

## POINT DE VUE

Pierre Lémercy-Peissik

Chef du Service de l'Organisation du transport public de voyageurs en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur



### Que peut-on dire de l'offre ferroviaire transfrontalière franco-italienne ?

A l'heure actuelle, on ne peut pas vraiment parler d'une réelle offre "transfrontalière" en matière ferroviaire entre la France et l'Italie. L'offre de proximité est très faible avec seulement deux lignes ferroviaires : la première entre Marseille et Savona (projet "LI RI CA") et la seconde entre Cuneo/Turin et Breil, Nice et Vintimille. De plus, la desserte transfrontalière n'est pas très bonne. Les correspondances à la frontière, en gare de Vintimille, sont peu attractives, les délais de correspondance pouvant osciller de 5 à 60 minutes.

Cette mauvaise interopérabilité des transports s'explique notamment par des équipements et des alimentations électriques différents de chaque côté de la frontière ainsi que par une absence d'harmonisation en termes d'horaires. De plus, les normes concernant la sécurité et la signalisation sont différentes.

### En quoi le projet "LI RI CA" pourra-t-il faire évoluer la situation ?

La mise en œuvre du système d'information territorial accessible par Internet, et dont l'ouverture au public est prévue pour la fin 2007, devrait favoriser l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements transfrontaliers en facilitant la recherche d'itinéraires combinant les différents modes : ferroviaire et routier.

Les études ont pour finalité de donner aux décideurs, notamment aux élus et opérateurs compétents (régions et exploitants ferroviaires), les éléments de choix pour apprécier la nécessité d'agir dans ce domaine. Mais la réponse à ces questions est avant tout politique !

Face aux problèmes d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et des différences d'équipements, la solution, d'un point de vue technique, réside en une adaptation technique des matériels ferroviaires existant de chaque côté de la frontière. Ces évolutions nécessitent des investissements lourds et il appartient aux élus des deux régions de se prononcer sur leur opportunité.

## Le projet "LI RI CA"

*Le projet "LI RI CA" vise à améliorer l'offre de transports publics transfrontaliers, peu satisfaisante, sur la zone littorale franco-italienne. Il concerne plus particulièrement la ligne ferroviaire de proximité Marseille / Monaco / Menton / Vintimille / Imperia / Savona.*

Les Alpes constitue une frontière naturelle peu favorable au développement des transports collectifs entre la France et l'Italie. Pourtant, sur la frange littorale, la densité de la population est élevée et les flux de travailleurs frontaliers sont constants : près de 30 000 travailleurs se rendent chaque jour à Monaco (dont environ 5 500 italiens) et plus de 1 500 travailleurs italiens gagnent chaque jour le département des Alpes-Maritimes.

Les difficultés liées au trafic routier sont considérables. Les infrastructures routières sont saturées et la pénétration des villes est particulièrement difficile. Les problèmes posés sur le territoire en termes de sécurité routière, de pollution et de stationnement sont omniprésents.

Dans ce contexte, le potentiel de report modal des déplacements en direction du réseau ferroviaire est élevé. L'objectif du projet "LI RI CA" est de rechercher les mesures les plus appropriées pour favoriser ce report.

Financé dans le cadre du programme INTERREG IIIA Alcotra, le projet est mené entre 2005 et 2007 par de nombreux partenaires\*. Il se compose de quatre volets :

- Le premier concerne la mise en place d'un système d'information territorial franco-italien. L'objectif est de rendre accessible sur Internet la consultation des horaires, des parcours, des correspondances et des temps de parcours entre toutes les localités de l'aire d'étude et en utilisant plusieurs modes de transport de façon intégrée. Il s'agit également d'associer les informations routières, les parkings et les sites d'intérêt touristique. Une réflexion est par ailleurs menée



Train régional PACA sur le pont de la Roya, à Vintimille

sur l'opportunité de mettre en place un système de billettique commun.

- Le second volet concerne des actions communes de communication : définition d'une stratégie en termes de communication, d'image et de marketing pour faire connaître l'offre ferroviaire et les articulations avec les autres systèmes de transport.

- Le troisième volet permet de développer des actions de connaissance réciproque : séminaires de présentation de l'organisation du système de transports dans chaque pays, échanges d'expériences, de savoir-faire, de personnels, etc.

- Enfin, le dernier volet concerne la réalisation d'études socio-économiques sur le potentiel de clientèle visant à dégager des propositions d'actions pour développer les synergies entre les modes de transport. Il prévoit également la réalisation d'études sur l'opportunité de créer une offre ferroviaire interopérable, portant sur les montages juridiques, financiers et les aspects techniques pour développer des investissements communs.

\* Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Ligurie, Principauté de Monaco, Département des Alpes-Maritimes, Provinces d'Imperia et de Savona, Commune de Vintimille, Communauté d'Agglomération de la Riviera française, SNCF et Trenitalia (compagnie nationale italienne de transports ferroviaires).

## Une ligne de bus entre la Riviera française et la Province d'Imperia

Afin de répondre à la saturation du réseau routier sur le secteur côtier entre Monaco, la France et l'Italie, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et la Province d'Imperia, avec l'ensemble des collectivités concernées, ont lancé un projet de création d'une ligne par autocar reliant San Remo, Vintimille, Menton, Roquebrune et Cap-Martin. Celle-ci fonctionnera dans les deux sens.

Malgré leur proximité, les territoires de la Riviera française et de l'Imperia n'ont jamais bénéficié d'une desserte routière directe et régulière, chaque collectivité ayant développé son propre réseau de transport collectif, sans complémentarité.

Par ailleurs, le seul système de transport intégré, le rail, ne dessert par l'ensemble des pôles

d'habitation et est limité aux seules gares. De nombreuses personnes n'ont donc pas d'autres alternative que la voiture particulière.

Afin de répondre au mieux à cette très forte demande, le projet prévoit un tracé continuellement sur bande côtière, au cœur de la densité urbaine. Les arrêts seront fréquents et desserviront l'ensemble des points d'arrêts actuels en privilégiant l'intermodalité (desserte des principales gares et correspondances avec les réseaux urbains existants). L'objectif est de transporter chaque année 353 000 voyageurs (soit près de 970 voyageurs par jour).

La ligne fera l'objet d'une expérimentation pour une durée de 30 mois jusqu'en septembre 2008.

La MOT publie la sixième édition de ses Cahiers thématiques qui seront consacrés aux transports transfrontaliers de voyageurs. Cette brochure sera prochainement disponible sur le site Internet [www.espaces-transfrontaliers.eu](http://www.espaces-transfrontaliers.eu).



Parc national du Mercantour  
Frontière franco-italienne

## La convention alpine

La convention alpine est une convention cadre portant sur la protection des Alpes. Elle a pour objectif la sauvegarde de l'écosystème naturel des Alpes et son développement durable, ainsi que la protection des intérêts économiques des populations résidentes. Elle fixe les principes sur lesquels devra s'appuyer la coopération transfrontalière entre les pays de l'arc alpin, tout en visant, pour ce faire, à harmoniser les politiques des signataires.

Signée le 7 novembre 1991 et entrée en vigueur en mars

1995, elle réunit la France, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse, le Liechtenstein, l'Autriche, la Slovénie et Monaco (depuis 1994). L'Union européenne en fait partie sur la base de ses compétences dans le domaine économique et de la protection de l'environnement. Le territoire représente environ 191 000 km<sup>2</sup>, 6 000 communes et 13 millions d'habitants.

La convention alpine fixe des objectifs communs aux différents États, mais ne constitue qu'un cadre général. Sa mise en œuvre concrète dépend de protocoles additionnels, dont dix ont été rédigés entre 1994 et 2000 : "protection de la nature et entretien des paysages", "aménagement du territoire et développement durable", "tourisme", "forêts de montagne", "énergie", "protection du sol", "transports", "agriculture de montagne", "règlement des différends" et "protocole de Monaco".

Ces dix protocoles sont entrés en application dans cinq des huit pays concernés. En Suisse, seul le protocole de Monaco est pour le moment entré en application ; six le sont à Monaco et encore aucun en Italie. Pour l'Union européenne, cette entrée en application concerne le protocole de Monaco (depuis 1999) et les protocoles "agriculture de montagne", "tourisme", "énergie" et "protection du sol" depuis le 6 octobre 2006.

### Convention alpine et coopération transfrontalière

- Concernant les "obligations générales" des États et de l'Union européenne, la convention prévoit que la coopération transfrontalière en faveur de l'espace alpin soit intensifiée et élargie sur le plan géographique et thématique (article 2).

- En dehors de ce principe général le protocole le plus intéressant pour la coopération transfrontalière est celui relatif au développement durable. Les États s'y engagent à éliminer les obstacles à une coopération internationale entre les collectivités territoriales et à promouvoir la solution des problèmes communs grâce à une collaboration au niveau territorial approprié. Dans les espaces frontaliers, cette coopération visera plus particulièrement à coordonner l'aménagement du territoire, le développement économique et les exigences environnementales (article 4). Cette coopération doit néanmoins s'engager dans le cadre institutionnel existant (article 7).

