

Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation Entre spécificités nationales et dynamiques transnationales

Université Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines 10-12 décembre 2013

Titre : Evolutions des liaisons transfrontalières de voyageurs dans l'espace rhénan

Joël FORTHOFFER, ingénieur commercial SNCF, commission nationale de géographie des transports

Mots clefs : transfrontalier, autorité organisatrice des transports, mobilité, interconnexion, exploitation

Résumé :

L'espace franco-germano-suisse du Rhin supérieur dispose d'un maillage de villes performantes : la métropole de Karlsruhe -Mannheim, l'Eurodistrict de Strasbourg, l'agglomération trinationale de Bâle... De part sa situation géographique, le sillon rhénan est également un couloir de transit d'importance européenne avec des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Sous l'effet de la régionalisation, les déplacements ferroviaires de la vie au quotidien se sont fortement développés de part et d'autre des frontières et des liaisons transfrontalières ont été mises en place.

L'examen de ces liaisons transfrontalières nous permet d'aborder dans un premier temps les évolutions ferroviaires en Allemagne, Suisse et France. Après un état des lieux, nous examinerons l'organisation respective des transports ferroviaires et tenterons de vérifier si l'organisation actuelle répond aux besoins des déplacements transfrontaliers.

Depuis quelques années des rugosités d'ordre financières, juridiques et techniques coupent l'élan à ces développements.

Nous tenterons de comprendre, comment les autorités organisatrices de transports (AOT) tentent d'y répondre et quels sont les outils à leur disposition.

La communication sera illustrée d'exemples concrets. Mes travaux s'appuieront d'une part sur les recherches et expériences dans les différentes composantes du transport et d'autre part sur les connaissances acquises lors de la conduite de projets transverses.

1 - Les déplacements et transports ferroviaires transfrontalier en France	2
2 – Espace rhénan et liaisons transfrontalières	6
3 – La tarification ferroviaire dans la région du Rhin Supérieure	10
4 – Expériences et perspectives	13
Bibliographie.....	14

La question de l'évolution des liaisons transfrontalières est abordée sous l'angle des déplacements au quotidien avec les transports interurbains de voyageurs. Placés au coeur de la réalité quotidienne des échanges, dans les bassins de vie, ces transports encouragent la mobilité des habitants et limitent la saturation des infrastructures routières.

Après un état des lieux, nous examinerons l'organisation respective des transports ferroviaires et tenterons de vérifier si l'organisation actuelle répond aux besoins.

Depuis quelques années des rugosités d'ordre financières, juridiques et techniques coupent l'élan à ces développements. Nous tenterons de comprendre, comment les autorités organisatrices de transports (AOT) tentent d'y répondre et quels sont les outils à leur disposition.

1 - Les déplacements et transports ferroviaires transfrontaliers en France

Depuis près de trente ans, les flux transfrontaliers de voyageurs connaissent une croissance continue et sont le reflet d'une Europe qui se construit au quotidien.

La problématique des déplacements transfrontaliers. Les migrations de travailleurs transfrontaliers sont la partie la plus visible de ces déplacements. Les échanges quotidiens de population entre les régions françaises et les régions voisines se caractérisent par des flux de courte distance, entre les différents pôles des métropoles. En 2005 la Mission Opérationnelle Transfrontalières¹ (MOT) estimait à au moins 310 000 le nombre de personnes franchissant les frontières françaises pour se rendre sur leur lieu de travail. Les mouvements sont néanmoins très déséquilibrés; 300 000 personnes résidant en France vont travailler à l'étranger mais seulement 11 000 personnes viennent travailler quotidiennement en France.

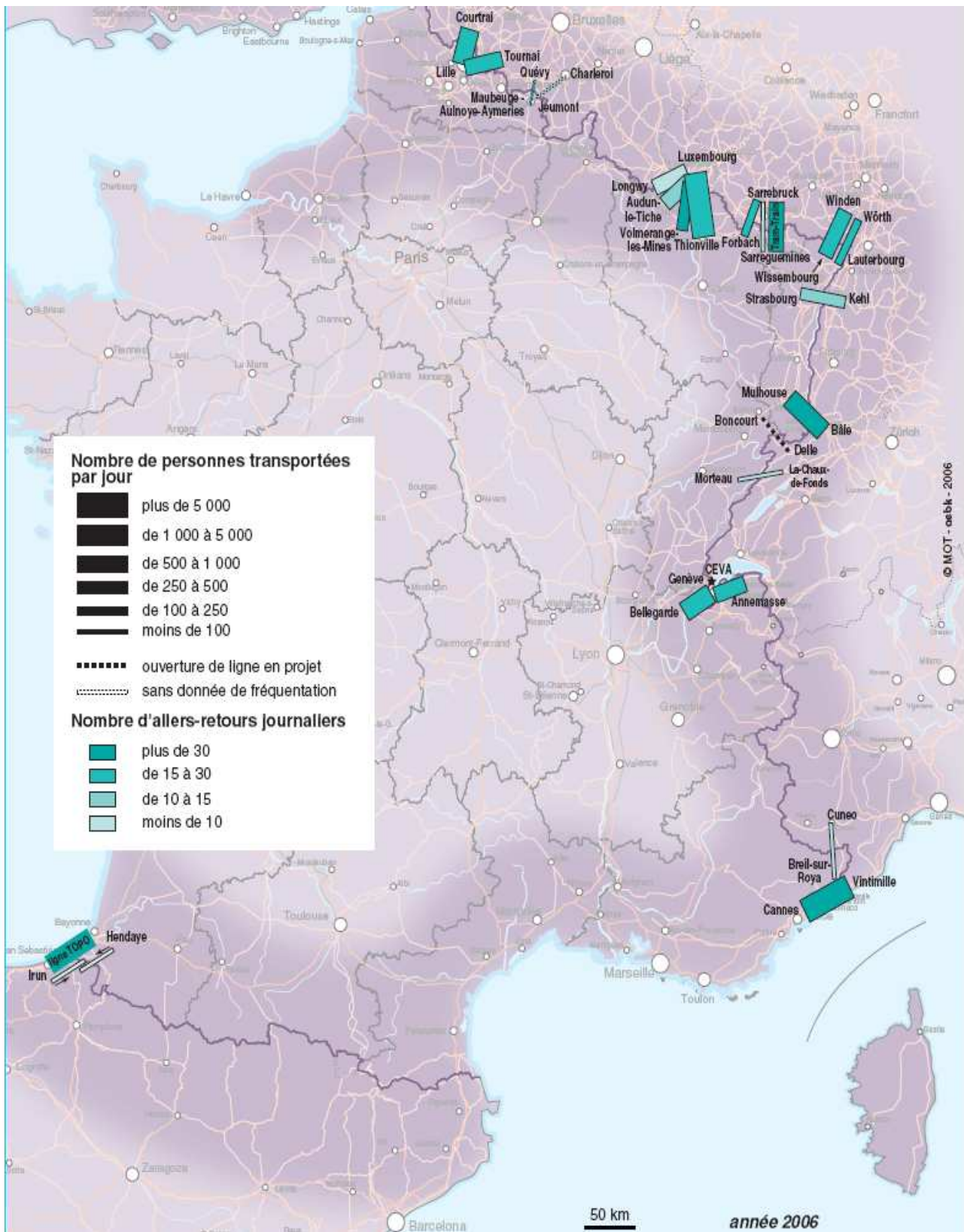
La répartition modale des transports collectifs dans ces espaces est très faible : sur les 310 000 travailleurs transfrontaliers, 90% se déplacent en voiture individuelle. Sur les 10% que représentent les transports collectifs, les transports ferroviaires dominent largement et regroupent, près de 80% des usagers des transports publics transfrontaliers (source : Atlas MOT, 2007).

