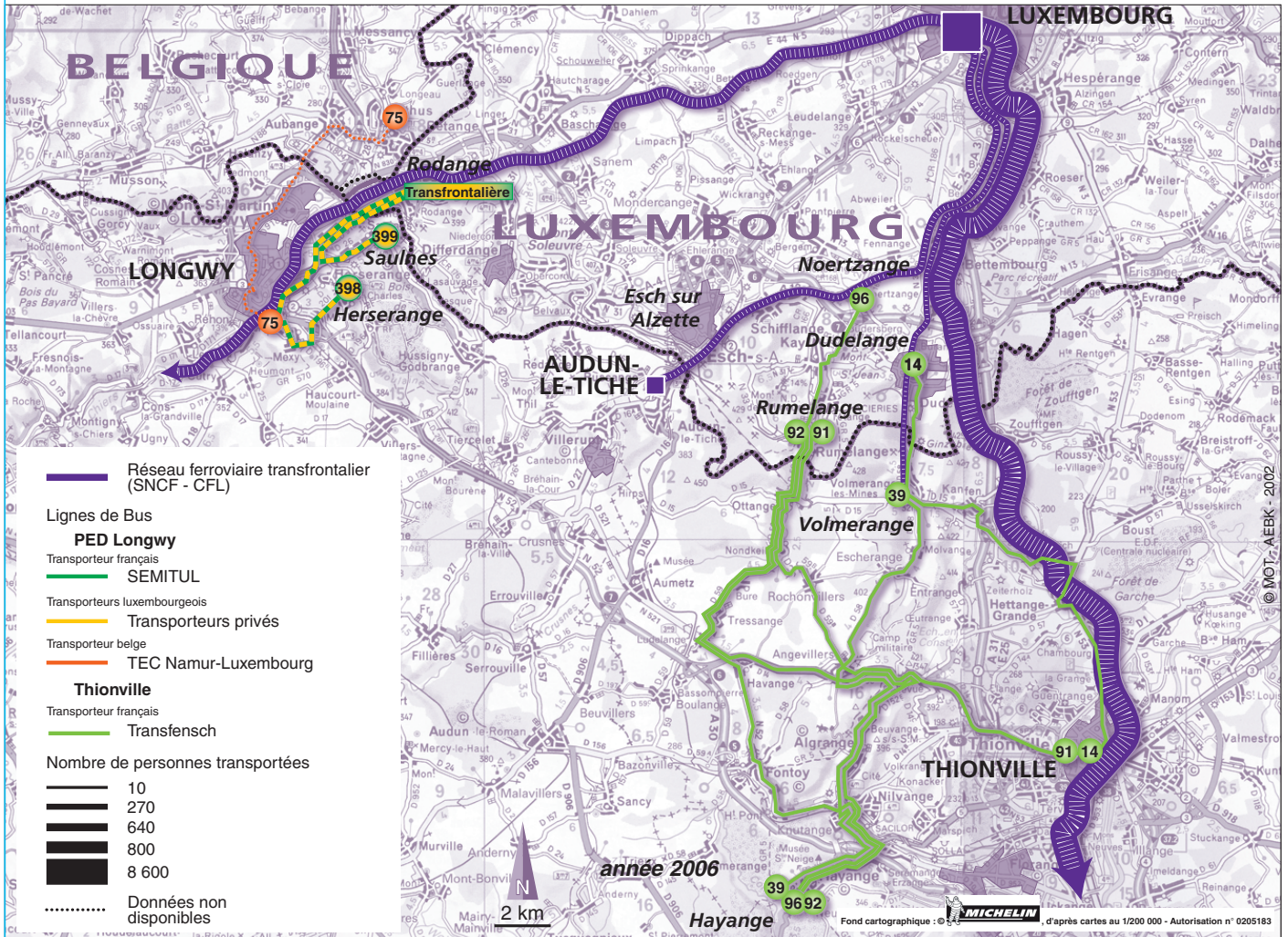


La coopération transfrontalière thématique 2

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

PED de Longwy - Audun le Tiche – Esch sur Alzette - Thionville - Luxembourg



PED de Longwy

Trois lignes de bus transfrontalières sont en service sur le périmètre de transports urbains du Pôle Européen de Développement : une ligne existe entre la partie française et la partie belge (Longwy (F) – Athus (B)), la ligne 75 est exploitée par le transporteur belge TEC Namur-Luxembourg. Elle dispose de 9 A/R par jour et possède une tarification identique à celle de son réseau. Cette ligne existait depuis 1969 mais était privée : elle servait au transport des salariés d'une entreprise belge. L'initiative de la création de cette ligne désormais publique est le fait du transporteur belge en 2000. La ligne 75 est majoritairement fréquentée par des scolaires. Elle n'est pas en correspondance avec un service ferroviaire mais 4 services sont prolongés jusqu'à la gare belge d'Arlon afin d'assurer une correspondance avec les trains de la SNCF.

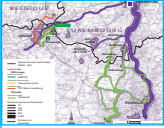
Deux autres lignes relient la partie française au Luxembourg : la ligne 398 (Herseurange (F)-Rodange (L)) et la ligne 399 (Saulnes (F) – Rodange (L)), exploitées par trois transporteurs dont un Français et deux Luxembourgeois : SEMITUL (Transdev), Huberty et Salès-Lentz. Avec un total de 37 A/R par jour, elles font suite depuis 2002 à la ligne dite «

Transfrontalière » qui avait été ouverte en 1992. Ces lignes sont issues d'une volonté politique forte de la part du gouvernement luxembourgeois qui souhaite limiter l'accès des automobiles aux villes du Grand Duché (un actif sur deux travaille au Luxembourg), comme du Pôle Européen de Développement (PED) de Longwy dont les autorités locales souhaitent encourager les habitants à saisir les opportunités d'emploi présentes au Luxembourg.

La vocation de ces lignes transfrontalières franco-luxembourgeoises est d'acheminer les travailleurs transfrontaliers à la première gare CFL (Rodange) et d'assurer la correspondance avec les trains en direction de Luxembourg-Ville (intermodalité très pensée avec correspondance quai à quai, horaires des bus adaptés à ceux des trains en partance ou à l'arrivée, attente des bus en cas de retard du train...). La fréquentation de ces lignes concerne 600 voyageurs par jour (chiffre multiplié par deux entre 2002 et 2005). Presque exclusivement utilisées par des travailleurs transfrontaliers, les usagers luxembourgeois ont quand même la possibilité d'utiliser ces lignes pour les déplacements internes au Luxembourg.

La tarification est spécifique par rapport au réseau urbain de

## 2 - La coopération transfrontalière thématique



### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### PED de Longwy Audun le Tiche – Esch sur Alzette Thionville - Luxembourg

Longwy : elle est intégrée au système de tarification luxembourgeois, « écopass ». Le Grand Duché paye un forfait aux différents transporteurs, qui lui reversent leurs recettes.

Les lignes 398 et 399 sont entièrement 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.

La SEMITUL, liée par DSP à son autorité organisatrice française (Syndicat Intercommunal des TRANSPORTS collectifs du bassin de Longwy - le SITRAL), n'a pas de convention de délégation de service public pour l'exploitation des lignes 398 et 399 et opère à ses propres risques et périls. La DSP dispose d'une clause stipulant que les deux lignes franco-luxembourgeoises ne doivent pas rentrer en concurrence avec les lignes régulières franco-françaises. Lors de l'ouverture ou de la modification de ces lignes, il y a donc une procédure de vérification de non concurrence qui vaut autorisation de caboter sur le territoire couvert par le PTU du SITRAL.

