

## Fiche de publication

Titre : **Politiques de transport et régions frontalières : rapport de synthèse**

Auteurs : Nicolas Mettan, Jacques Erlanger. Pour le cas de Genève **Gérard Widmer, Giuseppe Pini**

Financement : PNR 41 "TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT", FNRS, Office des transports et de la Circulation de la République et Canton de Genève pour le cas de Genève

Date de publication : **1999**

Commande : BBL/EDMZ CH-3003 Berne fax + 41 31 325 50 58 n° de commande OCFIM 801.649f

### 1. Résumé du projet

*Mots-clefs: processus de décision et mise en œuvre des projets de transport; efficacité de la coopération régionale transfrontalière; espaces fonctionnels et institutionnels; impacts environnementaux des infrastructures de transport; évaluation comparative et prospective.*

L'évolution récente des relations de la Suisse avec ses voisins européens a notamment été marquée par le développement d'organismes de coopération régionale transfrontalière actifs dans de nombreux domaines. Dans ce contexte, les questions relevant du domaine des transports sont peu à peu apparues comme les plus urgentes à traiter et les plus aptes, malgré les difficultés rencontrées, à inscrire dans les faits la volonté de coopération manifestée au sein de ces organismes.

Au moyen de diverses études de cas menées dans une perspective comparative, le projet de recherche vise à identifier les problèmes spécifiques de transport qui se posent dans les régions frontalières et à évaluer les conditions d'élaboration et de mise en œuvre des politiques et projets de transports publics régionaux dans le contexte transfrontalier. La recherche vise non seulement à produire une analyse scientifique des modes de planification et de gestion des projets de transport mais aussi et surtout à formuler des propositions concrètes dont les autorités compétentes et les acteurs publics ou privés impliqués puissent tirer parti pour améliorer concrètement les projets de transport dont ils ont la charge.

Situés à cheval sur les frontières entre la Suisse et ses voisins allemands, français et italiens, les cas retenus seront analysés dans une triple optique institutionnelle, socio-spatiale et technico-financière (jeu d'acteurs et mécanismes de prise de décision et de mise en œuvre dans un contexte socio-spatial particulier).

Si chacune des études de cas débouchera sur des enseignements spécifiques, leur réalisation sur la base d'une grille de lecture commune permettra aussi d'en tirer des recommandations plus générales. Enfin, un effort particulier sera consenti pour la valorisation de la recherche grâce notamment à l'implication des acteurs des régions concernées au sein d'un groupe d'accompagnement.

### 2. Plan de recherche

La problématique générale des transports a fait l'objet de multiples recherches et de nombreuses publications scientifiques. De même, la question de la coopération régionale transfrontalière a retenu l'attention d'un certain nombre de chercheurs. Par contre, la situation particulière du trafic régional transfrontalier a été peu étudiée.

La thématique des transports a été abondamment analysée sous divers aspects liés à la technique, au financement et à la tarification des transports, aux effets structurants des infrastructures de transports ou encore à la mobilité en général. Plus récemment, la recherche a aussi porté sur la planification et les processus de décision, de mise en œuvre et de suivi des projets de transports aussi bien en Suisse (cf.

notamment les travaux sur la mise en œuvre de la politique des routes nationales dans le cadre du PNR 6 ou ceux réalisés dans le cadre du PNR 25) qu'à l'étranger (cf. en particulier les travaux d'Offner en France). Mais ces travaux restent pour l'essentiel consacrés soit aux grandes infrastructures de transport d'importance nationale ou internationale, soit aux transports collectifs urbains ou d'agglomération, le rôle particulier de la frontière et la situation qui en découle pour les régions transfrontalières étant peu ou pas pris en compte.

Avec l'élaboration de la Charte de Madrid de 1980 par le Conseil de l'Europe, puis avec le protocole additionnel de Strasbourg de septembre 1995, le domaine de la coopération régionale transfrontalière est, quant à lui, devenu progressivement un thème émergent de l'actualité politique; mais son analyse scientifique n'a pas suivi la même accélération et la littérature y relative est restée largement d'inspiration classique.

La Suisse s'est toutefois distinguée en donnant naissance à plusieurs courants d'études transfrontalières dans les différentes disciplines des sciences sociales, avec un accent particulier sur les aspects politiques (cf. de Rougemont et, à sa suite, Ricq, 1982; 1992), sociologiques et géographiques de la coopération (Raffestin, 1986; Epple-Gass, 1995; Leresche, 1995; Schuler, 1994; 1996) ou encore sur les effets socio-économiques des frontières pour les régions concernées (Maillat, 1988; Ratti, 1992; Bramanti, Ratti, 1993; Crevoisier, Maillat, 1995).

