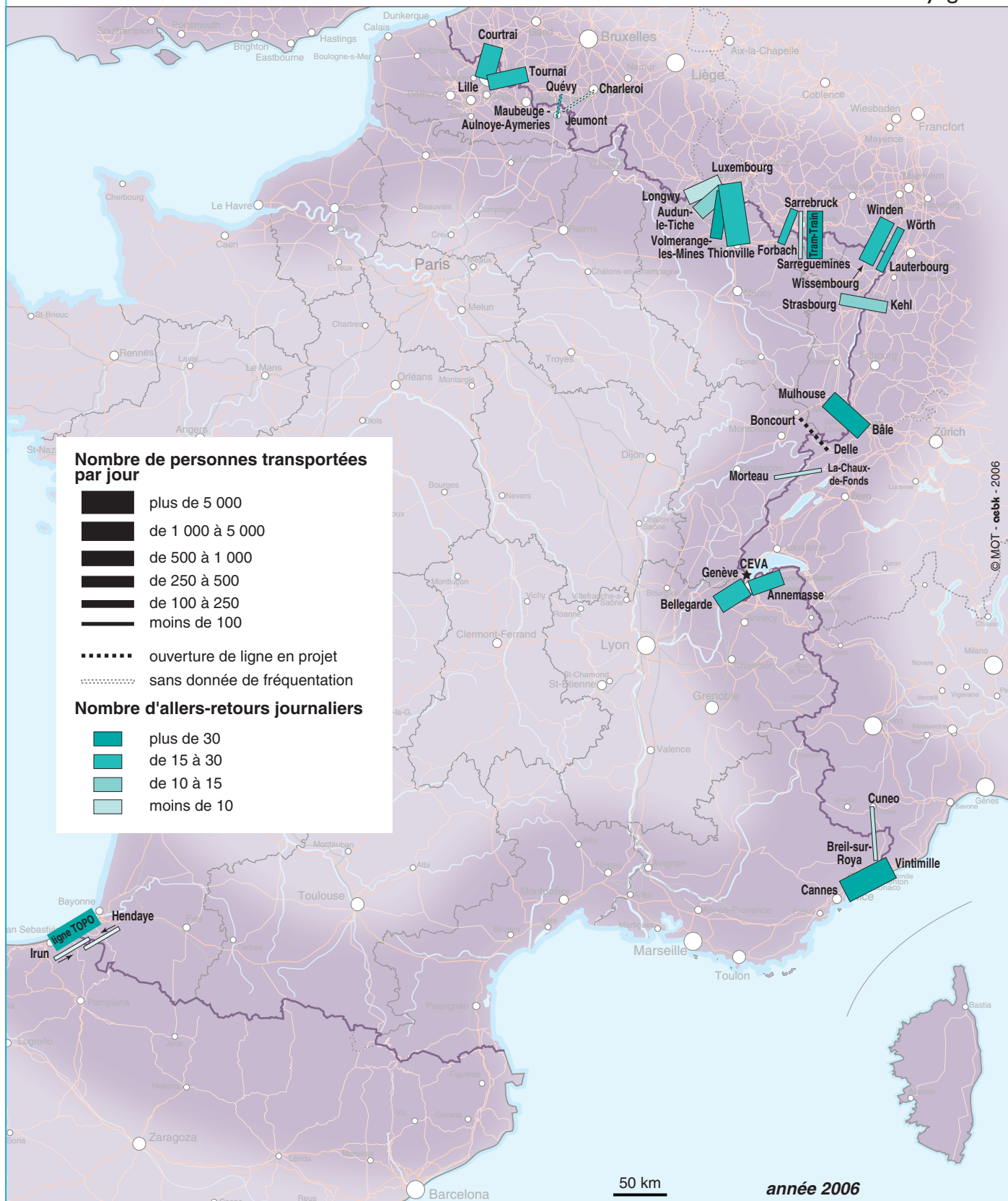


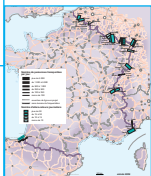
La coopération transfrontalière thématique

2

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Trafic ferroviaire transfrontalier de proximité
“voyageurs”





Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Trafic ferroviaire transfrontalier de proximité “ voyageurs ”

Sept des régions frontalières françaises, majoritairement dans le nord et l'est de la France, disposent de lignes ferroviaires transfrontalières au départ de leur territoire. Au total, 21 lignes transfrontalières (vingt lignes classiques et une ligne de tram-train) permettent de réaliser 78% des déplacements transfrontaliers de proximité en transport collectif. Celles-ci proposent des fréquences importantes et de fortes capacités. Certaines lignes offrent plus de 30 allers/retours par jour. Le record de fréquence journalière est détenu par la ligne Mulhouse-Bâle avec 48 allers/retours par jour. Celui de la fréquentation revient quant à lui à la ligne Cannes-Vintimille avec 13 000 personnes par jour.

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

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

Malgré des délais et des coûts de réalisation particulièrement importants, le ferroviaire connaît un regain d'intérêt dans les zones frontalières. Outre quelques projets de création (ligne du CEVA, sorte de RER entre Genève et Annemasse, en construction), des lignes fermées autrefois pour cause de désaffectation sont réouvertes. Leur potentiel de développement apparaît aujourd'hui comme une réponse pertinente à la satura-

tion des infrastructures routières et à la flambée du prix du carburant.

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

Bien que les régions françaises ne soient pas compétentes en termes de services internationaux, elles s'investissent fortement dans la mise en place de lignes de transport ferroviaire transfrontalier. L'intérêt régional de ce développement est avéré mais la spécificité du matériel utilisé génère un surcoût important pour la collectivité (systèmes de sécurité, alimentation électrique de deux pays, normes spécifiques à respecter...).

Bien qu'acteurs récents des transports transfrontaliers, les régions possédant ce type de lignes développent souvent une stratégie globale de développement. Elles organisent les liaisons transfrontalières les plus dynamiques (Lille, le nord de la Moselle, l'agglomération franco-valdo-genevoise, la Riviera franco-italienne ...) dans un souci d'interconnexion optimale des réseaux. En effet, l'intermodalité entre les transports collectifs ferroviaires et routiers constitue un véritable enjeu de développement. Un effet de synergie peut être attendu de la part des acteurs des transports de bus et des opérateurs ferroviaires : les taux de remplissage des bus sont d'autant plus élevés que les lignes sont intégrées à un réseau global ; les liaisons ferroviaires, handicapées par des distances interstations importantes, peuvent quant à elles prétendre à une desserte plus fine du territoire grâce aux bus.