Les liaisons ferroviaires : un premier constat montre que sur les onze régions frontalières françaises, huit disposent de lignes ferroviaires de voyageurs (25 lignes classiques et un tram-train). La SNCF exploite en collaboration avec les réseaux ferroviaires étrangers, 23 liaisons transfrontalières, dont 12 concernent les agglomérations. La fréquentation des lignes ferroviaires transfrontalières est hétérogène comme le montre la carte n°1. Quatre lignes ferroviaires sont particulièrement fréquentées et représentent un enjeu économique important : Luxembourg (7000 voyageurs transfrontaliers/jour/sens), Mulhouse-Bâle (2500), Nice-Monaco-Vintimille (1100), Strasbourg-Kehl-Offenburg (1000). Elles représentent des parts importantes du trafic ferroviaire régional, 20% du trafic lorrain s'effectue vers le Luxembourg et plus de 8% du trafic alsacien s'effectue vers Bâle.

Ces fortes fréquentations sont liées à des caractéristiques communes à ces territoires. Ils connaissent tous une périurbanisation importante et une séparation des zones d'emplois et d'habitat de part et d'autre de la frontière. Les déplacements sont en outre concentrés vers une destination unique (Bâle, Luxembourg Ville, Monaco) dont les accès routiers sont particulièrement saturés.

¹ Créée en 1997 par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire, la MOT doit faciliter dans différents domaines l'émergence et la réalisation de projets transfrontaliers structurants au niveau local, en favorisant l'articulation des territoires de part et d'autre des frontières.

Carte n° 1 : Trafic ferroviaire voyageurs transfrontalier de proximité



Source: Atlas 2007 – Mission Opérationnelle Transfrontalière

Mais les déplacements pour des motifs autres, loisirs, tourisme, études sont plus difficiles à quantifier et restent globalement moins importants que le motif travail. Ces motifs peuvent néanmoins représenter une large part dans certaines régions, notamment dans les zones touristiques (montagne, littoral...).

Les politiques favorisant les transports en commun et la mise en place d'une offre de qualité (cadencement, intégration tarifaire, abonnements transfrontaliers...) prolongent les bénéfices tirés de cette situation.

L'organisation des transports ferroviaires. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU - loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000) a fait de la Région l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1^{er} janvier 2002. Elle est ainsi « chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ». Cette rédaction, aurait pu conduire les Régions à ne pas s'impliquer dans le transport ferroviaire transfrontalier de proximité, mais on constate le contraire sur une majorité des Régions. Ainsi par exemple, la Région Lorraine a encouragé l'exploitation du tram-train de Saarbrücken-Sarreguemines mis en service en 1997. L'expérimentation de la régionalisation en Alsace et la régionalisation en Allemagne ont contribué à la réouverture de lignes transfrontalières du Nord Alsace et à densifier l'offre.

Il faut voir là, sans aucun doute, la volonté politique des Régions de contribuer à une Europe sans frontières. D'ailleurs, la loi SRU introduit un nouvel article dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI de 1982) qui stipule : « La Région peut, le cas échéant, conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une Région limitrophe, d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de voyageurs (...). A défaut d'autorité organisatrice du transport dans la Région limitrophe de l'Etat voisin, la Région peut demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services transfrontaliers ».

Sans en faire une obligation, la loi incite donc les collectivités locales à coopérer de part et d'autre de la frontière en vue de développer le transport public ferré. Les opérateurs ferroviaires n'avaient cependant pas attendu cet encouragement de la puissance publique pour organiser de tels services.

Dès 1893, l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer a édité des règles permettant de faciliter les échanges. Aujourd'hui, ceux-ci s'effectuent sous couvert de la Convention pour l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. Cette convention repose sur un principe de responsabilité simple : dès qu'un train franchit une frontière, il est réputé appartenir à l'exploitant de l'Etat sur le territoire duquel il circule, quelle que soit la nationalité de son personnel (conducteur, accompagnateurs) et de son matériel (locomotive, voitures, automoteurs,...).

