



HAL
open science

Les lignes régulières de transport public transfrontalières

- Centre d'Études Sur Les Réseaux, Les Transports, L'Urbanisme

► To cite this version:

- Centre d'Études Sur Les Réseaux, Les Transports, L'Urbanisme. Les lignes régulières de transport public transfrontalières. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1996, 73 p. hal-02165574

HAL Id: hal-02165574

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02165574>

Submitted on 26 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**LES LIGNES
RÉGULIÈRES DE
TRANSPORT PUBLIC
TRANSFRONTALIÈRES**

JUIN 1996

A VERTISSEMENT

Le champ de la présente étude est forcément limité.

Ainsi :

- *Il ne sera question ici que de transport public routier classique (type bus ou car) ou de systèmes de transports en commun légers en site propre (TCSP). Les liaisons ferroviaires, maritimes ou aériennes internationales ne font pas partie de notre champ d'étude.*

- *Du fait de la restriction précédente, l'Angleterre ne sera évoquée qu'à titre anecdotique, aucun service de transport public routier ou en site propre léger n'existant entre elle et la France (et pour cause...) On pourrait se demander malgré tout si l'EUROSTAR a ou non une fonction de ligne régulière de transport public transfrontalière, dans le cadre par exemple de migrations alternantes, mais il est encore trop tôt pour en juger, à l'heure où ce document est rédigé.*

- *Nous n'évoquerons que brièvement l'existence des lignes routières internationales. L'échelle de notre étude est celle du pays plutôt que du continent. Or les lignes routières internationales se conçoivent plutôt à une échelle continentale, et les problèmes posés par leur organisation sont tout autres que ceux posés par la mise en place d'une liaison à courte ou moyenne distance d'un pays à l'autre.*

Qui plus est, leur vocation touristique fait que leur usage est le plus souvent un usage ponctuel et isolé. Elles sont a priori peu utilisées en tant que lignes régulières de transport public. Toutefois, elles peuvent avoir cette fonction dans des contextes très particuliers (migrations alternantes à longue distance).

SOMMAIRE

L LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET TRANSPORT PUBLIC

LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE	7
LES CAS PARTICULIERS DES TRANSPORTS PUBLICS DE PERSONNES	12

L LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

LES EFFETS-FRONTIÈRES	21
FRONTIÈRES ET DÉPLACEMENTS	23
RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS	25

L LA MISE EN PLACE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER

LES PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DU TRANSPORT DE PERSONNES TRANSFRONTALIER	32
LES AUTORISATIONS NATIONALES	35
L'ORGANISATION, LE MONTAGE	39
LES AIDES FINANCIÈRES	44
LA TARIFICATION	47
LES CONTRAINTES TECHNIQUES D'EXPLOITATION	49

Q QUEL AVENIR POUR LES LIGNES RÉGULIÈRES DE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIÈRES

UN CORPUS VARIÉ ET ÉVOLUTIF	53
L'ENJEU ÉCONOMIQUE DU TRAVAIL FRONTALIER	53
L'ENJEU POLITIQUE DU TRANSPORT PUBLIC	54

A ANNEXES	55
------------------------	----

D DOCUMENTATION UTILISÉE	74
---------------------------------------	----

COOPÉRATION
TRANSFRONTALIÈRE
ET TRANSPORT PUBLIC

LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

1. RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE ET ÉVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE FRANÇAIS	7
1.1. Convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales	7
1.2. Ratification par la France de la convention de Madrid	7
1.3. Circulaires du premier ministre réglant les principes des relations entre les collectivités territoriales et l'exécutif communautaire européen	8
1.4. Loi Joxe-Marchand	8
1.5. Règlement européen du 16 mars 1992	8
1.6. Loi Pasqua	9
2. LES TRAITÉS BILATÉRAUX	9
2.1. Traité franco-italien	9
2.2. Traité franco-espagnol	9
2.3. Traité franco-allemand	9
3. L'AVENIR...	9
4. QUELQUES EXEMPLES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE	9
4.1. avec la Belgique	9
4.2. avec la Belgique et le Luxembourg	10
4.3. avec l'Allemagne	10
4.4. avec la Suisse	10
4.5. avec la Suisse et l'Allemagne	11
4.6. avec l'Italie	11
4.7. avec l'Espagne	11

LE CAS PARTICULIER DES TRANSPORTS PUBLICS DE PERSONNES

1. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS DE PERSONNES DE PART ET D'AUTRE DES FRONTIÈRES	12
2. LES DÉMARCHES DE MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIÈRE	12
2.1. Une volonté politique	13
2.2. Une logique d'exploitant	15
2.3. Une demande particulière à satisfaire	16
3. LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES	17

LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Le transport public transfrontalier ne constitue qu'un aspect, parmi d'autres, de la coopération transfrontalière.

Certaines formes de coopération peuvent s'effectuer par accord entre organismes privés (exploitants pour ce qui a trait au transport) ; pourtant, si l'on veut aller plus loin, il est obligatoire que l'action soit conduite par des collectivités locales regroupées ou non. En France, l'Etat a toujours essayé d'empêcher, puis de limiter, plus récemment d'encadrer, les initiatives des collectivités locales françaises vis-à-vis de l'étranger.

L'impact des mesures prises dans le cadre de l'Union Européenne est capital ; à cet égard, on peut considérer que les législations nationales suivent et s'adaptent à partir des règlements européens. La mise en place de «l'Europe sans frontières» autorise maintenant des coopérations impensables il y a seulement 10 ans, en mettant à la disposition des autorités organisatrices et des exploitants potentiels des outils (juridiques, économiques...) qui, s'ils ne sont pas encore parfaits, sont censés faciliter les relations entre pays.

Nous ferons le point sur les dernières avancées des négociations entre Etats pour faire progresser la coopération transfrontalière, en étant conscient du fait que ces avancées s'inscrivent dans un contexte d'évolution rapide et qu'elles sont appelées probablement à être dépassées dans un avenir proche. Néanmoins, que ce soit au niveau des traités bi ou multilatéraux, au niveau des avancées législatives, à celui des évolutions du cadre réglementaire ou du cadre contractuel, les changements en cours ne doivent pas nous empêcher de faire un «arrêt sur image».

Ce point étant fait, nous citerons quelques opérations pionnières en matière de coopération transfrontalière, car elles illustrent (dans certaines limites bien sûr) ce que peut une volonté politique confrontée à un cadre législatif et réglementaire parfois contraignant.

1. RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE ET ÉVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE FRANÇAIS

1.1. Convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales

Madrid, le 21 mai 1980

Réclamée par la deuxième conférence des ministres européens responsables des collectivités locales (Athènes, 26-27 novembre 1970), la convention de Madrid vise à :

- encourager et faciliter la conclusion d'accords entre collectivités territoriales de part et d'autre d'une frontière et dans la limite de leurs compétences,
- résoudre les difficultés d'ordre juridique, administratif ou technique qui seraient de nature à entraver les développements et le bon fonctionnement de cette coopération,
- dépasser le cadre étatique en assurant notamment la participation des collectivités territoriales à l'union européenne.

1.2. Ratification par la France de la convention de Madrid le 15 février 1984

- Loi n° 83-1131 du 23 décembre 1983 autorisant l'approbation d'une convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales.
- Décret n° 84-432 du 4 juin 1984 portant publication de la convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales, ouverte à la signature à Madrid le 21 mai 1980.

La convention de Madrid touche 11 régions françaises sur 26.

Ce n'est qu'une pétition de principe, «subordonnée à l'existence d'un accord avec l'Etat dont relève la collectivité avec laquelle la coopération est envisagée».

Une concertation transfrontalière élargie se met parfois en place entre régions ayant une géographie (totalement ou partiellement) commune, tels les massifs montagneux. Elle se traduit par la formation d'assemblées consultatives dont les membres sont désignés par les assemblées délibérantes des régions concernées et dont la production se limite à de simples recommandations sans portée effective. Ces assemblées jouent surtout le rôle de groupes de pression auprès des Etats.

De manière plus opérationnelle, on assiste aussi à la mise en place d'une réelle coopération autour d'une frontière commune, dans le cadre de la planification et de l'aménagement du territoire. Cette coopération se fait plutôt entre collectivités communales et concerne généralement la gestion de services publics (alimentation en eau, traitement des ordures ménagères...).

1.3. Circulaires du premier ministre réglant les principes des relations entre les collectivités territoriales et l'exécutif communautaire européen.

le 10 mai 1985 et le 12 mai 1987

On y distingue :

- les contacts d'information,
- la présentation de demandes de concours communautaire,
- la négociation des projets.

Les régions, collectivités infra-étatiques, ne peuvent pas traiter avec la Communauté sans passer par le canal de l'Etat. Elles peuvent nouer avec la Communauté des contacts d'information à condition d'en avertir le Préfet de région. Pour ce qui concerne la présentation et la négociation des projets, seul l'Etat peut en assurer la conduite.

Comment distinguer «contacts d'information» et «négociation»?

Certaines régions ont installé des missions permanentes de représentation à Bruxelles. Tout se passe comme si le rôle de l'Etat se limitait à donner aux projets régionaux leur efficacité juridique.

1.4. Loi Joxe-Marchand

Loi 92.125 du 6 février 1992

(voir Journal officiel du 8 février 1992 en annexe)

La loi du 6 février 1992 constitue la consécration

législative de l'action extérieure des collectivités locales.

Les régions, les départements et les communes, mais aussi leurs groupements (syndicats de communes, districts, communautés urbaines, syndicats et communautés d'agglomération nouvelle, communautés de villes et de communes, ententes interrégionales, institutions et organismes interdépartementaux), peuvent passer des accords avec toutes les collectivités territoriales étrangères ainsi qu'avec les groupements de ces dernières.

A l'inverse, l'article 132 stipule que, sous certaines conditions, des collectivités territoriales étrangères peuvent participer au capital de sociétés d'économie mixte locales dont l'objet est d'exploiter des services publics d'intérêt commun.

La loi crée une Commission nationale de coopération décentralisée, réunissant paritairement des représentants de l'Etat et des élus locaux. Elle a deux missions :

- établir et tenir à jour un état de la coopération décentralisée,
- étudier toute proposition tendant à renforcer cette coopération.

Elle peut également être consultée sur tout projet de texte législatif ou réglementaire relatif à une coopération décentralisée.

Le champ d'application de la loi est très encadré :

- Les conventions de coopération décentralisées doivent être conclues dans les limites des compétences des collectivités françaises intéressées (souvent plus réduites que celles des collectivités des pays voisins) et dans le respect des engagements internationaux de la France.

- Les co-contractants étrangers doivent être des collectivités, autorités ou organismes exerçant des fonctions territoriales et régionales et considérées comme telles dans le droit interne de leur Etat (article 131).

- L'application de la coopération décentralisée reste «subordonnée à la conclusion préalable d'accords entre les Etats concernés». Elle n'échappe pas à l'exercice du contrôle de légalité de droit commun (Préfet).

1.5. Règlement européen du 16 mars 1992

Il permet aux compagnies de transport de signer des contrats directement avec leurs homologues européens.

Début 1994, l'Etat français lève ses restrictions à l'application de la convention de Madrid (suppression de la nécessité de passer préalablement des accords entre Etats voisins)

1.6. Loi Pasqua

Loi 95.115 du 4 février 1995

(voir Journal officiel du 5 février 1995 en annexe)

L'article 83 complète le titre IV de la loi du 6 février 1992, vue précédemment. Cet ajout constitue, sur un point, la réciproque de ce qui était prévu dans la loi précitée.

Désormais, les collectivités locales françaises peuvent participer à des structures de droit étranger à l'extérieur de la France. Cette participation doit être minoritaire.

Ces textes sont les textes législatifs actuellement en vigueur. En matière de coopération transfrontalière, on se réfère à la loi du 6 février 1992 «modifiée Pasqua», même si sa lecture reste sujette à des interprétations diverses.

Il en résulte que, dans l'immédiat, la démarche pragmatique a encore une large place.

2. LES TRAITÉS BILATÉRAUX

2.1. Traité franco-italien

signé à Rome le 26 novembre 1993

En cours de ratification par l'Italie.

Ce traité a une portée très limitée.

2.2. Traité franco-espagnol

signé à Bayonne le 10 mars 1995

En cours de ratification

2.3. Traité franco-allemand

paraphé le 3 mai 1995

Les collectivités locales peuvent créer un organisme commun de maîtrise d'ouvrage. Pourront participer à des structures communes de maîtrise d'ouvrage non seulement les collectivités locales mais les établissements publics français.

Ce traité a été paraphé mais sa rédaction peut encore évoluer. Il n'a pas fait l'objet d'un accord définitif entre les parties.

Il traite en particulier :

- * du contenu, de la durée des conventions,
- * des conventions de mandat,
- * des marchés publics.

Il définit la notion de «groupement local de coopération». Cette structure aura la personnalité juridique et l'autonomie financière.

Le traité franco-allemand concerne :

- * pour l'Allemagne, les länder de Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat et les collectivités locales qui s'y trouvent,
- * pour la France, la région d'Alsace-Lorraine et les collectivités locales qui s'y trouvent.

3. L'AVENIR...

La France milite actuellement en faveur de l'adoption d'un protocole additionnel à la Convention de Madrid, généralisant le principe de la structure commune de maîtrise d'ouvrage énoncé dans le traité franco-allemand du 3 mai 1995.

La Suisse et le Luxembourg souhaitent être parties prenantes du traité franco-allemand.

La Belgique envisage de signer un accord avec ses voisins.

4. QUELQUES EXEMPLES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Les exemples cités ci-dessous montrent que nombre de collectivités territoriales n'ont pas attendu le fort assouplissement des textes, intervenu récemment, pour envisager des relations plus ou moins formalisées, de part et d'autre des frontières.

Dans certains cas, la «motivation transport» a été tenue, voire absente, alors que dans d'autres cas, le rapprochement entre collectivités a eu pour seul motif un enjeu transport, comme nous le verrons de manière plus détaillée dans le sous-chapitre page 12.

4.1. avec la Belgique

La COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière)

Le 12 octobre 1991, la Communauté Urbaine de Lille et quatre structures intercommunales belges constituent la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière (COPIT).

Les transports en commun constituent un des grands chantiers de la COPIT. Un accord a été conclu entre la société wallonne de transports en commun (TEC) et la TCC lilloise. Un bus relie désormais Mouscron (Belgique) à Wattrelos (France) ; deux autres lignes transfrontalières devraient bientôt s'ouvrir, et pourquoi ne pas prolonger le VAL jusqu'à Mouscron ? ou relier Courtrai à Lille par des dessertes de type RER en empruntant les voies de chemin de fer ?

4.2. avec la Belgique et le Luxembourg

Le P.E.D. (Pôle Européen de Développement)

Le 19 juillet 1985, un accord est passé entre la France, le Luxembourg et la Belgique en vue de la création d'une zone d'activités à cheval sur trois communes françaises (Longwy, Mont-Saint-Martin et Longlaville), une belge (Athus) et une luxembourgeoise (Rodange), au lieu-dit «les trois frontières». Le 29 octobre 1993, le comité d'accompagnement politique du Pôle Européen de Développement manifeste son adhésion au principe de la création d'une agglomération transfrontalière qui rassemblerait 110 000 habitants (dont 50% de français) issus de 18 communes françaises, 3 groupements de communes belges et 3 luxembourgeois.

Concomitamment, par une résolution commune relative à l'agglomération du Pôle Européen de Développement, les trois Etats concernés, la France, la Belgique (Gouvernement de la région Wallonne) et le Luxembourg décident de faire de cet espace un exemple concret de la forme que peut revêtir la coopération européenne dans le domaine de l'aménagement du territoire pour mieux structurer l'espace concerné.

Il existe aussi un projet de création d'une agence d'urbanisme transfrontalière.

4.3. avec l'Allemagne

L'espace «Sarre-Rosselle»

L'espace «Sarre-Rosselle» désigne la zone transfrontalière située entre Sarrebruck et Sarreguemines, présentée symboliquement en mars 95 sur une carte géographique sans frontière apparente.

L'espace «Sarre-Rosselle» devrait constituer une base pour des opérations d'échange et de coopération entre Sarrois et Mosellans, dont une des premières concrétisations serait le tramway transfrontalier entre la gare principale de Sarrebruck et Sarreguemines-Centre.

PAMINA

Le Palatinat, le Mittel Oberrhein et le nord de l'Alsace mettent en place un programme d'activités communes (PAMINA) pour lequel sont déjà définies huit actions :

- création de la structure permanente et de son équipe,
- création d'une piste cyclable transfrontalière de 26 km entre Wissembourg et Lauterbourg,
- protection de la Lauter,
- aménagement et signalisation d'une route touristique de 570 km parcourant les trois régions,
- mise en place d'un service télématique touristique,
- création d'un écomusée de l'espace rhénan,
- mise en place d'un réseau technologique transfrontalier,
- promotion du bilinguisme.

4.4. avec la Suisse

La Commission mixte franco-suisse

Créée le 12 juillet 1973, la Commission mixte franco-suisse (dite faïtière) est placée sous la double présidence du Ministère des Affaires Etrangères pour la France et du Département fédéral des Affaires Etrangères pour la Suisse.

Elle traite de tous les problèmes de voisinage entre la République et canton de Genève et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, relatifs à l'aménagement du territoire, l'environnement, la santé publique, les communications, la sécurité, les migrations saisonnières, les problèmes sociaux, la culture, les implantations agricoles et industrielles. La Commission faïtière est généralement saisie de ces problèmes par son instance déléguée, le Comité régional franco-genevois (voir ci-dessous).

Le CRFG (Comité Régional Franco-Genevois)

Le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), créé par la Commission franco-suisse, a vu le jour le 25 mars 1974.

Ses activités se répartissent entre quatre commissions permanentes avec double présidence française et genevoise :

- culture, éducation et sports,
- population frontalière et économie,
- environnement et aménagement du territoire,
- transports et sécurité

La commission «Transports et sécurité» est actuellement co-présidée par le Préfet du département de l'Ain pour la France et par un Conseiller d'Etat pour la Suisse.

Signalons que la commission «Environnement et aménagement du territoire» est la seule à être dotée d'un groupe de travail permanent intitulé «Aménagement du territoire transfrontalier». Sont parus un «Atlas du Bassin de Genève» en mai 1994 et une «Cartographie du Bassin Franco-Valdo-Genevois» en décembre 1994.

La COTRAO (Communauté de travail des Alpes occidentales)

Créée en avril 1982, la COTRAO rassemble les Cantons de Genève, du Valais, de Vaud, les régions Ligure, Piémont, PACA, Rhône Alpes et la région autonome Vallée d'Aoste.

Au premier rang des grandes lignes faisant l'objet d'une attention particulière de la communauté : les grandes communications et les transports.

Le Conseil du Léman

Le 28 avril 1985, en complément du protocole d'accord de la COTRAO, il est créé un Conseil du Léman.

Le Conseil du Léman comporte 5 entités : les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que les cantons de Genève, Valais et Vaud. Il a été agréé par les gouvernements français et suisse.

Le Conseil du Léman finance ses actions, au premier rang desquelles figurent les «transports et voies de communication», par appel aux cinq entités constituantes. Il dispose donc de son propre budget.

La Communauté de travail jurassienne

Créée en mai 1985

4.5. avec la Suisse et l'Allemagne

District des Trois-Frontières

Saint-Louis (Haut-Rhin) et communes voisines

4.6. avec l'Italie

Menton - Vintimille

Les villes de Menton et Vintimille travaillent à une harmonisation de leurs démarches en matière d'urbanisme.

4.7. avec l'Espagne

Communauté de travail des Pyrénées

Créée en avril 1983

Accord de coopération en matière d'aménagement du territoire

Signé en 1985 par les structures compétentes : la DATAR pour la France et le Ministère des Travaux publics et de l'Urbanisme (MOPU) pour l'Espagne.

L'agglomération de la Bidassoa

En avril 1990, les villes françaises de Biarritz, Anglet, Bayonne et la Province du Guipuzcoa signent une déclaration commune sur «l'agglomération de la Bidassoa devant le marché unique européen».

Le 18 janvier 1993, elles signent un protocole de coopération transfrontalière, pour favoriser la structuration d'une région urbaine de 600 000 habitants couvrant la côte basque de Biarritz à San Sebastian..

De leur côté, Hendaye, Fuenterrabia et Irun travaillent à un projet d'agglomération transfrontalière «Plan stratégique Bidassoa 93» portant sur l'urbanisme, l'environnement, le commerce, les transports et la pêche.

LE CAS PARTICULIER DES TRANSPORTS PUBLICS DE PERSONNES

1. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS DE PERSONNES DE PART ET D'AUTRE DES FRONTIÈRES

Dans «ligne régulière de transport public transfrontalière», il y a «transfrontalière», et c'est ce qui motive la rédaction de ce document. Mais il y a aussi «ligne régulière de transport public» et, à ce titre, la mise en place d'un tel service doit d'abord prendre en compte l'organisation des transports publics de personnes à l'intérieur de chaque pays concerné.

En effet, il n'existe pas de modèle d'organisation commune à tous les pays de notre zone d'étude ; chaque pays a développé un modèle particulier d'organisation.

Nous rappellerons les grandes lignes de l'organisation des transports publics en France.

En fonction de la liaison transfrontalière envisagée, le lecteur voudra bien se reporter aux annexes pour avoir le détail des partenaires concernés (autorités organisatrices ou exploitants pour reprendre la terminologie française).

En France, les Transports Publics sont sous la responsabilité d' «Autorités Organisatrices», qui ont en charge l'équilibre des budgets et les décisions concernant la consistance de l'offre ou les tarifs. Elles confient l'exploitation du service à un prestataire, public ou privé.

