

Les transports

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Les transports collectifs transfrontaliers urbains et interurbains de voyageurs représentent un facteur important du processus d'intégration européenne. Placés au cœur de la réalité quotidienne des échanges dans les bassins de vie transfrontaliers, ils encouragent la mobilité des habitants et limitent, sur de nombreuses frontières, la saturation des infrastructures routières. Ils sont constitutifs, par la multiplication des échanges qu'ils entraînent, de la création de projets de territoires transfrontaliers.

Cependant, l'offre de transports transfrontaliers est encore faible en Europe. Son développement se heurte à d'importantes difficultés techniques, juridiques et organisationnelles : réglementations différentes de part et d'autre des frontières, différences techniques des systèmes, grande diversité des niveaux de compétences des autorités organisatrices des transports, orientation nationale des réseaux etc. Des évolutions législatives, nationales et communautaires, sont nécessaires pour faire évoluer ce cadre et pour permettre, notamment dans les agglomérations transfrontalières, la constitution de réseaux de transports transfrontaliers intégrés et intermodaux, bénéficiant bientôt de futures autorités organisatrices transfrontalières de transports.

Un autre problème concerne la faiblesse de l'observation et de la connaissance des déplacements sur les territoires transfrontaliers. Les données statistiques, la lourdeur et le coût des "enquêtes ménages" transfrontalières, nuisent profondément à la conduite d'une politique de développement et à une planification efficace des infrastructures transfrontalières. Il conviendrait ainsi d'« institutionnaliser » l'observation statistique transfrontalière, qui pourrait passer par la mise en réseau des offices statistiques nationaux.

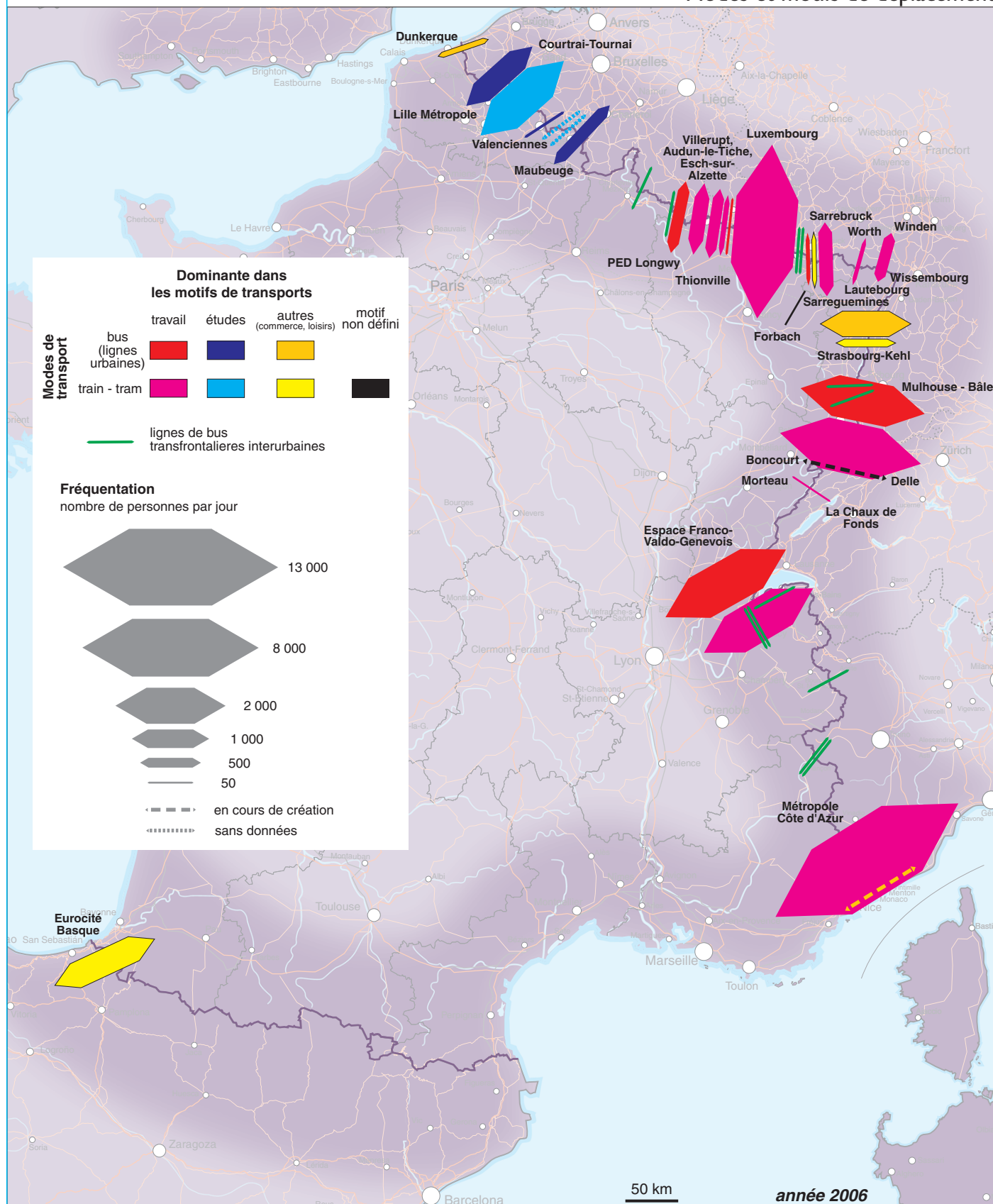
Dans un contexte européen qui promeut la mobilité et l'ouverture des frontières, mais aussi dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du marché européen des transports ferroviaires, il est donc urgent de faire reconnaître, entre droit national et communautaire, l'existence, la spécificité et les enjeux des transports collectifs transfrontaliers.

