185 rue Léon Blum - BP 9252	F-34043	MONTPELLIER CEDEX 1
RFF Midi-Pyrénées	Kim	REGNIER	Directeur Régional	2 Esplanade Compans Caffarelli Immeuble Toulouse 2000 Bat E 4ème étage	F-31000	TOULOUSE
RFF Nord-Pas-de-Calais et Picardie	Yves	JOUANIQUE	Directeur Régional	28 place de la gare	F-59800	LILLE
RFF PACA	Michel	CROC	Directeur Régional	17 La Canebière	F-13001	MARSEILLE
RFF Rhône-Alpes	Philippe	DE MESTER	Directeur Régional	78 rue de la Villette	F-69425	LYON CEDEX 03

	SITE	COMPAGNIE	PRENOM	NOM	FONCTION	ADRESSE	CP	Ville
Groupe de transporteurs		Transdev	Alain	DE CORSON	Responsable action commerciale	L'Atrium - 6, place Abel Gance	92652	BOULOGNE BILLANCOURT
Groupe de transporteurs		Transdev	Jean-Pierre	VEUNAC	Directeur du développement	L'Atrium - 6, place Abel Gance	92652	BOULOGNE BILLANCOURT
Groupe de transporteurs		Véolia Transport (CGEA Connex)	Pierre-François	KUHN	Attaché à la Direction Générale	169, avenue Georges Clémenceau	92735	NANTERRE CEDEX
Groupe de transporteurs		KEOLIS	Alain	DEKOKERE	Responsable Intermodalité	20 rue de la Villette	69328	LYON CEDEX 03
Groupe de transporteurs		KEOLIS Lorraine	Catherine	HURTH		5 rue de l'Abbé Grégoire - CS 40001	57063	METZ CEDEX 2
Transporteur français	Dunkerque	DK'Bus Marine	Jean-Christophe	GEHIN	Directeur	Rue de l'Abattoir – BP 63	59944	DUNKERQUE CEDEX 2
Transporteur français	Dunkerque	DK'Bus Marine		BULTHE	Responsable d'exploitation	Rue de l'Abattoir – BP 63	59944	DUNKERQUE CEDEX 2
Transporteur français	Lille	Transpole	Olivier	BROCHE	Directeur Commercial et Marketing	908 avenue de la République	59701	MARCQ EN BAROEUIL CEDEX
Transporteur pays voisin	Oostende - Belgique	De Lijn W. - Vlaanderen		SCHOCKAERT	Responsable Marketing	Nieuwpoortsesteenweg 110	B-8400	OOSTENDE
Transporteur pays voisin	Mons - Belgique	TEC Hainaut	Harold	VANDERBERGHE		Place Léopold, 9A	B-7000	MONS
Transporteur français	Valenciennes	SEMURVAL	Claude	VANACKER	Responsable Etudes Générales	Rue du Président Lécuyer - ZI n° 4- BP 1	59880	SAINT SAULVE
Transporteur français	Maubeuge	SEMITIB	Jean-Pierre	RENARD	Responsable Marketing	2 rue du Gazomètre	59600	MAUBEUGE
Transporteur français	Longwy	SEMITUL	Serge	HERADIA	Directeur	ZI du Pulventeux	54400	LONGWY CEDEX