Les Autorités Organisatrices sont de plusieurs niveaux :

- L'Etat pour tout ce qui concerne les Transports de niveau national (aérien et ferroviaires grandes lignes).
- Les Régions (transports interdépartementaux et notamment ferroviaires).
- Les Départements (lignes régulières et scolaires sauf en zone urbaine).
- Les Autorités urbaines (périmètres de Transport Urbains définis par arrêté préfectoral).

Les Autorités Urbaines, pour équilibrer leurs comptes, disposent en premier lieu des recettes de la clientèle. Différentes sources de financement existent en outre :

- Le Versement Transport (VT), taxe spécifique sur les salaires (base salaires bruts, pourcentage

plafond variant selon les tailles d'agglomérations), appliquée aux entreprises publiques et privées de 10 salariés ou plus. Cette taxe est collectée par les organismes chargés du recouvrement des cotisations sociales (URSSAF).

- La dotation globale de décentralisation de l'Etat pour les transports scolaires.

- Les subventions éventuelles du département au titre des transports scolaires.

- Les recettes versées par la clientèle.

S'ajoutent à ces ressources, les aides ponctuelles de l'Etat, sous forme de subvention de programmes, pour ce qui concerne l'investissement.

Depuis les textes récents en matière de délégation de services publics (loi du 29 janvier 1993, dite «Sapin», et textes ultérieurs), les contrats sont automatiquement remis en question par appel d'offres.

2. LES DÉMARCHES DE MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIÈRE

Les intervenants potentiels ayant été identifiés, nous nous proposons d'examiner maintenant quelques cas de référence pour voir quelle démarche peut être à l'origine de la mise en place de lignes régulières de transport public transfrontalière.

En fonction des partenaires à l'origine de chaque projet, on verra se dessiner trois grandes catégories de démarches :

- celles relevant d'une réelle volonté politique,
- celles résultant de la volonté d'un exploitant,
- celles visant à répondre à une demande particulière.

Cette typologie est bien sûr toute théorique, et le classement de tel ou tel projet dans une des trois catégories citées pourra toujours prêter matière à discussion. Ce sont donc plutôt des «dominantes» que nous allons essayer de dégager, en nous référant à quelques exemples empruntés à l'histoire du transport public transfrontalier, une histoire où se côtoient pays pionniers et pays récalcitrants, réussites et échecs.

2.1. Une volonté politique

Les premiers pas (coopération transfrontalière minimum)

■ correspondances frontalières

Quand il existe deux réseaux contigus séparés par une frontière, une coopération transfrontalière minimum consiste à assurer des correspondances entre les terminus des lignes.

Ainsi, à Valenciennes, le réseau SEMURVAL assure trois correspondances frontalières avec le réseau TEC Hainaut (Belgique) sans harmonie tarifaire entre les réseaux.

■ tarification commune et harmonisation de la promotion et de l'information entre les réseaux de Genève et d'Annemasse

Sans aller jusqu'à la création d'un service régulier de transport public transfrontalier, l'étape suivante dans la mise en place d'une coopération entre réseaux se faisant face de part et d'autre d'une frontière consiste à faciliter l'usage d'un réseau par les usagers de l'autre. C'est ce que doit permettre la convention signée le 14 décembre 1993 par le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'Agglomération Annemassienne et les Transports Publics Genevois, à travers les actions suivantes :

- création de deux titres communs de transport,
- harmonisation des fréquences et des correspondances,
- informations mutuelles sur les changements d'horaires
- plan commun des réseaux,
- campagne de promotion,
- mise en place d'une commission de suivi technique.

La vision d'agglomération transfrontalière

■ la ville coupée en deux

Comines (Belgique) est une enclave wallonne en pays flamand. Une part de la commune se trouve en territoire français, l'autre en Belgique. Depuis septembre 92, Comines est rattachée au réseau wallon de transports publics. Fin 1992, pourtant, la ligne transfrontalière n'avait pu être mise en place.

■ le Genevois français

En 1993, vingt ans après la création de la commission mixte consultative franco-suisse qui donnait lieu, l'année suivante, à la mise en place du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), est paru le Livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire, étape décisive dans le processus de rappro-

chement et de coopération entre les deux départements français - l'Ain et la Haute-Savoie - et les deux cantons helvètes.

Convaincus que l'avenir des uns et des autres est intimement lié, les auteurs du document définissent «des axes prioritaires qui concernent au premier chef le développement des transports urbains qui ne peuvent être envisagés qu'à une échelle plus vaste». Lors de sa 15^{ème} réunion, qui s'est tenue à Lyon le 24 mars 1995, la commission mixte consultative franco-suisse a examiné le projet de liaison transfrontalière de transport collectif d'agglomération en site propre, dit métro-léger de Genève.

Le C.R.F.G. est chargé de préparer un projet de convention internationale, avec la collaboration des administrations centrales et fédérales concernées.

■ Bidassoa 93

Deux projets transfrontaliers du plan «Bidassoa 93» concernent les transports en commun :

- un bac reliant les deux rives de la Bidassoa, directement de Fuenterrabia en Espagne aux plages d'Hendaye en France,
- un transport en commun routier de type «train touristique à pneus».

Le «laboratoire» du Pôle Européen de Développement

■ projet de création d'un réseau de transport urbain transfrontalier s'étendant sur la Belgique, le Luxembourg et la France

Dans la perspective de la création d'une agglomération transfrontalière décidée le 29 octobre 1993, un projet de mise en place d'un réseau de transport urbain transfrontalier s'étendant sur la Belgique, le Luxembourg et la France, dans une optique d'intégration au niveau des acteurs publics, a vu le jour.

Le 21 octobre 1994, un séminaire sur le thème «Transports urbains sans frontières, quelle organisation pour demain?» a réuni décideurs et opérateurs de transport public pour essayer de déterminer quelle collaboration mettre en place pour que puisse voir le jour un réseau de transport urbain transfrontalier. Annick Lecouty, du Département Juridique SCET-Paris, envisage cette collaboration à deux niveaux différents mais interdépendants :

- Au niveau des autorités chargées, dans le cadre de leur compétence territoriale, de concevoir une politique globale de transports urbains, il faut définir

les conditions d'exécution du service public, assurer le financement du service.

Ici se retrouvent avec un rôle plus ou moins étendu, selon les législations internes concernées :

- La Région Wallonne. En vertu du décret du 21/12/1989 relatif aux transports de personnes en Région wallonne, et de l'arrêté de l'Exécutif wallon du 15/11/1990, la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), personne morale de droit public belge a pour «objet, l'étude, la conception, la promotion, l'organisation des services de transport public de personnes».
- L'Etat luxembourgeois, qui aux termes de la loi sur les transports routiers du 12/6/1965, est compétent pour le fonctionnement des services qui dépassent les frontières d'une commune. Le TICE, syndicat intercommunal de 9 communes luxembourgeoises, dispose toutefois de certaines compétences d'organisation pour son propre territoire.
- Le SITRAL, Syndicat Intercommunal de droit français, structure rassemblant des collectivités locales françaises (12 communes), qui aux termes de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30/12/1982, est chargé d'organiser les transports publics réguliers de personnes.

■ Au niveau des exploitants qui assurent la prestation de transport et qui sont liés par un contrat ou cahier des charges aux autorités visées ci-dessus. Ils sont au nombre de trois :

- Le TEC, association de droit public belge, ayant un capital social auquel peuvent participer la société régionale des transports et les communes du périmètre d'exploitation du TEC.
- Le TICE, structure intercommunale de 9 communes de droit luxembourgeois.
- La SEMITUL, société d'économie mixte de droit français (société anonyme à majorité de capitaux publics de la collectivité) dont le capital est détenu majoritairement par le groupement intercommunal.

A l'issue de la journée de réflexion du 21 octobre 1994, les autorités responsables des différents pays concernés (Guillaume HOFFMAN, Président des TICE ; Maurice BAYENET, Président du TEC Namur-Luxembourg ; Jean-Paul DURIEUX, Président du SITRAL), en présence des représentants des gouvernements luxembourgeois, wallon, français, ont signé une déclaration commune soulignant leur volonté politique de faire aboutir rapidement leur projet de réseau de transport public transfrontalier.

Déclaration commune des Autorités responsables des transports en commun de l'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement le 21 octobre 1994

Se référant à la déclaration commune du 19 Juillet 1985 par laquelle ont été posés les fondements de la revitalisation de l'espace situé dans un rayon de 20 kilomètres autour du point de rencontre des trois frontières, dénommé «Pôle Européen de Développement» (PED) ;

Eu égard à la résolution commune du 29 octobre 1993 relative à la structuration de l'agglomération du PED ;

Considérant le cadre communautaire du développement futur de la politique commune des transports (PCT) qui vise la promotion de modes de déplacement garant d'une mobilité durable ;

Se basant sur les considérations relatives aux réseaux transeuropéens contenues sur le livre blanc de la Commission européenne sur la croissance, la compétitivité et l'emploi ;

Enfin, constatant que les transports en commun de personnes constituent un élément essentiel de la politique de la ville et de l'aménagement urbain ;

Les Autorités Organisatrices des transports en commun de personnes de l'agglomération du Pôle Européen de Développement représentées par les Présidents

Se mettent d'accord pour :

- s'attacher à soutenir les élus locaux dans l'objectif qu'ils se sont fixés de structurer une agglomération dite du PED en apportant à ceux-ci leur savoir-faire dans les domaines des transports ;

- faire du Pôle Européen de Développement un exemple concret de la forme que peut prendre la coopération européenne dans le domaine de la mobilité soucieuse de l'environnement et de la qualité de vie ;

- apporter leur savoir-faire transport à la conception et à la mise en oeuvre de politiques communes dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'emploi et de la lutte contre l'exclusion sociale ;

- constituer un comité de suivi, composé de représentants des trois pays, chargé d'identifier les pistes d'une collaboration plus grande entre les Autorités Organisatrices et des opérateurs des transports en commun de personnes et de proposer des mesures d'amélioration du service et d'allocation optimale des moyens ;

- favoriser l'institution si le besoin s'en fait sentir, de structures communes pour l'étude, la conception et la mise en oeuvre de services urbains de transport en commun, dans la perspective de créer des synergies et de réduire au minimum les inconvénients de la coexistence de trois systèmes de transports nationaux.

Le symbole fort du Transport en Commun en Site Propre

Mis à part le métro léger de Genève, qui est encore à l'état de projet, tous les exemples cités précédemment relèvent du transport routier de personnes. En général, il s'agit de lignes de bus. Si ces services ont le mérite d'exister, on sait aussi qu'ils peuvent assez facilement disparaître.

La marque la plus forte d'une volonté politique de coopération transfrontalière dans le domaine du transport public, la marque la plus susceptible de s'inscrire durablement dans l'espace et dans le temps, consisterait en la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre traversant la frontière.

Des projets existent...

Ainsi, en mai 1997, un tramway reliera Sarrebruck (Sarre) à Sarreguemines (Lorraine). Vingt minutes suffiront pour parcourir les 13,5 km séparant les deux villes, à la cadence d'une rame toutes les 20 minutes. Le tramway empruntera, sur 8 km, une voie ferrée désaffectée.

Coût du projet : 1,9 milliard de francs.

2.2. Une logique d'exploitant

Les TCC (Transpole) à Lille

Quatre lignes du réseau lillois ont été prolongées pour permettre la correspondance entre les deux réseaux urbains (Transpole pour la France et TEC-Hainaut pour la Belgique), mais sans complémentarité tarifaire actuellement.

■ **Wattrelos-Mouscron**

La ligne Wattrelos-Mouscron totalise 12 km dont 4 en France.

Elle offre 20 AR/jour toutes les heures et les 1/2 heures aux fréquences de pointe.

Elle est fréquentée essentiellement par des élèves français fréquentant les établissements belges, le reste du trafic concernant les loisirs et les achats plutôt en heures creuses.

Les recettes d'exploitation sont comptabilisées hors taxes et réparties en parts égales entre les deux parties.

Des tickets transfrontaliers payables indifféremment en francs français ou belges ont été mis en place, avec ou sans correspondance avec les réseaux belge et français :

- tous les titres TEC et TCC sont admis pour le trafic interne de part et d'autre de la frontière
- les zones d'exploitation des réseaux TEC et TCC sont étendues chacune jusqu'au premier arrêt situé de l'autre côté de la frontière

- des titres spécifiques transfrontaliers sont créés pour les autres trajets. Ils sont vendus uniquement à bord des véhicules de la ligne Mouscron-Wattrelos et comportent deux niveaux de tarifs selon que le trajet s'effectue uniquement sur cette ligne (titre «sans correspondance» équivalent au tarif belge pour un parcours trois zones) ou bien utilise une autre ligne TEC ou TCC (titre «avec correspondance» équivalent à un titre intégré communautaire). Ces deux tickets transfrontaliers sont disponibles soit à l'unité, soit par carnet de dix avec réduction et peuvent être acquittés soit en Francs belges, soit en Francs français.

Les TPG à Genève

■ **L'exploitation des lignes D et H du réseau des Transports Publics Genevois (TPG)**

La prolongation des lignes D et H du réseau genevois en Haute-Savoie fait suite à l'abandon de la ligne dite «P + R» Bel Air - Perly. Sur les 250 places du parking de la douane de Perly, 84 places seulement étaient occupées.

La convention d'exploitation est une convention tripartite, entre les TPG, le Conseil Général de Haute-Savoie et la société de voyages Fournier de Cruseilles (74).

Les Transports Publics Genevois sont signataires du contrat en tant que «concessionnaire suisse», c'est-à-dire au même titre qu'une Autorité Organisatrice française. Les TPG sont donc à la fois Autorité Organisatrice et Exploitant.

Selon les termes de cette convention, les Transports Fournier (exploitant français) sont autorisés à exploiter les lignes D et H du réseau de transports publics genevois, entre Valleiry (Haute-Savoie) et Genève et entre Archamp (Haute-Savoie) et Carouge.

Le contrat d'exploitation date du 25 mai 1994.

Il s'agit là d'un prolongement de lignes plus que d'une vraie coopération. On remarquera d'ailleurs que, selon l'article 20 de la convention, les litiges sont réglés devant les Tribunaux du Canton de Genève. Seuls les moyens en personnel sont fournis par l'entreprise française. Les véhicules nécessaires sont fournis à titre provisoire et sans contrepartie jusqu'à fin août 96 par la filiale française du concessionnaire suisse, soit TPG France à Annemasse.

Les recettes sont réparties entre la France (40%) et la Suisse (60%).

L'exploitation est faite à titre d'essai jusqu'au 31 août 1996. Une commission de suivi (3 TPG + 2 CG74 + 1 DDE74) a été mise en place.

Au bout du premier mois d'exploitation, le taux de fréquentation était de 40 à 50% et pouvait atteindre 90% pour certaines rotations.

Le cabotage est autorisé par la convention sur les parcours français et suisse.

La CTS à Strasbourg

● *Strasbourg-Kehl*

La ville de Kehl (30 000 habitants), contiguë à Strasbourg, n'a pas de réseau de transport collectif. Le réseau de Strasbourg (CTS) exploite une ligne qui se prolonge au-delà du centre de Kehl avec 52 AR/jour et une fréquence de 20 minutes.

La convention du 27 décembre 1990, relative à l'exploitation du réseau urbain de transport en commun entre la Communauté Urbaine de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois autorise l'exploitation de la ligne 21 entre Strasbourg et Kehl.

Il existe une convention directe entre la CTS et la ville de Kehl.

Selon les termes d'un accord signé le 8 juillet 1982, La Ville de Kehl participe aux 2/3 du déficit d'exploitation (y compris TVA) de la ligne 21 de la CTS (trajet «Pont du Rhin - Galerie Kehl»).

La tarification est celle du réseau de Strasbourg.

2.3. Une demande particulière à satisfaire

Ce type de démarche se traduit généralement par la mise en place d'une ligne interurbaine transfrontalière.

Travailleurs transfrontaliers

■ *la Transfrontalière Express entre Longwy et Luxembourg*

30 000 utilisateurs quotidiens de France (Bassin de Longwy), Belgique, Allemagne travaillent au Grand Duché, dont 15 000 dans la ville de Luxembourg.

En Meurthe et Moselle, 10 000 personnes travaillent au Luxembourg et 8 000 d'entre elles franchissent chaque jour la frontière en voiture, ce qui pose des problèmes de stationnement à destination.

La Transfrontalière Express, créée le 22 mai 1992, consiste en un rabattement par bus des voyageurs du bassin de Longwy sur la gare frontalière de Rodange où l'accès est possible aux Chemins de Fer Luxembourgeois, vers le Grand Duché du Luxembourg.

La Transfrontalière Express répond en fait au refus d'intégration tarifaire de la SNCF, qui explique que les voyageurs acceptent la rupture de charge

«bus-train» à la gare de Rodange.

Il n'y a pas à proprement parler de coopération réelle entre les Autorités organisatrices concernées, ni contractuelle (impossible entre SITRAL et Etat luxembourgeois), ni structurelle.

L'exploitation de ces lignes de bus est confiée aux sociétés SEMITUL (France), Sales-Lentz (Luxembourg) et Huberty (Luxembourg)

Les entreprises Sales-Lentz et Huberty demandent des autorisations d'exploitation au Ministre des Transports du Grand Duché du Luxembourg.

La SEMITUL demande une autorisation d'exploitation au Préfet de Meurthe et Moselle.

La ligne est subventionnée à 100% par les transports publics luxembourgeois.

La tarification en vigueur est celle du titre «réseau» luxembourgeois (220 FF).

Avec un supplément passe-partout (50 FF), le voyageur a accès à tout le réseau SEMITUL.

La fréquentation de la ligne est d'environ 5 000 voyages/jour.

■ *la ligne Y entre le Pays de Gex et la Suisse*

Pour permettre aux habitants de la région et aux travailleurs transfrontaliers de bénéficier d'une liaison sans rupture de charge et plus rapide entre le Pays de Gex et l'agglomération de Genève, une relation transfrontalière d'une longueur totale de 13 km a été mise en service le 24 août 1992.

Cette relation, entre Thoiry (France) et Blandonnet (Suisse), repose sur l'intensification, côté français, des services déjà existants jusqu'à la frontière (correspondance avec la ligne SNCF Bellegarde-Divonne à Saint-Genis) et, côté suisse, sur la création d'une relation directe entre la frontière et un centre d'échange du réseau urbain de Genève (les arrêts côté suisse sont des arrêts TPG).

L'ensemble de la desserte est confié, pour la continuité du service, à un même et unique exploitant (SCETA) sur les deux territoires.

Cette liaison présente les caractéristiques d'un service périurbain (temps de trajet, fréquences, matériel mis en place...).

Une coordination tarifaire a été mise en place, avec libre circulation sur le réseau genevois.

En moyenne on compte 15 clients par service en semaine et 7000 clients par mois.

Points particuliers : le CERN représente 65% des destinations dans le sens France-Suisse.

En ce qui concerne les liaisons régulières entre le Pays de Gex et la Suisse, il faut noter l'existence d'une ligne reliant la ville de Divonne-les-Bains et la

gare routière de la place Dorcière au centre de Genève.

Ce service est assuré par l'entreprise Cars Gonnet S.A., à raison de 17 liaisons par jour.

La demande de déplacements ayant conduit à la mise en place de cette offre et à son renforcement est liée principalement à l'existence des travailleurs transfrontaliers se rendant du Divonnais vers Genève ou le Canton de Vaud.

Mais la ligne «Divonne - Genève» répond aussi à une demande de déplacements d'affaires (vers l'aéroport de Genève) ou de déplacements touristiques (de la France vers Genève et le Canton de Vaud, ou de la Suisse vers le Casino et l'Etablissement Thermal de Divonne).

Ce type de demande peut d'ailleurs être la raison principale de la mise en place de certaines liaisons transfrontalières.

Déplacements d'affaires ou touristiques

■ Mulhouse-Bâle

L'entreprise Chopin dessert l'aéroport de Bâle au départ de Mulhouse mais se limite au côté français. De la même manière, cet aéroport est desservi pour les pays concernés par deux transporteurs : un Suisse et un Allemand.

Le véritable service de transport public transfrontalier desservant l'aéroport et l'agglomération de Bâle est donc encore à créer.

■ Colmar-Freibourg et Mulhouse-Freibourg.

Depuis le 30 mai 1994, le GEIE Euro-Régio-Bus a l'autorisation d'exploiter les lignes Colmar-Freibourg et Mulhouse-Freibourg.

L'entreprise Kunegel exploite les deux lignes pour 4 AR/jour en GIE avec l'entreprise allemande.

Scolaires, étudiants

■ Bassin de la Sambre (réseau SEMITIB)

A la frontière franco-belge, le réseau SEMITIB a mis en place en collaboration avec les autorités transfrontalières deux prolongements de ses lignes de bus :

- ligne 41 : Maubeuge-Mons en août 1992,
- ligne 3 : Haumont-Erquelines (Belgique) en septembre 92 (5 AR du lundi au samedi).

Plus de 400 enfants français fréquentent les deux établissements scolaires d'Erquelines et 150 personnes se rendent de manière régulière au marché de cette ville.

Les partenaires de ces opérations sont :

- La Société d'Economie Mixte des Transports Intercommunaux du Bassin de la Sambre/Nord

(SEMITIB) seule pour la ligne Haumont-Erquelines, avec son exploitant STIBUS.

- La SEMITIB, le Département et la région Walonne pour la ligne Maubeuge-Mons, chacun ayant une convention avec un sous-traitant commun (De Winter) qui exécute le service en continuité technique, mais dans trois cadres juridiques différents.

La tarification en vigueur est celle du réseau STIBUS, payable en francs français.

Fin 92, 95 oblitérations scolaires étaient enregistrées chaque jour.

3. LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES

Si l'on en revient aux trois types de démarches identifiés plus haut, on distinguera trois types d'évolutions possibles...

