

Rapport de synthèse du forum du 4 avril 2025

«Transports transfrontaliers dans les régions frontalières suisses»

Le 4 avril 2025, AVENIR MOBILITE | ZUKUNFT MOBILITÄT a organisé pour la première fois une conférence sur le thème du « transport transfrontalier dans les régions frontalières suisses ». Celle-ci était divisée en trois blocs thématiques. Le premier bloc a mis en lumière l'importance des régions frontalières et de l'aménagement du territoire transfrontalier au niveau stratégique. Le deuxième bloc était consacré aux obstacles et aux développements futurs. Dans le troisième bloc, des solutions ont été recherchées au niveau opérationnel et des recommandations d'action ont été formulées. L'objectif de la manifestation était de mettre en lumière la coopération actuelle dans le trafic frontalier et de discuter des défis et des solutions possibles. Des experts issus de régions frontalières suisses, de la Confédération, des cantons, d'organisations et d'entreprises ainsi que de l'étranger proche de la frontière ont donné un aperçu de leurs projets et ont montré les facteurs de réussite et les écueils à l'aide d'exemples concrets.

Dans son allocution de bienvenue, **Kurt Fluri**, président d'AVENIR MOBILITE | ZUKUNFT MOBILITÄT, a souligné la grande importance du trafic transfrontalier pour l'économie suisse. C'est notamment pour cette raison qu'AVENIR MOBILITE | ZUKUNFT MOBILITÄT a choisi ce thème. La plateforme de dialogue pour une mobilité intelligente veut ainsi offrir une plus-value aux politiques, aux autorités, aux scientifiques et à la société.

Le choix du lieu de la conférence - Bâle - n'était pas un hasard. C'est ce qu'ont montré les paroles d'introduction de **la conseillère d'Etat Esther Keller**. Aucune frontière n'est visible entre les pays limitrophes et Bâle. Il s'agit plutôt d'une région ou d'une zone d'habitat homogène avec plus de 10'000 pendulaires. Parallèlement, Esther Keller a évoqué la forte croissance démographique en Suisse, ce qui représente un défi particulier pour une région frontalière comme Bâle. Bâle joue également un rôle central dans le transport de marchandises. Esther Keller qualifie Bâle de « porte d'entrée et de goulet d'étranglement », tant pour le trafic fluvial que pour le trafic ferroviaire. Cela implique de grands défis, surtout parce que les projets d'infrastructure ne pourront pas être réalisés après le non populaire de novembre 2024. Esther Keller est plus positive en ce qui concerne Agglo Basel. L'association de neuf collectivités territoriales d'Allemagne, de France et de Suisse fait avancer des projets communs et transfrontaliers. Ainsi, des prolongements de tram vers l'Allemagne et la France ont pu être réalisés et le premier système trinational de location de vélos a été lancé. Pour que de tels projets puissent être mis en œuvre avec succès, il faut une compréhension mutuelle. Car ce ne sont pas seulement les procédures et les processus qui diffèrent d'un pays à l'autre, mais aussi la terminologie. Pour la conseillère d'Etat Esther Keller et son équipe, la devise qui a fait ses preuves est donc la suivante : persévérer, persévérer, persévérer !

1. bloc thématique : Importance des régions frontalières et aménagement du territoire transfrontalier (niveau stratégique)