- De plus, ce protocole prévoit des plans et des programmes d'aménagement et de développement durable du territoire, élaborés dans un cadre transfrontalier par ou avec les collectivités territoriales compétentes, en concertation avec les collectivités limitrophes. Leur objectif est de fixer les orientations de développement durable et d'aménagement du territoire pour des ensembles territoriaux cohérents et périodiquement réexaminés. Leur établissement et mise en œuvre s'appuieront sur des inventaires et des études définissant les caractéristiques du territoire considéré (article 8).

- Enfin, les États s'engagent à examiner les possibilités de mesures économiques et financières concernant la compensation entre collectivités territoriales au niveau approprié et le soutien à des projets transfrontaliers (article 12).

Pour en savoir plus : <http://www.conventionalpine.org>

### ■ Rappel

La MOT organise un séminaire sur le nouvel instrument communautaire de coopération territoriale : le GROUPEMENT EUROPEEN DE COOPERATION TERRITORIALE (GECT), le 16 novembre 2006 à Metz.

Langues de travail : français, anglais et allemand.

Pour en savoir plus :

[www.espaces-transfrontaliers.eu](http://www.espaces-transfrontaliers.eu)

### ■ Interform - Séminaire "Méthodologie de montage de projets transfrontaliers en matière de santé publique"

Ce séminaire "test" organisé par la MOT et l'Euro-Institut de Kehl les 25 et 26 octobre à Kehl dans le cadre du projet Interform, réseau européen de formation et de recherche sur les pratiques transfrontalières (financé par le programme INTERACT), porte sur le management de projets transfrontaliers en matière de coopération sanitaire. Il s'adresse aux professionnels de santé publique, aux acteurs de la coopération sanitaire, aux responsables de coopération transfrontalière et au monde de la recherche.

Pour en savoir plus :

[www.espaces-transfrontaliers.eu](http://www.espaces-transfrontaliers.eu)

### ■ La coopération culturelle transfrontalière

La Conférence des Alpes Franco-Italiennes (CAFI), le Département des Alpes de Haute-Provence, en partenariat avec le Relais Culture Europe, organisent le 9 novembre 2006 à Digne-les-Bains un séminaire sur le thème de la coopération culturelle transfrontalière qui se destine aux acteurs de la culture des Alpes franco-italiennes, aux opérateurs touristiques et responsables des collectivités locales.

Pour en savoir plus :

[www.relais-culture-europe.org](http://www.relais-culture-europe.org)

## Revue de presse

■ **Adoption des Orientations stratégiques de la Communauté pour la cohésion**, Communiqué Inforegio, 6 octobre

"Les Orientations stratégiques de la Communauté pour la cohésion (2007-2013) ont été adoptées à la suite d'une décision du Conseil."

■ **Varsovie et Vilnius veulent relier leurs systèmes d'énergie électrique**, AFP, 7 septembre

"La Lituanie et la Pologne vont créer une société commune chargée de construire un pont énergétique qui reliera leurs systèmes de distribution d'énergie électrique. [...] Ce pont permettrait également d'intégrer les Pays baltes au réseau européen de distribution d'énergie."

■ **Une catastrophe sur le Rhin pour tester la coopération transfrontalière**, AFP, 18 septembre

"Une péniche chargée d'hydrocarbures heurtant un bateau avec 400 passagers sur le Rhin, c'est le scénario-catastrophe d'un exercice tri-national qui s'est déroulé dans la région des Trois frontières [...]. Les services de secours et d'intervention français (alsaciens), suisses (Canton de Bâle-ville) et allemands (Landkreis de Lörrach) [ont effectué] ensemble cet exercice."

■ **Genève-France : des transports en commun, d'urgence !**, Le Progrès, 15 septembre

"Une enquête met l'accent sur la pauvreté des transports en commun côté français. "Ceux qui viennent en voiture, c'est qu'ils ne peuvent pas faire autrement". Près de 500 000 personnes passent désormais les frontières de Genève chaque jour, dont 45% [...] de Haute-Savoie et 20% du Pays de Gex."

■ **Bonifacio - Les ports, vecteurs de cohésion transfrontalière**, Nice-Matin, 16 septembre

"La Spezia, Livourne, Bastia, Bonifacio, Santa Teresa di Gallura, Golfo Aranci, Olbia, telles sont les escales figurant sur le livre de bord d'une route maritime qui pourrait, entre 2007 et 2013, être notre odyssee territoriale'. Réunis en mairie, les élus de ces ports frontières mettaient la dernière main à un protocole d'accord unitaire, [...] signé le 22 septembre à Olbia, dernière escale de cet axe nord-sud."

