

2 - La coopération transfrontalière thématique



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Répartition véhicules légers/ poids lourds sur l'ensemble des axes routiers transfrontaliers

L'ensemble des flux transfrontaliers, 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. Ces flux, essentiellement effectués en voiture particulière s'ajoutent aux flux de plus longue distance au sein de nombreux territoires transfrontaliers, en particulier sur les autoroutes A22 (Paris-Bruxelles) A9 (Europe-Catalogne), A63 (Europe-Madrid-Portugal), A31 (France-Luxembourg), A36 (Mulhouse-Freibourg) où la part des poids lourds est particulièrement importante (jusqu'à un tiers des véhicules comptabilisés).

Cette cohabitation de plus en plus dangereuse et source de nuisances extrêmes dans certaines agglomérations transfrontalières est illustrée par cette carte qui donne à voir la répartition Véhicules Légers/Poids Lourds sur l'ensemble des axes routiers. En bleu est représenté le trafic des Véhicules Légers (automobiles principalement) et en jaune celui des Poids Lourds. La taille du cercle est proportionnelle au nombre de véhicules qui circulent par axe dans les deux sens.

On peut remarquer la densité des passages routiers transfrontaliers sur l'ensemble des frontières du nord et de l'est, alors que celle des zones montagneuses (Jura mais surtout Alpes et Pyrénées) est beaucoup plus faible pour des raisons géographiques évidentes. On note également que les axes à voie en double sens se caractérisent par un flux composé majoritairement de véhicules légers, à l'inverse des axes autoroutiers décrits précédemment.

Enfin, l'emprise de la voiture particulière dans les déplacements transfrontaliers de proximité est en partie liée à la configuration géographique des lieux et à la distribution des pôles origines - destinations : 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 Transport Collectif drainant un grand nombre de travailleurs frontaliers sur un tronçon bien identifié comme les axes Metz-Luxembourg, Cannes-Monaco-Vintimille ou Mulhouse-Bâle. Mais c'est également l'offre en matière de transports transfrontaliers, et notamment la présence d'un véritable réseau et non seulement des lignes ponctuelles transfrontalières, qui va avoir un impact sur l'utilisation ou non de la voiture particulière sur les trajets transfrontaliers de proximité.