



Les relations transfrontalières de proximité

Gare de Lausanne

Il fut un temps où il était possible d'aller et venir en train d'un pays à l'autre dans les espaces transfrontaliers. Paradoxalement l'Europe qui a ouvert les frontières a vu disparaître nombre de ces relations de proximité*. La situation est cependant contrastée en fonction de facteurs géographiques, historiques, économiques et politiques.

L'histoire du train et des Etats est à prendre en compte depuis la Révolution industrielle du XIX^e siècle pour comprendre la situation actuelle. Elle est un fil conducteur de la réflexion, comme la géographie, l'économie et la politique. En suivant les frontières nationales, du nord au sud, nous rencontrons des régions à la topographie beaucoup plus favorable à l'activité humaine de Dunkerque à Mulhouse qu'entre Genève et Nice, sans mentionner la fermeture pyrénéenne de Perpignan à Bayonne. Les situations seront donc très diverses en fonction des territoires. Les discontinuités représentées par une frontière ont eu tendance à s'effacer avec le temps et sous la pression des grands courants d'échange. L'Union européenne et l'espace Schengen symbolisent ce processus d'intégration économique, sociétale et politique.

Les relations ferroviaires transfrontalières suspendues

Par le passé, les relations transfrontalières étaient plus nombreuses. Les principales causes de suspension sont économiques, militaires ou liées à un manque d'anticipation et surtout de volonté politique. Le tableau 1 recense des relations transfrontalières de proximité suspendues, en fonction de la remontée du curseur dans le temps, d'autres auraient pu être ajoutées. Plusieurs de ces relations ont été condamnées pour des raisons économiques comme Evian - Saint-Gingolph en 1938 ou Bellegarde - Divonne - Nyon en deux phases (1962 et 1980), Givet-Dinant en 1988.

C'est souvent à l'issue d'un « pourrissement » de la situation que la décision tombe avec un sursis de quelques années pour le fret. La fermeture de la circulation entre Canfranc et Pau en 1970 suite à un accident provoquant une détérioration importante de l'infrastructure, est également d'ordre économique. D'autres relations furent fermées lors des deux grands

conflits mondiaux, telles Colmar - Freiburg et Haguenau - Rastatt abandonnées à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Enfin, n'oublions pas les destructions (Modane) ou les endommagements importants (Tende) des infrastructures ferroviaires qui pénalisent actuellement les liaisons entre la France et l'Italie.

Tableau 1 : Quelques relations locales transfrontalières suspendues

Relations transfrontalières	Particularités
Quiévrain - Valenciennes-Mons (B)	Fermée 1984
Givet - Dinant (B)	Fermée 1988
Aulnoye - Mons (B)	Fermée 2022 circulation IC Bruxelles-Paris 2024
Thionville - Perl (D)	Circulation les samedis et dimanches (sinon en car)
Colmar - Freiburg (D)	Fermée depuis fin 2 ^e Guerre mondiale
Mulhouse - Müllheim (D)	Rouverte 2012, (assurée actuellement en car)
Bellegarde - Divonne-Nyon (CH)	Fermée 1962 (Nyon-Divonne) 1980 fermeture totale
Evian - Saint-Gingolph (CH)	Fermée 1938, projet CFF réouverture Genève-Valais
Nice - Cuneo (I)	Rouverte en 1979, (suspendue pour travaux)
Oloron-Sainte-Marie - Canfranc (E)	Fermée depuis 1970, projet réouverture

Sources : Atlas historique des Chemins de fer français

Sur les 34 points-frontière que compte le référentiel officiel du Réseau Ferré National, 32 touchent des relations transfrontalières locales, seules deux sont des LGV (Lille-Bruxelles et Perpignan-Figueras), n'entrant pas dans notre propos. Plusieurs de ces points-frontière ne voient plus passer de train. Quelques-uns sont ouverts seulement au trafic fret (Bouzonville). Dans cette ville,

signalons qu'une fois par an, pour la foire du Vendredi Saint, des circulations ferroviaires spéciales proviennent de Sarrebrücken (Photo 1). Dans ce cas, l'infrastructure est entretenue et utilisée pour le fret, pourquoi ne pas la rétablir ? Dans les Hauts de France, avec la création en 2024 d'un train géré par Ouigo, reliant Bruxelles à Paris via Mons et circulant par Aulnoye, les

*Dans cet article sont uniquement prises en compte les relations / jour en train régional dans les territoires transfrontaliers. En revanche ne sont volontairement pas retenues les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations européennes (TGV, ICE, Eurostar...) de même que les liaisons routières par car quelquefois présentes.

relations régionales transfrontalières pourraient reprendre.