Ces modalités font l'objet d'une convention multilatérale de 1984, conclue entre les CFL (Luxembourg), la DB (Allemagne), les NS (Pays-Bas), la SNCB (Belgique) et la SNCF (France). Ces dispositions ont permis aux exploitants « historiques » des grands réseaux, de mettre en place, de leur propre initiative, des services transfrontaliers sans procédure particulière. Pour les charges d'exploitation, les recettes tarifaires font également l'objet d'une répartition entre les réseaux au prorata des kilométrages parcourus sur chacun d'eux grâce à un Bureau Central de Répartition installé à Bruxelles.

Pour les régions les plus investies dans le transfrontalier, des accords entre AO ferroviaires peuvent donc être signés.

Carte n°2 : Dessertes et tarification des liaisons ferroviaires transfrontalières



Source : SNCF proximités 2008

La régionalisation des transports de proximité. L'exigence de transparence des comptes par Activité se trouve renforcée par l'implication croissante des Collectivités Locales dans le transport public de courte distance (cf. "Rail International Août/Sept. 2001).

Le système d'équilibre des prestations entre réseaux voisins trouve là aussi ses limites : entre deux territoires frontaliers (par exemple, une Région française et un Land allemand), il est difficile de parvenir à un partage équitable des services ferroviaires entre les deux opérateurs nationaux. Bien souvent, en effet, c'est l'un des deux qui exploite en totalité une zone géographique donnée.

Ainsi, est-on conduit à passer progressivement à un système contractuel qui consiste, pour un exploitant de l'Etat A à acheter, à prix convenu à l'exploitant de l'Etat B la partie de prestation effectuée sur territoire A et à refacturer le coût de cette prestation à la collectivité territoriale compétente de l'Etat A. Nous verrons plus loin comment ces principes se déclinent actuellement sur les liaisons transfrontalières avec la France.

Il convient auparavant d'insister sur le fait que, jusqu'à présent, les contrats conclus entre opérateurs voisins l'ont toujours été en application de la COTIF : chaque entreprise participant au transport supporte la totalité des risques commerciaux et juridiques sur "son" territoire.

La libéralisation du transport ferroviaire dans le cadre de l'Union Européenne va impliquer l'abandon de ces principes de coopération.

D'une part, les entreprises d'Etat n'ont ou n'auront plus le monopole : il n'y aura alors plus de lien direct entre la société exploitante et un territoire "national".

D'autre part, une entreprise ne sera plus obligée de coopérer en tant que "transporteur contractuel" dans son pays. Elle aura le libre choix de la forme selon laquelle elle participe à un transport international.

2 – Espace rhénan et liaisons transfrontalières

Avec des frontières, au Nord avec la Rhénanie-Palatinat, à l'Est avec le Bade- Württemberg, au Sud avec la Suisse, l'Alsace est à la croisée de flux transfrontaliers qui sont indispensables à son économie et qui génèrent des déplacements de voyageurs.

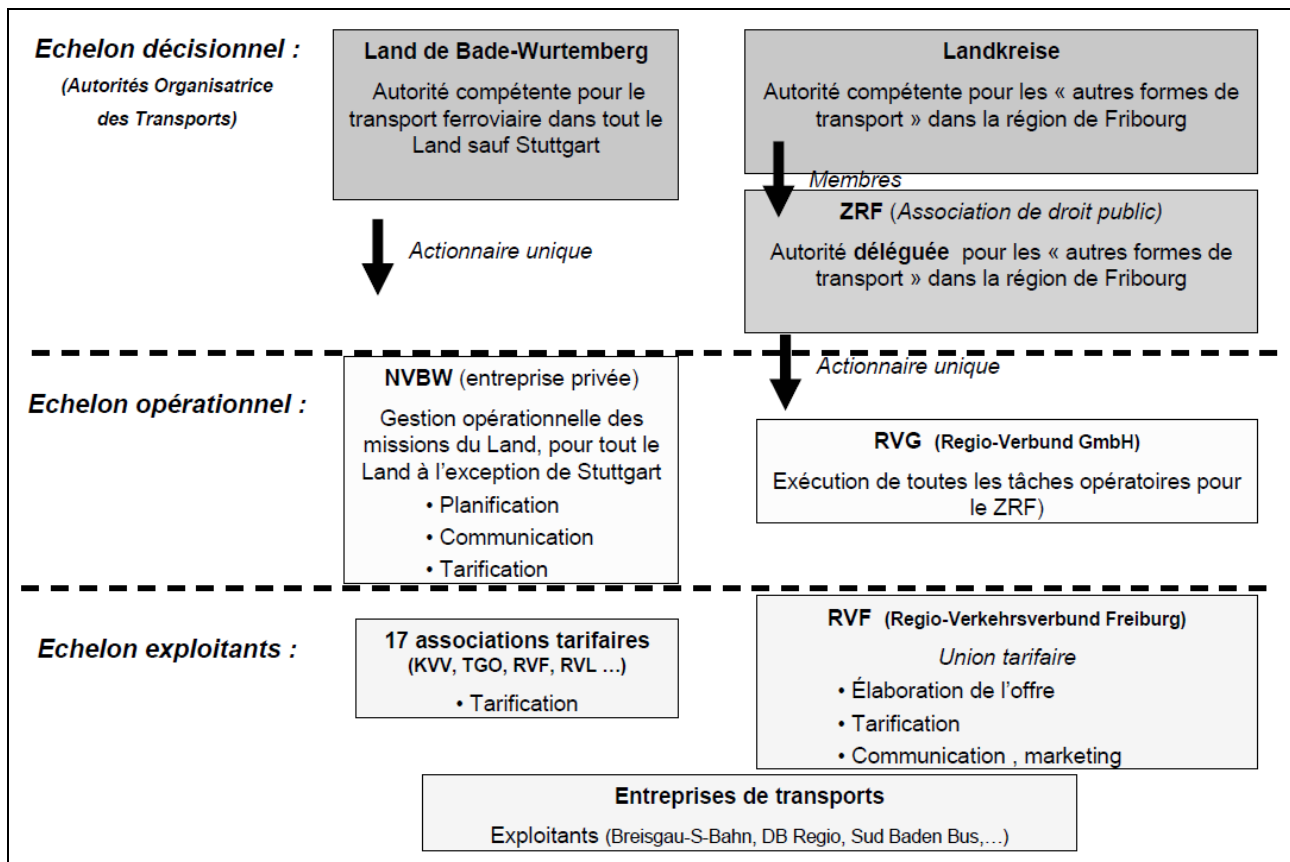
Fortement interpellées dès les années 1990 par les volontés politiques et l'approche dynamique des transports collectifs des pays voisins, la région Alsace et la SNCF se devaient d'apporter des réponses politiques, techniques et financières aux questions devenues pressantes de développement des relations transfrontalières. Il fallait pour cela créer les conditions permettant de mieux appréhender les besoins qui s'expriment localement en matière de déplacements transfrontaliers.