Les retours des clients en termes de tarification et de desserte sont très positifs. Il est notamment prévu de remettre en place une ligne entre Villerupt et Esch-sur-Alzette fermée depuis 2003.

**Sur le mode ferroviaire**, Longwy est relié à Luxembourg Ville par 8A/10R. Sa fréquentation est de 800 personnes par jour dont 99 % sont des travailleurs transfrontaliers possédant des abonnements Flexway. Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement luxembourgeois. Il existe un projet de création d'une nouvelle halte sur le trajet pour l'instant sans réalisation.

#### Audun le Tiche – Esch sur Alzette

La ligne de train Audun le Tiche – Esch sur Alzette rejoint Bettembourg (L) puis Luxembourg (L). La ligne a été rouverte en 1992 par les CFL, qui sont les seuls à l'exploiter, afin d'inciter les travailleurs transfrontaliers à utiliser les transports collectifs ferrés. Le niveau d'offre est moyen : 15 A/R par jour. 580 personnes l'empruntent chaque jour étant exclusivement des travailleurs frontaliers. Cette ligne est uniquement exploitée par les CFL avec un service de navette qui fait correspondance avec le service cadencé luxembourgeois en gare d'Esch. Le prolongement de la ligne Audun-le-Tische (F) / Esch-sur-Alzette (L) jusqu'à Villerupt, inscrit au protocole de 2001, n'a pas été suivi d'effet pour l'instant.

#### Thionville

Parmi le réseau de bus urbain de Thionville, géré par le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville Fensch et exploité par TransFensch (Transdev), cinq lignes peuvent prétendre au titre de lignes transfrontalières : 91, 92, 96, 14 et 39. Quatre d'entre elles franchissent effectivement la frontière entre Thionville et le Luxembourg : les lignes 91, 92, 96 et 14.

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.

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 de la ligne 39 est encore un peu plus atypique : elle 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 du territoire sur lequel elle est implantée mais selon celles de son pays de rattachement. Ainsi, 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 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. Cette offre correspond plutôt à un profil interurbain bien que 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. Elles s'efforcent donc d'être les mieux adaptées 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 : 600 personnes par mois pour la première et à 279 pour la seconde.

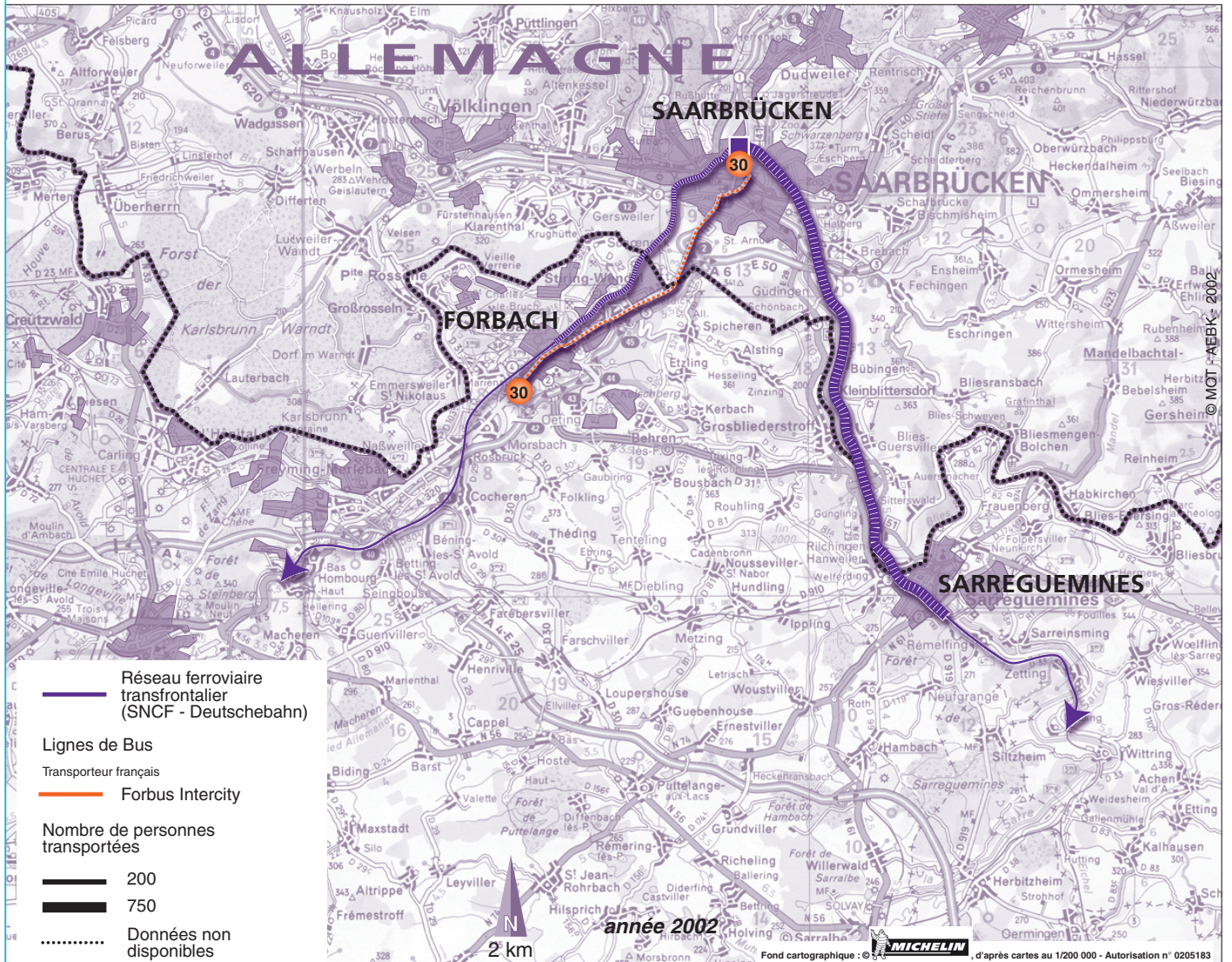
La ligne 96 est financée à 100% par le SMITU selon le même régime que les autres lignes du réseau urbain alors que la ligne 39 est financée par les CFL. La tarification est celle du réseau urbain du SMITU. Il faut un ticket toutes zones, ce qui correspond au tarif le plus cher pour un ticket à l'unité.

**Sur le mode ferroviaire**, la ligne reliant Thionville à Luxembourg Ville fait partie du Sillon mosellan, l'axe lourd ferroviaire de la Région Lorraine reliant Nancy et Metz au Luxembourg. Cette ligne a un niveau d'offre élevé : 30 A/R depuis Thionville (en 30 minutes), dont 28 depuis Metz (en 50 minutes environ), et 16A/17R depuis Nancy (en 1h30 environ). Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement français. Sa fréquentation, en hausse chaque année, est de 8.600 voyages par jour, en faisant une des lignes ferroviaires transfrontalières les plus fréquentées. Ces déplacements sont constitués par des abonnés au Flexway dans 95% des cas.

Depuis la précédente édition de l'Atlas, le tronçon Volmerange-les-Mines (F) / Luxembourg (L) a été ouvert. 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.