A la lumière des phénomènes de globalisation et d'abaissement des frontières tant économiques, sociales que politiques, et avec l'accentuation de la coopération transfrontalière dans l'Europe communautaire grâce à la mise en place d'un programme spécifique de développement de ces régions (INTERREG), on peut s'attendre à un regain d'intérêt sur ces questions, lequel apparaît déjà au travers de plusieurs études ou revues spécialisées consacrées aux frontières et aux espaces transfrontaliers (cf. *Espaces et société*, 1992; *Territoires*, 1994; *Revue internationale de politique comparée*, 1995; *Sciences de la société*, 1996; etc.).

Quoi qu'il en soit, sur le thème spécifique des politiques de transports en région frontalière, les travaux de recherche demeurent peu nombreux. Pour ce qui concerne la Suisse, on peut néanmoins citer ceux menés conjointement par l'INRETS et l'IRE (Chatelus et Torricelli, 1994) ou encore par l'Université de Genève (Pini et Widmer, 1995; 1996).

Il apparaît donc opportun de consacrer une recherche sur une problématique que le PNR 25 "Ville et transport" n'a pas permis d'aborder et de compléter les études dans un domaine qui intéresse de près les nombreuses régions frontières suisses, idéalement situées au cœur de l'Europe.

### **3. Problématique**

Trois constats ou postulats sont à mettre en relief dans le contexte du présent projet de recherche :

- **L'accroissement de la mobilité suscite l'émergence de décalages de plus en plus importants entre espaces de vie, espaces fonctionnels et espaces institutionnels dans les régions frontalières.**

La frontière est avant tout le signal d'une limite, en l'occurrence celle de l'autorité d'un Etat. Elle engendre la différence, mais elle est surtout le résultat d'un acte de pouvoir. Elle assume ainsi des fonctions liées au contrôle du territoire qu'elle délimite, fonctions qui peuvent être plus ou moins contraignantes selon les circonstances historiques, politiques ou économiques (Raffestin, 1980; 1992).

Les transports sont précisément un domaine où la frontière exerce un effet contraignant. De tout temps en effet, ils ont représenté un enjeu majeur: indispensables pour assurer les déplacements, ils constituent l'instrument privilégié de l'Etat pour assurer le maillage, la maîtrise et finalement le contrôle du territoire. Ce qui implique, à l'époque de la formation de l'Etat moderne, la délimitation et la défense des frontières étatiques (Raffestin, 1975; 1980 et 1992). Selon ce point de vue, les politiques de transport doivent être envisagées à la lumière des relations entre le pouvoir (Etat) et la maîtrise des flux de circulation, tout particulièrement en région frontalière.

Or les mutations économiques, sociales et technologiques rapides qui apparaissent aujourd'hui sur le plan européen et l'accroissement des interdépendances socio-politiques qui en résultent, exigent une remise en question de la notion de frontière telle qu'elle a été comprise jusqu'ici. Sinon, le manque de cohérence entre ce qui se fait de part et d'autre de celle-ci est susceptible d'induire des dysfonctionnements nuisibles au développement et à la gestion harmonieuse des espaces transfrontaliers.

On constate ainsi des décalages de plus en plus importants entre espaces de vie, espaces fonctionnels et espaces institutionnels dans les régions transfrontalières. En matière de transports, le décalage s'inscrit particulièrement entre la défense d'une certaine qualité de vie par les riverains des infrastructures de transport, les besoins de mobilité des usagers des transports et la rationalité des choix relevant de la planification des systèmes de transport opérés par les autorités, celle-ci étant soumise à un fort contrôle étatique, notamment à travers les compétences octroyées aux régions nationales de transport. Il en découle malheureusement que le développement du trafic, notamment du trafic de transit, peut s'avérer en contradiction avec les aspirations des populations locales et engendrer des atteintes considérables à l'environnement et à la qualité de la vie.