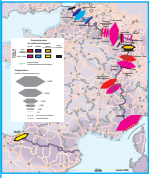
Au sein de l'atlas, cette thématique fait l'objet de trois nouvelles cartes qui actualisent et s'ajoutent aux cartes par agglomération transfrontalière de la version précédente de l'ouvrage, dont certaines (PED-Thionville/Mulhouse-Bâle et Genève) ont été mises à jour.

La première est consacrée aux modes, à la fréquentation et aux motifs de déplacements pour chaque axe transfrontalier de voyageurs. La deuxième carte fait le point sur la répartition « véhicules poids lourds/véhicules légers » sur chaque axe routier transfrontalier entre la France et ses pays voisins. Enfin, la troisième carte recense l'ensemble des lignes ferroviaires transfrontalières de voyageurs en détaillant la fréquence et la fréquentation sur chaque desserte. Les cartes suivantes présentent la situation des transports transfrontaliers au sein de chacune des agglomérations transfrontalières.

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.

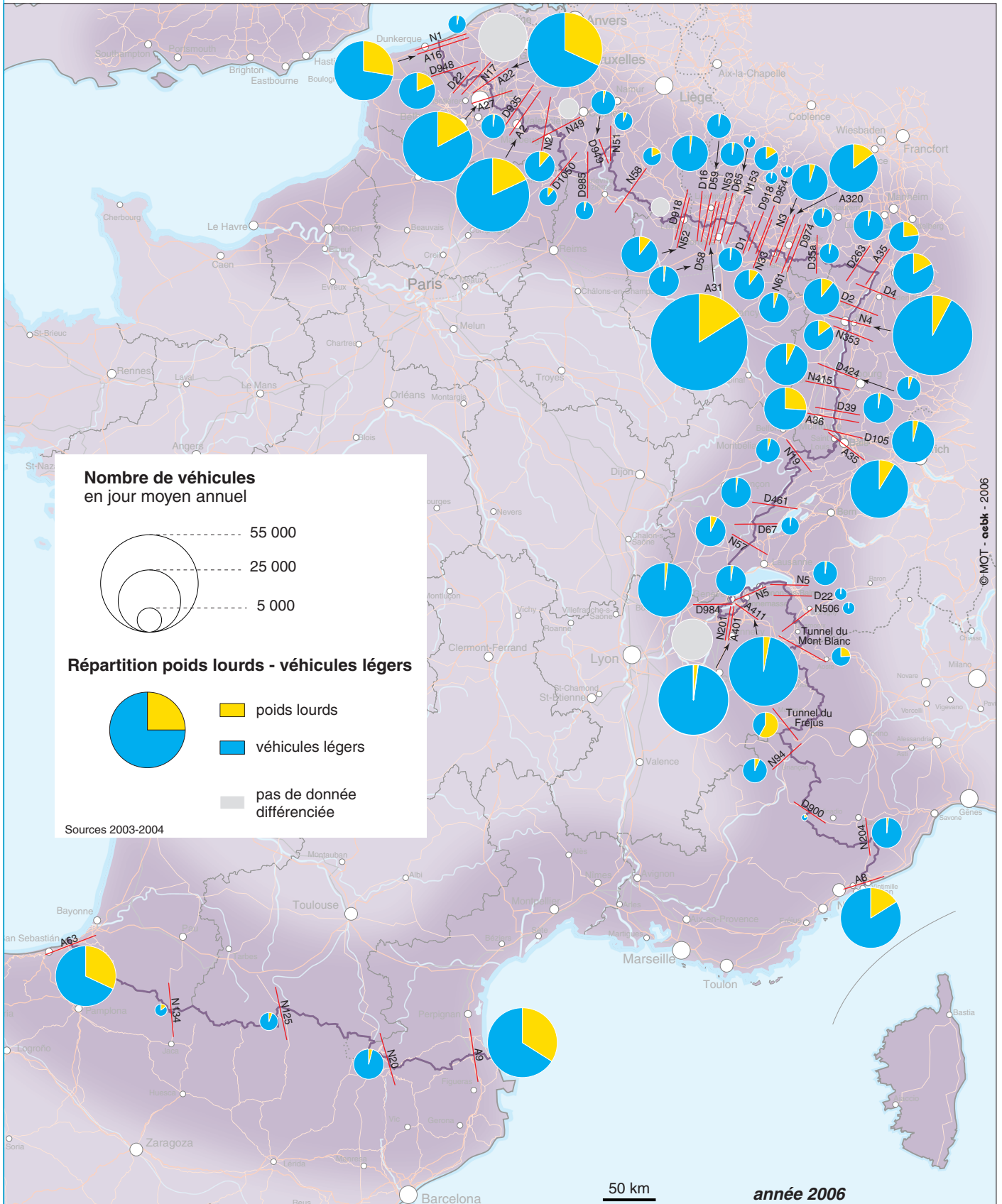
¹ Soit 46 000 voyages quotidiens dans les deux sens.