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Sarrebrück - Moselle Est





### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Sarrebrück - Moselle-Est

##### Forbach

Il existe une **ligne de bus transfrontalière entre Forbach et Sarrebrück**, (ligne 30) qui dessert, côté français, les communes de Forbach et de Stiring Wendel. Elle est exploitée en commun par le transporteur français Forbus Intercity (Transdev) et le transporteur public allemand Saartal Linien. Cette ligne n'est pas couverte par la convention de service public liant Forbus Intercity au Syndicat Intercommunal de l'Est Mosellan (SITEM). Côté français, le transporteur opère la ligne à ses propres risques et périls.

L'exploitation de la ligne est partagée entre les deux transporteurs : en semaine A, Forbus Intercity effectue les services du matin et Saartal Linien ceux de l'après-midi et inversement en semaine B. La tarification de la ligne 30 est commune aux deux transporteurs et spécifique à la ligne. Elle a été élaborée à partir de la tarification allemande. 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. Les recettes des titres vendus par les conducteurs à bord des véhicules sont gardées par les transporteurs. Celles des autres titres sont réparties entre les deux transporteurs.

Le niveau d'offre est moyen : 15 A/R par jour. La ligne est ancienne, créée en 1974 suite à une initiative du transporteur allemand. L'influence de Saartal Linien est très forte : c'est cette compagnie qui a effectué toutes les démarches administratives lors de l'ouverture de la ligne. De même, la tarification se base sur ses tarifs : toute modification se fait en commun mais suite à proposition du transporteur allemand.

S'il n'y a pas de données concernant la fréquentation de la ligne, on sait néanmoins que les utilisateurs sont majoritairement des travailleurs transfrontaliers même si nombreux sont ceux qui utilisent aussi la ligne pour les loisirs et les achats. La ligne 30 est en correspondance côté français avec les trains de la SNCF en gare de Forbach.

**Sur le mode ferroviaire**, la ville de Forbach est située sur la ligne reliant Metz à Sarrebrück. Elle fait quotidiennement l'objet de 18 A/R dont 3 A/R sont des trains Grandes Lignes. La ligne est exploitée majoritairement avec du matériel de la SNCF. Elle est empruntée quotidiennement par 200 personnes dont une faible part est composée de travailleurs frontaliers (seulement 10 %).

##### Sarreguemines - Sarrebrück

La ligne entre Sarreguemines et Sarrebrück est exploitée par deux transporteurs. Le premier est le transporteur allemand Saarbahn qui utilise les quelques centaines de mètres séparant la gare de Sarreguemines de la frontière allemande. Cette ligne créée en octobre 1997 est la première ligne française de tram-train, véhicule ferroviaire hybride apte à circuler comme un tramway en centre ville et comme un train régional sur les infrastructures ferroviaires. Ce nouveau système de transport a été élaboré par les Allemands, la première ligne de tram-train ayant été créée en 1992 à Karlsruhe.

La ligne exploitée par la Saarbahn a un statut particulier : n'étant pas d'intérêt régional pour la région Lorraine ni exploitée par la SNCF, cette ligne n'est pas prise en compte par la convention liant la Région à la compagnie nationale et n'est pas financée par elle. C'est l'Etat français qui est l'autorité compétente pour le service de la Saarbahn, le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports ayant donné une autorisation au transporteur pour l'utilisation de la section de voie française.

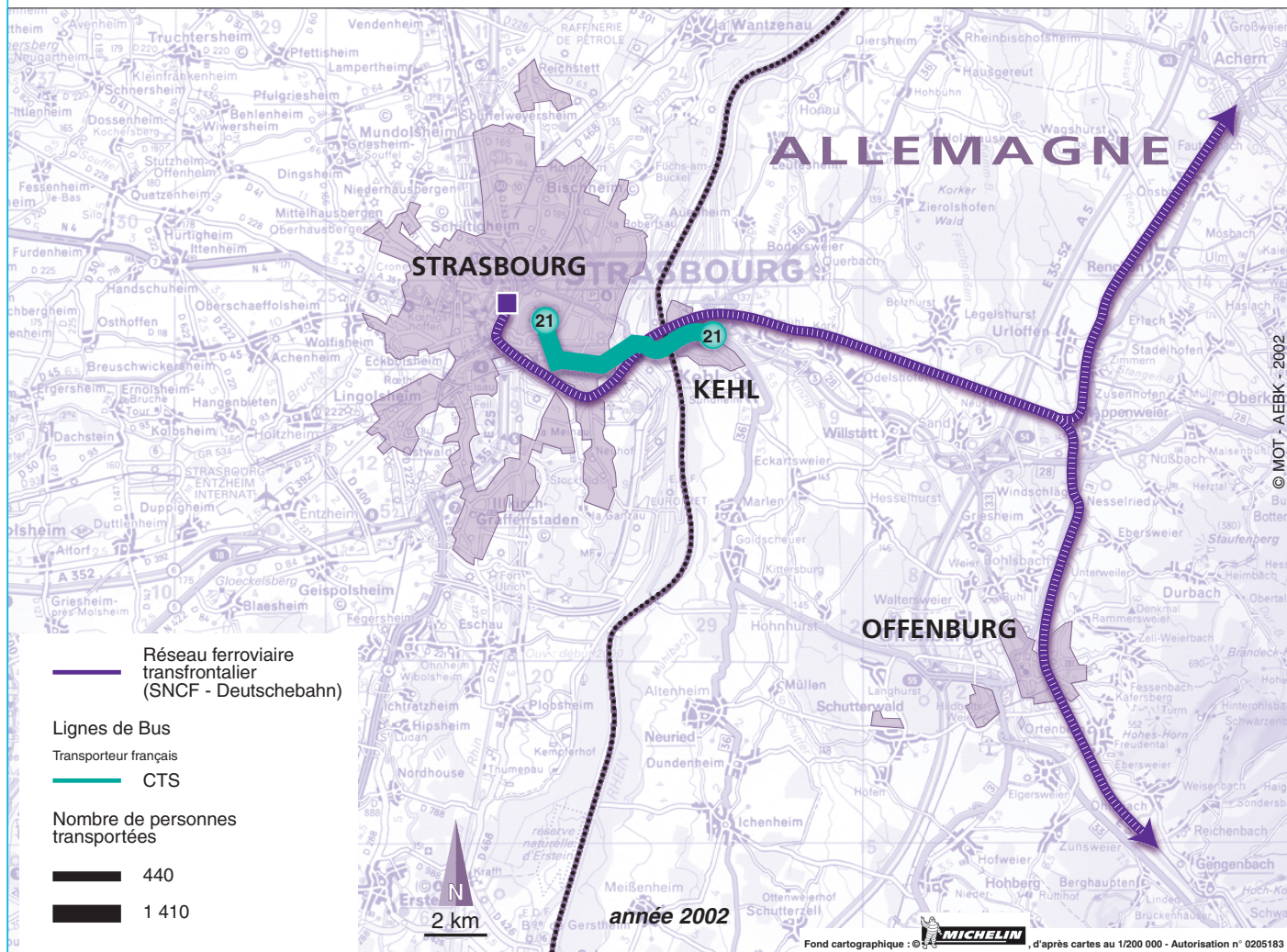
Le service de tram-train a un niveau d'offre élevé avec 33 A/R par jour : un train horaire en heure creuse et un train toutes les demi-heures en heure de pointe. La ligne est fréquentée quotidiennement par 750 personnes qui sont majoritairement des frontaliers se rendant en Allemagne pour travailler.