- **Les régions frontalières helvétiques éprouvent des difficultés à gérer la mobilité et à limiter les nuisances sur l'environnement à travers des politiques, des projets ou des modalités d'exploitation des systèmes de transports appliqués à l'échelle transfrontalière.**

La Suisse est confrontée à des difficultés particulières liées à son isolement institutionnel par rapport à l'Union européenne, auxquelles s'ajoutent les caractères généraux de sa position géographique: un territoire étroit, en grande partie montagneux mais très urbanisé dans les marges périalpines, au carrefour des flux transeuropéens de transport. Chaque région ou agglomération frontalière possède cependant des caractéristiques spécifiques liées au contexte politique, à l'évolution historique ou à la situation géographique. Il peut s'agir de régions urbaines économiquement fortes constituant des articulations entre deux ou plusieurs systèmes nationaux aux structures administratives et sociales différentes, voire opposées, et généralement fortement influencées par les effets dus au trafic international de transit et au trafic pendulaire transfrontalier. Mais il peut aussi s'agir de régions marginales sur le plan des transports avec des points de passages limités à quelques voies secondaires.

Dans le premier cas de figure, les régions frontalières se trouvent en situation médiane entre les grands ensembles métropolitains européens qui commandent les axes lourds de transports continentaux. Elles sont ainsi souvent confrontées à des problèmes d'équipement et d'aménagement liés à l'important flux de trafic pendulaire transfrontalier engendré par leur forte attractivité économique. Par ailleurs, en tant que passage obligé des grands axes de transit, elles sont généralement associées au processus de décision ayant trait à ces projets, mais celui-ci demeure largement influencé par des considérations relevant de la politique nationale et internationale des transports. Il leur est donc difficile de faire valoir leurs intérêts en termes de connexion des réseaux secondaires aux grands axes ou de mise en valeur du transport public régional. De plus, certaines régions doivent faire face au déplacement de l'appareil logistique situé sur les passages frontaliers en périphérie des aires métropolitaines et les avantages liés à cette présence (plates-formes intermodales, transporteurs, services aux transports, etc. permettant de développer des savoir-faire et des emplois sur place) ont tendance à disparaître.

Dans l'autre cas de figure, la région frontalière située à l'écart des grands axes de transport ne peut guère compter sur une intervention étatique puisque ne constituant généralement pas un enjeu économique et politique fort pour ces dernières. Elle ne peut donc s'appuyer que sur une action régionale volontariste pour tenter de réduire les effets de sa marginalisation (risques de déclin économique et démographique) et d'améliorer son attractivité par une bonne connexion au réseau principal de transport.

Il est donc de plus en plus difficile pour les régions frontalières de gérer la mobilité et de limiter les nuisances sur l'environnement à travers des politiques et des projets de transport définis à une échelle transfrontalière (Chatelus et Torricelli, 1994; Fischer et Torricelli, 1996). Ces collectivités peinent en effet à exploiter la marge de manœuvre que tendent à leur laisser le

système juridique et les traditions politiques des Etats dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets transfrontaliers, compte tenu, dans un cas, du caractère international de ces projets qui implique l'intervention de nombreux acteurs aux intérêts différents et, dans l'autre, de l'absence ou de l'insuffisance de moyens permettant de maintenir, améliorer ou réaliser l'infrastructure souhaitée.

Ces difficultés existent aussi au niveau de la gestion quotidienne des infrastructures et des sociétés de transport oeuvrant dans les régions frontalières. L'existence de la frontière peut ainsi renforcer les effets "cul de sac" liés tant aux problèmes techniques posés par une éventuelle interconnexion et interpénétration des réseaux (caractéristiques techniques différentes du réseau et du matériel roulant) qu'aux problèmes financiers ou politiques d'exploitation (politique tarifaire, politique d'investissement, politique salariale, statut du personnel, etc.). Elle peut aussi rendre plus ardue la coordination et la recherche d'une meilleure complémentarité des moyens de transports existants à l'échelle transfrontalière, notamment en raison de comportements ou d'habitudes de déplacement différents (cf. exemple de la région bâloise).

Ces difficultés peuvent cependant être surmontées, à l'exemple de la récente acquisition conjointe, par la SNCF et la Compagnie de chemin de fer du Martigny-Châtelard, d'un nouveau matériel roulant d'interpénétration des réseaux suisse et français afin d'exploiter la ligne Martigny - St-Gervais sans transbordement (cf. en particulier les aspects liés à la mise au point du cahier des charges technique ainsi que la convention signée entre les deux compagnies pour le règlement des modalités de financement et d'exploitation).