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

La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

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



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.

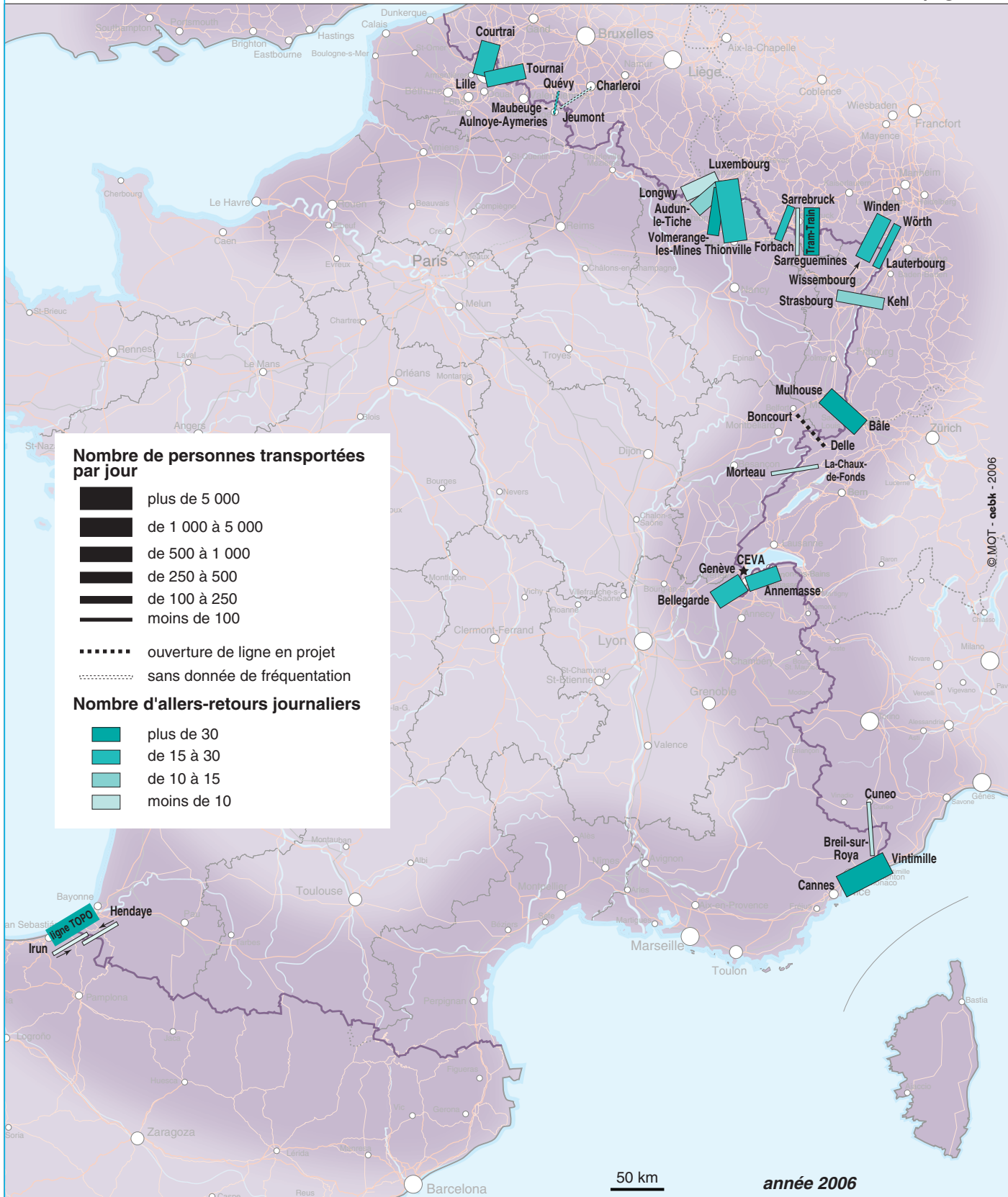
On peut remarquer la densité des passages routiers transfrontaliers sur l'ensemble des frontières du nord et de l'est, alors que celle des zones montagneuses (Jura mais surtout Alpes et Pyrénées) est beaucoup plus faible pour des raisons géographiques évidentes. On note également que les axes à voie 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.