Dans des bassins de vie qui disposent encore d'une infrastructure ferroviaire ne serait-il pas plus pertinent, au vu des enjeux climatiques et des conditions de déplacement actuelles, de recourir au fer, au lieu de se lancer encore dans des projets routiers ou autoroutiers (Machilly - Thonon) ?



Photo 1. Train spécial du Vendredi Saint 2024 Sarrebrück-Bouzonville

Les relations ferroviaires transfrontalières actuelles

Au-delà de la liste des relations substantantes (Tab.2) il est pertinent de s'intéresser à leur évolution. Aujourd'hui, nous comptons 25 points-frontière ouverts à la circulation ferroviaire, 2 sont fermés pour travaux sur l'infrastructure. Ils se répartissent de la façon suivante : les Hauts de France (3), le Grand Est (8), Bourgogne-Franche Comté (5), Auvergne-Rhône Alpes (3), Provence Alpes Côte d'Azur (2), Occitanie (2) et Nouvelle Aquitaine (1). L'importance de ces points-frontière varie considérablement. Si nous observons les différentes relations ferroviaires locales, la plus importante est celle de Genève-Annemasse (119) loin devant Metz-Luxembourg (47), Sarreguemines-Sarrebrücken (33), Nice-Vintimille (33) ou Mulhouse-Bâle (31). A l'opposé, d'autres n'enregistrent que peu de circulations : Pontarlier-Neuchâtel (3), suivie de Frasn-Vallorbe (3), Latour de Carol-Puigcerda (5)...

Parmi ces relations transfrontalières, deux groupes se distinguent. D'une part les vraies relations transfrontalières qui ne s'arrêtent pas à la frontière dans des bassins de vie comme Metz-Luxembourg (55 km), Longwy-Luxembourg (28 km), Annemasse-Genève-Coppet (29 km), Genève-Annecy (79 km), Lille-Courtrai (26 km) et Lille-Tournai (23 km). D'autre part, les circulations qui se terminent à la gare frontière

sans poursuivre leur parcours (Strasbourg, Vintimille, Hendaye).

Or la démultiplication des effets d'un réseau transfrontalier est due à sa continuité en lien avec d'autres offres de mobilités greffées sur

le ferroviaire. Dans le cas de l'Eurométropole rhénane, ne serait-il pas envisageable de créer des liaisons Baden-Baden - Sélestat ou Offenbourg - Strasbourg - Saverne par exemple ?