Ulrich Seewer (vice-directeur de l'Office fédéral du développement territorial ARE), a consacré son intervention à la mobilité transfrontalière du point de vue de la Confédération. Il a fait référence à la stratégie de mobilité du Conseil fédéral, selon laquelle la Confédération encourage la coopération transfrontalière, entre autres dans le cadre des projets d'agglomération, et finance des projets lorsque ceux-ci ont un impact significatif sur le territoire suisse de l'agglomération. La collaboration dans les régions frontalières, c'est-à-dire entre les cantons et les pays limitrophes, n'est toutefois pas du ressort de la Confédération. Ce sont plutôt les cantons qui peuvent négocier directement. Ulrich Seewer a mentionné que le transport transfrontalier n'est pas seulement une question d'espaces métropolitains comme Bâle et Genève. Au contraire, ce type de mobilité joue un rôle important dans d'autres régions, comme par exemple dans l'Arc jurassien ou la vallée du Rhin. Cela est lié aux liaisons de mobilité existantes et à la situation économique. Ulrich Seewer a ensuite fait référence à la recommandation de l'étude Crossmob. Selon celle-ci, il convient de promouvoir les échanges entre les régions, de mettre à disposition une base de données, de clarifier les tâches des organisations de coopération, de créer une vue d'ensemble des compétences, de faciliter l'utilisation des infrastructures et de tenir compte de la longue durée des projets de mobilité transfrontaliers. En conclusion, Ueli Seewer a souligné qu'il ne fallait pas considérer la Suisse actuelle uniquement dans ses frontières géographiques actuelles, mais qu'il fallait également prendre en compte les 3 espaces métropolitains transfrontaliers de Bâle, Genève, le Tessin ainsi que la région du lac de Constance, qui ont une grande importance économique, culturelle et en matière de politique des transports pour toute la Suisse.

Sebastian Wilske (directeur de l'association régionale Hochrhein-Bodensee) et **Patrick Leypoldt** (directeur de l'Agglo de Bâle) ont montré dans leur intervention comment la coopération dans les espaces frontaliers peut être

rendue difficile par des instruments de planification, des législations et des cultures de planification différents. Ainsi, il existe en Suisse, en Allemagne et en France des différences structurelles parfois considérables - par exemple dans les rôles des organes communaux ou dans le caractère juridiquement contraignant des bases de planification. Du point de vue des intervenants, les instruments formels ne suffisent pas pour une concertation transfrontalière. Il faut des stratégies communes, des processus coordonnés et des formes de coopération viables. Les projets d'agglomération jouent un rôle clé à cet égard : ils ne sont pas seulement des instruments de financement, mais apportent une contribution importante à la coordination de l'urbanisation et des transports par-delà les frontières nationales. L'exemple de l'échec de la passerelle pour vélos à Rheinfelden a montré que même des projets bien coordonnés peuvent finir par échouer suite à une décision populaire locale. Pour finir, les deux experts ont abordé la stratégie ferroviaire et ont clairement indiqué que les régions proches de la frontière devaient défendre activement leurs intérêts pour ne pas être laissées de côté.

David Favre (directeur général de l'Office des transports du canton de Genève) et **Mathieu Baradel** (directeur du projet d'agglomération de Genève) ont expliqué les enjeux de la coopération transfrontalière dans le Grand Genève. La région compte aujourd'hui plus d'un million d'habitants et 500'000 emplois. Une nouvelle forte croissance est attendue d'ici 2050. Aujourd'hui déjà, 12 pour cent des trajets quotidiens sont transfrontaliers. Le Léman Express est un projet à succès. Environ 80'000 passagers sont transportés chaque jour. Le Léman Express est complété par des lignes de tram et de bus qui circulent également au-delà de la frontière. Avec le programme stratégique RAIL 2025-2050, la région poursuit d'autres objectifs ambitieux : L'extension du nœud ferroviaire de Genève, de nouvelles liaisons ferroviaires urbaines souterraines ainsi qu'une deuxième ligne du Léman Express. Du point de vue des deux intervenants, la mobilité dans les régions transfrontalières ne peut être organisée de manière durable que par la coordination et la coopération.

Martino Colombo (chef du service Aménagement du territoire et mobilité du canton du Tessin) a souligné la situation particulière du canton du Tessin. Le centre de l'espace métropolitain Insubrica n'est pas une ville suisse, mais Milan. Le Tessin fait partie de cette zone de chalandise. Le canton doit donc, selon lui, collaborer plus étroitement avec les régions et les provinces voisines. Mais comme l'aménagement du territoire et la planification des transports pratiqués jusqu'à présent s'arrêtent souvent aux frontières nationales, cela s'avère difficile, a-t-il ajouté. Martino Colombo a également expliqué le projet « Città Ticino », selon lequel le canton doit se développer de manière polycentrique. « Città Ticino » est la base de l'aménagement du territoire régional et cantonal. Mais au Tessin aussi, la planification s'arrête souvent à la frontière nationale. Les projets d'infrastructure transfrontaliers peuvent surtout être mis en œuvre lorsque des besoins clairs existent des deux côtés. Martino Colombo s'est donc montré confiant dans le fait que le Tessin pourra réaliser d'autres projets fructueux dans les années à venir, tant au niveau de la collaboration intercantonale que transfrontalière.