En Allemagne, depuis la régionalisation intervenue en 1994, le Bund (Etat fédéral) attribue une dotation à chaque Land pour le transport régional de voyageurs. Le Land est compétant en matière de planification, organisation et financement du transport public régional de personnes. Il peut partager ses compétences avec les Landkreise (arrondissements) et attribue les compétences à des syndicats mixtes de transports. Ces derniers souvent organisés en communautés de transport peuvent être une entreprise privée (GmbH – SARL) et exercent leurs missions pour le compte et au nom de plusieurs autorités organisatrices de transports (AOT : régionale, interurbaine et urbaine).

Chaque Land possède une organisation spécifique et c'est le cas du Saarland, Rheinland-Pfalz et Baden Wurtemberg qui sont voisins à la région Alsace. Le nombre, la forme et le partage des compétences entre syndicats de transports varient selon les Länders. A titre d'exemple voici l'organisation de la région de Freiburg.

Le syndicat mixte et, à une échelle supérieure l'autorité organisatrice, regroupent l'ensemble des partenaires impliqués dans la desserte du territoire concerné. La question de l'organisation et du financement de l'offre s'en trouve ainsi simplifiée.

Figure n°1 : Le Baden-Wurtemberg et la région de Freiburg im Breisgau
Un exemple d'organisation des transports public



Source : J. FORTHOFFER, Milieu périurbain et mobilités par les transports en commun dans le Rhin supérieur , 2011

En Suisse, l'organisation est un peu différente avec un trafic régional qui englobe aussi bien les différentes lignes régionales que le système complexe du réseau express régional (RER). Le transport de proximité est libéralisé et on compte quelques 158 opérateurs ferroviaires régionaux en dehors des Chemins de Fer Fédéraux (CFF).

L'état fédéral assure le seul financement des infrastructures. La confédération intercantonale qui fédère les cantons de Bâle-Ville, Bâle campagne, Jura et Argovie pour l'organisation du Régio-S-Bahn (RER) Bâlois par exemple, est compétente pour le développement de l'offre de service, le cadencement du réseau et la répartition des coûts d'exploitation.

En tant qu'élément de liaison entre le trafic d'agglomération et le trafic à grande distance, le trafic régional assure les correspondances pour que les clients puissent poursuivre leur déplacement. C'est notamment le cas en gare de Bâle.

En France la structure administrative est constituée de l'Etat et de trois niveaux de collectivités territoriales, les régions, les départements et les communes. La loi Chevènement du 12 juillet 1999 qui vise à renforcer et à simplifier la coopération intercommunale, révèle la nécessité de développer les regroupements intercommunaux (communautés de communes, communautés d'agglomérations ou communautés urbaines), notamment pour élaborer des projets de transport. Depuis le 1er janvier 1997, à titre expérimental la Région Alsace est l'Autorité Organisatrice des "Transports Collectifs d'Intérêt Régional". A ce titre, elle décide du contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment des dessertes, de la tarification, des exigences de qualité et des modalités

d'information des voyageurs. De plus la Région encourage l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport des voyageurs.

La régionalisation intervenue en Allemagne et l'expérimentation de la décentralisation en Alsace en 1997 ont joué un rôle certain dans ce processus de développement de relations transfrontalières dont la complexité de mise en œuvre ne doit pas être sous-estimée.

La SNCF est consciente qu'à défaut de propositions de sa part, des organisations concurrentes, routières, voire ferroviaires pourraient s'implanter sur ces marchés. Devant l'ampleur prise par ces interpellations, les lacunes juridiques et techniques existantes, la diversité des domaines et intervenants concernés, il est apparu nécessaire, dès 1994, de mettre en place un chef de projet spécialement en charge de ce domaine.