IL Y A VISION D'AGGLOMÉRATION DE LA PART DU POLITIQUE AU NIVEAU LOCAL.

On est dans le cas de regroupements physiques et naturels d'agglomérations contiguës, dont la frontière représente une anomalie à la cohérence effective (type Genève/Annemasse).

Tout concourt à faire comme si la frontière n'existait pas. La frontière est vécue plutôt comme une gêne. Or c'est le politique au niveau central qui définit et maintient la frontière.

Dans ce contexte, l'évolution européenne vers une disparition des contrôles aux frontières entre pays membres doit être considérée comme positive pour le service de transport public mis en place.

Pour reprendre l'exemple du Pôle Européen de Développement : le laboratoire se banalise.

En principe, la vision politique d'agglomération correspond à une réalité. La frontière est effectivement artificielle et coupe arbitrairement en deux un bassin industriel, économique, culturel... historiquement avéré. La demande justifiant la mise en place de la ligne de transport public transfrontalière a donc toutes chances d'être indépendante de l'existence de la frontière.

Le transport public, d'autant plus s'il s'inscrit fortement dans l'espace (TCSP), a une dimension symbolique forte. C'est un lien physique entre deux espaces géographiques qui peut illustrer spectaculairement l'existence (réelle ou voulue) d'un lien plus abstrait (volonté de rapprochement politique, économique, culturel...). C'est cette même dimension

symbolique qui joue, à l'intérieur des villes, quand on essaie d'utiliser le transport public pour désenclaver certains quartiers (autres problèmes, autres frontières...).

Dans l'absolu, la mise en place d'une offre de transport public transfrontalière peut donc être un acte purement symbolique et n'être motivée par l'existence d'aucune demande spécifique de déplacements.

C'est le politique qui est moteur.

Le politique essaie de coller aux évolutions du cadre juridique, voire essaie lui-même de le faire évoluer (la collectivité territoriale tire son Etat derrière elle).

L'exploitant suit. Pas forcément de bon gré.

On peut imaginer que l'amélioration des fonctions économiques internes de régions séparées par une frontière étatique, à la faveur de l'ouverture des frontières, favorise une augmentation des échanges. Tel pourrait être le cas du Pays Basque, de la Grande Catalogne...

IL Y A VISION D'AGGLOMÉRATION, MAIS DE LA PART DE L'EXPLOITANT.

On est dans le cas de «débordements d'une agglomération importante vers un pôle urbain transfrontalier moins important voire vers une zone rurale pour laquelle s'exprime une demande de rabattement»* (Genève/Département de l'Ain, Strasbourg/Kehl).

C'est-à-dire que la frontière existe, qu'elle est éventuellement voulue et soulignée par les politiques, mais qu'il existe aussi des flux potentiels de voyageurs traversant cette frontière et qui pourraient être intéressés par le transport public. Si l'on se place du point de vue de l'entreprise exploitant un réseau de ce côté-ci de la frontière, la demande de déplacements identifiée peut être de deux natures :

● déplacements entrants.

Il y a une clientèle de l'autre côté de la frontière qui peut avoir envie d'accéder au réseau existant de ce côté-ci de la frontière.

La nouvelle clientèle est implantée en dehors du réseau actuel.

On est plutôt alors dans une logique d'extension naturelle de réseau, visant à gommer la frontière qui limite artificiellement le réseau actuel.

exemple : Strasbourg-Kehl.

*NICOLLE (Gibert), *Les migrations alternantes transfrontalières, travail de fin d'études, juin 1994.*

● déplacements sortants.

Il y a de ce côté-ci de la frontière une clientèle potentielle qui pourrait avoir un motif de se déplacer de l'autre côté de la frontière.

De nouveaux motifs de déplacements sont apparus pour une clientèle déjà implantée dans les limites du réseau actuel.

On est plutôt alors dans une logique de satisfaction conjoncturelle d'une demande de déplacements spécifique, liée à l'existence de la frontière.

exemple : Annemasse - Genève.

C'est l'exploitant qui est moteur.

L'exploitant, au nom de la rentabilité de son entreprise (perspective de recettes supplémentaires, possibilité de redéployer du personnel sur un territoire agrandi...), a intérêt à capter les flux transfrontaliers potentiels. Il force la main du politique si besoin est.

On est dans une logique économique où une demande est identifiée et une offre mise en place pour répondre à cette demande.

La demande peut être liée à l'existence de la frontière tout comme elle peut ne pas l'être. Le transport public transfrontalier devrait logiquement profiter d'une prévisible accélération de la diffusion spatiale autour des grands centres frontaliers :

- Genève
- Strasbourg
- Bâle-Mulhouse
- Lille-Roubaix-Tourcoing

LE SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER MIS EN PLACE REPOSE SUR L'EXISTENCE-MÊME DE LA FRONTIÈRE.

On est dans le cas de réponses à un besoin de déplacement de type interurbain mises en place dans le cadre d'un besoin identifié. La frontière génère un type de déplacements particuliers et sa disparition pourrait remettre en cause l'existence du service, sans que cette remise en cause soit forcément brutale : la disparition des générateurs de la demande de déplacements transfrontaliers peut se faire avec une certaine inertie (rééquilibrage d'un bassin industriel, uniformisation sociale et culturelle, harmonisation des législations fiscales, etc...) Si la rente différentielle générée par la frontière diminue fortement, les zones périphériques moins développées séparées par des barrières physiques importantes (Haut Jura, Ardennes, Pyrénées Centrales...) risquent d'être touchées par une stagnation, voire une diminution des échanges, peu propices au développement du transport public transfrontalier.

LA DEMANDE
DE DÉPLACEMENT
TRANSFRONTALIERS

LES EFFETS-FRONTIÈRE

1. LA FRONTIÈRE NATURELLE	21
2. LA FRONTIÈRE-BARRIÈRE	22
3. LA FRONTIÈRE-ESPACE DE CONTACT	22

FRONTIÈRES ET DÉPLACEMENTS

1. DÉPLACEMENTS «DOMICILE-TRAVAIL»	
1.1. Un travail à l'étranger	23
1.2. Un domicile en France	23
2. DÉPLACEMENTS POUR «AUTRES MOTIFS»	
2.1. Domicile-loisirs	23
2.2. Domicile-achats	23
2.3. Domicile-école	23

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

1. LES MIGRATIONS ALTERNANTES EN EUROPE	25
2. LES MIGRATIONS ALTERNANTES TRANSFRONTALIÈRES	26
3. LES AUTRES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS	27
3.1. Domicile - achats et loisirs	27
3.2. Domicile - école	27

LES EFFETS FRONTIÈRE

En essayant d'identifier les différentes démarches pouvant conduire à la mise en place d'une ligne régulière de transport public transfrontalière, nous en sommes revenus à une évidence qu'il n'est pas mauvais de formuler à nouveau : pour toute ligne régulière de transport public transfrontalière mise en place, il existe, à l'origine, une demande de déplacements à satisfaire, sans laquelle le service créé ne sera pas viable financièrement.

Il se peut que la satisfaction de cette demande soit soutenue par une volonté politique de coopération transfrontalière dépassant largement le cadre du transport public de personnes (catégorie 1 identifiée plus haut).

Il se peut aussi que la satisfaction de cette demande s'inscrive dans la logique d'extension d'une offre de transport public préexistante, par exemple d'un réseau urbain important développé dans une agglomération «artificiellement» limitée par une frontière (catégorie 2 identifiée plus haut).

Enfin, il est possible qu'aucune volonté politique de coopération transfrontalière ni qu'aucune offre de transport public ne préexistent et qu'une demande de déplacements transfrontaliers se manifeste néanmoins (catégorie 3). L'examen des quelques exemples cités plus haut pour illustrer cette catégorie nous montre que la nature de la demande de déplacements qui s'exprime peut être très variée. Ceci nous amène donc tout naturellement à nous poser la question suivante :

Y'a-t-il une spécificité de la demande de déplacements transfrontaliers ?

«Une frontière n'est jamais neutre. Parfois, elle isole les territoires, les cantonne à un rôle de défense militaire. Souvent, elle renforce leur poids économique en leur assurant tout à la fois emplois, main d'œuvre et débouchés. Toujours, elle agit sur l'économie locale que perturbent les écarts de salaires, les législations fiscales différentes, les divers niveaux de développement. Il arrive d'ailleurs que des accords internationaux essayent d'en annihiler partiellement les effets. La Suisse rétrocède ainsi quelque 3,5 % de la masse salariale des transfrontaliers aux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

[...] A l'intérieur de la Communauté, les frontières matérielles sont maintenant abolies. Hommes et marchandises peuvent circuler sans contrôle. Les frontières immatérielles demeurent toutefois. Même si les disparités commencent à s'estomper, la frontière reste le lieu où change la norme : le montant des prélèvements sociaux continue de varier d'un pays à l'autre, les taux de TVA ne sont pas encore harmonisés et le prix des terrains est loin d'être identique. L'ouverture des frontières en renforce donc d'une certaine façon l'effet et accentue la spécificité des territoires frontaliers»*.

1. LA FRONTIÈRE NATURELLE (approche géographique)

Il n'est pas inutile de rappeler qu'une part importante des frontières de la France sont des frontières naturelles et que, particulièrement en ce qui concerne les frontières terrestres, elles constituent en elles-mêmes des barrières difficilement franchissables.

Pour ne citer que les Alpes et les Pyrénées, la pénibilité du franchissement par cols et tunnels n'est certainement pas étrangère à la quasi-inexistence de certains types de déplacements entre la France et l'Italie et entre la France et l'Espagne.

Il sera question plus loin des migrations alternantes transfrontalières. Résider en France et rejoindre quotidiennement son lieu de travail en Espagne ou en Italie n'est évidemment possible qu'au droit d'un nombre limité de points de passage. S'il existe aussi des causes socio-économiques ou politico-institutionnelles à la faiblesse du mouvement frontalier franco-espagnol ou franco-italien, l'existence de barrières géographiques en est probablement la cause première.

* «Territoires sans frontières», *Diagonal*, février 1993.

2. LA FRONTIÈRE-BARRIÈRE (approche historique)

La frontière a une fonction de restriction et de contrôle des échanges de nation à nation :

- limitation des échanges de biens,
- limitation des flux de travailleurs étrangers,
- contrôle des mouvements de capitaux entre les nations.

Le «cordon douanier» protège les secteurs en mauvaise position face à la concurrence internationale.

Les échanges de la nation avec les pays voisins sont contrôlés de deux façons :

- par la monnaie (émission et fixation de sa parité),
- par l'organisation du marché du travail.

3. LA FRONTIÈRE-ESPACE DE CONTACT (approche économique)

A une géographie parfois contraignante, l'histoire a ajouté des barrières en créant des discontinuités entre les cultures, les langues, les monnaies, les législations, les systèmes de communication.

Etre prêt de la frontière, c'est aussi être loin du centre géographique du pays, lequel se trouve être souvent le centre décisionnel de la Nation.

Il n'en reste pas moins vrai que tous ces facteurs qui semblent jouer en défaveur de la vocation économique des régions frontalières peuvent se retourner en leur faveur :

- zones de séparation, les frontières sont aussi les lieux où le contact est possible,
- délimitant des zones de développement socio-économique inégal, les frontières peuvent attirer des entreprises intéressées par le recours à une main d'oeuvre plus «rentable» (rémunération plus faible)
- séparant des cultures et des langues différentes, les frontières créent autour d'elles des régions par nature perméables à la culture et à la langue de l'autre.

Pour toutes ces raisons, la frontière peut être non plus un obstacle mais un catalyseur des échanges :

«Ceux-ci sont le résultat d'un compromis entre l'augmentation des coûts de transaction et de contrôle, entraînée par la frontière, et les bénéfices attendus

des déséquilibres économiques entre les régions les plus riches et les régions les plus pauvres : c'est la notion de rente différentielle»*.

Quels peuvent être les motifs des déplacements transfrontaliers ?

Ils sont générés par la «barrière» et rendus possibles par «l'espace de contact». La rente différentielle évoquée plus haut est bien due à l'imperméabilité relative de la frontière qui permet à chaque pays de garder, malgré la proximité géographique, ses propres caractéristiques de développement. D'où l'apparition d'écarts de niveaux...

La rente différentielle pourrait se comparer à une différence de potentiel en physique. Si le milieu n'est pas totalement isolant, un courant apparaît. Autrement dit : si la frontière n'est pas totalement étanche (la «frontière-barrière» devient «frontière-espace de contact»), la rente différentielle génère, parmi d'autres flux, des déplacements, qui peuvent être de diverses natures.

* Les effets frontière : évidences empiriques, impasses théoriques, LET, 1995.

FRONTIÈRES ET DÉPLACEMENTS

1. DÉPLACEMENTS «DOMICILE-TRAVAIL»

1.1. Un travail à l'étranger

(le frontalier français a intérêt à aller travailler à l'étranger).

Le déplacement peut être conditionné par :

L'économique (salaires, fiscalité)

■ un bassin d'emploi attractif

Le pays d'accueil se caractérise par :

- une économie nationale en meilleure santé,
- un taux de chômage généralement inférieur,
- une population active qui se détourne des emplois peu valorisants (lesquels reviennent traditionnellement aux travailleurs étrangers : polonais, turcs, nord-africains... ou français),
- croissance économique forte face à un accroissement démographique insuffisant.

Mais le mouvement frontalier ne peut être réduit à la recherche à tout prix d'un emploi. A l'origine, il était motivé par :

- une meilleure rémunération,
- de meilleures conditions de travail,

Une enquête menée en 1990 auprès de travailleurs frontaliers dans l'arc jurassien a montré que leurs motivations étaient les suivantes :

- l'attrait du salaire (50%),
- la peur du chômage (25%) : 15% seulement étaient sans emploi,
- le désir de promotion professionnelle (10%) : en réalité 47% ont régressé, 15% ont progressé,
- la qualité du cadre de travail,
- la qualité des relations hiérarchiques.

■ une main d'œuvre qualifiée

L'homogénéité des bassins industriels de part et d'autre de la frontière, quand elle existe, fait que les entrepreneurs du pays d'accueil n'hésitent pas à accueillir des travailleurs venus de l'autre côté de la frontière et qui arrivent déjà qualifiés et formés (exemple : construction mécanique ou micro-mécanique et horlogerie dans l'arc jurassien).

Les niveaux de qualification dans les différents pays européens sont suffisamment homogènes pour qu'un éventuel décalage ne constitue pas un frein au mouvement frontalier.

Le législatif (règlementation du travail, statut du travailleur frontalier)

■ la législation suisse sur le travail frontalier

La Suisse a créé un statut juridique pour les frontaliers en vue de favoriser le travail frontalier au détriment des travailleurs immigrés d'origine lointaine.

Ce statut lui permet de toujours donner la priorité au travailleur résident, tout en disposant d'une main d'œuvre qualifiée en cas de variations du marché de l'emploi dans les régions frontalières. A la différence des travailleurs immigrés, cette main d'œuvre ne lui coûte rien en matière de santé, de formation...

■ une fiscalité avantageuse

Des conventions fiscales passées entre les pays concernés évitent que le travailleur frontalier soit assujéti à l'impôt sur le revenu dans deux pays. Par exemple, les travailleurs frontaliers français sont imposés en France s'ils travaillent en Belgique, en Allemagne ou en Suisse hors Canton de Genève. Ils sont au contraire imposés au Luxembourg si leur emploi s'y trouve.

Dans le Canton de Genève, l'impôt est prélevé à la source par l'employeur. En contrepartie, le Canton de Genève verse une compensation financière aux collectivités françaises, alors qu'ailleurs, c'est la France qui verse une compensation à la Suisse.

1.2. Un domicile en France

(le frontalier étranger a intérêt à venir habiter en France)

Le déplacement peut être conditionné par :

L'économique (pression foncière)

De plus en plus d'Allemands, de Belges ou de Suisses s'installent sur les communes limitrophes françaises car ils bénéficient d'un coût foncier moindre et du statut de frontalier donc d'une fiscalité plus avantageuse que celle de leur pays.

2. DÉPLACEMENTS POUR «AUTRES MOTIFS»

2.1. Domicile-loisirs

- résidence principale - résidence secondaire (week-end),
 - tourisme de proximité, promenade (quelques heures, journée),
 - tourisme à plus longue distance (week-end, grandes vacances).
- Le déplacement peut être conditionné par l'économie (taux de change et pression foncière pour les résidences secondaires).

2.2. Domicile-achats

- petit commerce,
 - grandes surfaces,
- Le déplacement peut être conditionné par l'économie (taux de change).

2.3. Domicile-école

Le déplacement peut être conditionné par l'organisation du système éducatif.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

Quelle est la répartition modale de ces différents flux ?

Quels sont les flux susceptibles d'être captés par les transports collectifs ?

Pour chaque flux identifié, il faut se poser les questions :

- voiture particulière dominante ?
- transports en commun dominants ?

Il faut aussi se demander ce qui importe ici : le quantitatif ou le qualitatif ?

Si la frontière génère des flux, l'important est de savoir si ces flux sont susceptibles d'une répartition modale différente de celle du trafic interne de part et d'autre.

Cela dépendra en particulier de l'organisation des déplacements dans le pays d'accueil. On sait par exemple que la législation suisse est très contraignante en ce qui concerne le stationnement sur le lieu de travail. Le travailleur frontalier en Suisse pourra donc être contraint à renoncer à l'usage d'une voiture pour se rendre à son travail.

1. LES MIGRATIONS ALTERNANTES EN EUROPE

L'aisance produite par les années de croissance a d'abord été utilisée pour gagner des degrés de liberté, se débarrasser d'une contrainte de localisation par rapport au lieu de travail.

L'extension des bassins d'emploi s'est accompagnée d'une diversification des migrations en leur sein.

Il existe toutefois des caractéristiques communes aux migrations alternantes dans les différents pays européens :

- 65 à 75% des actifs travaillent à moins de 10 km de leur domicile,
- 70 à 80% des actifs ont une durée de déplacement domicile-travail inférieure à 30 minutes,
- 40 à 55% des déplacements entre le domicile et le travail sont réalisés en automobile.

Les principales différences concernent essentiellement l'usage des modes minoritaires :

- les Anglais empruntent beaucoup les transports collectifs,
- les Italiens et les Néerlandais utilisent beaucoup la marche et les deux-roues.

En 1989, les principaux déterminants des migrations alternantes françaises sont :

- la durée,
- la distance,
- le mode de transport,
- le retour à midi.

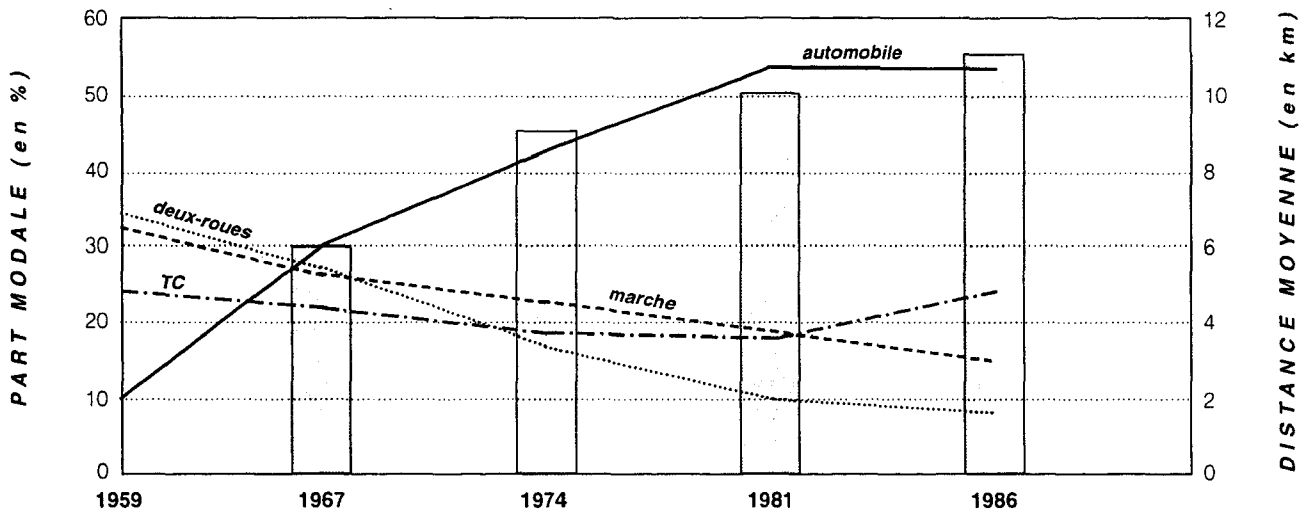
Dans le choix d'un mode de transport pour les migrations alternantes en général, c'est la distance au travail qui compte le plus.

- à moins de 3 km : la marche est le mode dominant les TC sont handicapés par les temps d'attente et d'accès aux arrêts
- entre 3 et 10km : la marche n'existe plus les deux-roues et les transports collectifs urbains prédominent
- au-delà de 10 km : automobile et modes régionaux (train, RER, ramassage, car...).

Evolution des distances et des modes de déplacement vers le travail en France

RÉPARTITION MODALE					
	Distance moyenne en km	Marche	Deux-roues	TC	Automobile
1959		32	35	24	9
1967	6	25	25	23	27
1974	9	22	17	19	42
1981	10	19	11	17	53
1986	11	15	8	24	53

Evolution des distances et des modes de déplacement vers le travail en France



2. LES MIGRATIONS ALTERNANTES TRANSFRONTALIÈRES

Le mouvement frontalier est né dans les années 60. Le travailleur frontalier est " un individu qui travaille dans un Etat et qui réside dans un autre Etat où il retourne de façon quotidienne ou hebdomadaire ". En 1990, plus de 160 000 français franchissent quotidiennement les frontières nationales pour se rendre sur leur lieu de travail.