Le deuxième opérateur à exploiter la ligne est la SNCF. La gare de Sarreguemines est desservie par les trains Strasbourg – Sarrebrück. La ville est située à une vingtaine de kilomètres du département du Bas-Rhin. La fréquence est très faible : 5 A/R par jour (dont 3 Sarrebruck-Offenbourg). De ce fait, elle ne joue aucun rôle dans les déplacements transfrontaliers locaux. Sa vocation essentielle est de maintenir une relation ferroviaire « intercités » entre les deux métropoles. Un des services retour dessert Forbach et Béning avant Sarreguemines. Plus de 90 % du parcours de la ligne s'effectuant sur le territoire de la Région Alsace, celle-ci prend en charge les kilomètres parcourus en territoire lorrain jusqu'à la frontière allemande. Suite à la livraison de nouveaux automoteurs, l'offre est passée à 5 A/R par jour en décembre 2002 mais reste insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements locaux.

**La coopération transfrontalière thématique** 2

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Strasbourg-Ortenau





### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Strasbourg-Ortenau

L'agglomération strasbourgeoise possède **une ligne de bus transfrontalière** reliant Strasbourg Gutenberg à la ville de Kehl (ligne 21), exploitée par la CTS (Transdev). La tarification appliquée est celle en vigueur au sein du PTU de Strasbourg. La ligne 21 accumule les « records » dans beaucoup de domaines. Le niveau d'offre est très élevé : 50 A/R par jour; la fréquentation est en forte corrélation avec le niveau d'offre : 1410 personnes utilisent la ligne quotidiennement.

Cette ligne est aussi la plus ancienne : elle date du début du XX<sup>ème</sup> siècle quand les deux villes étaient allemandes. Les utilisateurs fréquentent cette ligne pour plusieurs motifs. Les déplacements pour achats y sont majoritaires en semaine (38 % et jusqu'à 54 % le samedi) ; viennent ensuite à parts égales les motifs travail et études. La ligne 21 fait la correspondance avec le tramway de la CTS côté français et aux trains de la DB et de la SWEG en gare de Kehl côté allemand.

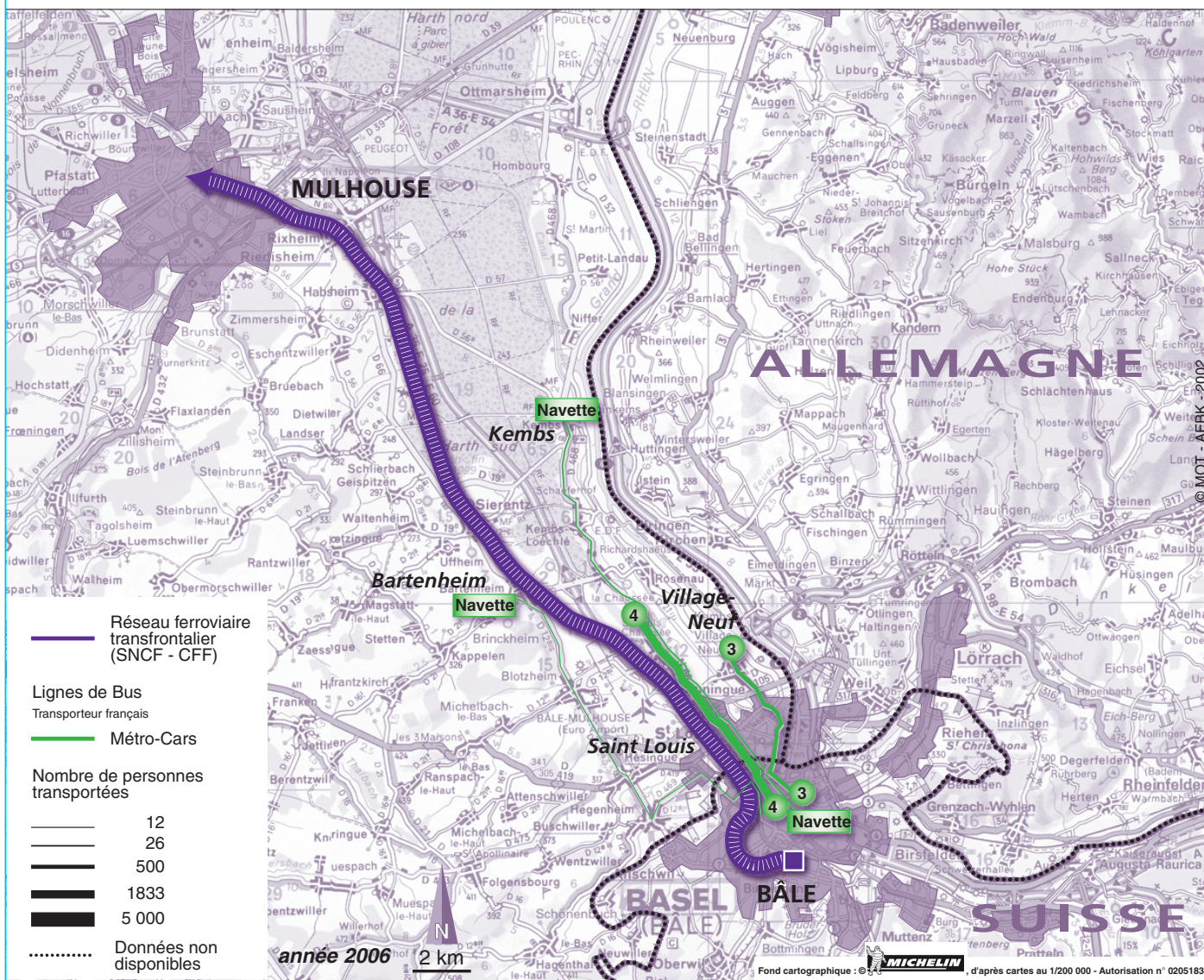
**La ligne ferroviaire entre Strasbourg et Kehl** est fréquentée quotidiennement par 12 A/R dont la moitié sont des trains Grandes Lignes. Après Kehl, la ligne bifurque vers le nord en direction de Karlsruhe et vers le sud en direction d'Offenburg. Les 7 A/R Grandes Lignes sont des trains en direction de Karlsruhe dont 4 A/R sont assurés avec du matériel de la SNCF, les autres services sur ce trajet étant assurés exclusivement avec du matériel de la compagnie nationale allemande. Les autres services sont des TER Métro Rhin entre Strasbourg et Offenburg assurés avec du matériel des deux transporteurs.

Entre Strasbourg et Kehl, la fréquentation est de 440 personnes (880 voyages). La part de marché du fer n'atteint pas les 2 %. Les utilisateurs sont majoritairement des occasionnels.

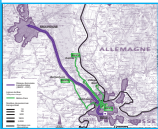
# La coopération transfrontalière thématique 2

## Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurodistrict trinational de Bâle



## 2 - La coopération transfrontalière thématique



### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Eurodistrict trinational de Bâle

L'agglomération de Saint Louis compte **quatre lignes de bus transfrontalières** la reliant à Bâle : deux lignes régulières : la ligne 3 (Village Neuf – Huningue – Bâle Schifflände) et la ligne 4 (Neuweg – Saint Louis – Bâle Schifflände) ; deux services de Transport à la Demande par minibus depuis Kembs et Bartenheim vers Bâle Schifflände. Pour ces deux dernières lignes à la demande, la navette ne dessert les horaires et les arrêts des 2 lignes seulement si une réservation téléphonique préalable est effectuée auprès du transporteur. Le véhicule utilisé pour cette ligne est un minibus. Le nombre d'arrêts hors de la commune a été limité afin de permettre un service rapide. Ces lignes sont opérées par le transporteur français Métro-Cars SA (Société Anonyme indépendante) qui est l'exploitant du réseau de transports urbains de la Communauté de communes des 3 frontières (Distribus), compétente depuis 1994 en la matière