- **Les évolutions en cours tant au niveau de la politique de coopération transfrontalière que de la politique des transports peuvent constituer une nouvelle opportunité pour une meilleure gestion du trafic régional transfrontalier.**

Animée par les processus d'intégration européenne, la coopération économique et culturelle entre collectivités territoriales frontalières s'est considérablement développée depuis le début des années 1980 (Ratti & Reichmann, 1993), à la fois par les efforts de l'Union européenne - notamment, dès 1988, par la réforme des fonds structurels et le lancement des programmes Interreg - et par la création de communautés de travail interrégionales.

Dans les régions limitrophes du pays, les seize cantons frontaliers et de nombreuses communes – ainsi que des acteurs para-étatiques ou privés – ont adapté et renforcé les modalités de la coopération transfrontalière de manière à valoriser leur localisation, à renforcer leur position dans le jeu institutionnel et à dynamiser des pratiques qui ne correspondent plus aux découpages politico-administratifs figés par le tracé historique des frontières. Même si les organismes de coopération mis en place éprouvent bien des difficultés à traduire dans les faits les intentions manifestées au moment de leur création, ils bénéficient d'un regain d'intérêt en Suisse depuis le rejet de l'Espace économique européen en 1992. Dans le souci de fonder leur coopération sur des actions et des projets concrets, ils ont peu à peu été amenés à considérer les problèmes relevant du domaine des transports comme les plus urgents à résoudre et les plus à même de traduire dans les faits cette volonté de collaboration.

Du point de vue des Etats, c'est seulement depuis peu que de véritables accords entre pays limitrophes ont été signés ou envisagés, accords qui permettent la coopération entre collectivités locales (Fischer et Torricelli, 1996). Ceux-ci devraient faciliter la création d'instruments juridiques donnant aux collectivités territoriales une plus grande autonomie pour résoudre des contentieux et des difficultés dérivant de leur position frontalière. On assiste également en Italie et, dans une moindre mesure, en France à une décentralisation partielle des compétences de l'Etat vers les collectivités locales, susceptible d'améliorer les bases d'une coopération transfrontalière. En Suisse, la situation devrait en principe être encore plus favorable puisque, selon la Constitution, les cantons disposent de toutes les attributions, à l'exception de celles qu'ils ont déléguées à la Confédération. Il reste cependant des domaines où l'Etat s'est arrogé pratiquement toutes les compétences. C'est le cas des transports, dont les politiques - et également les réseaux et les infrastructures - se juxtaposent souvent sans se compléter en milieu frontalier.

Or, actuellement, le contexte de la politique des transports est aussi en train de se modifier, tant

au niveau suisse (cf. rapport du Groupe de réflexion des CFF et nouvelle loi sur les chemins de fer) qu'au niveau international (cf. directive communautaire sur les chemins de fer du 29 juillet 1991), avec notamment la volonté de séparer l'infrastructure et l'exploitation au niveau des chemins de fer et la recherche de nouvelles formes de collaboration entre régions nationales et entreprises de transport concessionnaires. L'Etat en est ainsi venu à estimer qu'une région, entreprise axée principalement sur le trafic national, ne peut pas toujours estimer et satisfaire correctement les besoins des régions. Pour améliorer le trafic régional, une plus grande autonomie et responsabilité des cantons au niveau de la gestion est souhaitée, avec la création d'entreprises de transports concessionnaires d'une certaine ampleur, responsables de l'ensemble du trafic d'une région (régionalisation). Un exemple récent et particulièrement évocateur de cette nouvelle tendance est celui du Mittelthurgaubahn auquel la Confédération vient d'accorder l'autorisation d'exploiter, pour une durée d'essai de 10 ans, la ligne du lac Schaffhouse - Romanshorn, et cela au détriment des CFF dont l'offre a été finalement écartée.

#### **4. Objectifs de recherche**

S'appuyant sur cinq études de cas, la recherche procède à l'identification des problèmes spécifiques de transport qui se posent dans les régions frontalières et à l'évaluation des conditions d'élaboration et de mise en œuvre des politiques et des projets de transports (concernant tant l'infrastructure de transport elle-même que son exploitation) dans un contexte transfrontalier.