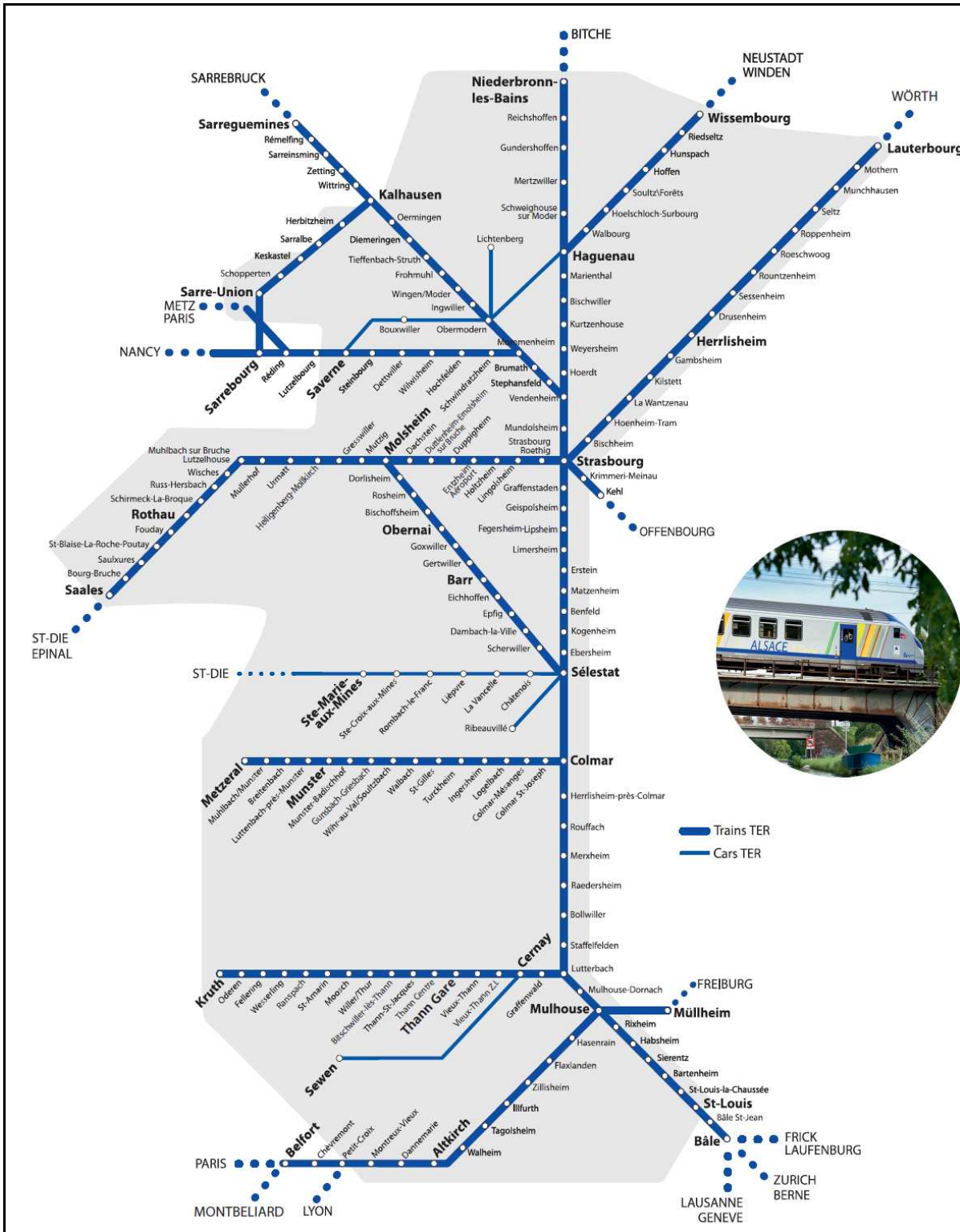
Tableau de synthèse de l'offre transfrontalière en Alsace

	Offre	Trafic transfrontalier Voyages/jour /sens	Clientèle dominante	Exploitation Matériel	Tarifification
Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck (D)	6 AR	35 en semaine, 50 le WE	Vocation "Intercités"	SNCF (X73900)	SaarAlsace
Wissembourg(F) Neustadt (D)	15 AR jour	225 en se semaine, 480 les samedis et 460 les dimanches	Tourisme/loisirs (Occasionnels)	DB Regio Rhein Neckar (VT 628-VT643)	Tarifications allemandes Pass Alsace-Rhein-Neckar TICKETPLUS-Alsace Forfait du Land et de la DB
Lauterbourg(F)-Wörth (D)	18AR jour, cadencement à l'heure	110 en semaine, 100 le WE	Tourisme/loisirs (Occasionnels)	DB Regio Rhein Neckar (VT 628-VT643)	
Strasbourg-Kehl(D)-Offenburg	22 AR jour semaine	1000 en semaine	Principalement Tourisme/loisirs (Occasionnels)	Circulations réparties entre SNCF/DB Regio (X73900) & Ortenau S Bahn (VT511).	Europass
Mulhouse-Müllheim(D)-Freiburg	7 AR jour semaine 5 AR samedi dimanche	225 en semaine	Tourisme-Loisirs	SNCF (X73 900)	Pass Mulhouse - Müllheim Pass Mulhouse - Breisgau Pass Haut-Rhin - Breisgau
Mulhouse-Basel(CH)	48A/R jour	1700 en semaine	95% de DT transfrontaliers (vers Bâle)		Pass ALSAPLUS-TNW & TICKET TRI REGIO
dont	22 AR omnibus Mulhouse - Bâle			SNCF(ZGC)	
	22 AR TER200 Strasbourg-Bâle			SNCF, rames corail réversibles	

Source : J. Forthoffer, 2012

Le transport de voyageurs transfrontalier dans la région du Rhin Supérieur, le groupe d'experts « transports de voyageurs » a souhaité élargir l'approche usuelle en termes d'infrastructure et de dessertes par l'examen de la situation et des perspectives de services. Les synthèses ci après permettent d'appréhender de manière plus qualitative le service offert.

Carte n°3 : TER Alsace – Les liaisons transfrontalières



Source : SNCF TER Alsace (novembre 2012)

3 – La tarification ferroviaire dans l'espace rhénan

Les autorités organisatrices, communautés tarifaires/de transports et leurs exploitants ont mis en place des tarifications spécifiques pour la plupart d'un niveau de prix inférieur au Tarif Commun international pour le transport des Voyageurs (TCV), assurant ainsi la promotion des voyages par les transports collectifs locaux et transfrontaliers.