Cette population a été multipliée par 4,6 depuis 1962.

4 destinations principales :

Suisse	60 %
Allemagne	25 %
Luxembourg	9 %
Belgique	6 %

«Seules les régions où les mouvements frontaliers sont les moins récents s'appuient sur les transports collectifs».

L'utilisation des transports collectifs pour les migrations alternantes transfrontalières se fera a priori :

- à courte distance (de 3 à 10 km) sur les lignes urbaines.
- à moyenne distance (de 10 à 100 km) sur les lignes interurbaines.

- à longue distance (plus de 100 km), sur les lignes internationales (émigration), mais on n'est plus alors dans le cadre des migrations alternantes.

Compte tenu du fait que les différents déterminants des migrations alternantes peuvent varier le long des frontières françaises, la répartition modale des migrations alternantes transfrontalières doit s'examiner région par région.

Dans son étude sur les migrations alternantes transfrontalières, Gilbert Nicolle a analysé quelques unes des régions frontalières françaises concernées.

En Alsace du Nord, par exemple, 48% des frontaliers alsaciens qui travaillent dans les bassins de Karlsruhe et Rastatt (Allemagne) parcourent 40, voire 60 km, et plus pour 23% d'entre eux.

Plus de 50% de ces longs déplacements sont effectués en transports collectifs (cars de ramassage ou liaisons ferroviaires).

En Alsace du Sud, par contre, pour se rendre à leur travail dans la région de Bâle (Suisse), les frontaliers mettent rarement plus de 30 minutes.

En Franche-Comté, sur les liaisons transjurassiennes surchargées avec la Suisse, les frontaliers supportent des temps de trajet deux fois supérieurs à ceux qu'ils connaissaient en France.

Toujours entre la France et la Suisse, un rapport récent a analysé dans le détail les déplacements entre le Genevois français (270 000 habitants) et le canton de Genève (380 000 habitants).

Sur l'ensemble du canton de Genève et de ses 38 000 travailleurs frontaliers et internationaux, la part d'utilisateurs utilisant les transports collectifs est de l'ordre de 10%.

La faible part modale en faveur des TC, globalement pour l'ensemble des frontaliers travaillant sur Genève, est certainement due au fait que la moitié seulement d'entre eux ont un emploi à Genève-ville, alors que l'offre TC est principalement radiale vers le centre de Genève.

La part la plus importante d'utilisateurs TC se retrouve dans les frontaliers utilisant les parkings d'échange, répartis à raison des 2/3 en parkings «sauvages» et 1/3 sur les emplacements officiels «P+R».

Pour le canton du Valais (800 travailleurs frontaliers), la distribution diffuse des frontaliers fait que les déplacements en transports collectifs représentent moins de 1% du total de leurs déplacements.

Pour le canton de Vaud (5 600 travailleurs frontaliers), environ 20% du total des frontaliers utilisent les transports collectifs pour leurs déplacements (part modale quasi exclusivement due aux bateaux de la Compagnie Générale de Navigation (CGN), empruntés par 40% des frontaliers de St Gingolph et d'Evian se rendant à Lausanne).

L'important est de noter que la part modale en faveur des TC devient importante lorsque des lignes TC «urbaines» transfrontalières existent (par exemple, lignes Y et F à Genève).

3. LES AUTRES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

3.1. Domicile - achats et loisirs

Les déplacements pendulaires des 40 000 frontaliers français du secteur d'étude qui travaillent dans le canton de Genève sont une réalité bien connue et représentent environ le quart des migrations alternantes transfrontalières entre la France et ses voisins.

Mais les échanges franco-suisses pour autres motifs (achats, loisirs...) sont aussi nombreux.

A partir des analyses des déplacements aux douanes franco-genevoises, il a été estimé que le total des déplacements entrant en Suisse, sur l'ensemble de la journée, pour le motif travail, est égal en moyenne au total des déplacements entrant en Suisse pour autres motifs.

3.2. Domicile - école

Les déplacements pour motifs scolaires sont quasiment inexistantes entre la France et la Suisse. Ce n'est pas le cas en Belgique où certaines prolongations de lignes ont été mises en place pour répondre à une demande de déplacements à destination d'établissements scolaires belges (lignes du réseau lillois à destination d'Erquelinnes).

L A MISE EN PLACE DE
L'OFFRE DE TRANSPORT
PUBLIC TRANSFRONTALIER

LES PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DU TRANSPORT DE PERSONNES TRANSFRONTALIER

1. LE PASSAGE DES FRONTIÈRES	32
1.1. Pour les trains	33
1.2. Pour les VL	33
2. LA T.V.A. ET LES IMPÔTS INDIRECTS SPÉCIFIQUES	33
2.1. Pays de l'Union Européenne	33
2.2. Pays tiers	34

LES AUTORISATIONS NATIONALES

1. EN FRANCE	35
2. À L'ÉTRANGER	36
2.1. en Belgique	36
2.2. au Luxembourg	36
2.3. en Suisse	36
2.4. en Italie	37
2.5. en Allemagne	38
2.6. en Espagne	38

L'ORGANISATION, LE MONTAGE

1. ORGANISATION INSTITUTIONNELLE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS TRANSFRONTALIER	39
1.1. Le cadre d'intervention des autorités	39
1.2. Les relations entre prestataires de services	39
2. LA VOIE CONTRACTUELLE	39
2.1. Bilan de l'existant	39
2.2. Recommandations	42
3. LA VOIE STRUCTURELLE	42
3.1. Les structures de droit français	42
3.2. Dernières avancées	43

LES AIDES FINANCIÈRES

1. À L'INVESTISSEMENT	44
1.1. en France	44
1.2. en Belgique	44
1.3. au Luxembourg	44
1.4. en Allemagne	44
1.5. en Suisse	44
1.6. en Italie	44
1.7. en Espagne	44
1.8. dans la Communauté européenne	45
2. À L'EXPLOITATION	45
2.1. en France	45
2.2. en Belgique	45
2.3. en Allemagne	45
2.4. en Suisse	45
2.5. en Italie	45
2.6. en Espagne	46

TARIFICATION

5.1. Les réglementations	47
5.2. Les expériences de tarification transfrontalière	47

LES CONTRAINTES TECHNIQUES D'EXPLOITATION

49

LE CAS PARTICULIER DES LIAISONS TRANSFRONTALIÈRES A LONGUES DISTANCES

50

LES PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DU TRANSPORT DE PERSONNES TRANSFRONTALIER

A partir du recensement réalisé, un travail de synthèse a été mené pour dégager les principales réponses apportées aux problèmes posés par la mise en place d'une offre de transport public transfrontalier :

- *franchissement des frontières par des biens ou des personnes*
- *contraintes techniques*
- *autorisations des pays limitrophes*
- *organisation institutionnelle (quelle(s) autorité(s) organisatrice(s) ?)*
- *relations contractuelles (quel contrat avec quel(s) exploitant(s) ?)*
- *financement*
- *tarification*

Ce travail de synthèse correspondant aussi à une grille d'analyse devrait permettre de dégager les critères du choix de telle ou telle solution en fonction des caractéristiques de telle ou telle demande.

1. LE PASSAGE DES FRONTIÈRES

Depuis le 1^{er} janvier 1993 «la libre circulation des personnes et des biens» est effective entre les pays de l'Union Européenne.

Cette évolution simplificatrice permet le passage des frontières sans contrôle de la police ou de la douane.

Ainsi, à une demande formulée par le directeur de la STIBUS au moment de la création de la ligne Hautmont (France) - Erquelinnes (Belgique) en septembre 1992, la Direction Régionale des Douanes et Droits indirects de Valenciennes a pu apporter la réponse suivante :

«J'ai le plaisir de vous informer qu'en vertu du règlement CEE n° 4060/89 qui ne rend plus systématique l'accomplissement de certains contrôles et formalités en frontière, j'ai décidé d'accorder une suite favorable à votre demande sous réserve que :

1. l'autorisation de transport et une copie de la présente décision se trouvent à bord du véhicule et soient présentées à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

2. votre société informe les voyageurs qu'ils ont l'obligation d'être munis d'une pièce d'identité en cours de validité : qu'ils doivent se trouver en situation régulière au regard des règles d'entrée et de sortie du territoire national.

3. les chauffeurs obtempèrent aux injonctions éventuelles du service des douanes pour le contrôle des voyageurs et des marchandises transportées.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur la responsabilité du transporteur en cas de constatation d'infraction grave, notamment portant sur des produits stupéfiants, lorsque l'auteur de la fraude ne peut être identifié (application des dispositions de l'article 392-2 du Code des Douanes).

Enfin, je précise que la présente autorisation ne vaut que pour les douanes françaises et ne saurait dès lors engager les autres corps de contrôle tant français que belges».

Sur le pourtour de nos frontières terrestres un seul pays n'adhère pas à la CEE : la Suisse. Pour les déplacements franco-suisse nous sommes donc soumis à la réglementation des pays tiers.

Cette règle impose quatre contrôles à chaque passage avec, pour chacun des deux pays concernés :

- un contrôle de police sur les personnes,
- un contrôle douanier sur les biens.

Même si nous pouvons en réalité constater que ces contrôles ne sont pas systématiques et n'apportent en général que très peu de retard aux cars de lignes régulières, nous sommes toujours soumis aux aléas d'une grève du zèle de l'un des quatre services concernés ou d'un contrôle périodique ou ponctuel renforcé suite à une suspicion de trafic.

La présence de cette incertitude pèse lourdement sur la qualité de service nécessaire et attendue des transports collectifs (rapidité, régularité, ponctualité...).

Délicate à gérer pour les lignes non urbaines d'autocars, cette situation n'est pas envisageable concernant un TCSP notamment aux heures de pointe.

Rappelons toutefois que s'il n'existe aucun aménagement particulier à ce jour concernant les autocars et les autobus, certaines facilités ont été mises en place pour les trains et les véhicules légers des travailleurs transfrontaliers.

1.1. Pour les trains

Les services de la PAF (Police de l'Air et des Frontières) et des douanes ainsi que leurs homologues suisses se réunissent chaque année avec la SNCF au moment de l'établissement des horaires pour étudier la mise en place des contrôles effectués dans le train entre deux arrêts situés de part et d'autre de la frontière, ceci afin de ne pas pénaliser la vitesse commerciale.

1.2. Pour les VL

Il existe une facilité, qui ne représente en rien une dérogation, mise en place par les services suisses et français concernés : «la file verte».

Pour le passage des postes-frontière à forte circulation, les travailleurs frontaliers peuvent obtenir une double vignette à poser sur le pare-brise, qui permet l'accès à une file libre de contrôles, évitant ainsi ralentissements et attentes. L'accès à cette file n'exclut pas la possibilité d'un contrôle.

Historiquement, depuis fin 1982, les Suisses ont unilatéralement mis en place la vignette verte qui était alors obtenue contre 2 FS. Passée ensuite à 5 FS, elle est aujourd'hui distribuée gratuitement et sans formalité, vraisemblablement dans l'anticipation d'une votation favorable à l'intégration dans la CEE.

Depuis le 1^{er} juin 1986, suite à une réunion des douanes françaises et de la PAF, la vignette verte suisse peut s'accompagner d'une vignette orange française permettant la facilité de retour vers la France dans les mêmes conditions qu'à l'aller vers la Suisse. Toutefois, l'obtention de cette vignette est liée à une déclaration écrite «sur l'honneur» :

«Je, soussigné (...) m'engage, en apposant dans le sens Suisse/France, le disque vert avec l'étiquette orange sur mon pare-brise, à :

- passer la frontière au ralenti ;
- obtempérer aux signaux d'arrêt qui me seront faits par les agents de Police ou de Douane, et me soumettre à leurs contrôles ;
- être en possession, ainsi que mes passagers, d'un document valable pour le franchissement de la frontière ;
- ne transporter dans mon véhicule aucune marchandise en excédent des franchises ;
- être en possession de la présente autorisation à chaque passage et à la présenter à toute réquisition.

Reconnais que cette facilité, destinée à simplifier mon passage à la frontière, constitue pour moi une véritable déclaration «à vue», selon laquelle mon véhicule et moi-même, sommes en règle au regard des réglementations douanière et de police».

Remarque :

En attendant que la Suisse, poussée par Genève, adhère à l'Union Européenne, ce problème devra être pris en compte et nécessitera vraisemblablement des négociations avec les douanes et les services de police des deux pays pour trouver une solution de type «file verte».

2. LA TVA ET LES IMPÔTS INDIRECTS SPÉCIFIQUES

Tous biens ou services vendus de chaque côté de la frontière entre deux pays limitrophes sont soumis à un prix de vente hors taxe revenant à l'entreprise, et un impôt (TVA pour la France) applicable à ce prix hors taxes selon un pourcentage défini par le pays pour le service concerné.

Lorsque le service est rendu, de façon identique, de chaque côté de la frontière, il justifie après rétablissement de la parité monétaire, d'un prix identique pour le client.

L'autocariste facture au voyageur, outre sa prestation, les taxes des deux pays traversés ; or ces taxes sont à des taux différents selon les pays considérés et selon les produits ou services vendus.

Cette complexité mérite un approfondissement des solutions existantes et des difficultés qu'elle présente.

2.1. Pays de l'Union Européenne (nous nous limitons aux pays limitrophes)

Jusqu'au 31 décembre 1992 chaque entreprise émettait, pour un produit vendu à un pays tiers, une «facture hors taxes» pour «produit destiné à l'exportation» (ou à l'importation).

Depuis le 1^{er} janvier 1993 (libre circulation des personnes et des biens dans les pays de l'U.E.) les entreprises émettent des «factures sans TVA» pour «livraison ou acquisition intra-communautaire».

Cette évolution est permise par le fait qu'à ce jour tous les pays de l'U.E. appliquent un impôt dont le libellé TVA (Taxe à la valeur ajoutée) a été uniformisé.

Pourtant, si tous appliquent une «TVA», les taux varient par pays et par objet. A titre d'exemple pour les transports collectifs :

France	5,5 %
Belgique	20,5 %
Luxembourg	3,0 %
Allemagne	15 %
Italie	19 %
Espagne	6 %

2.2. Pays tiers

Une exception pour la Suisse (hors U.E.) qui appliquait l'ICHA (Impôt sur le chiffre d'affaires) jusqu'au 31 décembre 1994 au taux de 6,5 % pour les TC, et applique une TVA, au même taux, depuis le 1^{er} janvier 1995.

Quoi qu'il en soit, que la relation se fasse avec la Suisse ou un pays de l'U.E., l'équation à résoudre comporte des paramètres difficilement conciliables. En effet :

- Le client devrait payer, pour un même service, un billet au même prix TTC après intégration de la parité monétaire.
- La ou les entreprises devraient, pour un même service, facturer sur le billet client un même prix H.T.
- Les billets sont vendus par une ou plusieurs entreprises de part et d'autre de la frontière avec des taxes différentes

Comment sont appliquées, calculées et reversées les taxes aux états respectifs ?

La règle consiste à ce que le service fait dans chaque pays soit comptabilisé en :

$$\frac{\text{passagers} \times \text{billets HT} \times \text{km par pays}}{\text{km total}} = \text{recette HT par pays}$$

sur laquelle se calcule la taxe à reverser à l'Etat concerné en fonction du pourcentage fixé par le pays intéressé.

La difficulté d'application réside dans l'impossibilité de déterminer avec précision la recette/passager pour le nombre de km effectué de chaque côté de la frontière.

Dans la pratique, il existe presque autant de cas particuliers que de lignes existantes, pour le versement de cet impôt.

• 1er cas : transport effectué par une entreprise française

La TVA calculée à 5,5 % est appliquée forfaitairement au prorata des km faits en France avec une modulation possible en fonction de la fréquentation par tronçons si celle-ci est trop disparate.

Il peut arriver en revanche que le service côté suisse ne fasse pas l'objet de paiement de l'impôt, apparemment dans le cas de faibles sommes (absence de déclaration).

• 2ème cas : transport effectué par une entreprise française et une étrangère sur la même ligne

La convention qui lie les exploitants comporte nécessairement une clé de répartition des recettes en fonction de la fréquentation et des kilomètres parcourus. Cette répartition HT des recettes permet facilement à chaque transporteur de calculer et reverser l'impôt dans son pays.

• 3ème cas : transport effectué par deux entreprises dont l'une exploite en sous-traitance

L'exploitant sous-traitant (qui perçoit bien sûr le montant du billet TTC) facture sa prestation HT à l'export, ou sans TVA pour transport intra-communautaire, selon le cas, et reverse la recette voyageur perçue à l'autocariste concédant. Ce dernier règle la facture HT au concessionnaire mais perçoit les recettes (et les subventions éventuelles) TTC. C'est lui qui, après avoir fait la répartition du service et des recettes entre les deux pays, acquittera l'impôt dû à chacun.

Notons qu'à court terme tous nos pays limitrophes auront le même impôt (TVA), et qu'à moyen terme, à l'échelle de la construction européenne, le taux de cet impôt devrait se trouver uniformisé par matière et service.

LES AUTORISATIONS NATIONALES

Tous les transports de type non urbain doivent avoir une autorisation nationale délivrée par le Ministre ou le Préfet (département limitrophe) et souvent une convention départementale avec le Conseil Général (prise en charge et descente à l'intérieur du département) ainsi que l'équivalent avec l'autorité territoriale du pays étranger.

Les transports urbains exploités dans le cadre d'une convention avec l'autorité urbaine sont dispensés d'autorisation lorsque le périmètre des transports urbains est contigu à la frontière.

1. EN FRANCE

L'autorisation préalable est délivrée par le ministère chargé des transports (décret n° 79222 du 6 mars 79 - Titre II article 3).

Lorsque la prise en charge est effectuée dans un département frontalier et à destination d'un pays limitrophe de ce département, les autorisations sont délivrées par le préfet de ce département pour le compte du Ministre (Titre IV article 9).

Cette autorisation de l'Etat permet de transporter des clients d'un ou plusieurs points de montée d'un côté de la frontière, à un ou plusieurs points de descente de l'autre côté de la frontière.

La possibilité pour le client de monter et descendre à des points d'arrêt situés sur la ligne à l'intérieur de la France nécessite une convention d'exploitation avec l'AO concernée (Autorité urbaine, département ou région).

LOTI du 30 décembre 1982.

Cette convention doit être soumise au contrôle de la légalité.

Quelques exemples :

Pour la ligne à grand parcours «Nice-Genève», exploitée par la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD), l'autorisation a été délivrée par le Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Direction des Transports Terrestres, Service des Transports Routiers, Bureau des Transports Routiers Internationaux.

Elle précise les points suivants :

- période de fonctionnement,
- fréquence (nombre d'AR/jour),
- itinéraire,
- horaires,
- tarifs,
- modalités de fourniture des résultats d'exploitation,
- observations diverses, dont celle concernant le trafic local sur le territoire français.

Pour les lignes «Colmar-Freibourg» et «Mulhouse-Freibourg», exploitées par le GEIE. Euro-Régio-Bus, l'autorisation a été accordée par le préfet du Haut-Rhin (la Direction Départementale de l'Equipement par délégation) jusqu'au 30 mai 1999.

Pour les lignes reliant Haumont et Jeumont à Erquelines exploitée par la SEMITIB, l'autorisation a été délivrée par le préfet du Nord pour 7 ans à compter du 12 août 1992. Un avenant a ramené à 5 ans la durée de l'autorisation délivrée le 12 août 1992 pour la ligne «Haumont-Erquelines».

Pour la ligne «Divonne-Genève» exploitée par la société Cars Gonnet, l'autorisation a été accordée jusqu'au 31 décembre 1995 par le ministère chargé des transports.

Pour le prolongement de la ligne 82 du réseau jusqu'à l'arrêt Steenakker (Belgique), la Société de Transports en commun de la Communauté Urbaine de Lille a adressé une demande d'autorisation au ministère chargé des transports. Le formulaire de demande comprend :

- identification de l'entreprise requérante,
- services exploités en sous-traitance,
- identification des transporteurs associés,
- définition de la série de services ou du service spécialisé, le cas échéant,
- durée d'autorisation demandée,
- itinéraire,
- période d'exploitation,
- fréquence,
- tarifs,
- nombre d'autorisations demandées,
- etc...

2. À L'ÉTRANGER

Il s'agit d'une autorisation délivrée par l'autorité nationale compétente (voir liste en annexe).

Cette autorisation peut dans certains cas être complétée d'une convention locale avec une autorité organisatrice territoriale.

Pour les pays de l'union européenne, la demande d'autorisation est établie par le transporteur «auprès de l'autorité compétente de l'état membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ» (règlement C.E.E N° 684/92 Section II article 6).

Cette «autorité délivrante» «consulte tous les états membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou déposés». Sans réponse sous deux mois, leur accord est réputé tacite (Section II article 7).

Remarque :

En fonction du règlement n° 684/92 du Conseil de la Communauté Economique Européenne du 16 mars 1992 et pour «les transports internationaux de voyageurs par autocar et autobus effectués sur le territoire de la communauté», les transports frontaliers assimilés aux «services réguliers sont exemptés d'autorisation à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur. Ce règlement fait l'objet d'une lettre circulaire d'application n° 04/92 du 29 mai 1992 de la Direction des Transports Terrestres».

Suivant les pays et le contexte local, des clauses particulières peuvent figurer dans les autorisations :

- rémunération de l'autorité nationale compétente (Suisse),
- interdiction de trafic local (Italie),
- ...

2.1. en Belgique

L'autorité nationale compétente est :

LE MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS (DG3)

Quelques exemples :

Une demande de création d'un service régulier effectué par autocars a été adressée au Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports par la Société Régionale Wallonne du Transport - Réseau de Mons-Tournai-La Louvière et la société Voyages

De Winter pour la ligne «Mons-Maubeuge» le 24 avril 1991.