Concernant les deux lignes régulières, leur niveau d'offre est élevé : pour la ligne 4 : 40 A/R et 23 A/22 R pour la ligne 3. Jusqu'à la fin des années 1950, deux lignes de tramway du réseau bâlois desservaient les communes de St. Louis et d'Huningue. Leur tracé correspondait à l'actuel tracé des lignes de bus 3 et 4. Les lignes ont été fermées suite à un désaccord entre les municipalités françaises et suisses concernant la couverture des déficits. La ligne 3 a vu le jour en 1963. A cette époque, la ligne de bus traversait la frontière juste pour desservir la ligne de tramway la plus proche. En 1986, les Suisses ont proposé le prolongement de la ligne 3 jusqu'au centre de Bâle. La même année, la ligne 4 qui s'arrêtait à la frontière française était aussi prolongée jusqu'à Bâle Schifflände. Les navettes sont plus récentes (2002 pour celle de Bartenheim). Toutes ces lignes sont issues de la volonté des autorités bâloises de limiter la circulation routière au sein de l'agglomération. Actuellement, 2370 voyages transfrontaliers sont comptabilisés quotidiennement sur l'ensemble de ces lignes.

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.

Métro-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.

La concession délivrée à Métro-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 ne sont payés par les BVB à Distribus qu'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.

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.

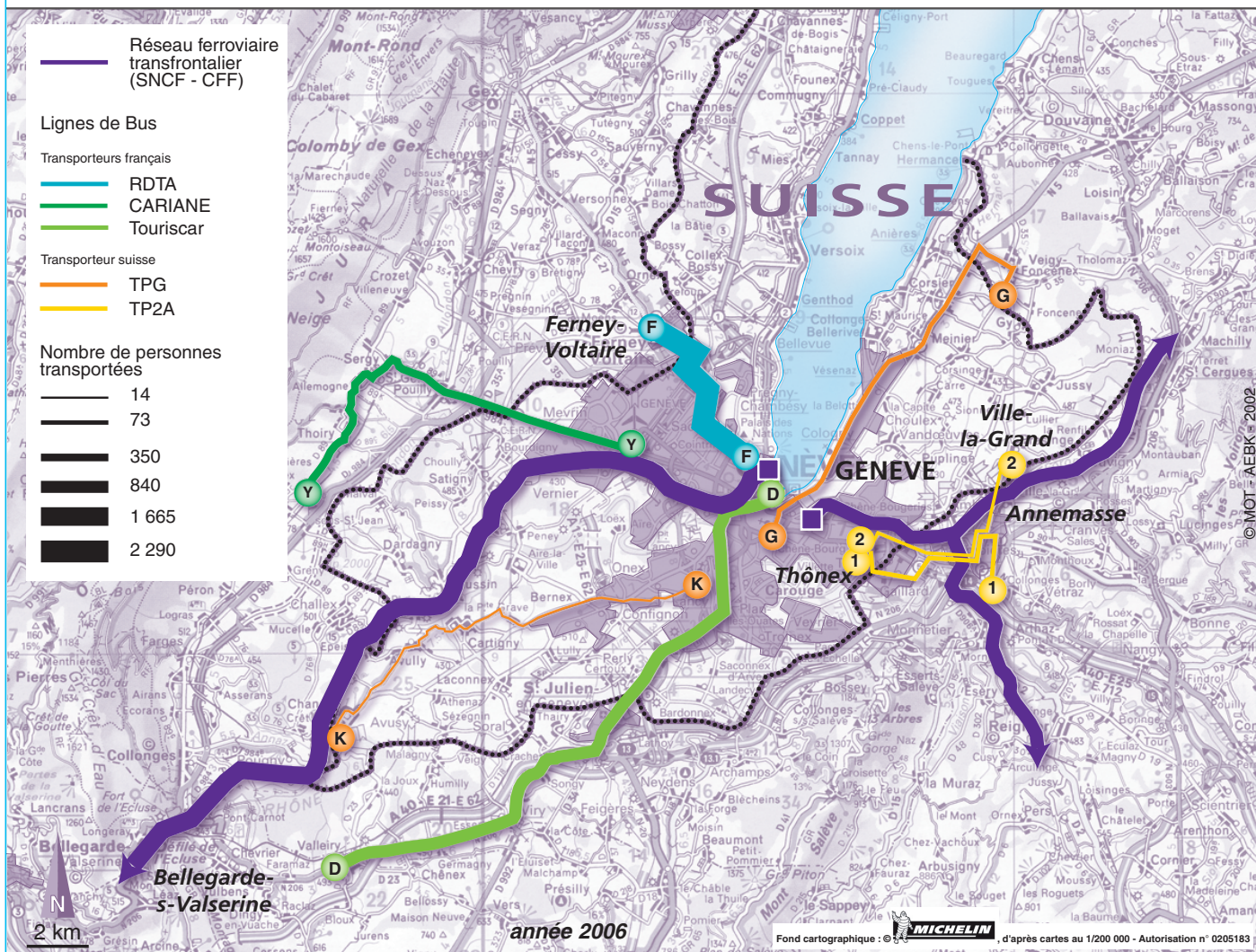
Enfin, l'Association Trinationale de Bâle (ATB), créée en 2002, devenue Eurodistrict début 2007, a bénéficié de fonds INTERREG pour faire de nombreuses études sur des projets de transport. Une étude a notamment porté sur la faisabilité technique du prolongement de trois lignes de trams bâlois vers l'Allemagne et vers la France (2 lignes). Plus précisément, en France, la ligne 3 serait prolongée de 3,25 km vers Bourgfelden et la ligne 11 de 2,35 km, vers la gare de Saint-Louis. Dans le cadre de son programme en faveur des agglomérations, la Confédération Helvétique avait suspendu la condition du financement d'une grande partie de ces prolongements côté français à la condition de commencer les travaux avant fin 2008, ce qui n'a pas été possible de garantir par les autorités françaises. Le cofinancement suisse bénéficiera donc uniquement au prolongement côté allemand en direction de Weil am Rhein.

**La ligne ferroviaire entre Mulhouse et Bâle** est très fréquentée. 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 5000 voyageurs transfrontaliers empruntent chaque jour la ligne Mulhouse (F) / Bâle (CH). 98% d'entre eux sont des travailleurs frontaliers.



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Métropole franco-valdo-genevoise



Lignes urbaines :

L'agglomération genevoise possède 7 lignes de bus urbaines transfrontalières. 5 d'entre elles sont exploitées par les Transports Publics Genevois (TPG). 2 autres lignes sont opérées par les Transports Publics de l'Agglomération Annemassienne (TP2A).

Les 5 lignes proposées par les TPG font l'objet, pour 3 d'entre elles, d'une sous-traitance à des transporteurs français, ayant permis pendant longtemps aux TPG de s'affranchir de l'interdiction de cabotage en territoire français, récemment levée.

- la ligne D (Genève Cornavin – Bachet de Pesay – Saint Julien en Genevois – Valleiry) est assurée par le transporteur Touriscar;
- la ligne F (Genève Cornavin – Ferney Voltaire - Gex) est assurée par l'entreprise RDTA (société anonyme indépendante);
- la ligne Y (Blandonnet – Saint Genis Pouilly – Val Thoiry) est exploitée par Cariane (Kéolis). Cette ligne est un cas particulier, car TER routière.