La tarification sur les trajets transfrontaliers se caractérise par la juxtaposition de tarifs nationaux et/ou de tarifs internationaux (TCV) mais aussi de tarifs spécifiquement transfrontaliers. Souvent, la mise en place de tarifications communes spécifiques adaptées à la situation locale est plus avantageuse pour les clients.

La seule superposition des deux tarifs étant souvent peu attractive, la mise en place des 23 tarifs spécifiquement transfrontaliers (pass, journée, abonnements...) présenté avec la carte n'est un élément essentiel de l'attractivité des liaisons transfrontalières.

Des politiques régionales. Les tarifications transfrontalières sont mises en places par chaque activité TER qui les construit indépendamment des autres régions. La diversité des caractéristiques régionales du marché transfrontalier et des acteurs locaux voisins (État AO en Belgique et Luxembourg, Régions ou Communautés tarifaires en Allemagne), rend en effet difficile la mise en place d'une réflexion et d'une politique à l'échelle nationale.

Typologie des tarifications. Les déplacements se font majoritairement de la France vers l'étranger, pour le motif domicile travail/étude principalement, mais également pour le motif loisirs/tourisme qui devient important à certains endroits. Reflet de cette clientèle, les tarifications transfrontalières sont le plus souvent des abonnements mensuel ou hebdomadaire pour les pendulaires et des forfaits, pass et tickets pour les motifs loisirs.

Des tarifications sur un ou plusieurs modes, en fonction des régions. Les tarifications vers l'Espagne, l'Italie et la Belgique ne concernent que le mode ferroviaire, sur une ou plusieurs lignes transfrontalières. Il peut permettre un AR entre deux gares ou une circulation illimitée dans un périmètre donné d'une ou plusieurs lignes.

Les tarifications vers le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse (14 abonnements travail/études ou forfaits journée) incluent quasiment toutes l'accès à un réseau urbain.

Tous les abonnements et « Pass » vers l'Allemagne incluent des transports urbains, dans la mesure où les communautés tarifaires allemandes concernées regroupent tous les modes sur leur territoire. La situation est similaire au Luxembourg, où le Grand Duché est la seule AOT (Autorité Organisatrice des Transports). De même en Suisse, les abonnements s'étendent toujours à l'ensemble de la communauté tarifaires concernée, et donc de transports urbains, qui peuvent même dans le cas du tarif urbain de Genève déjà inclure des transports urbains français.

Une multimodalité limitée des tarifs côtés français. Malgré tout, sur les 14 tarifications multimodales recensées, seuls quatre abonnements travail et trois forfaits journée proposent une multimodalité en France, alors que les 14 proposent une multimodalité de l'autre côté de la frontière.

Cette situation s'explique par le déséquilibre des échanges, qui rend plus important la nécessité d'accéder aux transports en commun à l'étranger puisqu'il s'agit plus souvent des gares d'arrivée, sans véhicule particulier à disposition. Néanmoins, le fait que les transports urbains français ne soient pas inclus favorise le rabattement en véhicule particulier vers les gares françaises, au détriment du rabattement des transports en commun.

Ainsi en Allemagne, avec la régionalisation, dans la majorité des Länder, des communautés tarifaires ou unions tarifaires ont été créées au sein des grandes agglomérations en associant l'ensemble des transporteurs et des autorités organisatrices.

Des sociétés communes de gestion ont pu être créées. Le fonctionnement du Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) est décrit avec le schéma du Bade Wurtemberg et la région de Freiburg im Breisgau. Une enquête menée en 2008 dans cette région montre que sur les 322 000 voyageurs par jour ouvré, 305 000 possèdent un tarif du RVF. La différence est liée à l'utilisation de titre de transports régionaux de la DB comme par exemple le Baden-Württemberg-Ticket. Si l'essentiel des déplacements s'effectuent dans l'agglomération (59,7%), les transports ferroviaires régionaux de voyageurs (25,7%) et les services d'autocars (14,6%) sont présents dans l'aire périrubaine. Les motifs de déplacements scolaires (33%) et travail (29,6%) prédominent.

De façon similaire les transports de la région de Karlsruhe sont organisés par une société : la Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (communauté tarifaire de Karlsruhe SA), dont l'ensemble des communes et Kreise (l'équivalent d'un arrondissement en France) sont actionnaires. La KVV coordonne les services de sept opérateurs principaux (dont les chemins de fer nationaux) sur son territoire, fixe les tarifs et organise la compensation des recettes entre les exploitants. Elle gère également la subvention publique destinée à combler les déficits d'exploitation.

Quant à la Suisse, elle compte quelques dix sept communautés tarifaires dont celle de Bâle qui figure parmi les plus représentatives. Créée en 1987, la communauté tarifaire de la Suisse du Nord Ouest tarifaire (TNW pour Tarifverbund Nordwestschweiz) compte quelque 562 000 résidents répartis sur 163 communes. Chaque année, près de 200 millions de voyageurs sont transportés par les six opérateurs de transports (bus, cars, tramway et train). Les cantons les plus urbanisés de Bâle Ville et Bâle Campagne enregistrent plus de 80% des déplacements.

L'abonnement multimodal transfrontalier « ALSAPLUS TNW » a été mis en place au 1^{er} décembre 1999 à la demande de la Région Alsace et des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie. Il s'agit d'un abonnement à l'intention des travailleurs transfrontaliers permettant l'utilisation conjointe des trains SNCF et des transports collectifs de la communauté tarifaire TNW pour les travailleurs frontaliers se rendant dans la région de Bâle.