Une demande de création d'un service régulier spécialisé effectué par autocars et par autobus a été adressée au Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports par l'entreprise TEC-Hainaut pour la ligne «Mouscron-Wattrelos» le 20 mars 1992.

Le formulaire de demande comprend :

- identification du transporteur requérant,
- nationalité,
- adresse,
- nature du service (régulier ou régulier spécialisé),
- durée de validité demandée,
- itinéraire détaillé,
- période d'exploitation,
- longueur kilométrique du service,
- longueur des étapes journalières,
- fréquence,
- tarifs,
- véhicules susceptibles d'être utilisés.

2.2. au Luxembourg

L'autorité nationale compétente est :

LE GRAND DUC DU LUXEMBOURG, DUC DE NASSAU ET MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE L'ENERGIE

Quelques exemples :

L'autorisation d'exploiter un service de transport routier public de personnes rémunéré, a été délivrée à la SEMITUL de Longwy, le 10 avril 1992.

A l'autorisation est jointe la consigne d'exploitation relative aux transports publics routiers rémunérés de personnes émise par le Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg le 31 mai 1988 (12 articles).

2.3. en Suisse

L'autorité nationale compétente est :

L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS DE BERNE

Quelques exemples :

La société Frossard à l'autorisation, délivré par l'OFT, d'exploiter plusieurs lignes régulières internationales :

- Annecy - St Julien - Genève
autorisation renouvelée pour 3 ans jusqu'au 31 décembre 1995.

● Ancey - La Roche - Annemasse - Genève
autorisation renouvelée pour 3 ans jusqu'au 31 décembre 1995.

● St Gingoph - Thonon - Genève
autorisation renouvelée pour 5 ans jusqu'au 30 juin 1996.

De même :

● la société Cars Gonnet s'est vu renouveler pour 3 ans, jusqu'au 31 décembre 1995, l'autorisation d'exploiter la ligne «Divonne-Genève».

● la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD s'est vu renouveler pour 3 ans, jusqu'au 31 décembre 1995, l'autorisation d'exploiter la ligne «Nice-Genève».

Les entreprises sont autorisées, pendant la durée des concessions, «à transporter des personnes, à titre professionnel, par courses régulières, au moyen de véhicules à moteur, sur le tronçon suisse des parcours».

Tout trafic local en Suisse est interdit. Le transport est destiné aux personnes franchissant la frontière.

Coût de la concession :

L'entreprise concessionnaire doit s'acquitter d'émoluments relatifs aux tâches de l'Office fédéral des transports (ordonnance du 1er juillet 1987). Ces émoluments se décomposent en :

- un émoluments de base de 500 FS
- un émoluments de régie de 6 FS par kilomètre de ligne concédée et par année de validité de la concession.

Les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger doivent respecter les prescriptions suisses sur la durée du travail et du repos des conducteurs en circulation internationale :

1. Service au volant

Le service au volant n'excédera pas 9 heures par jour et 45 heures par semaine.

Lorsque deux conducteurs se relayent au volant, le temps total au volant des deux conducteurs n'excédera toutefois pas 16 heures par jour.

Après 5 h 30 de travail ininterrompu et, au plus tard, après 4 heures de conduite ininterrompue, une pause d'au moins 1 heure doit être observée.

2. Repos

Le repos avant le début du travail doit être d'au moins 11 heures consécutives. Il ne peut qu'exceptionnellement être réduit à 9 heures consécutives. Au plus tard après 6 jours de travail, le conducteur doit prendre un jour de congé.

3. Moyens de contrôle

Lorsqu'ils circulent en Suisse, les conducteurs étrangers doivent utiliser les moyens de contrôle prescrits par leur propre droit national. Le cas échéant, ils ont donc l'obligation de maintenir en service le tachygraphe. Les heures de travail, de repos ainsi que les pauses doivent être inscrites dans un document.

Si leur pays d'origine n'exige aucun moyen de contrôle, les conducteurs étrangers sont tenus :

- de continuer à faire usage des moyens de contrôle exigés avant l'entrée en Suisse par le pays voisin (par exemple le carnet de contrôle personnel utilisé dans les pays de la CEE) ;
- ou de remplir la «Formule pour l'inscription des heures de conduite et de repos pour conducteurs professionnels étrangers» qui peut être obtenue auprès des bureaux de douane.

Sont également applicables les dispositions relatives aux poids et dimensions des véhicules à moteur.

2.4. en Italie

L'autorité nationale compétente est :

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Quelques exemples :

L'autorisation a été accordée à la société de droit italien SGEA Lombardia pour 5 ans jusqu'au 31 décembre 1998 d'exploiter les services réguliers de transport routier international de voyageurs entre Venise et Cannes.

Itinéraire, fréquences et tarifs sont précisés dans l'autorisation

Restrictions concernant le trafic local :

- il ne sera effectué aucun trafic local entre les points de desserte situés en territoire français et figurant sur l'itinéraire proposé,
- il ne sera effectué non plus aucun trafic entre les localités françaises et la Principauté de Monaco, et vice-versa,
- seuls les voyageurs en provenance d'Italie déposés à Montecarlo au cours d'un voyage précédent à l'aller effectué dans le cadre de ce service pourront être pris en charge à Montecarlo pour être ramenés en Italie.

De même, l'autorisation a été accordée à la société de droit italien SPA Riviera Trasporti pour 1 an jusqu'au 31 décembre 1994 d'exploiter les services

réguliers de transport routier international de voyageurs entre Nice et San Remo.

L'autorisation précise l'itinéraire, les fréquences et les tarifs des services.

La prise en charge des voyageurs est autorisée sur le tronçon italien. Le parcours se fait à portes fermées en France

De même encore, la SPA de Cisano sul Neva a l'autorisation d'exploiter les services réguliers de transport routier international de voyageurs entre Varrazze et Cannes pour 1 an jusqu'au 31 décembre 1994.

«Il est exclu de déposer ou de prendre en charge des voyageurs en territoire français et monégasque»

2.5. en Allemagne

L'autorité nationale compétente est :

LE MINISTÈRE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

2.6. en Espagne

L'autorité nationale compétente est :

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

L'ORGANISATION, LE MONTAGE

1. ORGANISATION INSTITUTIONNELLE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS TRANSFRONTALIERS

Dans le cadre du colloque « Transports urbains sans frontières, quelle organisation pour demain ? » qui s'est tenu à Longwy le 21 octobre 1994, Annick LECOUTY, de la SCET Paris a examiné quel pourrait être le cadre d'intervention des autorités et les relations entre prestataires de services.

1.1. Le cadre d'intervention des autorités

Deux hypothèses peuvent être envisagées selon que l'on souhaite s'orienter vers un système plus ou moins intégré :

- ou bien les autorités décident de mettre en place une coopération ou une concertation qui aurait pour cadre juridique une convention.
- ou bien elles décident de mettre en œuvre un système de coopération transfrontalière plus intégré en créant une structure qui les rassemble.

L'intérêt de créer une structure intégrant les autorités organisatrices compétentes dans les pays concernés résiderait essentiellement dans le fait que cette structure unique, bénéficiant de la personnalité morale, pourrait être le réceptacle des fonds privés et publics (produit du versement transport, participation financière de chacun des membres, ...) et pourrait faciliter l'octroi de subventions communautaires, la Commission européenne étant favorable à ce genre de rapprochement transfrontalier entre les collectivités locales.

Elle serait autorisée à effectuer des versements auprès des prestataires de services.

Par ailleurs, il peut être envisagé que cette autorité unique possède un actif mobilier et le mette à la disposition des prestataires de services.

Cela constituerait, à l'égard de ces mêmes prestataires, une entité juridique unique, en qualité de co-contractant.

Enfin, la création d'une structure commune pourrait présenter un effet d'affichage et témoigner de la volonté des différents partenaires de collaborer ensemble.

1.2. Les relations entre prestataires de services

Les hypothèses de travail s'orientent plutôt vers un respect de l'autonomie et un maintien des prérogatives de chacun des prestataires.

Il faudrait prévoir la conclusion d'accords privés entre les prestataires de services en fonction des décisions prises, dans le cadre d'une convention ou de la structure unique.

L'exploitation peut être assurée par :

- une entreprise en nom propre,
- une entreprise avec un sous-traitant,
- un groupement d'entreprises liées par une convention,
- un GIE d'entreprises.

Le siège social peut être indifféremment dans l'un ou l'autre des pays concernés mais les entreprises et leurs relations contractuelles doivent être agréées par l'A.O.

2. LA VOIE CONTRACTUELLE

2.1. Bilan de l'existant

Devant les difficultés que nous avons vues, les différents intervenants dans le cadre de la mise en place de services de transport public transfrontaliers ont généralement opté pour la voie contractuelle.

Si l'on fait le bilan des contrats existants depuis les expériences pionnières, les contrats se répartissent entre trois catégories :

- contrats entre autorités organisatrices
- contrats entre autorités organisatrices et exploitants
- contrats entre exploitants.

● C'est naturellement dans les contrats entre autorités organisatrices que sont le plus susceptibles d'apparaître des clauses spécifiques liées à la dimension transfrontalière du service concerné, telles que :

- définition du service
- description des relations entre les différents partenaires
- sous-traitance
- répartition des recettes et des charges d'exploitation
- responsabilité des actions d'information et de promotion
- etc...

Plusieurs exemples peuvent être cités.

• Le 4 juillet 1991, un protocole d'accord sur les principes d'exploitation de la ligne régulière internationale de Mons (Belgique) à Maubeuge (France) a été signé entre le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne de Belgique et le département français du Nord.

Ce protocole d'accord, conclu pour une durée d'une année, prévoit que la ligne sera exploitée conjointement par deux transporteurs, l'un désigné par le département du Nord, l'autre par le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne, chaque transporteur pouvant sous-traiter tout ou partie des services à un autre transporteur de son choix.

Il est fait obligation aux exploitants choisis par chacune des autorités organisatrices de conclure entre eux une convention fixant les règles d'exploitation de la ligne.

Les actions de promotion et d'information sont assurées séparément sur leur territoire par chaque partie.

Les tarifs sont fixés d'un commun accord entre les parties, compte tenu des contraintes de structure tarifaire de chacune d'elles. Les voyageurs peuvent acquitter leur titre de transport en francs belges ou en francs français.

Les recettes d'exploitation sont réparties entre les transporteurs au prorata des kilomètres effectués.

• Le 30 mars 1992, un protocole d'accord a été signé entre la Région Wallonne en Belgique et la Communauté Urbaine de Lille en France. L'objet de ce protocole était la mise en oeuvre d'une ligne régulière internationale de transport en commun de voyageurs par voie routière entre Mouscron (Belgique) et Watrelos (France).

Cette ligne doit assurer à la fois du trafic local de part et d'autre de la frontière, dans les mêmes conditions que les lignes des réseaux urbains TEC Hainaut et TCC desservant respectivement Mouscron et Watrelos, et des trajets transfrontaliers.

Le protocole d'accord prévoit que la ligne doit être exploitée par un transporteur désigné d'un commun accord entre les parties.

Les parties imposent à ce transporteur de conclure avec chacune d'elles une convention fixant les règles d'exploitation de la ligne dans le respect du présent protocole d'accord.

Chaque partie peut autoriser le transporteur à sous-traiter tout ou partie des services à un autre transporteur de son choix, sous réserve d'avoir obtenu au préalable l'accord de l'autre partie.

L'information est à la charge de chaque partie sur son territoire.

Les recettes d'exploitation, provenant du produit de tous les titres de transport utilisés sur la ligne, sont comptabilisées hors taxes et réparties en parts égales entre les deux parties.

Chaque partie supporte la moitié des charges d'exploitation afférentes au fonctionnement du service.

• De même, un projet de protocole d'accord a été signé entre la Région Wallonne en Belgique et la Communauté Urbaine de Lille en France le 30 novembre 1992 pour permettre la prolongation en territoire belge de la ligne 30 des TCC jusqu'à l'arrêt de la ligne P du réseau TEC-Hainaut.

• Toujours entre la France et la Belgique, un projet de protocole d'accord a été signé par la Région Wallonne en Belgique et la Société d'Économie Mixte des Transports Intercommunaux du Bassin de la Sambre (SEMITIB), pour permettre la prolongation en territoire belge de la ligne urbaine frontalière de transport en commun de voyageurs par voie routière entre Jeumont (France) et Erquelinnes (Belgique).

Ce protocole diffère de ceux évoqués précédemment sur plusieurs points.

Ainsi, l'exploitation de la ligne est confiée à la SEMITIB, à la fois représentant de l'autorité organisatrice française (Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre) et exploitant.

Les tarifs de transport sont fixés par la SEMITIB.

La desserte locale en territoire belge est interdite à la SEMITIB. Un voyageur montant ou descendant en Belgique doit effectuer ou avoir effectué un trajet transfrontalier.

La SEMITIB assure l'exploitation de la ligne à ses propres risques.

Le protocole est conclu pour une durée de cinq ans.

Il existe aussi des contrats entre autorités organisatrices visant simplement à faciliter le passage d'un réseau de transport public frontalier à son vis-à-vis.

• Ainsi, le 14 décembre 1993, une convention a été passée entre l'Entreprise des Transports Publics Genevois et le SIVOM de l'Agglomération Annemassienne. Son objet n'était pas de créer un service transfrontalier mais d'améliorer les déplacements par transports publics entre l'agglomération annemassienne et Genève utilisant les réseaux suisse et français existants.

Cette amélioration devait s'appuyer sur un triple dispositif :

- a création de titres communs de transport,
- l'harmonisation des fréquences de desserte aux interconnexions des réseaux des Transports Publics Genevois et des Transports Annemassiens Collectifs,
- des actions d'information et de promotion des transports publics visant à conforter l'image des réseaux et leur attractivité (plan commun des réseaux, campagne de promotion des différentes mesures citées ici).

• Dans le même esprit, une convention avait été passée, le 31 mars 1987 entre la République et Canton de Genève, la Société Nationale des Chemins de Fer Français et l'Entreprise des Transports Publics Genevois, pour permettre la création d'un " abonnement de travail coordonné SNCF/TPG " se composant de l'abonnement de travail SNCF et du titre de libre circulation TPG.

• Les contrats entre autorités organisatrices et exploitants sont, eux, plus proches de ceux existants pour des services de transport public " classiques " (non transfrontaliers).

• Quant aux contrats entre exploitants, la convention passée le 5 mai 1994 entre la Société de Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille (TCC S.A.) et la société TEC-Hainaut pour l'exploitation de la ligne régulière internationale Mouscron-Wattrelos déjà évoquée en est un exemple intéressant.

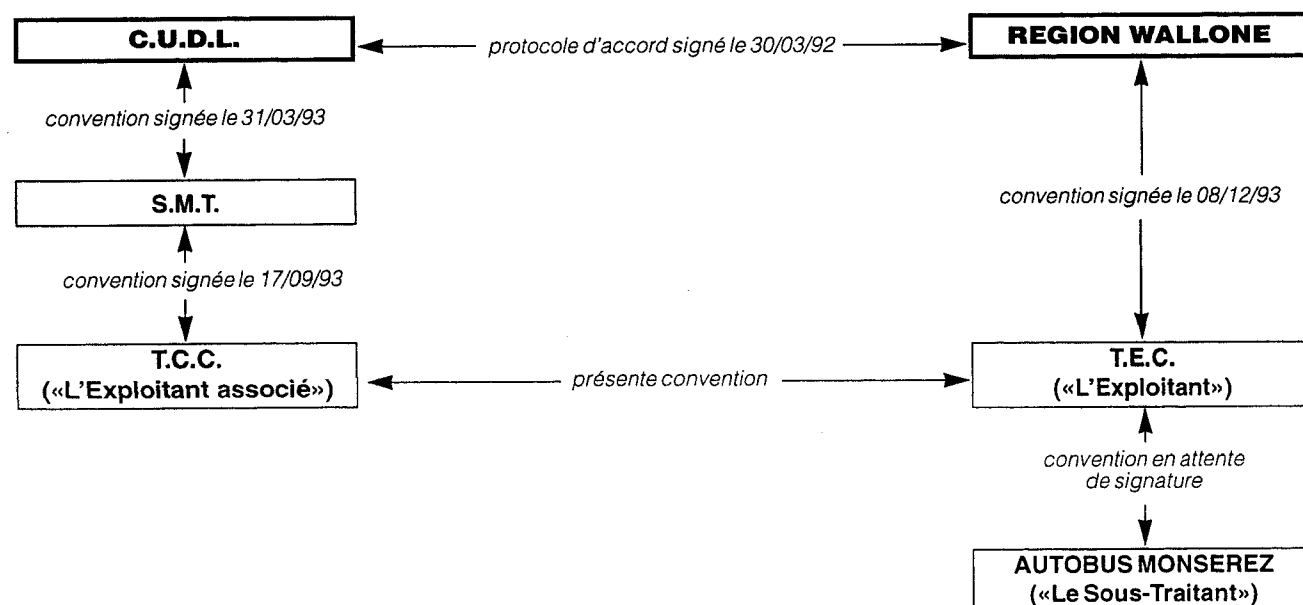
L'exploitant français est en effet mandaté par son autorité organisatrice pour la gestion administrative, comptable et financière du «Compte Transport» relatif à la desserte expérimentale. C'est l'exploitant belge (TEC-Hainaut) qui est responsable de l'exploitation de la ligne et doit contracter avec le sous-traitant qui sera chargé de l'exécution des services après avoir été désigné par les deux parties. L'exploitant français (TCC S.A.) apparaît dans la convention non comme «exploitant», mais comme «exploitant associé».

Conformément à la répartition arrêtée dans le protocole d'accord entre autorités organisatrices évoqué plus haut, les charges et les recettes d'exploitation sont partagées à raison de 50% entre les parties contractantes. Le calcul de la recette tient compte de la coexistence de titres TCC, TEC et transfrontaliers.

Bien évidemment, les contrats - qu'ils soient passés entre autorités organisatrices, entre autorité organisatrice et exploitant ou entre exploitants - peuvent coexister dans le cadre de la mise en place d'une même ligne transfrontalière, ce qui peut conduire à un schéma global assez complexe.

La ligne «Wattrelos-Mouscron» que nous venons d'évoquer constitue à cet égard un cas d'école.

Il existe en effet une convention entre les deux Autorités organisatrices (Communauté Urbaine de Lille et Ministère belge) et les deux exploitants urbains (TCC et TEC). Il existe une convention tripartite entre ces deux exploitants et un exploitant belge (Entreprise Monserez) à qui est sous-traitée l'exploitation de la ligne.



Pour en finir sur ce chapitre des montages contractuels possibles pour l'organisation de transports publics transfrontaliers, signalons que, pour la Transfrontalière Express mise en service entre la France et le Luxembourg en 1992, il n'existe pas d'organisation commune du service transfrontalier. Les exploitants ont simplement demandé les autorisations d'exploitation prévues par les législations des deux pays.

2.2. Recommandations

Toujours lors du colloque de Longwy, différentes recommandations à l'adresse des partenaires qui opteraient pour la voie contractuelle ont été formulées. Les conventions doivent intégrer en particulier, s'il y a lieu, les compensations financières. Elles seront soumises au contrôle de la légalité et devront respecter une double exigence.

Une double exigence :

- préserver l'autorité et la compétence de chaque promoteur public,
- permettre un fonctionnement fluide,

Un bon contrat de coopération devra contenir les grands chapitres suivants :

- objet,
- fonctionnement,
- compétences,
- partenaires.

Il est conseillé aux entreprises privées de désigner un mandataire commun, pour plus de souplesse et de rapidité.

3. LA VOIE STRUCTURELLE

3.1. Les structures de droit français

La construction juridique en matière de coopération transfrontalière est lente et avance en fonction des expériences tentées ou souhaitées localement.

Jusqu'à récemment, il était impossible à un groupement de collectivités territoriales françaises d'adhérer à un organisme de droit étranger.

La loi d'Aménagement Territorial de la République (ATR) du 6 février 1992 prévoit deux formes possibles d'intégration juridique :

- Ouverture des Sociétés d'Economie Mixtes Locales (SEML) au capital de collectivités territoriales étrangères.
- Création de deux nouvelles catégories de Groupements d'Intérêt Public (GIP).

La seule structure de droit communautaire existant

aujourd'hui est définie, quant à elle, dans le règlement du Conseil des Communautés européennes du 25/7/1985 :

- Le Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) est une structure souple qui permet à ses membres de coopérer au-delà des frontières, en dépit des difficultés d'ordre juridique, fiscal ou même psychologique.

Nous verrons qu'aucune de ces structures ne répond parfaitement aux aspirations des acteurs de la coopération transfrontalière.

La Société d'économie mixte (SEM)

D'une part, la loi française (article 132 de la loi sur l'administration territoriale) prévoit que pour la mise en oeuvre de cette SEM, il faut un accord interétatique préalable organisant la réciprocité au profit des collectivités territoriales françaises.

Il faut en outre que la majorité du capital et des voix soit détenue par les collectivités locales françaises. Mais, surtout, cette loi prévoit que l'objet social de la SEM doit être l'exploitation de services publics d'intérêt commun. Or, l'autorité des transports n'a pas cette vocation.

Le Groupement d'intérêt public (GIP)

Le groupement d'intérêt public (GIP) a été créé en 1982.