Conclusion du premier bloc thématique :

Pour une collaboration réussie, des objectifs communs, des besoins concrets et une procédure clairement coordonnée de part et d'autre sont décisifs. En outre, une vision pour l'agglomération ne peut être efficace que si elle est élaborée en commun et largement légitimée. Ce n'est qu'alors qu'elle a des chances d'être intégrée dans des processus de planification formels. Il est également essentiel que tous les acteurs s'engagent de manière contraignante, tant au niveau local qu'au niveau supérieur. L'unité régionale et des objectifs stratégiques communs sont la clé d'une coopération transfrontalière réussie. Pour cela, la Suisse doit également penser au-delà de ses propres frontières géographiques.

2. bloc thématique : obstacles et développements futurs

Le deuxième bloc a débuté par un exposé de **Werner Schurter** (responsable du trafic régional des CFF). Parmi les priorités des CFF jusqu'en 2030 figurent notamment le développement de lignes RER transfrontalières ainsi que des partenariats étroits avec les cantons et les chemins de fer étrangers. L'extension est nécessaire car la demande ne cesse de croître. Pour Werner Schurter, la devise est donc : « Développer les espaces frontaliers en espaces économiques et les utiliser comme espaces d'opportunités pour les transports publics ». A l'aide de différents projets, il a ensuite illustré les régions frontaliers dans lesquelles les CFF peuvent se targuer de projets réussis et où une nouvelle extension est prévue. De son point de vue, il faut tenir compte de différents facteurs pour que les projets puissent être mis en œuvre avec succès. Il s'agit notamment d'une planification englobant tous les moyens de transport et d'une utilisation efficace des ressources, du développement de plates-formes de transport en fonction des besoins des clients, de l'implication active de tous les acteurs concernés et de la communication transparente sur les progrès et les étapes.

Alain Groff (chef du service de la mobilité du canton de Bâle-Ville) a illustré les limites et les obstacles de la coopération transfrontalière à l'aide de projets de partage. Les offres de partage devraient contribuer à la mise en œuvre de la stratégie cantonale en matière de climat et de mobilité. Des véhicules, des possibilités de covoiturage et des infrastructures doivent être partagés. Cependant, les offres s'arrêtent souvent aux frontières nationales. Dans le cas du covoiturage, des restrictions d'utilisation supplémentaires s'ajoutent en raison du droit douanier pour les locations de plusieurs jours. De même, les offres dans le domaine du micropartage de mobilité s'arrêtent généralement aux frontières nationales. Ainsi, dans le voisinage direct de Bâle, il n'existe aucune offre de free-floating, ni en Allemagne ni en France. Le système de location de vélos en station de PubliBike montre qu'il est possible de surmonter les frontières dans certains cas. Depuis 2024, des stations existent en Allemagne et en France et suscitent un intérêt croissant.

Mirco Moser (responsable de la section Mobilité du canton du Tessin) a illustré les défis par l'affirmation suivante : la mobilité a triplé au cours des 30 dernières années et a augmenté plus rapidement que la population. Les réseaux de transport sont de plus en plus surchargés - en particulier dans les agglomérations ainsi que dans le trafic interrégional et transfrontalier. Pour y remédier, l'infrastructure ferroviaire est continuellement développée. Dans les agglomérations, il existe déjà des cadences attrayantes, notamment pour les bus. Mirco Moser a également présenté quelques projets prévus. Il est par exemple prévu de mettre en place une liaison ferroviaire vers Milan toutes les demi-heures et d'améliorer l'offre TILO avec une cadence au quart d'heure.