Des difficultés communes. Au-delà de cette diversité, quelques éléments communs à améliorer ont émergés. L'information et la mise à disposition des tarifications spécifiques transfrontalières sont en général bonnes. Par contre des problèmes liés à l'information et à la distribution des tarifs étrangers en France ont été mentionnés dans l'ensemble des régions. Les difficultés concernent :

- la mauvaise intégration des horaires des réseaux voisins dans les bases de données françaises, notamment nationale ainsi que dans les fiches horaires TER, en gare et aux guichets lorsqu'il y a des correspondances possibles entre réseaux,

- la mauvaise information concernant les tarifs étrangers qui est souvent limitée, voir inexistante. Par exemple il n'est pas possible de s'informer avant le départ auprès de la SNCF des tarifs pratiqués par la RENFE et le mode de vente sur les trains au départ de La Tour de Carol, même si des TER en provenance de Toulouse permettent la correspondance.

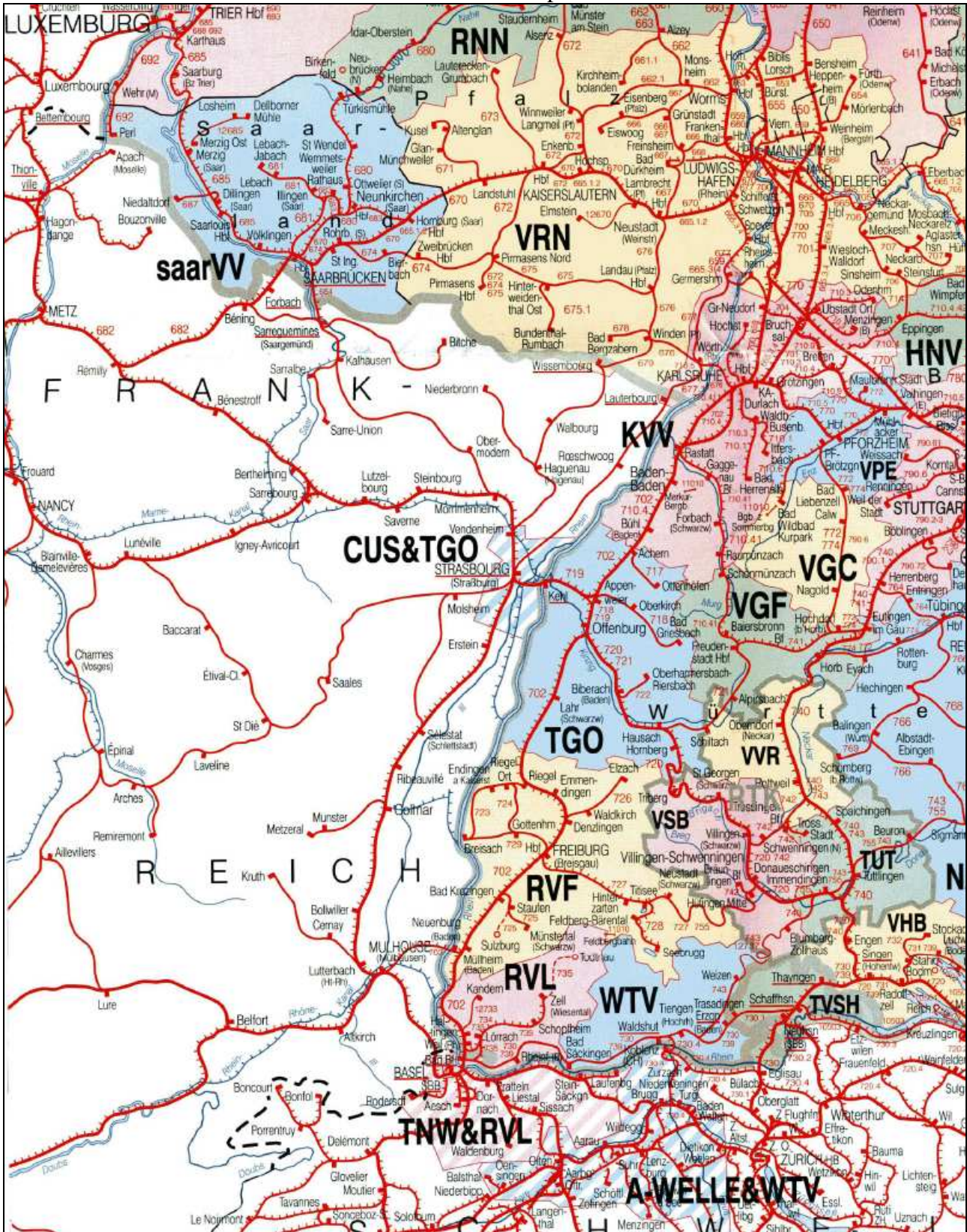
Ces points s'insèrent dans une réflexion plus globale qui doit être menée sur les services fournis. Comment et jusqu'où informe t'on sur les prix des billets pratiqués et sur les horaires ? Selon quelles limites géographiques de part et d'autre de la frontière ?

Une mise en cohérence des tarifs de l'ensemble des modes de transports collectifs opérant au sein d'un périmètre donné, permet la mise en place d'une tarification commune indépendante du mode de transport utilisé. Il peut y avoir selon les cas un tarif unique ou des tarifs différenciés en fonction de la distance, du nombre de zones tarifaires concernées par le déplacement, voire du temps passé. Pour le voyageur elle facilite, sur les lieux d'intermodalité, le passage d'un mode de transport à un autre au cours d'un même déplacement et ceci à un prix attractif. La carte n°4 présente l'ensemble des communautés tarifaires de l'espace rhénan.

La mise en place d'une tarification multimodale sur une aire géographique étendue nécessite une convention entre l'ensemble des acteurs concernés. Elle se substitue aux principes tarifaires propres

à chaque réseau de transport et nécessite donc la mise en place d'instruments de compensation financière.