Elle a pour objectif l'étude des mécanismes de régulation mis en place et des relations entre acteurs qui interviennent lors de la mise en œuvre des politiques de transport dans les régions frontalières (Etats, régions nationales, compagnies de transport régionales, collectivités territoriales, institutions transfrontalières, associations d'intérêts, etc.). Il s'agit également de vérifier dans quelle mesure l'existence de la frontière gêne, voire empêche, une gestion harmonieuse, présente et future, de la mobilité ainsi qu'à préciser le rôle que peuvent jouer les acteurs de la région transfrontalière afin de mieux faire coïncider l'espace institutionnel de la planification des transports avec l'espace fonctionnel de la demande de transport.

La recherche vise enfin à constituer des bases théoriques en vue d'étayer les orientations nouvelles que les autorités souhaitent donner à la politique des transports dans les régions transfrontalières. Elle permettra ainsi de formuler des propositions susceptibles d'améliorer l'efficacité des mesures et projets de transport envisagés en tenant compte des spécificités des régions frontalières dans la mise en œuvre des politiques de transport, ainsi qu'à fournir aux acteurs qui y résident des bases utiles à la gestion des problèmes de trafic dans le respect de l'environnement.

#### **5. Questions de recherche**

La recherche se fonde sur l'hypothèse selon laquelle les régions frontalières constituent un cas particulier pour les politiques de transport : la frontière se matérialise en effet par une série de frictions législatives, politiques et économiques dont découlent, à l'échelle locale et régionale, des conflits et des problèmes non résolus pour l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement.

L'accent est mis sur les projets d'infrastructures de transports publics transfrontaliers de personnes et leurs modalités d'exploitation de manière à pouvoir mettre en évidence le rôle particulièrement important joué par les acteurs institutionnels, tant au stade de la planification et de la construction des infrastructures de transports qu'à celui de leur exploitation.

La recherche vise principalement à répondre aux questions suivantes:

- Dans quelle mesure la frontière gêne-t-elle une gestion harmonieuse de la circulation des biens et des personnes et influence-t-elle l'émergence et la mise en œuvre de projets transfrontaliers de transport?
- Quelles sont les conséquences environnementales de la situation des transports en région frontalière et quelles sont les mesures à prendre, cas échéant, pour les atténuer et/ou pour promouvoir une forme de gestion du trafic plus compatible avec une optique de développement durable?

- Quelles formes d'organisation et de collaboration transfrontalières ont été développées (dans le cadre des organismes existants de coopération transfrontalière, au niveau des collectivités publiques locales, au niveau des compagnies régionales de transport, etc.) pour répondre aux problèmes spécifiques posés par la gestion des transports en région transfrontalière? Avec quels succès et quelles difficultés?
- Comment est-il possible de mieux faire coïncider l'espace fonctionnel de la demande de transports avec l'espace institutionnel de la planification des transports en région frontalière (déroulement du processus de décision et modalités d'intervention des acteurs de la région frontalière dans ce processus)?
- Comment les régions frontalières peuvent-elles espérer tirer parti des nouvelles tendances qui se font jour dans la politique transfrontalière et dans la politique des transports telles que définies au niveau des Etats?

## 6. Organisation de la recherche

Les partenaires de la recherche sont les suivants :

- la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.), à Lausanne
- l'Istituto delle Ricerche Economiche (IRE), à Lugano
- le Laboratoire d'Economie Appliquée (LEA) de l'Université de Genève
- le Bureau WOHNSTADT à Bâle
- le Schweizerisches Institut für Aussenwirtschafts-, Struktur- und Regionalforschung (SIASR/HSG) à St-Gall

## 7. Choix des études de cas

Outre l'intérêt intrinsèque de chaque étude de cas et l'éclairage spécifique que chacune d'elles portera sur la problématique de recherche, la combinaison des cinq études complémentaires envisagées permet notamment :

- d'"isoler", dans chaque cas, ce qui relève des spécificités régionales (liées à la nature des enjeux que comportent les projets de transports transfrontaliers en question, ainsi qu'aux institutions et systèmes politiques en présence, mais aussi plus généralement aux "hasards" de la géographie, de l'histoire, de l'économie et de la culture régionales); de même et a contrario, il s'agira de mettre en évidence les constantes qui dépassent ces spécificités régionales;
- de faire bénéficier les acteurs concernés par chaque étude de cas des expériences issues des autres études de cas, par la confrontation des cas au cours et au terme de la recherche;
- de garantir des conditions optimales d'accès à l'information, en s'appuyant sur les réseaux de relations privilégiés qu'ont développés les équipes partenaires de la recherche dans le cadre de leurs activités précédentes.