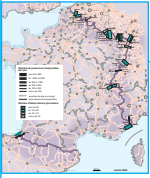
La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Trafic ferroviaire transfrontalier de proximité
 “voyageurs”



2 - La coopération transfrontalière thématique



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.

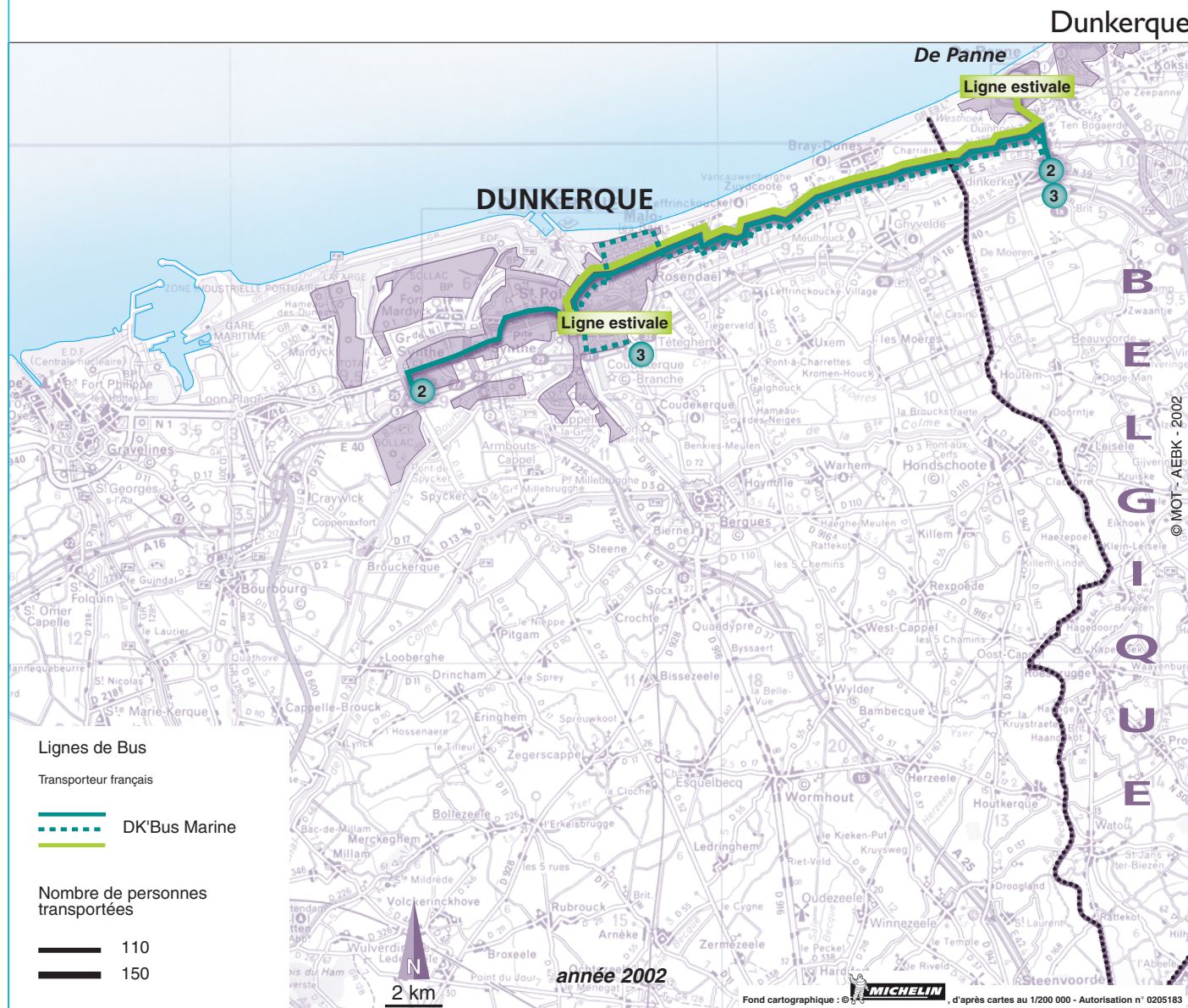
La SNCF et les régions se mobilisent aujourd'hui pour améliorer les transports ferroviaires transfrontaliers, que ce soit en termes d'offre (matériel utilisé, augmentation des fréquences, cadencement...) ou de services à la mobilité (information multimodale, intégration tarifaire...). Pour ce faire,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

