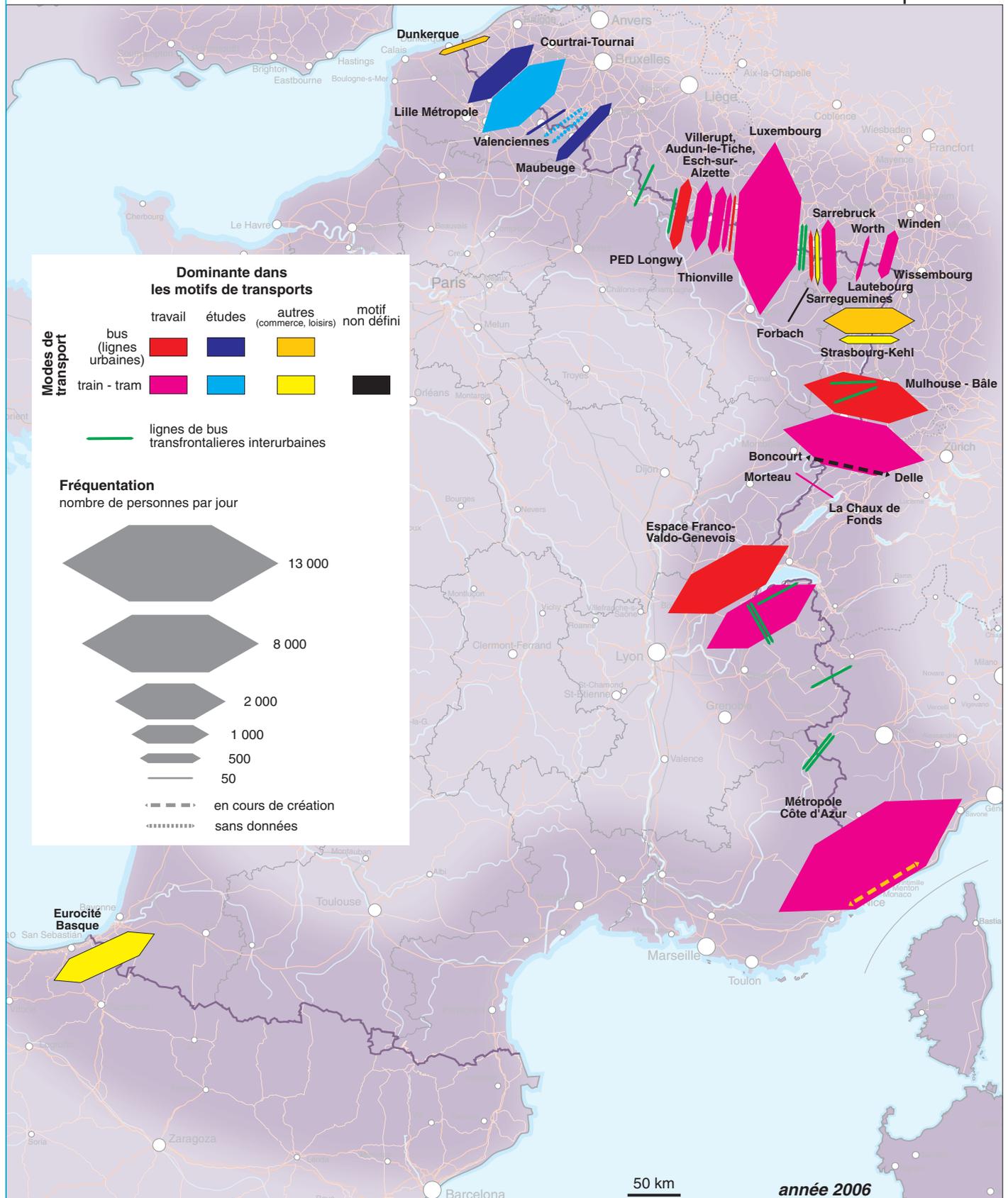


Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Modes et motifs de déplacement





Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Modes et motifs de déplacement

Nature des flux

Les agglomérations transfrontalières, très perméables, sont le théâtre d'incessants flux de personnes. La mobilité transfrontalière s'y caractérise majoritairement par des flux de courte distance. Outre les flux scolaires, sanitaires et commerciaux, très volatils et difficiles à quantifier, les motifs domicile-travail correspondent au principal motif de déplacement : plus de 300 000 personnes par jour de la France vers les pays voisins mais seulement 11 000 dans le sens inverse.