## 8. Critères de choix des cas

Les cas portent en priorité sur des projets de transports publics transfrontaliers de personnes. Ils s'inscrivent cependant dans un contexte historique, spatial, économique et politique spécifique qui est susceptible d'influencer largement leurs conditions d'élaboration et de mise en œuvre et qu'il s'agira donc de mettre en évidence. Par ailleurs, ils peuvent s'intégrer dans un concept régional transfrontalier de transport et ne peuvent donc pas être analysés indépendamment du système dont ils font partie intégrante.

Dans cette perspective, il est étudié cinq projets ou problématiques de transport situés dans cinq régions frontalières différentes de Suisse marquées par une organisation spatiale (contexte urbain ou rural, densité de population et de places de travail élevée ou faible, etc.), des problèmes de transports (connexion ou non à une grande ligne de transport internationale, importance et nature du trafic transfrontalier, etc.), des habitudes de collaboration (ancienneté et intensité des relations transfrontalières) différentes.

Les cinq régions retenues sont :

- le Bas-Valais (Chablais),
- le Sud du Tessin,
- la région genevoise,
- la région bâloise,
- la région du lac de Constance.

Les études de cas s'intéressent ainsi :

- à des projets planifiés, réalisés, voire éventuellement abandonnés faute de moyens, de volonté politique suffisante ou pour d'autres raisons encore,
- aux aspects relatifs aussi bien à la planification et à la réalisation de l'infrastructure de transport elle-même qu'à son exploitation,
- aux interférences éventuelles et aux tentatives de coordination et d'optimisation des divers projets planifiés ou des modes de transport existants au niveau d'une région transfrontalière,
- au contexte spatial (structure de l'urbanisation) et à l'histoire des projets (étapes éventuelles ayant marqué leur gestation et leur mise en œuvre) et des relations entre les acteurs régionaux intervenant dans le domaine des transports.

## **9. Méthode de recherche**

Compte tenu des objectifs et de la nature de la recherche, seule une approche méthodologique de nature qualitative est à même de garantir une récolte d'informations à la fois précises et nuancées. Par ailleurs, il est indispensable de prendre en compte les perceptions de ces projets de transport qu'ont non seulement les acteurs suisses, mais aussi leurs partenaires transfrontaliers, raison pour laquelle les travaux seront menés de part et d'autre de la frontière. Enfin, les contacts qu'il y a lieu de développer dans le cadre des études de cas seront extrêmement utiles au stade de la valorisation des résultats (intermédiaires et finaux) de la recherche, lorsqu'il s'agira de communiquer les propositions d'améliorations que comporteront ces résultats : les liens tissés au cours d'une évaluation qualitative permettront d'accroître les chances de mise en œuvre des recommandations qui auront été formulées.

## **10. Brève description des cas retenus**

### ***Cas de la région du Chablais***

Le Chablais, tant du côté valaisan que haut-savoyard, est une région qui souffre d'un isolement relatif et a de la peine faire valoir ses intérêts auprès des administrations de tutelle respectives. Il se bat ainsi notamment pour maintenir - et si possible revitaliser - la ligne ferroviaire Sud-lémanique, dite ligne du "Tonkin", reliant St-Maurice à Annemasse/Genève mais dont le tronçon St-Gingolph - Evian n'est actuellement exploité que par le train touristique "Rive-Bleue Express". Il est intéressant de noter dans ce contexte la mobilisation des acteurs publics et privés via le soutien manifesté par le Conseil du Léman et la création de l'association franco-suisse "Tonkin 2000" ou encore les négociations menées avec les CFF en vue de la reprise de la desserte régionale mixte (rail-bus) dans le Chablais valaisan par des entreprises de transports concessionnaires régionales.

### ***Cas du sud du Tessin***

La région des lacs insubriens (ou région insubrienne) sur le versant sud des Alpes centrales - entre le Haut-Milanais, Varese, Como et le Canton du Tessin - est la seule partie de la frontière terrestre italienne où il n'existe pas véritablement d'obstacle morphologique aux échanges, à la circulation et aux établissements humains. La zone la plus ouverte, mais également la plus problématique sur le plan des transports, est celle du Sud du Tessin, entre les villes de Como, Varese et Lugano.