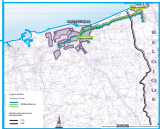
La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs



© MOT - AEBK - 2002

2 - La coopération transfrontalière thématique



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Dunkerque

Le réseau urbain routier de Dunkerque est exploité par le réseau DK'Bus Marine (Connex). Deux lignes transfrontalières fonctionnent toute l'année : la ligne 2 reliant Fort Mardyck à Adinkerke et la ligne 3 reliant Coudekerque à Adinkerke. La première fonctionne en semaine et les samedis et la seconde les dimanches et fêtes. Ces lignes constituent les axes structurants du réseau urbain dunkerquois.

En période estivale, une ligne supplémentaire relie Dunkerque à La Panne et propose une correspondance avec le tramway exploité par le transporteur belge De Lijn. Elle fonctionne tous les jours en juillet et août et les samedis, dimanches et jours fériés en mai, juin et septembre. Un forfait journalier permettant l'accès illimité aux deux lignes a été mis en place. Pour les lignes 2 et 3, la tarification est celle du transporteur avec un supplément pour le passage de la frontière.

Le niveau d'offre de ces lignes est moyen : 14 A/15 R pour la ligne 2, 13 A/R pour la ligne 3 et 10 A/R pour la ligne estivale.

Ces lignes ont été créées récemment : en 1995 pour la ligne estivale et en février 2000 pour les lignes 2 et 3. L'initiative de la création de la ligne estivale est politique alors que les lignes permanentes ont été créées suite à une proposition du transporteur lors de la refonte du réseau.