Transporteur français	Thionville	Transfensch	Michel	BOUTEILLER	Directeur Exploitation et Marketing	6 rue de Longwy - BP 50026	57192	FLORANGE CEDEX
Transporteur français	Forbach	Forbus Intercity	Michel	MEYNET	Directeur	Rue Marienau	57600	FORBACH
Transporteur pays voisin	Sarrebruck - D	Saarbahn	Carmen	DEL SAVIO		Hohenzollernstrasse 115	D-66117	SAARBRUCKEN
Transporteur français	Strasbourg	CTS	Geneviève	GOUJON	Resp. marketing	14 rue de la Gare aux Marchandises	67002	STRASBOURG
Transporteur français	Annemasse	TP2A	Pierre	BECQUART	Directeur	1Bis r Adrien Ligué	74100	ANNEMASSE
Transporteur français	Annemasse	TP2A	Franck	VIGNAUD		1Bis r Adrien Ligué	74100	ANNEMASSE
Transporteur français	Annemasse	TP2A	Patrick	ROXO	Responsable Marketing et Commercial	1Bis r Adrien Ligué	74100	ANNEMASSE
Transporteur pays voisin	Genève - Suisse	Transports Publics Genevois (TPG)	Bernard	ZURBRÜGG	Ingénieur de planification	Case postale 950 1 Route de la Chapelle	CH-1212	GRAND-LANCY
Transporteur français	Bayonne / St. Sébastien	ATCRB		JAUNAIN	Directeur	1, Ferme de Jalday	64500	ST. JEAN DE LUZ
Transporteur pays voisin	Irun - Espagne	Jolaski	I.	GARMENDIA		Calle Hendaya, 4	E-20301	IRUN
Transporteur pays voisin	Irun - Espagne	Autobuses Urbanos Irun-Fuenterrabia (AUIF SL)	Nazario	GASCUE		Calle Hilanderas, 6 20303 IRUN - Espagne		
Transporteur pays voisin	San Sebastian - E	TRANSPORTES PESA, S.A	Alejandro	NAYA	Director de Logistica	Camino de Zubiberri, 16 Bajo	E-20009	DONNOSTIA / SAN SEBASTIAN
Transporteur français	Villerupt	CFTI - Les Rapides de Lorraine		CHARRADE	Directeur	2, rue des Nonnetiers - BP 5134 57074 METZ Cedex 03		

Transporteur français	Maubeuge	De Winter Voyages		DE WINTER	Directeur	11, avenue Jean Mabuse - BP 135 59602 MAUBEUGE Cedex		
Groupe de transporteurs		KEOLIS	Michel	LARAMEE	Directeur du Développement France	9 rue de Caumartin	75320	PARIS CEDEX 09
Groupe de transporteurs		KEOLIS Lorraine	Jean-Marc	VERMAUT		5 rue de l'Abbé Grégoire - CS 40001	57063	METZ CEDEX 2
Transporteur français	St. Louis	Méto-Cars SA		MISSLIN	Président Directeur Général	14, rue du Ballon - BP 156 68300 ST. LOUIS		
Transporteur français	Sarreguemines	SABUS		FLAUDERT	Directeur	2, rue du Maire Massing 57200 SARREGUEMINES		
Transporteur pays voisin	Libramont - Belgique	TEC Namur - Luxembourg	Melle	DARGENTON		Rue du Vicinal, 1 6800 LIBRAMONT - Belgique		
Groupe de transporteurs		TRANSDEV DDI VM	Michel	SEELIG	Directeur chargé du suivi des projets des collectivités	89 rue de la Villette BP 3217	69003	LYON
Transporteur français	Lille	Transpole	Dany	MARIOTTE	DG Transpole	908 avenue de la République	59701	MARCQ EN BAROEUIL CEDEX
Transporteur français	Lille	Transpole	Frédéric	MAZEAUD	DGA Transpole	908 avenue de la République	59701	MARCQ EN BAROEUIL CEDEX
Transporteur français	Lille	Transpole	Alexandra	BROUDEHOUX	Chef de produit	908 avenue de la République	59701	MARCQ EN BAROEUIL CEDEX
Transporteur français	Menton/Vintimille	Transports de la Riviera Française	Simon	BINET	Directeur	Gare Routière Avenue de Sospel	06500	MENTON

Transporteur pays voisin		V.V.M. De Lijn	Pascal	VANHOENNACKER	Mobiliteitsconsulent	Nieuwpoortsesteenweg 110	8400	OSTENDE
Groupe de transporteurs		VEOLIA TRANSPORT	Alain	DESCAMPS	Directeur Régional	2 rue Priez	59000	LILLE
Groupe de transporteurs		Véolia Transport (CGEA Connex)	Jean-Michel	GADRAT	Chef de projet	Parc de fontaines 169, avenue Georges Clémenceau	92735	NANTERRE CEDEX
Transporteur français	Annemasse	TP2A	Christophe	VACHERON		Village d'Entreprises 6 rue des Biches	74100	VILLE LA GRAND