La croissance du peuplement s'est effectuée à travers un double processus de concentration, à l'échelle régionale, et de déconcentration, à l'échelle des centres et des zones urbaines. On a ainsi assisté, sans la planifier ni la prévoir, à la naissance d'un véritable triangle urbain transfrontalier autour des trois villes déjà mentionnées situées de part et d'autre de la frontière. La situation de la mobilité y est particulièrement critique, avec la superposition de différents types de flux internationaux (ligne du Gothard), nationaux et régionaux (avec l'attrait exercé par l'agglomération milanaise) et urbains/locaux. Il en est résulté un foisonnement de projets de transport ayant une incidence transfrontalière avec notamment le projet de liaison d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lugano, Mendrisio et Varese, le projet de nouvelle gare internationale Como-Chiasso couplée avec un système de métro léger, sans parler du projet "Alp-Transit Ticino" qui vise à infléchir le projet de NLFA sur sol tessinois et en direction

de Milan.

### ***Cas de la région genevoise***

De par sa situation géographique, Genève a souvent été un carrefour d'échanges au cours de son histoire. L'accélération de son développement économique et le contingentement de la main d'œuvre étrangère ont engendré conjointement le développement du phénomène pendulaire frontalier. L'important flux qui en résulte (environ 30'000 frontaliers par jour) a aggravé les problèmes de circulation et de pollution au centre-ville et dans toute la région. L'étude des liaisons transfrontalières de transport collectif dans la région franco-valdo-genevoise, dont le projet de métro léger entre Genève et Annemasse, s'imposait donc naturellement, surtout si l'on songe que la plupart des frontaliers utilisent leur voiture pour se rendre sur le lieu de travail (environ 90 %).

Outre ses aspects techniques et d'insertion spatiale qui méritent également d'être analysés, le projet de métro léger est intéressant dans le contexte transfrontalier sachant qu'il nécessite l'élaboration d'une convention internationale et la mise en place d'un organisme transfrontalier impliquant les collectivités territoriales, notamment pour la planification et la gestion des travaux, mais aussi pour l'exploitation de la ligne. Ce projet, outre qu'il s'intègre dans une politique globale des transports, peut par ailleurs être considéré comme un des éléments structurants du bassin genevois pour les prochaines décennies.

### ***Cas de la région bâloise***

Un peu à l'instar de Genève, la région bâloise doit faire face à la fois au trafic de transit et à un important flux de travailleurs frontaliers franchissant quotidiennement la frontière et l'agglomération bâloise. La planification et le développement des transports dans la région est dans le même temps confrontée à des problèmes particuliers liés notamment à la structure de l'urbanisation qui diffère de part et d'autres des trois frontières. Au lieu d'être en présence du traditionnel modèle concentrique distinguant le centre de la périphérie, on a à faire à un développement différencié de l'urbanisation selon que l'on se trouve du côté suisse, allemand (avec une concentration de l'urbanisation autour de trois pôles structurés par la présence du train) ou français (urbanisation dispersée).

Plusieurs projets sont en discussion dans la région Oberrhein, notamment le Regio-S-Bahn ou la prolongation de la ligne du tram bâlois au-delà de la frontière suisse. Mais l'intérêt de la situation bâloise réside aussi dans la volonté d'assurer une meilleure coordination et complémentarité des moyens de transports aussi bien existants que projetés, compte tenu des caractéristiques spatiales de la région, sans oublier l'aspect prospectif de la réflexion au cas par exemple où les règles aux frontières seraient fondamentalement modifiées à la suite d'accords bilatéraux ou d'adhésion de la Suisse à l'Union européenne.

### ***Cas de la région de Constance***

La situation particulière de la région de Constance devra encore être précisée à la suite de la confirmation du choix du partenaire qui sera associé à la recherche. Un des aspects intéressants de ce cas est la présence du Mittelthurgaubahn qui est une compagnie privée qui exploite une ligne qui mord déjà sur territoire allemand (ligne reliant Wil à Constance) mais qui a également obtenu l'autorisation de la DB, moyennant location de l'infrastructure, d'exploiter une ligne située entièrement sur territoire allemand entre Constance et Engen. Cette compagnie s'est par ailleurs distinguée par une gestion particulièrement innovante avec une offre de services très diversifiés et par le fait qu'elle s'est vue accorder l'autorisation d'exploiter, pour une durée d'essai de 10 ans, la ligne CFF du lac entre Schaffhouse e Romanshorn, et ce au détriment des CFF dont l'offre a finalement été écartée par la Confédération.