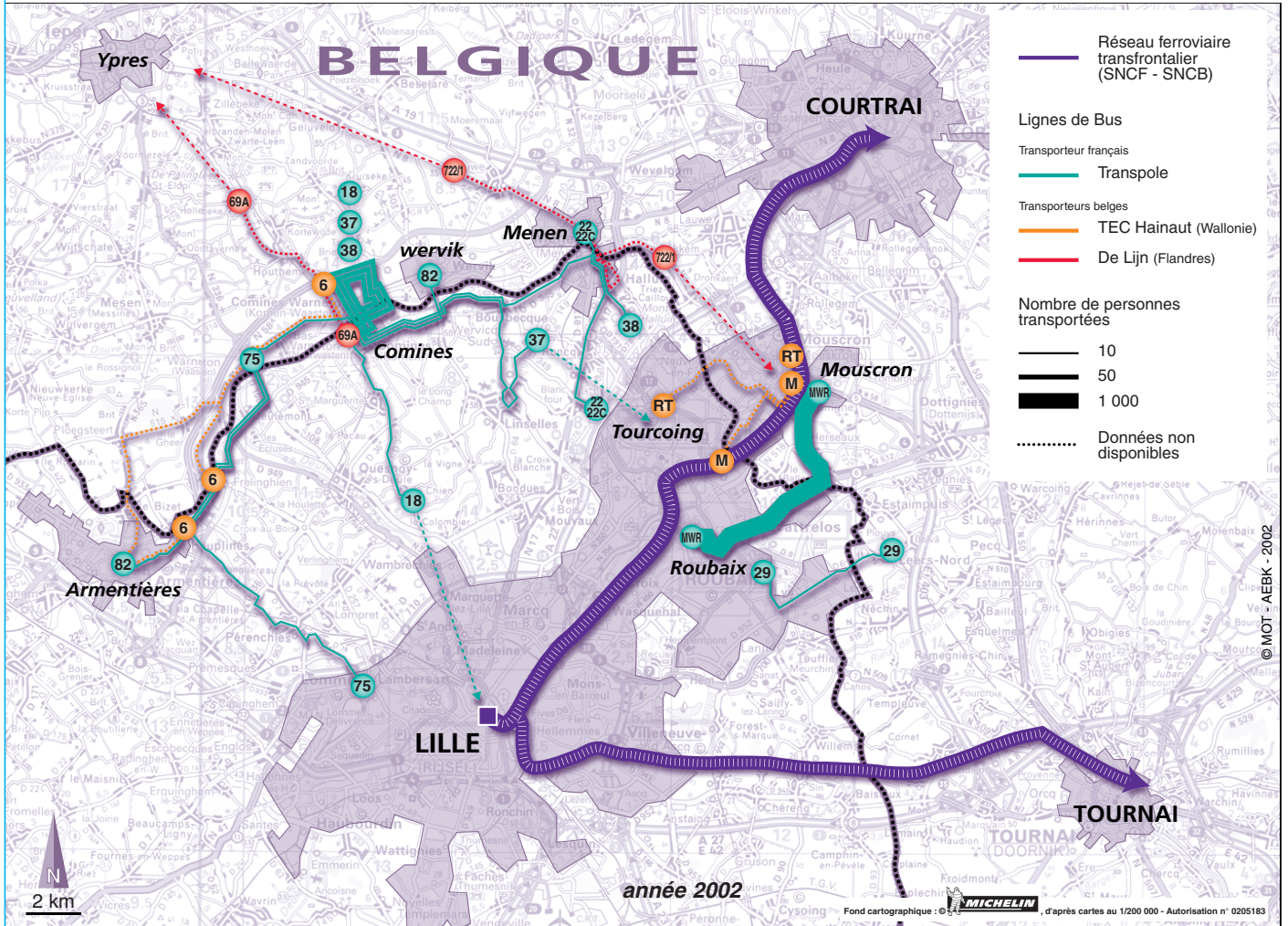
On observe une forte différence de fréquentation entre les lignes suivant les saisons : la ligne 2 a une fréquentation quotidienne moyenne de 110 personnes alors qu'elle est de 500 personnes sur la ligne estivale.

Pour l'essentiel, ces lignes sont utilisées pour des déplacements de loisirs, les déplacements professionnels y sont minoritaires, essentiellement du fait de la barrière linguistique et la ruralité de la partie flamande frontalière. Les lignes 2, 3 et estivale assurent côté français une correspondance avec les trains de la SNCF en gare de Dunkerque. Côté belge, les lignes 2 et 3 assurent la correspondance avec les trains de la SNCB et le tramway De Lijn en gare d'Adinkerke. La ligne estivale assure la correspondance avec trois stations du tramway.

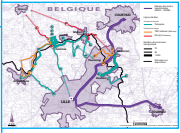
La coopération transfrontalière thématique

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurométropole Lille Kortrijk Tournai



2 - La coopération transfrontalière thématique



Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

Eurométropole Lille Kortrijk Tournai

L'agglomération franco-belge de Lille est une des plus densément irriguées par les lignes de transports collectifs transfrontaliers.

On compte **treize lignes de bus transfrontalières** entre la partie française et la Belgique, exploitées par trois transporteurs : deux belges (De Lijn et TEC Hainaut) et un français : Transpole (Kéolis)

Sur ces treize lignes, 7 sont opérées exclusivement par Transpole : les lignes 18, 22/22 C, 29, 37, 38 et 75 et 82, 3 lignes sont assurées par TEC Hainaut : 6, RT et M barré et 2 par De Lijn : 69 A et 722.