Carte n°4 : Les communautés ou unions tarifaires de l'espace rhénan



Source : Die Bahn / Personenverkehr – 2010

4 – Expériences et perspectives

Après quelques années d'expérience, quels enseignements pouvons-nous en tirer ?

D'abord les principaux freins au développement des transports transfrontaliers sont de différents ordres, juridiques, compétence organisationnelle, connaissance des marchés mais surtout techniques.

Les difficultés du cadre de développement des échanges transfrontaliers sont principalement liées à une grande complexité juridique et réglementaire. Le phénomène d'empilement de textes, difficilement accessibles aux porteurs de projet est sujets à des interprétations multiples (notamment pour le cas du cabotage transfrontalier), mais aussi le cloisonnement infra-national des compétences, sont des barrières incontestables aux projets de transports transfrontaliers.

Les différences des niveaux de compétences, les modes d'organisation de part et d'autre des frontières, l'absence de modèle et de mise en réseau des acteurs des transports collectifs transfrontaliers de voyageurs, des crédits de développement limités, l'inadéquation entre l'offre et la demande et enfin la faiblesse des statistiques disponibles sont autant de facteurs à prendre en considération.

Une autre difficulté d'autre technique concerne le matériel roulant, le secteur ferroviaire souffre d'une grande variété, de la complexité des spécifications techniques et des modalités d'exploitation des différents réseaux ferrés nationaux, qui limitent son attractivité et induisent des coûts de construction et d'exploitation accrus pour les infrastructures, les véhicules et les équipements. De surcroît dans les transports transfrontaliers de proximité le nombre de véhicule est limité. Avec l'Espagne, les voies aux standards nationaux sont étendues jusqu'à la première gare étrangère. C'est le cas des lignes d'Aquitaine vers le Pays Basque (Hendaye/Irun) et du Languedoc-Roussillon vers la Catalogne (Cerbère/Port-Bou). Le matériel utilisé est donc identique à celui circulant uniquement à l'intérieur des frontières.

Aujourd'hui, même si la desserte sur le territoire étranger est limitée à la première gare ou à un tronçon court, une simple dérogation ne suffit plus pour autoriser la circulation. Compte tenu de la complexité des matériels et systèmes de sécurité, des procédures d'homologation du matériel doivent être lancées auprès des établissements de sécurité ferroviaires des pays d'accueil en attendant la mise en place d'une harmonisation des systèmes européens. Les délais d'homologation des nouveaux matériels nécessitent plus de 2 ans de travaux, la mise aux normes du matériel roulant dans chacun des pays traversés suppose un surcoût qui dépasse de 25% le coût d'un matériel classique. A ce différentiel, se rajoute une exploitation plus onéreuse liée à l'application de règles et formations spécifiques qui pèsent sur les Régions.

Les potentiels de croissance sont encore très importants. C'est notamment le cas pour les liaisons avec le Luxembourg ou vers Bâle. Un projet d'ampleur avec les lignes Bellegarde/Genève-Cornavin et Annemasse/Genève-Eaux-Vives qui n'ont actuellement ni le niveau d'offre, ni le niveau de fréquentation des quatre premières lignes ferroviaires transfrontalières. Pour les autres lignes, compte tenu de leur poids actuel et les potentiels de développement sont moindres mais elles ont une importance politique pour les régions concernées.

Les propositions d'actions et les perspectives de développement passent incontestablement par la prise en compte systématique du transfrontalier par les observatoires statistiques, mais aussi par la mise en place d'une harmonisation des législations nationales et des systèmes européens, notamment par la création du statut d'autorité organisatrice pour les lignes transfrontalières.

Enfin, de nombreux progrès restent à faire en matière non seulement de création de dessertes ou de lignes (bus, tramway ou trains) mais également en termes de réflexions sur la constitution de réseaux intermodaux ou services transfrontaliers.

Les difficultés liées à la présence de la frontière, les investissements et les coûts plus élevés, et dans beaucoup de cas un potentiel de clientèle encore faible, pénalisent la rentabilité des lignes transfrontalières. Néanmoins, l'enjeu politique et concurrentiel favorise les créations et amélioration de dessertes.

Une meilleure prise en compte des aspects transfrontaliers au niveau local et national pour la planification territoriale et une assistance aux porteurs de projet semblent nécessaires pour les accompagner dans leurs démarches opérationnelles.

Bibliographie

- Auphan Etienne, Dézert Bernard, 2003, L'Europe en mouvement – Population, Transport, Aménagement, Transport, Ellipses-Transversale, Paris, 319 p.
- Bavoux Jean-Jacques, Beaucire Francis, Chapelon Laurent, Zembri Pierre, 2005, Géographie des transports, Armand Colin – collection U, Paris, 231 p.
- Bavoux Jean-Jacques, Charrier Jean-Bernard, 1994, Transports et Structuration de l'espace dans l'Union européenne, Masson géographie, Paris, 222 p.
- Forthoffer Joël, 1997, « Les transports régionaux dans l'espace transfrontalier rhénan », pp. 63-81, Revue Géographique de l'Est n°1 /1997, Nancy, 112 p.
- Forthoffer Joël, 2010, « Mobilité transfrontalière et mutations de sociétés », pp. 292-295, Livre blanc sur les mobilités en Alsace, Chambre de Commerce et d'Industrie, Strasbourg, 298 p.
- Forthoffer Joël, 2011, « Milieu périurbain et mobilités par les transports en commun dans le Rhin supérieur », pp. 26 - 38, actes du colloque de la MISHA du 22 novembre 2010 à Strasbourg, « Périurbanisation, durabilité et créativité », Les Cahiers de l'Association de Prospective rhénane 2011-2, Strasbourg, 168 p.
- Mission Opérationnelle Transfrontalière, Les transports publics transfrontaliers de voyageurs, actes du colloque, Lille, 2006, 112 p.