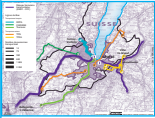
Les 2 lignes suivantes sont exploitées en propre par les TPG sans autorisation de cabotage, car ne faisant pas d'arrêt intermédiaire sur France :

- la ligne K (Les Esserts (CH) – Pougny Gare (F)). Les TPG ont signé une convention avec le département de l'Ain et la Communauté de Communes du Pays de Gex définissant les modalités de couverture des déficits du transporteur suisse sur le territoire français.

- la ligne G (Rive (CH) – Vézenaz (CH) – Corsier (CH) – Veigy (F)). 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.

Le niveau d'offre est très variable suivant les lignes. La ligne F a une fréquence très élevée : entre Genève et Ferney Voltaire, elle est de 53A/51R. Un bus assure la correspondance jusqu'à Gex (19 A/R), qui était directement desservie jusqu'en 2005. C'est également le cas de la ligne D qui offre 41 A/42 R dont les 3/4 n'atteignent pas Valleiry mais s'arrêtent à Saint Julien. L'offre est moindre sur la ligne Y : 20 A/R. Quant aux autres lignes, seuls 8 A/R de la ligne G et 4 A/R franchissent la frontière parmi l'offre journalière de ces 2 lignes.

Pour la majorité des lignes, la fréquentation est en corrélation avec le niveau de l'offre. La ligne F est la ligne transfrontalière la plus



### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Métropole franco-valdo-genevoise

fréquentée : 2290 voyages transfrontaliers au quotidien. La ligne Y est une exception : sa fréquentation n'est que de 350 personnes, alors que la ligne D, dont le niveau d'offre est à peu près deux fois supérieur à celui de la ligne Y, a une clientèle de 840 personnes. Les 2 dernières lignes ont une fréquentation transfrontalière faible voire marginale : 150 personnes pour la ligne G et seulement 14 pour la ligne K.

Ces lignes transfrontalières, très majoritairement fréquentées par des travailleurs transfrontaliers, sont nées de démarche des collectivités françaises et suisses (Région pour la ligne Y, Communauté de Communes du pays de Gex pour la ligne F, Communauté de Communes du Genevois Haut savoyard pour la ligne D, Commune de Veigy - Foncenex pour la ligne G et commune de Pougny pour la ligne K).

En termes de montages juridiques, 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 : 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. Une convention d'exploitation lie les TPG aux autorités organisatrices françaises.

Les lignes D, F et Y datent de la dernière décennie : respectivement 1990 et 1991. Les lignes K et G sont plus récentes : 2000 et 2001. Il est intéressant de noter que jusque dans les années 1950, Genève était dotée d'un important réseau de tramway : il existait 5 lignes transfrontalières : Genève – Ferney Voltaire, Genève – Saint Julien en Genevois, Genève – Collonges, Genève – Annemasse et Genève – Douvaine. Elles ont fermé au fur et à mesure pour manque de rentabilité. La dernière ligne transfrontalière fut la ligne entre Genève et Annemasse qui ferma à la fin de l'année 1958.

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

- ligne TAC n°1 (Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)), en interconnexion avec les lignes de bus n°20 et 27 du réseau des TPG ; 20 voyageurs/jour

- la ligne TAC N°2 (Ville-la-Grand (F) – Annemasse (F) – Gaillard (F) – Thônex (CH)) fonctionne quant à elle 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) ; 73 voyageurs/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.

Une communauté tarifaire intégrale – UNIRESO - est née en 2001 avec les 3 opérateurs de transport du canton : les TPG, les CFF (chemins de fer suisses) et la SMGN (service de navettes destinées à franchir le lac Léman). Cette communauté tarifaire s'est élargie depuis à 6 membres grâce à l'inclusion fin 2004 d'une portion de ligne des Transports publics de la région de Nyon (CH), des TAC (exploités par

une association de la RATP et des TPG) et depuis le printemps 2006 de la SNCF, via les TER Rhône Alpes sur les sections Pougny Genève Cornavin et Annemasse Genève Eaux Vives.

L'entrée des services français est la suite logique de la signature en 2003 d'une charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois qui affirmait notamment la volonté de développer des modes de tarification communs. Unireso offre ainsi la possibilité de voyager en train, tram bus ou bateau dans et autour de Genève avec un seul titre de transport, la région étant découpée en 10 zones dont 5 pour le canton de Genève et 5 pour la périphérie française et vaudoise.

A plus long terme, un projet de billettique prévoit la création de supports identiques à la région Rhône-Alpes et au bassin genevois.

Enfin, on note la création fin 2006 d'un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) entre les cantons de Genève et de Vaud, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie et les communautés de communes du Pays de Gex et du Genevois. Cette structure juridique transfrontalière est une première dans le domaine car elle facilite des missions stratégiques pour l'ensemble du bassin concernant la planification, la coordination de toutes les offres de transports et le développement de la tarification et de l'information multimodale; elle permet également la conduite de missions opérationnelles concernant l'organisation, la gestion (appels d'offres transfrontaliers) et le contrôle des lignes transfrontalières (dont les lignes urbaines D, F, Y pour qui pourront être gérées dans le cadre d'un GLCT).

**Deux lignes ferroviaires relient la France à l'agglomération genevoise.** Il s'agit de Bellegarde (F) – Genève Cornavin à l'Ouest et d'Annemasse (F) – Genève Eaux Vives au Sud.

Sur la première, 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 utilisée par les TGV Paris - Genève (7 A/R) et depuis le sud de la France (2 A/R). Les CFF et la SNCF ont signé une convention d'exploitation pour cette desserte. La ligne est fréquentée par 1500 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.

La liaison Annemasse (F) / Genève-Eaux-vives (CH) constitue le tronc commun d'un réseau de lignes françaises convergeant vers Annemasse. On recense actuellement 21 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. Elle est fréquentée par 800 voyageurs par jour (90% de travailleurs frontaliers). Elle doit faire l'objet d'une refonte totale dans le cadre du projet CEVA.