Dans son article 133, la loi du 6 février 1992 prévoit la création de deux nouvelles catégories de Groupements d'Intérêt Public (GIP) : le GIP de «développement social urbain» et le GIP de «coopération interrégionale et transfrontalière pour mettre en oeuvre et gérer ensemble, pendant une durée déterminée, toutes les actions requises par les projets et programmes de coopération interrégionale transfrontalière intéressant des collectivités locales appartenant à des Etats membres de la CEE». Ses principales caractéristiques sont :

- établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière,
- peut être constitué sans capital,
- but non lucratif,
- fonctionne au moyen d'une assemblée générale et d'un conseil d'administration,
- durée limitée mais renouvelable,
- tutelle administrative, économique et financière,
- majorité des voix aux personnes morales de droit public,
- création sans accord préalable des Etats,
- particulièrement adapté au financement des programmes d'aides INTERREG de l'Union Européenne.

Le GIP peut accueillir indifféremment des personnes publiques (collectivités, établissement public, Etat ...) ou privées, à partir du moment où son objet intéresse des collectivités locales européennes; il n'est pas spécifiquement inscrit que les membres étrangers doivent être des collectivités.

Un GIP pourrait donc constituer l'autorité unique recherchée, mais il présente encore quelques inconvénients : certaine rigidité dans la création (la convention constitutive du GIP doit être préalablement approuvée par l'autorité administrative), contrôle des autorités françaises (un commissaire du gouvernement avec droit de veto suspensif de quinze jours, et un contrôleur d'Etat sont nommés auprès du groupement - le GIP est soumis au contrôle de la Cour des comptes)...

Le Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)

L'une des conditions juridiques de l'adhésion d'une personne morale à un GEIE est que l'activité économique de ce GEIE doit se rattacher à l'activité économique de ses membres et n'avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à l'activité de ses membres.

Le GEIE s'appuie sur une législation communautaire, identique pour tous, à l'exception des adaptations permises dans chacune des législations internes.

Le GEIE a pour objet de " faciliter ou développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité ; il n'est pas de réaliser des bénéfices pour lui même ".

Le GEIE pourrait donc avoir pour objet la mise en commun de moyens pour faciliter le transport urbain transfrontalier. Par l'effet d'économie d'échelle, la mise en commun de moyens, il permettrait de développer l'activité, la fréquentation des lignes grâce au développement des lignes transfrontalières et à la facilité, réservée à l'utilisateur, d'utiliser ces lignes.

L'avantage du GEIE par rapport à une société de droit commercial est que sa constitution est assez souple ; il peut être constitué sans capital, la contribution financière de ses membres fait l'objet de dispositions statutaires librement fixées par les membres de son groupement.

Toute personne morale peut être membre d'un GEIE, qu'elle soit de droit public ou privé.

Les collectivités locales françaises peuvent être membres d'un GEIE.

La gestion du GEIE est assurée par au moins deux organes : les membres agissant collégalement et le (ou les) gérant(s).

3.2. Dernières avancées

Depuis le 4 février 1995, les collectivités locales françaises peuvent participer à des structures de droit étranger à l'extérieur de la France (voir loi Pasqua en annexe).

LES AIDES FINANCIÈRES

Les informations qui suivent sont extraites, pour l'essentiel, de l'ouvrage consacré par Claude Quin, Michel Houée et Alain Méyère au financement des transports collectifs urbains dans les pays développés, et publié par La Documentation française en 1990.

1. LES AIDES À L'INVESTISSEMENT

1.1. en France

L'aide de l'Etat aux transports collectifs est accordée par la Direction des Transports Terrestres, à travers des contrats d'aide à la collectivité (contrats de modernisation par exemple).

La collectivité elle-même peut apporter une aide à l'investissement.

1.2. en Belgique

L'Etat prend en charge les investissements en infrastructures sur proposition du Conseil d'Administration des sociétés intercommunales. Il n'apparaît donc pas de charge de financement à ce titre au compte d'exploitation.

Les autres investissements sont pris en charge par les sociétés qui les autofinancent à 20% environ. Le reste est couvert par emprunt garanti par l'Etat. Ce dernier peut en outre contribuer à la charge des intérêts pour moitié dans la limite d'un taux de 3%.

1.3. au Luxembourg

Tous les systèmes de transports publics jouissent d'un appui financier de la part du Gouvernement.

1.4. en Allemagne

Pour les investissements en infrastructures, 60% en règle générale du coût peut être financé par recours à un fonds constitué par l'Etat fédéral à partir de la taxe sur les carburants affectée par moitié à la voirie et aux transports collectifs. La répartition entre les Länder se fait au prorata du nombre d'immatriculations.

Le matériel roulant est financé par les entreprises. Depuis le 11 août 1994, une nouvelle loi amendant la loi du 2 août 1994 sur les transports routiers permet l'affectation des recettes des taxes de stationnement au financement des transports publics.

Jusqu'à-là, la loi prévoyait que les taxes prélevées sur le stationnement (avec parcmètres ou autres systèmes de compteurs de stationnement) servaient à couvrir le coût d'équipements de stationnement existants ou futurs. Les communes peuvent maintenant affecter cet argent au financement des infrastructures de transport public.

1.5. en Suisse

Il n'y a ni produit ni subvention spécifique affectée au financement des investissements, qui sont donc inclus dans l'équilibre général des dépenses et des recettes.

1.6. en Italie

Un fonds d'aide à l'investissement dans les transports publics locaux a été mis en place et doté en 1981 de 2000 milliards de lires, sous la responsabilité des régions. Il semble servir essentiellement aux acquisitions de matériel roulant.

Cette source de financement couvre une part variable suivant les villes du besoin total en matière d'investissement (de 22% à Milan aux 2/3 à Gênes), au côté des subventions municipales et de l'autofinancement, lequel est lui-même très variable.

1.7. en Espagne

Face aux besoins considérables d'investissement notamment à Barcelone (jeux olympiques) et à Séville (exposition universelle), des réflexions ont été engagées sur certaines modalités de ressources affectées : contribution urbaine ou impôt sur le revenu par habitant, licence fiscale pour l'exercice d'activités industrielles et commerciales, taxe additionnelle sur les carburants, impôt municipal sur la circulation des véhicules.

A Barcelone les investissements sont pris en charge à 100% par l'exploitant en ce qui concerne le réseau de surface (à l'exception des aménagements d'arrêts et de couloirs réservés).

A Madrid, les ressources d'investissements, d'un montant de 12,9 milliards de pesetas, proviennent pour 14% directement de la ville, pour 25% de subventions de la ville au métro, pour 6% de subventions de l'Etat au métro, pour 27,5% de dotations aux amortissements et pour 27,5% de prélèvements sur le fonds de roulement.

1.8. dans la Communauté européenne

De 1991 à 1993, le programme INTERREG lancé par la Commission de Bruxelles a permis de financer à hauteur de 185 millions d'écus les premiers projets transfrontaliers (dont 95 millions d'écus investis sur le sol français).

Comme nous l'avons vu, l'article 133-1 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire prévoit la possibilité pour les collectivités locales françaises d'appartenir à des groupements ou structures de droit étranger accueillant également des collectivités locales de droit étranger et dont l'objet exclusif est d'exploiter un service public (eau, assainissement, transport...).

L'adoption de ce texte devrait favoriser l'avancement des projets transfrontaliers, en particulier dans le domaine du transport public, et leur financement par le programme INTERREG.

2. LES AIDES À L'EXPLOITATION

2.1. en France

L'Etat ne subventionne pas les insuffisances de couverture des dépenses par les recettes. C'est à la collectivité concernée (éventuellement avec l'aide d'autres collectivités) d'assurer les équilibres tant pour l'exploitation que pour les investissements, en utilisant au mieux les facilités offertes par le versement transport dont les taux et les seuils d'application ont été plusieurs fois modifiés pour élargir la liberté et diminuer les charges propres aux collectivités territoriales.

L'Etat fixe le cadre réglementaire de l'exercice de l'activité et intervient aussi pour limiter l'évolution des tarifs en transport urbain.

2.2. en Belgique

C'est l'Etat qui fixe les tarifs au vu d'un budget prévisionnel établi annuellement, et comble le besoin de financement correspondant.

Le taux de couverture des dépenses d'exploitation (y compris amortissements et charges financières) par les recettes commerciales tarifaires et non tarifaires est de 28% à Bruxelles, de 30% dans les six sociétés intercommunales, et supérieur à 30% ailleurs (40% pour l'ensemble de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux). Ces taux faibles contribuent incontestablement à la fréquentation élevée des réseaux.

2.3. en Allemagne

Le taux de couverture des charges, amortissement inclus, est relativement important, compris entre 58% à Hanovre et 45% à Francfort, en raison des tarifs élevés pratiqués. Au surplus les déficits sont souvent compensés par les bénéfices des autres services municipaux.

Les subventions proviennent de l'Etat fédéral pour les S Bahn (chemin de fer de banlieue) de la Deutsche Bundesbahn, des communes pour les régies municipales et des Kreise (communautés) pour les autres entreprises. Les Länder interviennent sous forme d'allègements fiscaux, notamment par exemption de la taxe sur les véhicules à moteur.

2.4. en Suisse

Le financement de l'exploitation repose très majoritairement sur le niveau local, qui est très mobilisé par l'objectif de limitation du coût pour la collectivité et met l'accent sur les efforts de productivité et la contribution des usagers et autres bénéficiaires. Les techniques de financement mises en oeuvre varient suivant les agglomérations, et peuvent inclure des méthodes innovantes telles que des subventions compensant le coût de la congestion du trafic. Il s'ensuit des taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes plutôt élevés, de l'ordre de 65% en moyenne.

La participation de la Confédération est modeste et limitée à trois objectifs bien spécifiques : l'aide à l'intégration entre réseaux nationaux et locaux, l'assistance aux services socialement nécessaires et non rentables, l'aide au développement des zones défavorisées comme dans le canton de Genève. Un fonds a été constitué à cette intention à l'aide d'un prélèvement sur le montant de la taxe sur la valeur ajoutée (ex ICHA), complétée par une dotation du budget de la Confédération.

Néanmoins, les sites les plus prospères, tels que Bâle et Zurich, ne bénéficient d'aucune aide fédérale. A Lausanne, la confédération n'intervient que pour 3% dans le total des subventions, contre 50% pour les communes, 40% pour le canton.

2.5. en Italie

Les besoins de financement public des réseaux urbains demeurent importants. En moyenne nationale, les recettes couvrent 26% des dépenses d'exploitation, amortissements compris il est vrai, avec de fortes disparités régionales (de 40% en Piémont à 13% en Campanie).

Les subventions proviennent pour l'essentiel d'un fonds national pour la couverture des déficits d'exploitation des transports publics locaux, et sont attribuées via les régions.

2.6. en Espagne

On est passé progressivement d'une situation où les recettes couvraient largement les coûts (106 % en 1965) et où certaines des entreprises privées exploitant les réseaux de transport urbain (en dehors des grandes agglomérations dotées d'un monopole public d'exploitation) réalisaient des excédents d'exploitation non négligeables, à l'accumulation des déficits, avec un taux de couverture tombé à 74% en moyenne en 1980 et remonté à seulement 85% en 1983, malgré les engagements contenus dans les contrats de programme quadriennaux et les propositions du Livre Blanc de 1979.

Aussi l'Etat a-t-il institué en 1984 un fonds de financement des transports urbains de 3,5 milliards de pesetas alimenté par le budget général. Malgré le souci affiché de contribuer à l'autonomie financière des collectivités locales, l'attribution de ce fonds a été décidée par le pouvoir central, qui en affecta 28% à Madrid et à Barcelone, et répartit le reste entre 43 autres villes. La décentralisation financière, dont le principe a été réaffirmé par une loi de 1985, n'est toujours pas entrée dans la pratique. Et l'Etat, qui a assigné en 1987 un objectif de couverture des coûts par les tarifs, garde la responsabilité de leur encadrement.

LA TARIFICATION

1. LES RÉGLEMENTATIONS

En France, les tarifs urbains, théoriquement libérés depuis 1986, sont encadrés en pratique, hormis ceux qui font l'objet d'une compensation tarifaire sociale. Ils ne le sont pas en interurbain.

En Wallonie, la Société Régionale Wallonne du Transport décide du montant des titres de transport. En Italie, depuis la loi de décentralisation votée en 1981, les régions sont responsables de la structure tarifaire.

2. LES EXPÉRIENCES DE TARIFICATION TRANSFRONTALIÈRE

Plusieurs possibilités :

ON LAISSE LES TITRES EN VIGUEUR SUR CHAQUE RÉSEAU «NATIONAL»

C'est la solution la plus simple.

Ainsi, pour la Transfrontalière Express, c'est le titre «réseau» luxembourgeois (220 FF) qui est en vigueur, avec un supplément passe-partout (50 FF) permettant l'accès à tout le réseau SEMITUL, de l'autre côté de la frontière.

Il est aussi possible qu'un seul des titres nationaux soit maintenu.

C'est ce que prévoyait par exemple le protocole d'accord sur les principes d'exploitation de la ligne urbaine frontalière Haumont-Erquelines : «Les tarifs de transport de cette ligne sont fixés par la SEMITIB dans le cadre de sa tarification commerciale et sont exprimés en francs français».

C'est aussi ce que proposait le projet de protocole d'accord sur les principes d'exploitation de la ligne frontalière des TCC (Lille) en territoire belge, «dans l'attente d'une intégration tarifaire pour les voyageurs transfrontaliers effectuant une correspondance entre les réseaux TCC et TEC-Hainaut».

ON CRÉE UN TITRE SPÉCIFIQUE TRANSFRONTALIER

Ce titre spécifique transfrontalier peut d'ailleurs très bien cohabiter avec les titres nationaux des deux réseaux concernés. C'est ce que prévoyait la convention pour l'exploitation de la ligne régulière internationale Mouscron-Wattrelos.

Il se peut aussi que la création d'un titre spécifique soit la seule matérialisation de la volonté de créer un service de transport public urbain transfrontalier. Sans qu'il existe encore un réseau transfrontalier, sans qu'il existe même une ligne transfrontalière entre deux réseaux nationaux, le titre spécifique peut faciliter l'usage du service de transport public de part et d'autre de la frontière.

Telle était la volonté de la convention du 31 mars 1987 passée entre la République et Canton de Genève, les TPG et la SNCF (modifiée par avenant le 10 septembre 1992) qui prévoyait la création d'un titre unique multimodal comprenant :

- l'abonnement hebdomadaire ou mensuel de travail SNCF,
- l'abonnement libre circulation hebdomadaire ou mensuel TPG,

La SNCF est chargée de la commercialisation du titre et verse mensuellement aux TPG la part qui lui est due.

C'est la même volonté qui sous-tend la convention du 14 décembre 1993 entre le SIVOM de l'Agglomération Annemassienne et les Transports Publics Genevois, portant sur «la tarification commune, la promotion, l'information». Il ne s'agit pas là d'une véritable intégration tarifaire.

Il est créé deux titres communs de transport, valables sur les réseaux d'Annemasse et de Genève (lignes urbaines) :

- un billet valable 90 minutes sur les deux réseaux,
- un abonnement mensuel nominatif.

Les tarifs applicables aux deux catégories de titres de transport correspondent à la somme des tarifs arrêtés par les autorités pour l'utilisation de leurs réseaux respectifs, déduction faite des réductions accordées par chacun des deux réseaux.

Les titres de transport étant délivrés en monnaie nationale en Suisse ou en France, une répartition de la recette commerciale est effectuée :

- en fonction du nombre de titres de transport vendus par catégorie,
- au prorata du tarif propre à l'utilisation des deux réseaux dans le tarif global.

TARIFICATION UNIQUE SUR TOUT LE «RÉSEAU» TRANSFRONTALIER

L'existence de ce type de produit est bien sûr liée à l'existence même des réseaux transfrontaliers. Nous avons vu que la volonté la plus forte dans ce sens est à mettre à l'actif du Pôle Européen de Développement. Le premier réseau transfrontalier et la première tarification unique transfrontalière verront peut-être le jour là, entre France, Belgique et Luxembourg.

Le produit FLEXWAY en est-il la préfiguration ?

FLEXWAY est un abonnement de travail mensuel. Il est multimodal et européen.

Il concerne 8 réseaux :

- la SNCF et les CFL pour le fer,
- les réseaux urbains de Metz, Thionville et Longwy pour la France et les réseaux AVL, RGTR et TICE pour le Luxembourg.

Le maintien des titres de transport nationaux ou la création d'un titre spécifique transfrontalier, généralement payable dans les deux monnaies, complique singulièrement le problème des compensations tarifaires et sa traduction dans les contrats, ne serait-ce qu'en ce qui concerne les variations des taux de change.

L'avènement de la monnaie unique devrait au moins lever ce genre de difficultés et favoriser la mise en place de tarifications uniques sur les réseaux transfrontaliers à venir.

LES CONTRAINTES TECHNIQUES D'EXPLOITATION

D'un pays à l'autre, les contraintes techniques d'exploitation peuvent varier, et le candidat à l'exploitation d'une ligne transfrontalière devra prendre en compte :

- les différences dans le tonnage autorisé des véhicules,
- les codes de la route,
- les réglementations du travail,
- les barrières de dégel.

auxquels s'ajoutent, pour le cas spécifique des transports guidés (ferroviaires ou autres), les différences de :

- largeur de voie,
- alimentation électrique,
- signalisation,
- ...

LE CAS PARTICULIER DES LIAISONS TRANSFRONTALIERES A LONGUES DISTANCES

Même si les problèmes posés par l'exploitation des lignes routières internationales sont tout autres que ceux posés par la mise en place d'une liaison transfrontalière à courte distance d'un pays à l'autre, voire d'une liaison urbaine transfrontalière, il n'est pas inutile de faire un point rapide sur ce qui constitue une part non négligeable du transport public routier transfrontalier.

Le groupement EUROLINES, avec ses trois entreprises actionnaires (VIA INTERNATIONAL (filiale du groupe GTI), SCETA Voyages internationaux (groupe CARIANE), SEAFEP (regroupement de 12 PME du Sud-Ouest)), a développé ses lignes internationales en assurant d'abord du transport occasionnel pour les Espagnols allant travailler en France ou dans les pays d'Europe du Nord.

Jusqu'en juillet 1992, les exploitants étaient tenus de travailler en pool avec un partenaire choisi par l'Administration.

Depuis juillet 1992, l'obligation de travailler en pool avec un opérateur implanté dans le pays de destination n'existe plus pour tous les trajets effectués à l'intérieur de la CEE.

Qui dit travail en pool dit partage du trafic.

Aujourd'hui, pour créer une ligne interne à la CEE, il suffit qu'une entreprise demande une autorisation à l'un des deux pays concernés. L'administration ne refuse plus de donner des autorisations sur des lignes déjà exploités par un pool de transporteurs (jeu de la concurrence).

En complément de son activité de transporteur, EUROLINES a une activité parallèle d'agent de voyages : vente d'hébergements en hôtels, auberges de jeunesse, chambres chez l'habitant (10000 forfaits vendus en 94)

La clientèle des lignes routières internationales est constituée à 65 % de jeunes.

1/4 des demandes enregistrées concernent des trajets intra-nationaux (liaisons inter-cités).

Il existe aussi une clientèle constituée par les populations immigrées se déplaçant entre leur pays d'origine et leur région d'adoption.

Le concurrent direct des lignes internationales routières est le transport aérien.

Une des grandes difficultés de la gestion de ces lignes demeure la fluctuation des monnaies.

Il faut noter enfin que les prix bas affichés ne sont souvent possibles que grâce à l'emploi de conducteurs étrangers.

NB : le groupement CONVERGENCE, concurrent d'EUROLINES, n'exploite à l'heure actuelle que des lignes intra-nationales à longue distance.

QUEL AVENIR POUR
LES LIGNES RÉGULIÈRES
DE TRANSPORT PUBLIC
TRANSFRONTALIÈRES?

UN CORPUS VARIÉ ET ÉVOLUTIF 53

L'ENJEU ÉCONOMIQUE DU TRAVAIL
FRONTALIER 53

L'ENJEU POLITIQUE
DU TRANSPORT PUBLIC 54

UN CORPUS VARIÉ ET ÉVOLUTIF

Les lignes transfrontalières de transport public ne constituent pas un corpus homogène.

Il apparaît clairement, par exemple, que les lignes franco-suisse ont un statut particulier parmi toutes les lignes transfrontalières étudiées, et que ce statut est étroitement lié à la position, elle-même particulière, de la Suisse à l'intérieur de l'Europe.

Le contexte de mise en place et de fonctionnement d'une ligne de transport public transfrontalier est donc varié.

S'il est possible de décrire de manière exhaustive (ce que nous avons essayé de faire ici) cette variété, il faut bien être conscient que le panorama dressé ne peut être considéré comme immuable.

Le contexte de mise en place et de fonctionnement d'une ligne de transport public transfrontalier est également évolutif.

A travers les traités de Rome et de Maastricht, l'Europe se construit par l'abolition des fonctions

limitatives des frontières en matière d'échanges de biens, de capitaux et de personnes et par une harmonisation des législations.

A cet égard, la normalisation progressive de la TVA, l'apparition de la monnaie européenne, sont de nature à modifier profondément les disparités soulignées entre la France et certains de ses voisins. De leur évolution dépendra pour une large part l'avenir de l'offre de transport public transfrontalier.

Mais il importe aussi de noter que cette unification de l'Europe se fait par l'économie et non par la culture. D'ailleurs, les états membres gardent leur souveraineté en matière d'éducation (comme en matière de défense).

Si les frontières économiques et monétaires disparaissent, les frontières culturelles demeureront au XXI^{ème} siècle, ce qui n'ira pas sans poser certains problèmes. Le système éducatif structure en effet largement le marché du travail d'un pays, l'organisation des entreprises et des systèmes administratifs...

L'ENJEU ÉCONOMIQUE DU TRAVAIL FRONTALIER

Comme le remarque Gilbert Nicolle*, les régions accueillant des travailleurs frontaliers français profitent de façon évidente de leur statut de zone frontalières. Elles disposent d'une main d'oeuvre française qualifiée et moins revendicative que celle de leurs pays d'origine, qui permet à leurs économies d'être plus dynamiques que celles de leur arrière-pays.