Toutes ces lignes pénètrent faiblement en territoire étranger (quelques centaines de mètres) et assurent la correspondance avec les lignes de bus exploitées par les opérateurs étrangers situées à proximité immédiate de la frontière, à l'exception de la ligne 22 C qui va jusqu'au centre de Menin et la ligne Mouscron – Wattlelos – Roubaix.

Cette ligne " MWR ", qui constitue " l'axe lourd " transfrontalier routier de l'agglomération, est exploitée en commun par Transpole et TEC Hainaut. Chaque transporteur y utilise ses véhicules et son personnel. Sa tarification est intégrée : une gamme complète de titres transfrontaliers a été créée - allant du ticket à l'unité à l'abonnement hebdomadaire avec ou sans correspondance de l'autre côté de la frontière – uniquement valables sur la ligne MWR. Les charges d'exploitation et les recettes sont partagées entre les deux autorités organisatrices à 50 %, alors que pour les autres lignes, la tarification applicable est celle du transporteur.

L'offre est relativement élevée sur la ligne MWR : 18 A/R par jour (un bus toutes les trente minutes en heures de pointe et un toutes les heures en heures creuses). Les autres lignes ont des niveaux d'offre bien plus faibles, inférieurs à 7 A/R quotidiens.

La ligne MWR, née de la volonté politique locale, est la plus ancienne ligne transfrontalière de l'agglomération lilloise. Elle a tout d'abord relié Mouscron à Wattlelos en 1992 avant d'être prolongée jusqu'à Roubaix en 1995. Les autres lignes ont quant à elles été prolongées en territoire étranger suite à la création de la ligne MWR dans le courant des années 1990.

La ligne MWR est très fréquentée : 1 070 personnes par jour dans les deux sens, les autres lignes le sont beaucoup moins. La ville de Comines (Belgique) est desservie par

trois lignes Transpole : lignes 18, 37 et 38. Ces trois lignes totalisent une fréquentation quotidienne de 100 personnes. Les autres lignes ont moins de 10 clients par jour. Il est important de préciser que toutes les lignes transfrontalières sont essentiellement utilisées par des scolaires.

Le réseau de transport de l'agglomération lilloise est très développé et multimodal. On comptabilise deux lignes de métro (le terminus de la ligne 2 est situé à proximité immédiate de la frontière) et deux lignes de tramway. La ligne MWR dispose, côté français, de correspondances avec le métro et le tramway. Côté belge, elle est en correspondance avec les trains de la SNCB en gare de Mouscron. La ligne RT exploitée par TEC Hainaut a également des correspondances avec le métro côté français et avec la SNCB en gare de Mouscron. Les lignes desservant Comines (18, 37 et 38) sont en correspondance avec les trains de la SNCB. Côté français, la ligne 38 est en correspondance avec les trains de la SNCF et le métro en gare de Lille Flandre.

Sur le mode ferroviaire, deux lignes transfrontalières relient l'agglomération lilloise à la Belgique : Lille – Courtrai et Lille - Tournai .

La ligne Lille – Mouscron – Courtrai dispose d'un niveau d'offre de 16 A/R par jour dont 10 A/11 R sont omnibus en France et desservent les gares de Roubaix et Tourcoing. La ligne est essentiellement exploitée avec du matériel SNCB : Lille est le terminus de la ligne cadencée jusqu'à Anvers. Ce tronçon de ligne est fréquenté quotidiennement par 1 080 personnes dont un tiers sont des abonnés Trampoline. Les clients sont à 80 % des scolaires.

Le niveau d'offre de la ligne Lille – Tournai est un peu plus élevé que la précédente : 18 A/20 R dont 13 A/R sont des trains omnibus desservant en France les communes d'Ascq et de Baisieux. Un grand nombre de trains sont prolongés, côté belge, jusqu'à Liège (13). Ils sont exploités avec du matériel SNCB. Les autres trains ont leur terminus à Tournai et sont exploités en commun par les deux transporteurs. La ligne Lille – Tournai possède une clientèle quotidienne de 960 personnes. Comme précédemment, un tiers des utilisateurs sont titulaires d'un abonnement Trampoline. Par contre, les scolaires sont moins nombreux (48 % de la clientèle) et un quart des utilisateurs sont des travailleurs frontaliers.