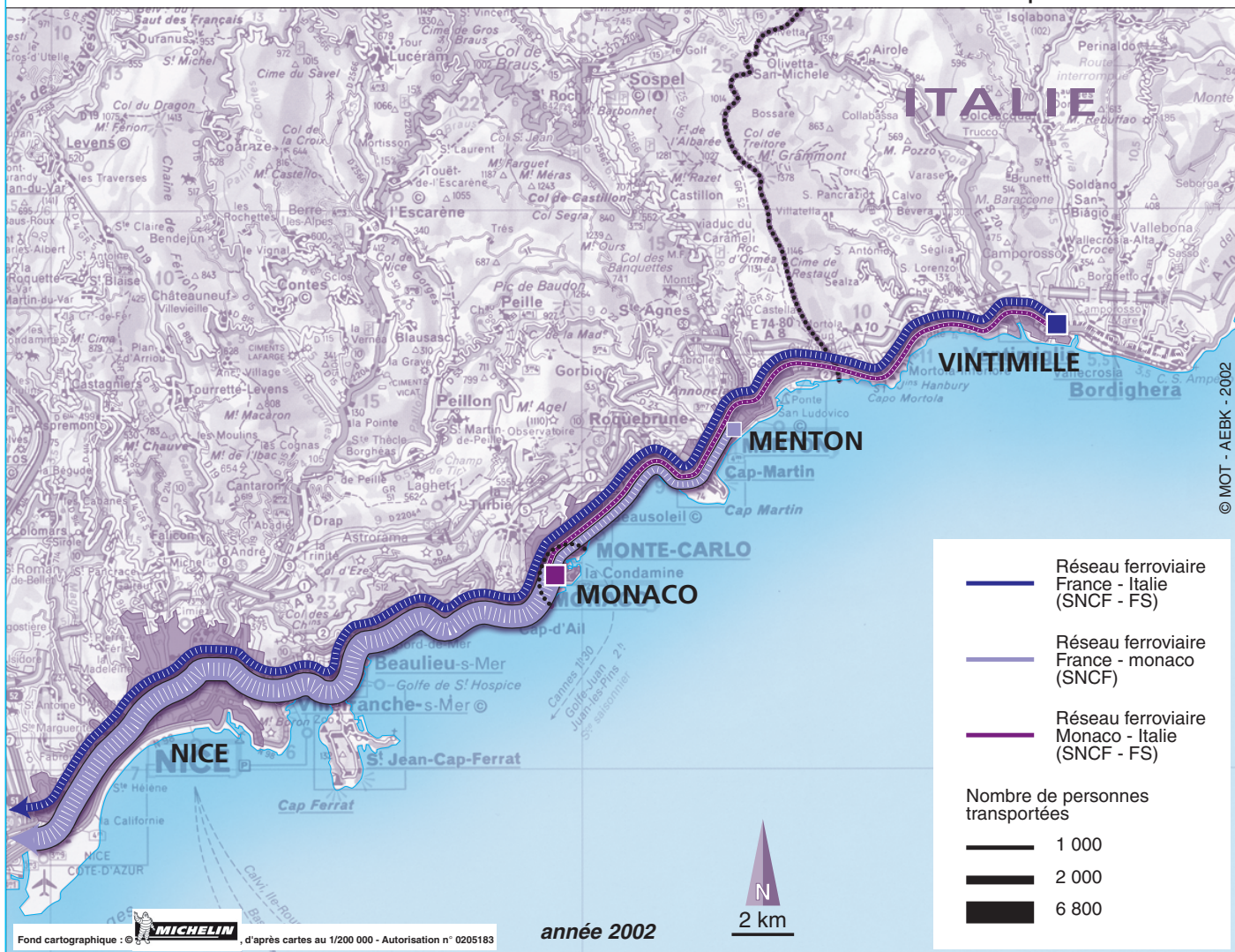
A moyen terme, cette ligne sera reliée à la gare de Genève Cornavin après percement d'un tunnel entre Genève Eaux – Vives et La Praille permettant de connecter la ligne au reste du réseau suisse. Ce projet, dénommé CEVA pour Cornavin – Eaux Vives – Annemasse depuis 2000, s'appuie sur une convention signée en 1912 entre l'Etat fédéral, les CFF et le canton de Genève afin de raccorder la gare centrale de Genève (Cornavin) à Genève Eaux Vives. Le projet est resté en gestation jusqu'à la réalisation du tronçon Cornavin – La Praille (achevé en 1968). Il permettra de mettre en place au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise un véritable réseau de RER. Le raccordement devrait être opérationnel en 2012. Il est prévu, dès la mise en service du raccordement ferroviaire, un RER toutes les demi-heures en heure de pointe.

Parallèlement, un projet urbain important est mené autour de la gare d'Annemasse afin de créer un pôle d'échange multimodal.

# La coopération transfrontalière thématique

## Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

### Métropole Côte d'Azur



Fond cartographique : © MICHELIN d'après cartes au 1/200 000 - Autorisation n° 0205183



### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Métropole Côte d'Azur

Sans ligne de bus transfrontalière de proximité, **la Métropole Côte d'Azur est irriguée par la ligne ferroviaire internationale reliant Marseille à Vintimille**. La ligne a un niveau d'offre élevé : 34 A/35 R dont 70 % sont des services TER ayant pour origine/destination Cannes, jouant véritablement un rôle de RER local. Elle est exploitée exclusivement avec du matériel français. La fréquentation est de 11300 personnes par jour entre la France, Monaco et l'Italie, constitués très majoritairement de travailleurs frontaliers, du fait de la présence de la Principauté Monégasque, principal pôle d'emploi du secteur.

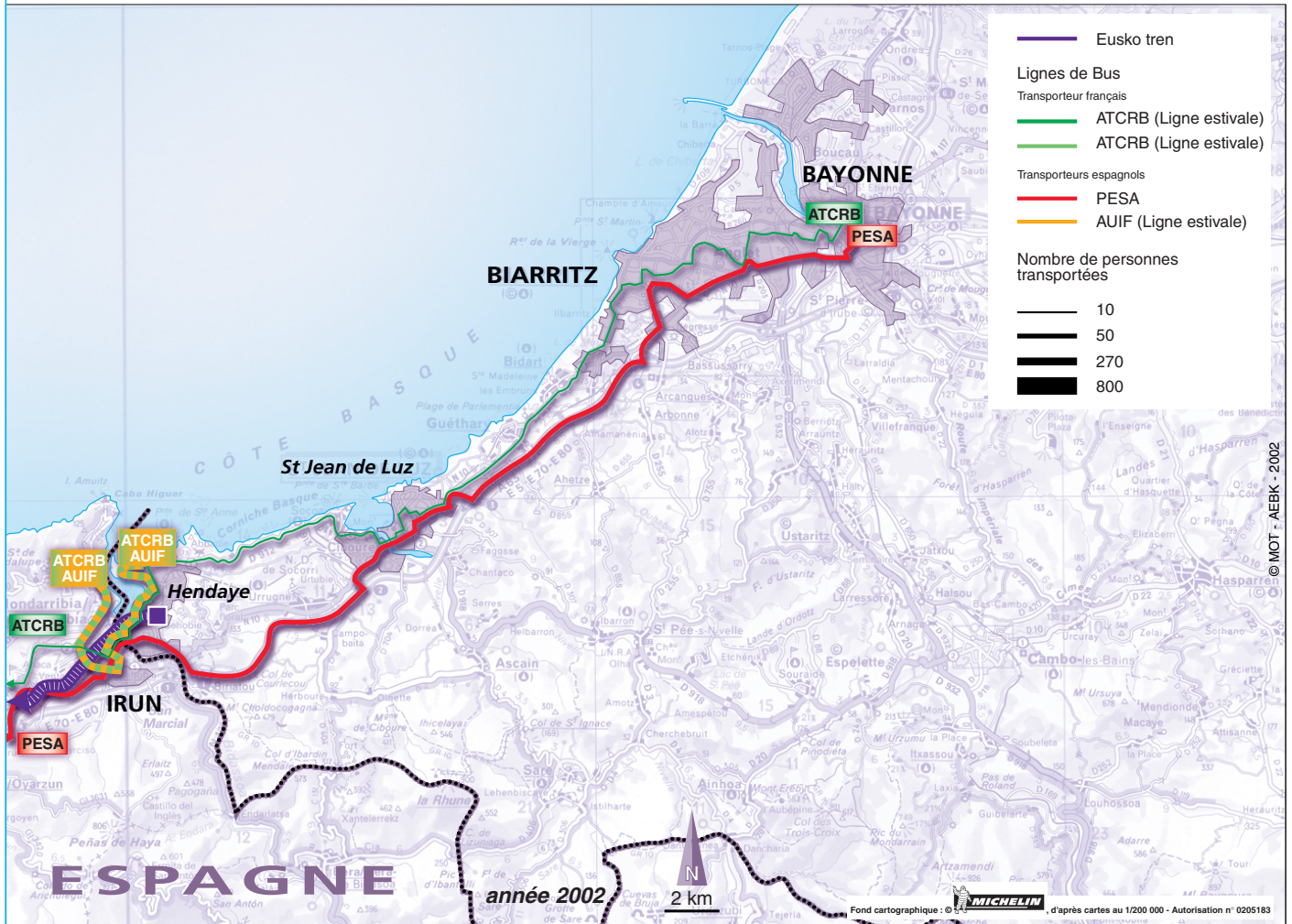
Dans le sens Cannes-Nice->Monaco, on dénombre 6800 voyageurs quotidiens, 1800 entre Menton et Monaco et 1000 entre l'Italie (Vintimille) et la Principauté. Celle-ci accueille d'ailleurs 27000 résidents en France et au moins 3000 en provenance d'Italie venant y travailler chaque jour.