La suppression des frontières internes à l'Union Européenne, censée permettre l'ouverture de plus larges marchés, risque de ne pas être particulièrement stimulante pour ces régions, déjà tournées vers l'extérieur par leur position géographique privilégiée. Au contraire, il se pourrait que leur rente de situation au carrefour des différentes cultures, législations, etc, disparaisse avec l'avènement du grand marché européen.

Quant aux régions françaises concernées, elles sont elles aussi tirées vers le haut et dynamisées par les forts taux d'emploi et d'investissement étrangers qui caractérise les bassins d'emploi frontaliers. Mais elles doivent dans le même temps affronter deux problèmes spécifiques :

- la fuite des compétences,
- la spéculation foncière et la localisation de l'emploi, du logement et de toutes les infrastructures dans le pays.

Le rééquilibrage de ces espaces régionaux passe sans doute par la mise en place de politiques euro-régionales d'ensemble dans le cadre d'un partenariat et, éventuellement, d'une solidarité transfrontalière entre les collectivités territoriales concernées.

* «Les migrations alternantes transfrontalières», Travail de fin d'études, juin 1994, p 28 et 29.

L'ENJEU POLITIQUE DU TRANSPORT PUBLIC

Quand on considère les démarches ayant pu conduire à la mise en place d'une ligne régulière de transport public transfrontalière, on peut se trouver dans deux configurations :

- ou bien la ligne existe malgré la frontière

La demande existerait si la frontière n'existait pas. L'existence de la frontière est plutôt une gêne pour le service.

- ou bien la ligne existe grâce à la frontière

L'existence de la frontière a généré des déplacements particuliers. Soit la quantité, soit la qualité (capacité à être captés par les TC) de ces déplacements justifie la mise en place d'une offre de transport public.

L'existence de la frontière est favorable au bon fonctionnement de la ligne.

La suppression des frontières peut avoir des conséquences à deux niveaux :

- au niveau de la génération de la demande

↘ problème pour les lignes qui répondaient à une demande liée à l'existence de la frontière

↗ possibilité par contre de mettre en place de nouveaux services répondant à des demandes que la frontière empêchait, jusque là, de s'exprimer

- au niveau de l'organisation de l'offre

L'harmonisation des législations devrait avoir tendance à simplifier les choses. Par contre, tout le problème est de savoir comment va se faire cette harmonisation. Un modèle national va-t-il s'imposer pour devenir la norme européenne ? Va-t-on voir apparaître une législation européenne différente de toutes les législations nationales, même si elle s'en inspire ?

Quoi qu'il en soit, il n'est pas exclu, pour les opérateurs français, qu'il leur faille s'adapter à un nouveau mode d'organisation du transport public, lequel pourra être aussi bien plus que moins contraignant que celui en vigueur actuellement.

Mais au-delà du problème législatif et réglementaire, c'est le transport public et la volonté des différents états de le promouvoir ou non qui sont en cause ici. Une frontière peut se mettre à susciter des déplacements ou au contraire cesser d'en générer ; encore faut-il que des politiques existent pour orienter le

choix modal vers le transport public.

Pour en revenir une dernière fois à l'exemple suisse, et plus précisément au cas genevois, il faut se rappeler que c'est le «Plan de mesures pour améliorer la qualité de l'air à Genève» (mars 1991) qui est à l'origine du projet «Transports en Commun 2005» adopté en 1993 par le Grand Conseil. Pour atteindre les valeurs prescrites par le plan, il faudra en effet diminuer la circulation automobile de 40% aux heures de pointe dans les villes de Genève et Carouge. C'est cette mobilité que se propose de reprendre le projet TC 2005, en doublant l'offre en transports collectifs et en rendant plus difficile le trafic de transit dans l'agglomération pour favoriser son accessibilité.

On voit donc que, s'il existe à Genève une demande spécifique de déplacements liée à la présence importante de travailleurs transfrontaliers, la mise en place d'un réseau transfrontalier de transport public répondant (entre autres) à cette demande n'est envisageable que grâce à la volonté politique suisse de promouvoir ses transports publics.

Même si c'est bien la spécificité transfrontalière de certains services de transport public qui nous a intéressés ici, il importe de ne pas oublier que ces services et leur avenir s'inscrivent dans une problématique plus générale : celle de la politique de transports qu'entend mettre en oeuvre chaque Etat, individuellement ou dans un cadre communautaire encore en évolution.

ANNEXES

L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER DANS LE CONTEXTE FRANÇAIS	57
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ALLEMAGNE	59
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET SUISSE	61
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET BELGIQUE	64
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET LUXEMBOURG	67
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ITALIE	70
L LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ESPAGNE	73
D OCUMENTATION UTILISÉE	74

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER DANS LE CONTEXTE FRANÇAIS

1. CADRE ADMINISTRATIF

Echelle nationale

Administrations centrales, plus particulièrement le Ministère de l'Équipement et le Ministère chargé de l'Aménagement du Territoire.

Echelle régionale

- services administratifs de la région,
- services déconcentrés de l'État et notamment Secrétariat Général pour les Affaires Régionales, placé auprès du Préfet de Région et Direction Régionale de l'Équipement.

Echelle départementale

- services administratifs du Conseil Général,
- services déconcentrés de l'État et notamment,
 - . Préfecture,
 - . Direction Départementale de l'Équipement.

Arrondissement

- sous-préfecture.

Etablissements publics de coopération intercommunale

- permettent à des communes de traiter en commun de sujets relevant de leur compétence. Les principales formes en sont : le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique, le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple, le District, la Communauté de Communes, la Communauté de Villes et la Communauté Urbaine (cités par ordre croissant d'étendue possible des compétences). Une formule permet également d'associer des collectivités de différents échelons territoriaux : le Syndicat Mixte.

Commune

- services administratifs municipaux.

2. ORGANISATION DES TRANSPORTS

L'organisation des transports en France est traitée dans le corps du document.

Les informations concernant les autres pays sont extraites, pour l'essentiel, de l'ouvrage consacré par Claude QUIN, Michel HOUEE et Alain MEYERE au financement des transports collectifs urbains dans les pays développés, et publié par La Documentation française en 1990.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

*Direction des Transports Terrestres
Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris - La Défense cedex 04
tél. (1) 40.81.21.22 - Fax (1) 40.81.37.95*

4. LE CADRE LÉGISLATIF FRANÇAIS

4.1. La loi Joxe-Marchand

du 6 février 1992

Loi d'orientation n° 92-125 du 6 Février 1992 relative à l'administration territoriale de la République

TITRE IV - De la coopération décentralisée

Article 131 - I. : Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent conclure des conventions avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France.

Ces conventions entrent en vigueur dès leur transmission au représentant de l'État dans les conditions fixées aux I et II de l'article 2 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 précitée. Les dispositions de l'article 3 de la même loi sont applicables à ces conventions.

Article 131 - II. : Le deuxième alinéa du II de l'article 4 de la loi n° 72-619 du 5 Juillet 1972 précitée est abrogée.

Article 132 : L'article 1^{er} de la loi n° 83-597 du 7 Juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales est complété par deux alinéas ainsi rédigés : « Sous réserve de la conclusion d'un accord préalable entre États concernés, des collectivités territoriales étrangères peuvent participer au capital de sociétés d'économie mixte locales dont l'objet est d'exploiter des services publics d'intérêt commun. Cet accord préalable doit prévoir des conditions de réciprocité au profit des collectivités territoriales françaises.

«Les collectivités territoriales étrangères qui participent au capital de sociétés mixte locales ne sont pas au nombre des collectivités ou groupements visés au 2. du présent article qui doivent détenir plus de la moitié du capital des sociétés et des voies dans leurs organes délibérants».

Article 133 : Il est inséré après le premier alinéa de l'article 21 de la loi n° 82-610 du 15 Juillet 1982 d'orientation et de programmation pour la recherche et le développement technologique de la France quatre alinéas ainsi rédigés :

Des groupements d'intérêt public peuvent également être créés :

- «pour exercer, pendant une durée déterminée, des activités contribuant à l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques concertées de développement social urbain ;

- «ou pour mettre en oeuvre et gérer ensemble, pendant une durée déterminée, toutes les actions requises par les projets et programmes de coopération interrégionale et transfrontalière intéressant des collectivités locales appartenant à des Etats membres de la Communauté économique européenne.

«Les collectivités locales appartenant à des Etats membres de la Communauté économique européenne peuvent participer aux groupements d'intérêt public visés aux trois alinéas précédents».

Article 134 : Il est créé une commission nationale de la coopération décentralisée qui établit et tient à jour un état de la coopération décentralisée menée par les collectivités territoriales. Elle peut formuler toute proposition tendant à renforcer celle-ci.

Article 135 : Des décrets en Conseil d'Etat fixent, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

4.2. La loi Pasqua

du 4 février 1995

Loi n° 95-115 du 4 Février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire .

Article 83 : Il est inséré, après l'article 133 de la loi n° 92-125 du 6 Février 1992 précitée, deux articles 133-1 et 133-2 ainsi rédigés :

«Article 133-1 : Dans le cadre de la coopération transfrontalière, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France, adhérer à un organisme public de droit étranger auquel adhère ou participe au moins une collectivité territoriale ou un regroupement de collectivités territoriales d'un Etat européen frontalier. L'objet exclusif de cet organisme ou de cette personne morale doit être d'exploiter un service public ou de réaliser un équipement local intéressant toutes les personnes publiques participantes. Cette adhésion ou cette participation est autorisée par décret en Conseil d'Etat.

«Cette adhésion ou cette participation fait l'objet d'une convention avec l'ensemble des collectivités territoriales étrangères ou de leurs groupements adhérant à l'organisme public en cause ou participant au capital de la personne morale en cause. Cette convention détermine la durée, les conditions, les modalités financières et de contrôle de cette adhésion ou de cette participation. Le total de la participation au capital ou aux charges d'une même personne morale de droit étranger des collectivités territoriales françaises et de leurs groupements ne peut être supérieur à 50% de ce capital ou de ces charges.

«La convention prévue à l'alinéa précédent entre en vigueur dès sa transmission au représentant de l'Etat dans le département dans les conditions fixées aux I et II de l'article 2 de la loi n° 82-213 du 2 Mars 1982 précitée. Les dispositions de l'article 3 de la même loi sont applicables à ces conventions.

«Les comptes, certifiés par un commissaire aux comptes, ainsi que le rapport d'activité des personnes morales de droit étranger aux capitaux desquels participent les collectivités territoriales et leurs groupement sont chaque année annexés au budget de ces personnes publiques. Il en est de même des comptes et du rapport d'activité des organismes publics de droit étranger auxquels adhèrent les collectivités territoriales et leurs groupements. Cette annexe précise le montant de la participation de chacune de ces personnes publiques.

«Article 133-2 : Aucune convention, de quelque nature que ce soit, ne peut être passée entre une collectivité territoriale ou un groupement et un Etat étranger».

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ALLEMAGNE

1. LE CADRE ADMINISTRATIF ALLEMAND

Bund

Administration Fédérale, plus particulièrement le Ministère fédéral de l'aménagement du territoire, de la construction et de l'urbanisme.

Land

Administration du Land (Etat Fédéré) et plus particulièrement Ministère de l'Economie.

Regierungspraesidium

Administration déconcentrée du Land jouant un rôle du même type que la Préfecture en France (il n'y a que très peu d'administrations déconcentrées du Bund). Elle est dotée d'un office d'aménagement.

Regionalverband (office régional d'aménagement)

Etablissement public où sont représentées les collectivités locales, doté d'une administration permanente chargée du suivi élaboration de l'aménagement régional. Le Baden-Württemberg en compte 12.

Landkreis

Niveau administratif déconcentré de base du Land dont les fonctionnaires sont également à la disposition de la collectivité Landkreis.

Stadtkreis (Commune Urbaine)

Chargé de l'administration d'une grande ville, dispose d'une administration propre, à même de remplir les tâches dévolues ailleurs d'une part à l'arrondissement et d'autre part à la commune.

Zweckverband (établissement de coopération intercommunale)

Malgré l'existence du Kreis, forme d'intercommunalité obligatoire, les communes peuvent se doter d'établissements de coopération volontaires. Ils exercent une mission assez précise et peuvent disposer de services propres qui sont généralement peu étoffés. Des acteurs privés peuvent y participer dans certains cas.

En Baden-Württemberg, ces établissements sont

notamment des groupements d'administration intercommunale (Gemeindeverwaltungs-Verbände), également des structures chargées de planification urbaine (Planungsverbände).

Gemeinde (Commune)

Services administratifs municipaux.

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ALLEMAGNE

Les autorités organisatrices allemandes sont de deux formes : les collectivités territoriales pour les réseaux des villes petites et moyennes ; les communautés de transport pour les grandes agglomérations. Ces dernières véritables autorités organisatrices contrôlant les tarifs, assurant la planification, décidant des investissements et répartissant les subventions, sont des regroupements de forme et de nature diverses, associant soit uniquement les exploitants comme à Hambourg, soit conjointement exploitants et collectivités jusqu'au niveau du Land comme à Munich.

Les entreprises de transport urbain sont toutes publiques malgré des formes juridiques variées allant de la régie à la société anonyme, et 174 d'entre elles, soit la grande majorité, sont regroupées au sein du VOV. Plus d'une centaine sont des filiales croisées de société de production et de distribution d'énergie relevant des collectivités locales. L'Etat est pour sa part présent à travers la Deutsche Bundesbahn (DB) qui dessert les banlieues par S. Bahn ou par autocar.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

Bundesministerium für Verkehr
53175 Bonn, Robert-Schumann-Platz 1
53170 BONN, * 200100
tél. (0228) 300-0 - Fax 3003428/29

4. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE

1 ENTRE FRANCE ET ALLEMAGNE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Mulhouse-Colmar
DESTINATION(S)	Freibourg
DATE D'AUTORISATION	30 mai 1994
	Autorisation ministérielle délivrée par le Préfet du Département valable 5 ans.
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	Kunegel (Illzach)
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	Sudbadenbus
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Les lignes Mulhouse-Freibourg et Colmar-Freibourg sont exploitées dans le cadre d'un G.E.I.E. international «Euro Régio Bus» pour 4 A-R/jour dans chaque cas
HISTORIQUE	
PERSPECTIVES	Elles sont sans arrêt entre le point de départ en France et la Frontière

2 ENTRE FRANCE ET ALLEMAGNE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Strasbourg
DESTINATION(S)	Kehl
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	27 décembre 1990
	Cette convention, passée entre Communauté Urbaine de Strasbourg et la C.T.S. autorise l'exploitation de la ligne entre Strasbourg et Kehl
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	Communauté Urbaine de Strasbourg
A.O. ETRANGER	Ville de Kehl
EXPLOITANTS (S) FRANCE	C.T.S.
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	La ville contiguë de Kehl (30 000 hab.) n'a pas de réseau de transport collectif
HISTORIQUE	Le réseau de Strasbourg (C.T.S.) exploite une ligne (21) qui se prolonge au-delà du centre de Kehl avec 52 A-R/jour et une fréquence de 20 minutes
PERSPECTIVES	La tarification est celle du réseau de Strasbourg Le ville de Kehl participe financièrement. Un accord passé entre la ville de Kehl et la C.T.S. définit les modalités de répartition de la garantie de recette pour la partie exécutée en Allemagne

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET SUISSE

1. LE CADRE ADMINISTRATIF SUISSE

Confédération

Office Fédéral d'Aménagement et Départements confédéraux, en particulier le Département chargé de la Construction.

Canton

Ministère cantonaux et plus particulièrement le Département chargé de la Construction.

District

Services administratifs déconcentrés du Canton (il n'y a pratiquement pas d'administrations déconcentrées de la Confédération).

L'intercommunalité est pratiquement inexistante en Suisse.

Commune

Services administratifs communaux.

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN SUISSE

La responsabilité de l'organisation des transports urbains incombe entièrement aux villes et aux cantons. Ainsi à Lausanne, l'autorité organisatrice, qui regroupe le canton de Vaud et 37 communes, détermine services et tarifs, sous réserve toutefois d'approbation par l'Office Fédéral des Transports. Elle a en outre entière autorité sur la gestion commerciale.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

Office Fédéral des Transports de Berne
Bundeshaus-Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne
tél. (31) 3225511/Fax (31) 3119576

4. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

1 ENTRE FRANCE (Haute-Savoie) ET SUISSE	
ORIGINE DE LA LIGNE	
DÉSTINATION(S)	Genève
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	Conseil Général de Haute-Savoie
A.O. ETRANGER	Transports Publics Genevois (???)
EXPLOITANTS (S) FRANCE	Entreprise Fournier (Cruseilles), sous-traitant
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	T.P.G.
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Prolongation des lignes D et H du réseau genevois
HISTORIQUE	Convention tripartite
PERSPECTIVES	Les T.P.G. ont mis les bus à disposition de l'entreprise sous-traitante et le complément de recette est réparti entre les deux autorités que sont le Conseil Général et les T.P.G.

ANNEXES

2	ENTRE FRANCE (Pays de Gex) ET SUISSE
ORIGINE DE LA LIGNE	Blandonnet
DESTINATION(S)	Val Thoiry
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS(S) FRANCE	S.C.E.T.A.
EXPLOITANTS(S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Cette ligne figure sur le plan du réseau et les horaires genevois avec une tarification intégrée
HISTORIQUE	
PERSPECTIVES	

3	ENTRE FRANCE (Pays de Gex) ET SUISSE
ORIGINE DE LA LIGNE	Gex
DESTINATION(S)	Genève
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS(S) FRANCE	
EXPLOITANTS(S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Par Ferney
HISTORIQUE	Prolongement de la ligne F du réseau genevois en projet
PERSPECTIVES	

4	ENTRE FRANCE (Pays de Gex) ET SUISSE
ORIGINE DE LA LIGNE	Divonne
DESTINATION(S)	Genève
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS(S) FRANCE	Cars Gonnet
EXPLOITANTS(S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	9 A-R/jour
HISTORIQUE	Cette ligne typiquement interurbaine n'a pas de relations avec le réseau des T.P.G.
PERSPECTIVES	

ANNEXES

5 ENTRE FRANCE ET SUISSE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Mulhouse
DESTINATION (S)	Bâle
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	L'entreprise CHOPIN dessert l'aéroport de Bâle au départ de Mulhouse mais se
HISTORIQUE	limite au côté français
PERSPECTIVES	De la même manière, cet aéroport est desservi pour les pays qui les concernent par deux transporteurs : un Suisse et un Allemand

6 ENTRE FRANCE (Doubs) ET SUISSE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Les Rousses
DESTINATION (S)	Vallorbe
DATE D'AUTORISATION	Autorisation donnée par l'Office Fédéral Suisse de Berne
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	A la frontière franco-suisse, la ligne de Vallorbe-Les-Rousses dessert la station des
HISTORIQUE	Rousses à partir de la gare TGV de Vallorbe. Cette desserte fonctionne les samedi et dimanche en saison d'hiver
PERSPECTIVES	La convention d'autorisation est de 3 ans en général

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET BELGIQUE

1. LE CADRE ADMINISTRATIF BELGE

Etat fédéral

- Ministères nationaux, leurs administrations et leurs services extérieurs (fiscalité, justice, transports aériens et ferroviaires, etc ...).

Région

- Ministères régionaux et leurs administrations (développement économique, urbanisme et aménagement du territoire, travaux publics, transports routiers, transports urbains et interurbains, logement, environnement, monuments et sites, etc ...).
- Services extérieurs (le plus souvent déconcentrés à l'échelle provinciale).
- Commissions consultatives d'aménagement du territoire.

Communauté linguistique

- Ministères communautaires et leurs administrations (enseignement, culture, etc ...).

Province

- Administration provinciale (certaines infrastructures, tutelle sur les communes, cofinancement des initiatives locales, etc ...).
- Commissions consultatives pour l'aménagement du territoire (en Flandre).

Arrondissement

- Niveau administratif peu développé.

Commune

- Services administratifs et techniques communaux.

- Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire.
- Les communes peuvent se regrouper en sociétés intercommunales de droit privé.

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Jusqu'au 1^{er} Janvier 1989, les transports urbains belges étaient organisés de façon très centralisée, l'Etat ayant la tutelle et étant le principal actionnaire des six sociétés intercommunales (à hauteur de 80% en moyenne) et de la SNCV (4%), le solde se répartissant entre les villes, les communes et (pour la SNCV) les neuf provinces.

Depuis la loi du 8 Août 1988, la Belgique est devenue constitutionnellement un Etat fédéral, et les compétences antérieures de l'Etat en matière de transport urbain et vicinal ont été transférées aux trois régions de Flandre, Wallonie et Bruxelles-Capitale, à l'exception de la réglementation relative à l'accès à la profession, au marché, et à la police, du contrôle médical des conducteurs et des relations internationales.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

Ministère Wallon de l'Équipement et des
Transports Direction Générale des Transports
(DG3)
Rue du commerce, 42
B-1040 Bruxelles Belgique
tél. +32 2 504 54 93 - Fax +32 2 511 35 39

4. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET LA BELGIQUE

1 ENTRE FRANCE ET BELGIQUE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Maubeuge
DESTINATION (S)	Mons
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	Août 1991 Protocole d'accord sur les principes d'exploitation de la ligne 18 mars 1992 Convention passée entre le Conseil et le Syndicat Intercommunal définissant le service pour la partie effectuée entre le périmètre urbain et la frontière
DATE DE MISE EN SERVICE	Août 1992
A.O. FRANCE	Département du Nord Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre, par le biais de la Société d'Economie Mixte des Transports Intercommunaux du Bassin de la Sambre (SEMITIB)
A.O. ETRANGER	Ministère de l'Equipement et des Transports de la Région Wallonne de Belgique
EXPLOITANTS (S) FRANCE	Voyages De Winter (sous-traitant)
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	TEC Hainaut Société Régionale Wallonne du Transport (sous-traitant)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Ligne n°41 du réseau SEMITIB
HISTORIQUE	Le conventionnement est triple : le syndicat intercommunal, le département et la région wallonne on chacun une convention avec un sous-traitant commun
PERSPECTIVES	(De Winter) qui exécute le service en continuité technique mais dans trois cadres juridiques et financiers différents (???)