Tableau 2 : Les relations transfrontalières en 2024

Relations transfrontalières	Nb AR	Particularités
Lille-Tournai (B)	17	
Lille-Courtrai (B)	17	
Maubeuge-Charleroi (B)	9	
Longwy - Luxembourg (L)	14	
Metz-Luxembourg (L)	47	
Forbach - Saarbrücken (D)	19	
Sarreguemines - Saarbrücken (D)	33	
Lauterbourg - Wörth (D)	18	
Wissembourg - Neustadt (D)	15	
Strasbourg - Saarbrücken (D)	5	
Strasbourg - Offenbourg (D)	26	
Mulhouse - Bâle (CH)	31	
Belfort-Delle-Porrentruy (CH)	11	2024 : toutes liaisons en correspondance
Morteau-Le Locle (CH)	5	1984/85 : 3 AR
Pontarlier-Neuchâtel (CH)	3	
Frasne-Vallorbe (CH)	3	
Bellegarde-Genève (CH)	29	1984/1985 : 13 AR
Annemasse-Genève (CH)	119	1984/1985 : 16 AR (Eaux-Vives)
Evian-Genève (CH)	22	Via Annemasse, dont 14 directs, 1984/85 : 0
Annecy-Genève (CH)	22	Via Annemasse, dont 14 directs, 1984/85 : 0
Saint-Gervais-Genève (CH)	23	Via Annemasse, dont 6 directs, 1984/85 : 0
Chamonix-Martigny (CH)	11	Ligne métrique touristique, 1984/85 : 5 AR (Vallorcine correspondance)
Modane-Bardanechia (I)	0	Ligne en travaux
Breil-Cuneo (I)	0	Ligne en travaux, 1984/85 : 11 AR
Vintimille-Cuneo (I)	0	Ligne en travaux, 1984/85 : 8 AR
Nice-Vintimille (I)	33	1984/85 : 12 AR
Perpignan-Port Bou (E)	8	1984/85 : 4 AR + 2 intercity de desserte locale
Latour de Carol-Puigcerda (E)	5	
Hendaye-San Sebastian (E)	32	Euskotren voie métrique

Sources : horaires ferroviaires des CFF, Lemanis, SNCB, SNCF

Des choix économiques et politiques

Les différences techniques et réglementaires des réseaux sont un frein à l'interopérabilité. Elles peuvent être plus ou moins facilement surmontées, mais il en reste une, plus délicate à dépasser, à savoir les différences d'écartement qui concernent les relations avec la péninsule ibérique. Face aux dif-

férences d'interopérabilité des réseaux, le développement économique d'un territoire favorisant des flux de frontaliers importants (Luxembourg, Bâle, Genève), peut permettre de corriger ces défauts. L'économie et la démographie, si elles sont dynamiques, jouent en faveur des relations transfrontalières.

Que ce soit pour desservir des pôles économiques et financiers (Genève et Luxembourg) ou encore touristiques (la Riviera entre Nice et San Remo, le Pays basque) par exemple, les relations ferroviaires transfrontalières sont indispensables.

Malheureusement dans certains territoires, le train est quasiment abandonné pour franchir la frontière (Delle, Pontarlier, Le Locle, Vallorbe) ou arrêté comme à Saint-Gingolph. Toutes ces petites villes sont pourtant proches de cantons suisses connaissant un développement économique très soutenu et

demandant la présence d'une main d'œuvre frontalière. Mais d'un côté de la frontière, on investit dans le ferroviaire, de l'autre, on l'oublie et on construit des voies routières...

L'image des politiques ferroviaires en France est en effet très contrastée. Les succès côtoient les échecs. Le TGV a rapproché les métropoles de la capitale et offre une alternative intéressante à l'avion, mais il a détricoté l'ancien réseau ferroviaire abandonnant des territoires entiers alors qu'une complémentarité serait possible entre les LGV et les autres lignes. La SNCF malgré une transformation impor-

tante n'a pas le soutien que les gouvernements successifs lui ont promis pour répondre aux enjeux écologiques et sociétaux. Les régions ne sont plus toutes dans une dynamique de sauver et encore moins de développer les lignes sur lesquelles ne circulent que quelques TER. La politique ferroviaire de la France (51 €/hab.) est globalement à la traîne par rapport aux autres pays et très loin par exemple du Royaume-Uni (215 €/hab.), de l'Autriche (336 /hab.) et surtout de la Suisse (477 €/hab.).