Les transports en commun transfrontaliers sont faiblement utilisés, en raison d'une offre souvent insuffisante et inadaptée, ce qui engendre la prédominance de la voiture particulière : elle concerne en moyenne plus de 90% des déplacements transfrontaliers au sein des agglomérations concernées.

Quantité

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

Sur les 23 000¹ personnes (19 500 en 2002) qui utilisent chaque jour les transports collectifs transfrontaliers de proximité (chiffre minimum en raison de l'absence de données sur quelques lignes), 78% utilisent le train contre 22% le bus ou le car.

Si les lignes de bus sont beaucoup plus nombreuses que les lignes ferroviaires (43 lignes urbaines, 13 lignes² interurbaines contre 22 lignes ferroviaires), elles drainent moins de voyageurs du fait d'une capacité inférieure et de lieux de desserte souvent moins habités ou fréquentés : celles qui présentent l'offre la plus cadencée obtiennent des chiffres de fréquentation remarquables (Strasbourg, Longwy, ligne MWR de Lille). A l'inverse, de nombreuses lignes de bus ne constituent que des prolongements de lignes nationales sur quelques centaines de mètres dans le territoire voisin : sur la section transfrontalière, elles ne transportent parfois pas plus de 10 personnes par jour.

Fréquentation des lignes par agglomérations

Les agglomérations où la fréquentation des lignes transfrontalières de transports collectifs est la plus

importante correspondent à celles qui ont le plus de travailleurs frontaliers. Elles se situent essentiellement sur les frontières du Nord-Est et de l'Est de la France : Sillon mosellan vers le Luxembourg, Mulhouse vers Bâle, Genève, Riviera franco-italienne vers Monaco.

Les trois premières places (Riviera franco-italienne : 13 000 voyageurs, Sillon mosellan : 8 600 et Mulhouse-Bâle : 5 000) sont à imputer à l'utilisation massive d'une ligne ferroviaire qui transporte un grand nombre de travailleurs sur un trajet moyenne distance, qui double de surcroît des infrastructures routières complètement saturées et dont la destination finale n'est pas diffuse mais concentrée dans un pôle unique.

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

Les chiffres intermédiaires de fréquentation correspondent à des agglomérations de taille plus modeste (excepté l'Eurocité basque) avec, la plupart du temps, la présence des deux modes de transports collectifs qui se partagent l'offre transfrontalière. Sur une partie d'entre eux, le travail frontalier constitue également la motivation principale (Longwy, Audun-Esch).

Enfin, dans l'ordre décroissant de fréquentation, les dernières agglomérations ne possèdent pas de lignes de transport ferroviaires ; les lignes de bus peu nombreuses dont elles disposent drainent essentiellement des flux scolaires (Maubeuge et Valenciennes) et de loisirs (Dunkerque).

Motifs

Comme on l'a vu, le motif domicile - travail apparaît toujours comme prédominant sur l'ensemble des déplacements. 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 plus de 90% des déplacements (possibilité d'abonnements transfrontaliers). 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/loisirs » est le motif principal. Pour ces régions, la fréquentation est très variable d'un jour à l'autre, sans clientèle fidélisée.

Enfin, 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.

¹ Soit 46 000 voyages quotidiens dans les deux sens.

² Seules ont été prises en compte celles qui sont co-financées par des Conseils généraux