2 ENTRE FRANCE ET BELGIQUE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Hautmont - Jeumont
DESTINATION (S)	Erquelinnes
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	Août 1991 Protocole d'accord sur les principes d'exploitation de la ligne 18 mars 1992 Convention passée entre le Conseil et le Syndicat Intercommunal définissant le service pour la partie effectuée entre le périmètre urbain et la frontière
DATE DE MISE EN SERVICE	Septembre 1992
A.O. FRANCE	Département du Nord Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre, par le biais de la Société d'Economie Mixte des Transports Intercommunaux du Bassin de la Sambre (SEMITIB)
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Ligne n°3 du réseau SEMITIB
HISTORIQUE	Le conventionnement est unique : STIBUS exploitant
PERSPECTIVES	«aucun trafic local côté belge»

ANNEXES

3 ENTRE FRANCE ET BELGIQUE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Lille C.U. Wattrelos
DESTINATION (S)	Mouscron
DATE D'AUTORISATION	20 mars 1992
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	30 mars 1992
DATE DE MISE EN SERVICE	Avril 1992
A.O. FRANCE	Communauté Urbaine de Lille
A.O. ETRANGER	Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne de Belgique
EXPLOITANTS (S) FRANCE	Transpole
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	TEC Hainaut
DESCRIPTIF SOMMAIRE	12 km dont 4 en France
HISTORIQUE	20 A-R/jour à l'heure ou à la 1/2 heure
PERSPECTIVES	<p>Demande :</p> <p>déplacement d'élèves français fréquentant les établissements belges loisirs et achats en heures creuses</p> <p>Il existe une convention quadripartite entre les 2 A.O. et les 2 exploitants.</p> <p>La sous-traitance à l'entreprise Monserez fait l'objet d'une convention tripartite entre entreprise et les deux exploitants urbains</p> <p>Cette ligne a une tarification personnalisée avec ou sans correspondance avec les réseaux belges (TEC) et français (Transpole)</p> <p>Quatre lignes ont été prolongées pour permettre la correspondance entre les réseaux urbains mais sans complémentarité tarifaire actuellement</p> <p>Le 26 mai 1994, une convention a été signée pour l'exploitation de la ligne régulière internationale par les entreprises T.C.C. (France) et TEC-Hainaut (Belge)</p>

4 ENTRE FRANCE ET BELGIQUE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Valenciennes
DESTINATION (S)	Mons
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	A la frontière franco-belge, deux projets de lignes transfrontalières :
HISTORIQUE	Valenciennes-Mons par le rail, étude en cours lancée par la Région, le matériel appartiendrait à la SNCB
PERSPECTIVES	Valenciennes-Mons par la route en projet, l'exploitation serait faite par l'entreprise FINLAND
	Le réseau SEMURVAL assure trois correspondances frontalières avec le réseau TEC Henaut à :
	Bernissart (ligne 4)
	Bonsecours (ligne 4)
	Quièvrechain (ligne 5)
	sans harmonie tarifaire entre les réseaux
	Le conventionnement est unique : STIBUS exploitant
	«aucun trafic local côté belge»

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET LUXEMBOURG

1. LE CADRE ADMINISTRATIF LUXEMBOURGEOIS

Etat

118 communes

Entre l'Etat et les 118 communes, il n'y a pas d'instance intermédiaire. Les communes ont cependant le droit de s'associer et de former des syndicats intercommunaux poursuivant des buts nettement délimités.

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS AU LUXEMBOURG

Les chemins de fer

C'est l'Etat qui est propriétaire des chemins de fer, mais c'est la société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) qui assure l'exploitation du réseau. Un accord entre le gouvernement et la société nationale CFL définit clairement les charges financières de chacun des deux partenaires. L'Etat prend à sa charge notamment les frais d'investissement de l'infrastructure tandis que les CFL s'efforcent de présenter un compte d'exploitation en équilibre. Le personnel des CFL a le statut d'employé public.

Les autobus

Le RGTR regroupe les entrepreneurs privés qui exploitent les lignes où circulaient autrefois les trains. Ce système d'autobus fonctionne sur la base de

conventions conclues entre l'Etat et les entrepreneurs d'autobus. Ces concessions ont une durée de 10 ans et sont renouvelables. C'est l'Etat qui fixe les tarifs et les horaires. Les entrepreneurs sont payés selon un prix forfaitaire par kilomètre parcouru (prix fixé périodiquement après négociation).

AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg). La Ville de Luxembourg est propriétaire d'un certain nombre d'autobus qui assurent la desserte sur le territoire de la commune. C'est la Ville de Luxembourg qui est à la fois propriétaire et exploitant de ce service d'autobus. Il y a cependant une étroite collaboration avec le Ministère des Transports, les CFL et le RGTR, notamment en vue d'éviter les doubles emplois.

TICE (Transports Intercommunaux du Canton d'Esch). Ce syndicat intercommunal assure les transports publics par autobus dans le Sud du pays. Comme pour la Ville de Luxembourg il existe également ici une étroite collaboration avec le Ministère des transports, les CFL et le RGTR.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

Ministre des Transports
19-21, boulevard royal
L-2910 Luxembourg Luxembourg
tel. +352 479 43 50/Fax +352 46 43 15

4. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET LE LUXEMBOURG

1 ENTRE FRANCE ET LUXEMBOURG	
ORIGINE DE LA LIGNE	Bassin de Longwy
DESTINATION (S)	Grand Duché de Luxembourg
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	1er juin 1992
A.O. FRANCE	SITRAL
A.O. ETRANGER	Ministère du Transport du Grand Duché de Luxembourg
EXPLOITANTS (S) FRANCE	SEMITUL
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	HUBERTY (Rodange) SALES-LENTZ (Bascharage)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	La «transfrontalière Express»
HISTORIQUE	Le conventionnement est unique : STIBUS exploitant
PERSPECTIVES	(Longwy - Mont Saint Martin - Herserange - Longlaville - Rodange - Pétange - Luxembourg Ville - Pôle Européen de Développement) Les tarifs applicables sont ceux des transports publics de voyageurs du Grand Duché du Luxembourg Doosier de candidature au prix ADEME-GART 1993

2 ENTRE FRANCE ET LUXEMBOURG	
ORIGINE DE LA LIGNE	Bassin de Longwy
DESTINATION (S)	Grand Duché de Luxembourg
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	Conseil Régional de Lorraine
A.O. ETRANGER	Grand Duché de Luxembourg
EXPLOITANTS (S) FRANCE	SNCF Transports en Commun de la Région Messine (T.C.R.M.) TRANSFENCH (Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy)
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	Chemin de Fer Luxembourgeois (C.F.L.) Autobus de la Ville de Luxembourg (A.V.L.) Régime Général des Transports Routiers (R.G.T.R.) Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch (T.I.C.E.)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	FLEXWAY
HISTORIQUE	Abonnement de travail mensuel
PERSPECTIVES	Réservé aux migrants journaliers effectuant un parcours dans la limite de 75 km sur le territoire français et se rendant à Luxembourg Abonnement intermodal Train Autobus urbains français desservant la gare de départ (réseaux de Longwy, Metz, Thionville) Tous modes de transport collectif luxembourgeois (CFL-AVL-RGTR-TICE) Tarifications sociales subventionnées par les deux Etats sur les parcours ferroviaires Prise en charge par l'Etat du Grand Duché du Luxembourg des parcours urbains luxembourgeois

5. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE, LA BELGIQUE ET LE LUXEMBOURG

1 ENTRE FRANCE, LUXEMBOURG ET BELGIQUE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Longwy
DESTINATION (S)	Pétange (Luxembourg) et Athus (Belgique)
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	SITRAL (Longwy - France)
A.O. ETRANGER	TEC Namur-Luxembourg (Athus - Belgique) TICE (Pétange - Luxembourg)
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	TRANSPORTS URBAINS SANS FRONTIERES, QUEL ORGANISATION POUR DEMAIN ?
HISTORIQUE	Colloque du 21 octobre 1994
PERSPECTIVES	Déclaration commune des Autorités responsables de transports en commun de l'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement pour «faire du Pôle Européen de Développement un exemple concret de la forme que peut prendre la coopération européenne dans le domaine de la mobilité soucieuse de l'environnement et de la qualité de vie»

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ITALIE

1. LE CADRE ADMINISTRATIF ITALIEN

Il existe quatre niveaux administratifs en Italie :

- l'Etat
- les Régions (20 dont 5 disposent d'un statut spécial avec des pouvoirs plus étendus)
- les Provinces (95)
- les Communes

L'Etat a le contrôle sur les régions et les régions ont le contrôle sur les provinces et les communes.

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ITALIE

Jusqu'en 1981, les communes ont été les principales responsables de l'organisation des transports urbains, fixant les tarifs, définissant le cahier des charges des exploitants et compensant les déficits. Toutefois, à partir de 1972, l'absence de ressources fiscales propres les a amenées à solliciter l'intervention financière de l'Etat.

Depuis la loi-cadre de 1981 d'inspiration analogue à la loi française d'orientation des transports intérieurs (LOTI), une décentralisation à la région des compétences antérieures de l'Etat a été décidée pour rationaliser l'exercice des transports collectifs et pour réduire les déficits.

Si les municipalités restent maîtresses dans ce nouveau dispositif de l'organisation proprement dite du transport urbain, c'est désormais la région qui redistribue directement aux exploitants (chemin de fer exceptés) les subventions de l'Etat, et qui fixe les normes et les structures tarifaires.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

*Ministère des Transports
Piazza della Croce rossa 1
00161 Rome
tél. (6) 8490- Fax (6) 9415693*

4. QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

1 ENTRE FRANCE ET ITALIE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Menton
DESTINATION (S)	Vintimille
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Lignes urbaines à créer
HISTORIQUE	A la frontière franco-italienne, les transports entre Menton et Vintimille se font par la SNCF qui propose de nombreuses relations journalières et par le transporteur italien « Riviera Trasporti » qui assure la ligne Nice-Menton-Vintimille-San Remo, mais dont les horaires sont inadaptés au transfert intervilles.
PERSPECTIVES	Les rapides de Côte d'Azur ont exploité jusqu'en 1986 la ligne Nice-Vintimille et ne semblent pas vouloir reprendre cette activité Cette absence d'horaires adaptés est compensée par de nombreux transports occasionnels vers le marché de Vintimille A terme, des prolongations de lignes (500 mètres pour Menton et 800 mètres pour Vintimille) pourraient permettre une correspondance « Têtes de lignes », mais il n'y a à ce jour aucun rapport de travail entre les deux réseaux de transport urbain

2 ENTRE FRANCE ET ITALIE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Cannes
DESTINATION (S)	Venise
DATE D'AUTORISATION	Décision du ministre italien chargé des transports, concernant la création de ce service en date 11 février 1994
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	1 ^{er} janvier 1994
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS (S) FRANCE	
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	SGEA Lombardia (Milan) CARONTE (Sesto San Giovanni)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Autocars
HISTORIQUE	650 km avec passage de la frontière à Vintimille
PERSPECTIVES	3 A-R par semaine Période d'exploitation : toute l'année Tarifs : 140 lires/voyageur/km Autorisation accordée pour 5 ans (jusqu'au 31/12/98) « aucun trafic local entre les points de desserte situés en territoire français et figurant sur l'itinéraire proposé » « aucun trafic entre les localités françaises et la Principauté »

ANNEXES

3 ENTRE FRANCE ET ITALIE

ORIGINE DE LA LIGNE	Caanes
DESTINATION(S)	San Remo
DATE D'AUTORISATION	Renouvellement de l'autorisation pour 1994 signée le 23/11/93 par le ministre italien chargé des transports
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS(S) FRANCE	
EXPLOITANTS(S) ETRANGER	RIVIERA TRASPORTI (Imperia)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Autocars
HISTORIQUE	Circuit San Remo-San Remo passant par Montecarlo, Monaco, Nice et Cannes,
PERSPECTIVES	effectué 3 fois par semaine Tarif : 25 000 liras pour le circuit complet «excursion à portes fermées en France»

4 ENTRE FRANCE ET ITALIE

ORIGINE DE LA LIGNE	Cannes - Nice
DESTINATION(S)	Varazze - Finale Ligure
DATE D'AUTORISATION	Renouvellement de l'autorisation pour 1994 signée le 23/11/93 par le ministre italien chargé des transports
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	
A.O. ETRANGER	
EXPLOITANTS(S) FRANCE	
EXPLOITANTS(S) ETRANGER	AUTOLINEE RIVIERA (Cisano sul Neva)
DESCRIPTIF SOMMAIRE	Autocars
HISTORIQUE	de 1 à 3 circuits hebdomadaires sur Varazze-Nice
PERSPECTIVES	1 circuit quotidien sur Finale Ligure-Cannes, du 1er avril au 15 octobre Tarifs : 130 liras/voyageur/km «il est exclu de déposer ou de prendre en charge des voyageurs en territoire français et monégasque»

LE TRANSPORT PUBLIC TRANSFRONTALIER ENTRE FRANCE ET ESPAGNE

1. LE CADRE ADMINISTRATIF ESPAGNOL

La constitution de 1978 définit l'organisation administrative telle qu'elle existe actuellement. L'Espagne compte quatre niveaux administratifs :

- l'Etat
- les Communautés Autonomes (17)
- les Provinces (50), qui sont des regroupements de communes, et les Iles
- les communes (8077 municipios)

2. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ESPAGNE

La constitution de 1978 prévoit que les transports collectifs urbains relèvent de la compétence des municipalités ou de leurs regroupements, sauf si la

demande de la population concernée est insatisfaisante. La loi de décentralisation a par ailleurs confié l'organisation administrative des transports au niveau régional, qui s'interpose entre municipalités et provinces d'une part, et l'Etat central d'autre part. Enfin, dans les grandes agglomérations a été instituée une aire métropolitaine avec son autorité organisatrice.

3. LES AUTORISATIONS NATIONALES D'EXPLOITATION

Où s'adresser :

*Ministerio de obras publicas y transportes - MOPT
Secr. Est. Polit. Territ. y Obras Publ.
Paseo de la castellana, 67
E-28071 Madrid Espagne
tél. +34 1 597 50 08 - Fax +34 1 597 50 10*

4 QUELQUES EXEMPLES DE LIGNES TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE

1 ENTRE FRANCE ET ESPAGNE	
ORIGINE DE LA LIGNE	Bayonne
DESTINATION (S)	SaintSébastien (300 000 hab.)
DATE D'AUTORISATION	
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION	Protocole de coopération transfrontalière signé le 18 janvier 1993
DATE DE MISE EN SERVICE	
A.O. FRANCE	District de Bayonne/Biarritz/Angle
A.O. ETRANGER	Diputacion Foral de Gipuzkoa
EXPLOITANTS (S) FRANCE	Société des Transports en commun de l'agglomération de Bayonne
EXPLOITANTS (S) ETRANGER	
DESRIPTIF SOMMAIRE	A la frontière franco-espagnole.
HISTORIQUE	Cette convention de conurbation a vocation à traiter principalement les problèmes
PERSPECTIVES	d'autoroute d'aéroport de transport Dans cet esprit, une étude de marché des déplacements doit être lancée et financée par moitié par chaque A.O. Les réalisations seraient soutenues par des fonds européens

D

OCUMENTATION UTILISÉE

SUJET, AUTEUR, RÉGIONS CONCERNÉES ET DATE

Coopération transfrontalière

Les relations extérieures des régions françaises	Ministère de l'Intérieur		
Une nouvelle donne pour les collectivités territoriales Loi d'administration territoriale	Ministère de l'Intérieur		
Décret du 4 juin 1984 portant publication de la convention cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales, ouverte à la signature à Madrid le 21 mai 1980	Journal officiel de la République française		1984
Les nouvelles étapes de la coopération décentralisée Rapport annuel d'activité 1991-1992 du délégué pour l'action extérieure des collectivités locales	Ministère des Affaires étrangères Hubert Perrot, Préfet,		1992
Les collectivités décentralisées de l'Union Européenne	A. Delcant (La Documentation française)		1994

Aménagement des régions frontalières

Etude comparée des processus de planification dans six pays européens : France, Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne et Suisse	Agences d'urbanisme de Lille et Mulhouse	France - Belgique Allemagne - Suisse	oct. 1994
Urbanisme et frontières - Le cas franco-genevois Bernard Jouve	L'Harmattan, collection villes et entreprises	France-Suisse	1994
Le livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire	CRFG	France-Suisse	
Bulletin d'information du Comité Régional Franco-Genevois	CRFG	France-Suisse	avril 1995

Déplacements et frontières

Les migrations alternantes transfrontalières	Gilbert Nicolle TFE TPE	France et pays frontaliers	juin 1994
Etude des flux de frontaliers dans le bassin lémanique	TRANSITEC	France-Suisse	sept. 1994
Les effets-frontière : évidences empiriques, impasses théoriques	LET	France et pays frontaliers	1995

Organisation des transports dans et entre les pays européens

Le financement des transports collectifs urbains dans les pays développés	C. Quin, M. Houée, A. Méyère (La documentation française)		1990
Les réseaux de transport français face à l'Europe	Jacques Bourdillon (La Documentation française)		1991
L'organisation des transports publics dans les pays européens	GART		1992
L'avenir des réseaux transeuropéens de transport	Club de Bruxelles		nov. 1994

Projets et expériences de transport publics transfrontaliers

Quelles agglomérations transfrontalières aujourd'hui Dossier de candidature au prix ADEME-GART 93	Robert Goebels, Ministre des transports du Grand Duché du Luxembourg, J.P. Durieux, Président du SITRAL Longwy	France - Luxembourg	
Dossier de presse FLEXWAY Abonnement de travail multimodal	M. Wingler Direction SNCF Metz-Nancy	France - Luxembourg	
Transports urbains sans frontières : quelle organisation pour demain ?		France - Luxembourg - Belgique	oct. 1994
Transports collectifs de l'agglomération franco-genevoise, expertise française sur le métro léger, étude de déplacements	CETE de Lyon CETRA	France - Suisse	fév. 1995
Transports collectifs de l'agglomération franco-genevoise. Projet de métro léger est-ouest. Rapport au Ministre	J.P. Morelon	France-Suisse	fév. 1995
Projet de métro léger franco-genevois pour développer les transports collectifs de l'agglomération transfrontalière	CRFG	France-Suisse	mars 1995

Actualité transfrontalière - Revue de presse (sources)

Voyageurs sans frontière..	Ville et Communication	France - Belgique - Allemagne - Suisse	nov. 1992
Territoires sans frontières - Menton et Vintimille - Bidassoa - Longwy - PAMINA - Une métropole franco-belge - La Cerdagne	Diagonal	France-Italie France-Espagne France-Belgique-Luxembourg France-Allemagne France-Belgique France-Espagne	fév. 1993
Développement transfrontalier et schéma d'aménagement concerté dans le Genevois	Solidarité et Territoires	France-Suisse	sept. 1993
Coopération transfrontalière	Territoires		mai 1994
Les pionniers de la coopération transfrontalière - District des trois frontières : discret et efficace - Longwy, le précurseur qui doute - Quelle structure juridique pour bien coopérer ? - La frontière alpine donne l'exemple	La Gazette	France-Suisse-Allemagne France-Belgique-Luxembourg	oct. 1994
Affectation des recettes des taxes de stationnement au financement des transports publics	Transport Public	France-Italie Allemagne	déc. 1994
Evian-Annemasse-Genève en train : mobilité transfrontalière à problèmes	Transports urbains n° 85	France-Suisse	déc. 1994
Un tramway entre Sarrebruck et Sarreguemines en mai 1997	Le Rail La Croix	France - Allemagne	fév. 1995
Les collectivités locales sautent par-dessus les frontières	Les Echos	France-Allemagne	mai 1995

En publiant ce dossier sur les «Lignes régulières transfrontalières de transport public», le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU) a pour objectif de mettre à la disposition des différents acteurs concernés (autorités organisatrices potentielles et professionnels du transport) un document faisant le point sur les expériences réalisées dans le domaine.

La mise en place de cette offre de transport public spécifique sera d'abord replacée dans le cadre plus général de la coopération transfrontalière, pour examiner comment les accords déjà anciens, passés entre les partenaires de l'Europe en construction, ont progressivement trouvé leur prolongement au niveau national, dans les évolutions assez récentes de la loi française.

Revenant au domaine particulier du transport public transfrontalier, on se demandera si, de la diversité des expériences recensées, il est possible de tirer des leçons générales, dont tout candidat à la mise en place d'une ligne régulière transfrontalière de transport public, qu'il soit autorité organisatrice ou exploitant, pourra tirer profit, même à l'intérieur d'un cadre réglementaire renouvelé.

Derrière les grands types de démarches ayant pu conduire à la mise en place d'une offre de transport public transfrontalier, on essaiera aussi d'identifier ce qui fait la spécificité de la demande de déplacements transfrontaliers.

Les autorités responsables potentielles aussi bien que les exploitants susceptibles de leur fournir des prestations, trouveront également dans ce document les principaux renseignements utiles à la mise en place d'une offre de transport public transfrontalier.

Enfin sera posée la question de l'avenir du transport public transfrontalier, dans un contexte européen où la frontière ne peut plus aujourd'hui être regardée comme une barrière infranchissable.