Deux exemples de réseaux transfrontaliers

Le réseau Lémanis autour de Genève

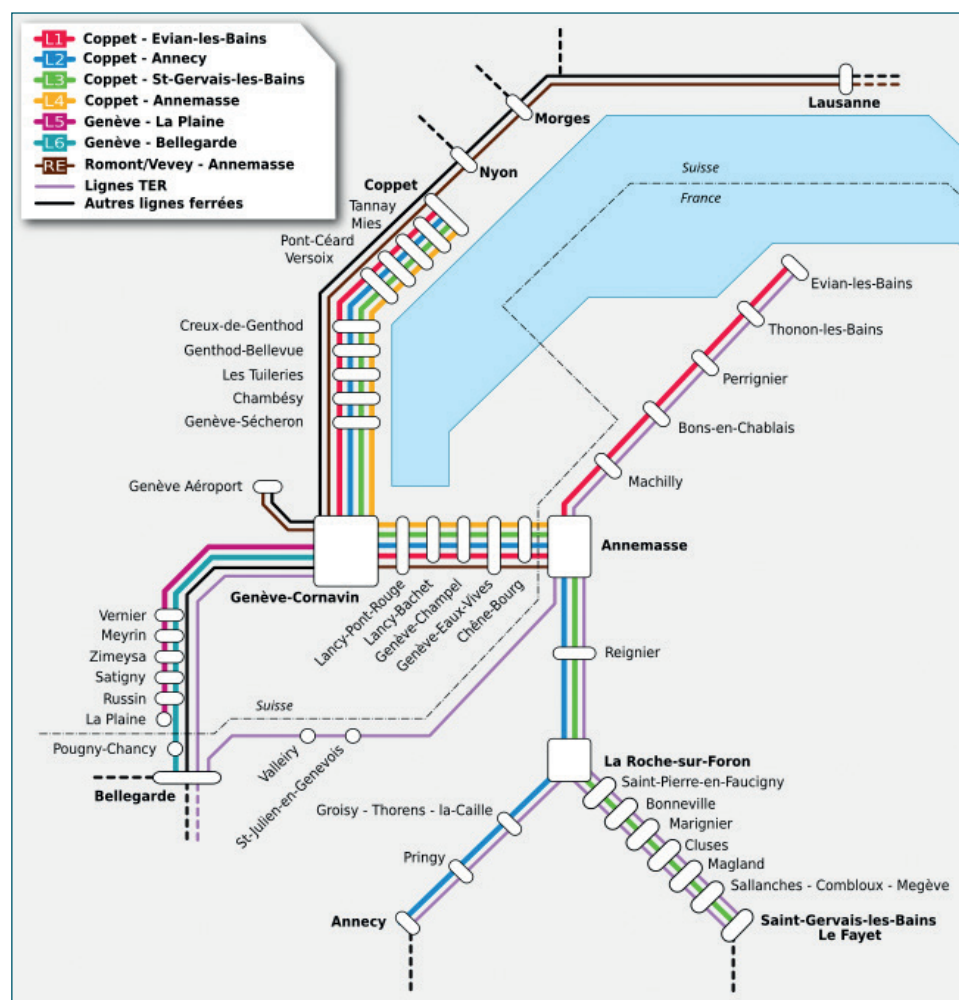
En 2019 est lancé le Léman Express (LEX), après la réalisation du CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) qui a permis de prolonger, de moderniser et de doubler la ligne à voie unique venant d'Annemasse (Fig. 1) et aboutissant à l'ancienne gare en cul-de-sac des Eaux-Vives à proximité du centre de Genève et desservie par quelques rares compositions de la SNCF (16) en 1984/85. Cette nouvelle ligne de 16 km construite en grande partie enterrée, selon les normes helvétiques (courant électrique, signalisation, sécurité) a été l'occasion de créer de nouvelles gares souterraines de type RER en Suisse et autour desquelles des programmes immobiliers sortent de terre. C'est non seulement une alternative à la voiture, un accélérateur des temps de déplacements, mais surtout l'occasion de réorganiser les mobilités dans un territoire qui englobe le nord-est de l'Ain, toute la Haute-Savoie et une grande partie du canton de Vaud.