On dénombre enfin 1700 voyageurs quotidiens sur cette même ligne entre la France et l'Italie, A cet égard, ce flux franco-italien connaît de fortes variations de fréquentations suivant les saisons. Les vendredis, jour de marché à Vintimille, la fréquentation peut monter jusqu'à 4000 personnes. Des études sont prévues dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 afin de renforcer la capacité de la voie ferrée entre Cannes et Vintimille.

La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurocité basque





### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### Eurocité basque

On compte **trois lignes transfrontalières routières au sein de l'Eurocité basque et une ligne transfrontalière fluvio-maritime**.

On peut classer ces lignes suivant deux catégories :

- les lignes « régionales » à l'échelle de toute l'Eurocité basque ;
- les lignes de stricte proximité concernant la zone frontalière.

**Les lignes « régionales »** reliant Bayonne à Saint Sébastien en desservant le chapelet de villes situées entre les deux dont Biarritz, Saint Jean de Luz, Hendaye et Irun, sont au nombre de deux : une ligne fonctionne toute l'année et l'autre ligne est saisonnière.

Toute l'année, le transporteur espagnol PESA SA effectue 2 A/R par jour. La ligne dessert les villes de Saint Sébastien, Irun, Hendaye, Saint de Luz, Biarritz, Anglet et Bayonne et permet une correspondance avec les lignes de la SNCF et d'Euskotren en gare d'Hendaye. La tarification appliquée est celle du transporteur ; les tarifs étant approuvés par le Ministère espagnol des Transports. La fréquentation de cette ligne est faible : en moyenne, 51 personnes par jour. Les motifs de déplacement varient suivant l'époque de l'année. En été, le motif « loisirs » est majoritaire et le reste de l'année les utilisateurs sont essentiellement des travailleurs transfrontaliers et des scolaires.

Une ligne estivale est opérée par le transporteur français ATCRB (Connex), qui fonctionne d'avril à septembre et relie Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart, Guéthary, Saint Jean de Luz, Socoa, Hendaye et Saint Sébastien. Cette ligne permet des correspondances avec la SNCF en gare de Bayonne et de Biarritz et avec la SNCF et Euskotren en gare d'Hendaye. En juillet et août, l'offre est d'un aller-retour par jour alors que le reste du temps, un seul aller-retour est proposé les mardis et vendredis. La tarification appliquée est celle du transporteur. Comme pour la ligne permanente, la fréquentation de la ligne estivale est faible : sur les quatre mois d'exploitation de la ligne, la fréquentation quotidienne moyenne s'élève à 42 personnes. Cette ligne régulière est en réalité plus une ligne touristique. Les clients l'utilisent essentiellement pour faire des excursions à Saint Sébastien.

Ces deux lignes sont anciennes. L'ATCRB a pris l'initiative de créer une ligne transfrontalière et en a commencé l'exploitation en 1954 à ses propres risques et périls. Quatre ans après, la ligne espagnole a été créée à l'initiative du Ministère espagnol des transports. A l'époque, l'entreprise qui exploitait la ligne était les Transportes Internacionales Perurena, SL. La ligne a été exploitée pendant quelques années en commun par les deux transporteurs français et espagnol. L'exploitation de la ligne espagnole a été reprise en février 1988 par PESA SA.

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. En attendant que ce projet voit le jour, l'ATCRB et l'entreprise PESA ont décidé de s'associer et de proposer une offre de transport commune et renforcée entre Bayonne et Saint Sébastien.

**Les liaisons de la zone transfrontalière restreinte** concernent les communes d'Hendaye, Irun et Fontarabie. On trouve dans cet espace deux lignes de transport transfrontalières : une ligne routière estivale entre Hendaye, Irun et Fontarabie exploitée en commun par l'ATCRB et le réseau urbain de la ville d'Irun : Autobuses Urbanos Irun-Fuentarrabia (AUIF) et une ligne fluvio-maritime reliant le port de Fontarabie au port d'Hendaye exploitée par l'entreprise Jolaski.

La ligne estivale relie la plage d'Hendaye à la plage de Fontarabie via Irun. Elle fonctionne du 16 juin au 16 septembre. L'initiative de création de cette ligne a été prise par le transporteur espagnol mais l'exploitation s'effectue conjointement par les deux transporteurs qui se partagent les courses. La fréquence est d'un bus au quart d'heure entre Hendaye et Irun et un bus par heure entre Hendaye et Fontarabie. La tarification est commune aux deux transporteurs. La fréquentation est de 556 personnes par jour. Côté français, cette ligne assure la correspondance avec les trains de la SNCF et Euskotren en gare d'Hendaye. Côté espagnol, elle assure la correspondance avec les trains de la RENFE et les trains Euskotren en gare d'Irun.

Créée en 1993, la ligne fluvio-maritime est une initiative de l'entreprise Jolaski qui l'exploite à ses propres risques et périls. Les heures de fonctionnement varient suivant les saisons. Les fréquences sont tout au long de l'année d'une traversée toutes les 30 minutes. La fréquentation est en moyenne de 830 personnes par jour en période estivale et de 166 le reste de l'année. Les motifs de fréquentation de la ligne sont liés aux loisirs : tourisme et commerce.

**Une ligne ferroviaire transfrontalière relie Hendaye à Irun et Saint Sébastien**, exploitée par Euskotren, la société publique de transport basque. La ligne est une voie à écartement métrique. Le service, appelé TOPO, dispose d'un niveau d'offre élevé. Il relie quotidiennement Hendaye à Saint Sébastien toutes les demi-heures (35 A/R). Il est fréquenté par 800 personnes dont 70 % sont des utilisateurs occasionnels. Comme la ligne entre Menton et Vintimille, le TOPO connaît d'importantes variations de fréquentation saisonnières : on observe un doublement de la fréquentation en juillet et août.

D'autres voies ferrées traversent la frontière franco-espagnole mais elles pénètrent seulement jusqu'à la première gare de l'autre côté de la frontière. Il s'agit des voies de la SNCF qui vont jusqu'à Irun et les voies de la compagnie nationale espagnole (RENFE) qui traversent la frontière et desservent la gare d'Hendaye. Les voies ont des écartements différents : écartement européen pour la France et écartement ibérique pour l'Espagne. Ce hiatus technique empêche une interpénétration du matériel. Il y a donc une rupture de charge obligatoire pour toute personne souhaitant utiliser les services des deux compagnies. Les deux compagnies n'assurent donc pas, à proprement parler, de trafic transfrontalier et les statistiques n'ont dans ce cas aucun sens.

Il n'existe pas de projets particuliers au niveau ferroviaire mais le gouvernement basque a émis le souhait de développer le trafic de la ligne du TOPO. Côté français, un tram-train est en projet entre Bayonne et Hendaye qui se connecterait à la voie du TOPO et pourrait constituer à long terme le premier lien sans rupture de charge en transport collectif ferroviaire de l'Eurocité basque.