La société Lémanis filiale à 60 % des Chemins de Fer Fédéraux et à 40 % de la SNCF travaille avec les autorités organisatrices des cantons de Genève et de Vaud et avec la région Auvergne-Rhône-Alpes. Après un démarrage délicat (grève à la SNCF et pandémie de coronavirus), les 50 000 passagers/jour qui étaient l'objectif visé ont été largement dépassés, avec à partir de février 2024, 80 000 usagers/jour. Le réseau se compose de 6 lignes (230 km) desservant 45 gares. La section Annemasse-Coppet (L4), longue de 29 km via Genève Cornavin constitue la colonne vertébrale du LEX sur laquelle circulent 5 lignes différentes, qui à partir

d'Annemasse se dirigent vers Annecy, Evian et Saint-Gervais-le-Fayet. Les trains circulent de 04h20 à 01h20 en semaine entre Annemasse et Coppet et depuis le 2 septembre 2024 tous les quarts d'heure. Une 7^{ème} ligne, en dehors du LEX, relie Saint-Maurice à l'entrée du Valais à Annemasse en passant par le nord du lac Léman.

Ce projet exemplaire a été porté essentiellement par la Ville de Genève, le Canton éponyme, la Confédération et les CFF, pour offrir une alternative non seulement aux frontaliers mais aussi aux Genevois pour se déplacer dans la grande région genevoise. La mise en place de ce réseau par un pays n'appartenant pas à l'UE a des conséquences multiples en termes

Fig. 1 : Le réseau du Léman Express



Source : Lémanis

de gouvernance des transports par des acteurs aux cultures différentes, mais aussi sur des demandes nouvelles dans le Grand bassin genevois. Des études sont lancées pour rouvrir des lignes suspendues et en partie déferées. Les CFF souhaitent la réouverture de la ligne sud du Léman entre Evian et Saint-Gingolph pour avoir un itinéraire complémentaire par la Haute-Savoie en direction du Valais. Ce canton a déjà promis une contribution financière pour la réouverture. Il existe aussi des projets de construction de segments ferroviaires pour relier des zones résidentielles à des parcs d'activités en direction de Gex, ou pour raccourcir les distances entre Genève et Annecy. Enfin le Canton s'oppose au projet autoroutier entre Thonon-les-Bains et Machilly qui entre en concurrence avec la politique globale des transports de Genève.

Le réseau basque Bayonne - San Sebastian - Donostia envisagé

Un rapport de 2022 « Etudes sur l'offre intégrée multimodale, l'organisation et la gouvernance de la liaison ferroviaire transfrontalière » vise à améliorer les services du « Topo » (navette ferroviaire entre Hendaye et San Sebastian) mais sans véritablement répondre à la priorité d'unir Bayonne à San Sebastian.

Un effet frontière persistant

Le projet de SERM actuel se cantonne à la partie française et cela, malgré l'affirmation d'une colonne vertébrale de Bayonne à San Sebastian. Au nord de la Bidossoa, frontière entre Hendaye et Irun, les dessertes ferroviaires locales en 2024 (13 AR Bayonne-Hendaye sont moins nombreuses qu'au sud entre Irun et San Sebastian (88 AR). L'asymétrie entre le nord et le sud correspond à des différences démographiques avec 110 hab./km² au nord (partie basque des Pyrénées atlantiques) et 310 hab./km² au sud (Euskadi). **Ajoutons à cela le fort engagement du gouvernement autonome basque à travers l'Euskotren, société publique basque de transports publics.**

Euskotren avec la ligne du Topo propose le service suivant sur une ligne à voie unique et métrique mais dont plusieurs tronçons sont dédoublés :

- 32 AR Hendaye-San Sebastian/jour/toutes les 30 minutes (5h30-22h30),
- 70 AR Irun-San Sebastian/sens/jour/toutes les 15 minutes (5h30-22h30),

- Cadencement de 5h37 à 22h37 (Irun-San Sebastian) 5h33 à 22h37 depuis Hendaye.

Au sud fonctionne donc un véritable RER, au nord est envisagé un projet de SERM basco-landais (Fig. 2) porté conjointement et à 50 % par le Syndicat des Mobilités de la région Nouvelle-Aquitaine et le Syndicat des Mobilités du Pays Basque-Adour. Il repose sur les points suivants :

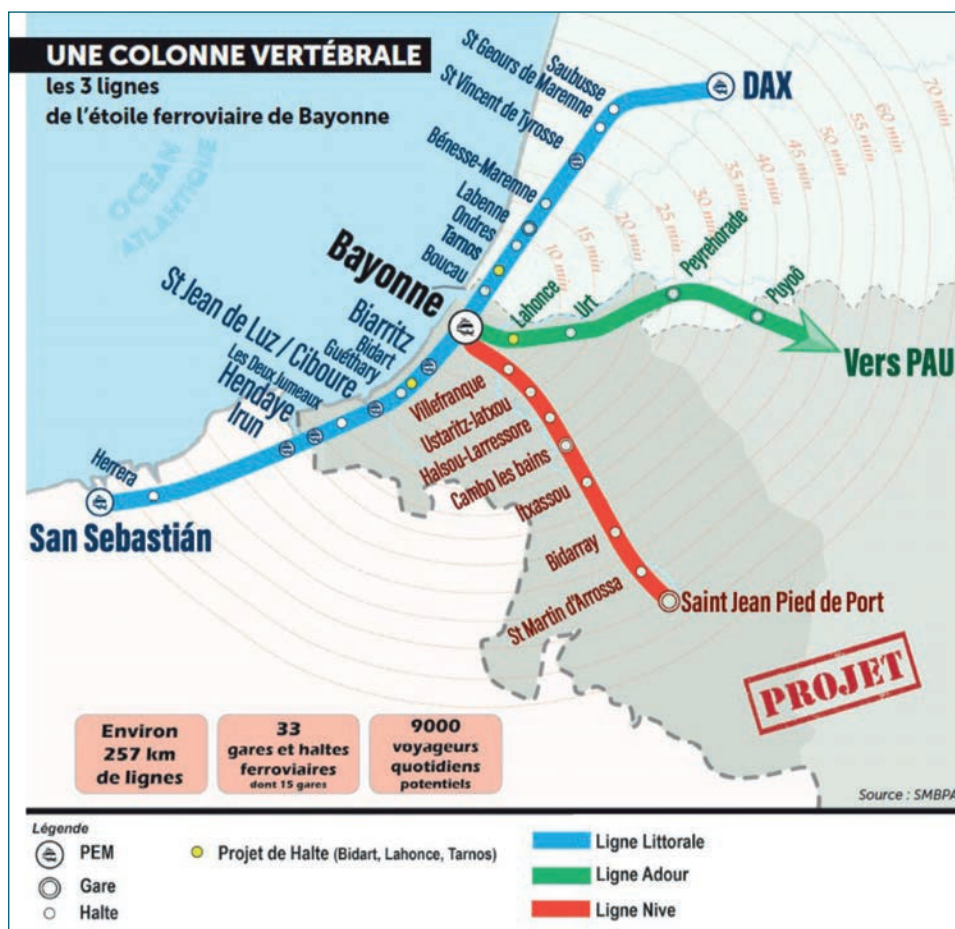
- Bayonne-San Sebastian, colonne vertébrale du projet transfrontalier en 2032,

- Mise en place de l'écartement UIC au sud de la Bidossoa ou matériel interopérable,

- Ouverture prochaine à la concurrence par la région Nouvelle-Aquitaine de la ligne TER Bordeaux-Hendaye qui laisse espérer une nouvelle dynamique ferroviaire favorable aux relations transfrontalières,

- Réduction du coût kilométrique de la SNCF pour les nouveaux services.

Fig. 2 : Le projet de SERM basco-Landais



Source : Région Nouvelle Aquitaine

Une vision politique nécessaire

Le développement des LGV, des lignes aériennes et des autoroutes a certes rapproché les grandes métropoles européennes, mais au détriment des lignes ferroviaires classiques desservant les territoires frontaliers. La conséquence en a été le détricotage des lignes locales et un accroissement quasi obligatoire de l'utilisation de la voiture dans les bassins de vie transfrontaliers. L'imbrication des activités économiques et des populations dans ces territoires de vie s'est effectuée en oubliant le train...

Les éléments géographiques, démographiques, économiques jouent comme on l'a vu un rôle non négligeable pour la suspension et encore plus pour la réouverture d'une relation transfrontalière. Mais la volonté politique, de l'échelon local à celui transnational, est encore plus déterminante.

Jean-Pierre Wolff