Alain Bützberger (président du CA de Swisstraffic) a présenté une solution pour encourager le covoiturage, qui a ainsi la possibilité d'utiliser la « Fastline » à la douane de Genève. Cela est possible grâce à des capteurs modernes qui comptent automatiquement les occupants des véhicules - même à l'arrière - et reconnaissent s'il s'agit de personnes ou de mannequins. Les barrières ne s'ouvrent que si deux personnes au moins sont présentes. Les frontaliers pratiquant le covoiturage peuvent ainsi profiter de passages de frontière plus rapides. L'exemple pilote réussi de Genève peut être utilisé partout où des voitures circulent, ce qui permet d'une part d'encourager le covoiturage et d'autre part d'accélérer la fluidité du trafic. Grâce aux technologies modernes et à l'intelligence artificielle (IA), le TIM peut également être organisé de manière plus intelligente ailleurs.

Jean-Christophe Thieke (directeur général des TP de la région du lac de Constance) a expliqué dans son intervention que tout ce qui concerne la frontière ne peut pas être résolu à la frontière. De son point de vue, la clé du succès réside dans la coopération. Pour cela, il faut être conscient de la diversité et des différences. La mobilité transfrontalière peut également être utilisée comme catalyseur pour des coopérations dans la formation, la recherche, l'économie et le tourisme. Elle doit donc être encouragée de manière ciblée. Pour cela, la confiance et la convivialité sont essentielles : les systèmes de transport public doivent être ouverts au-delà des frontières nationales, les informations et la distribution doivent être uniformisées et les besoins des clients doivent être placés au centre des préoccupations. Une perspective orientée vers l'utilisateur, avec des avantages clairs et des prix équitables, est décisive. Parallèlement, il faut des acteurs engagés.

Conclusion du deuxième bloc thématique :

Outre les propositions et recommandations susmentionnées, les tarifs et les communautés tarifaires transfrontalières sont également importants. Ainsi, il a été demandé que les offres soient abordables pour qu'elles soient utilisées. Les expériences du Tessin et de la région de Genève montrent toutefois que ce ne sont pas les tarifs qui sont déterminants, mais l'attractivité de l'offre. En outre, il faut tenir compte du fait que des offres telles que le Deutschlandticket sont certes attrayantes d'un point de vue financier. Mais en même temps, il faudrait pouvoir financer les coûts de l'extension de ces offres.

3. bloc thématique : recherche de solutions et recommandations d'action

Dans son exposé, **Martin Dätwyler** (directeur de la Chambre de commerce des deux Bâle) a expliqué l'importance de Bâle en tant que région économique et plaque tournante du trafic international. Du point de vue de la Chambre de commerce, la planification du trafic transfrontalier se déroule en principe bien. Ce qui manque toutefois, c'est un acteur fort - un « Monsieur Agglo » - qui s'occupe de surmonter les obstacles entre les communes, les cantons et les pays. L'exploitation fonctionne également en principe, mais de nombreux projets perdent de leur dynamisme au niveau du financement et de la mise en œuvre. Martin Dätwyler a suggéré d'étudier de nouveaux instruments de financement. Ainsi, le fonds d'infrastructure suisse est un modèle de réussite, selon lui. Même si l'économie se montre habituellement réticente à l'égard des fonds : Dans le domaine des infrastructures, un instrument de financement commun et transfrontalier serait souhaitable. Martin Dätwyler a ensuite évoqué l'important « effet d'agglomération ». Les RER permettent d'agrandir le « périmètre des 30

minutes » et donc l'agglomération. Les agglomérations augmentent le produit intérieur brut en valeur absolue et par habitant, ce qui accroît systématiquement la productivité du travail et la création de valeur, ce qui profite finalement à tous.

Dr. jur. Mirjam Strecker a expliqué le cadre juridique et les possibilités de gouvernance. Les réglementations juridiques s'orientent souvent en fonction des frontières historiques. Or, les espaces fonctionnels transfrontaliers sont décisifs pour un développement efficace du territoire et des transports. Ceux-ci nécessitent des structures juridiques appropriées. Des accords internationaux tels que les conventions de Karlsruhe ou de Madrid posent des bases. Sur le plan juridique, beaucoup de choses sont possibles - de la coopération contractuelle aux collectivités de droit public. Du point de vue de Mirjam Stecker, la volonté politique, la planification concertée de l'urbanisation et des transports ainsi que de nouvelles formes de collaboration au-delà des frontières institutionnelles et nationales sont essentielles. La création d'un 4e niveau étatique n'est pas une solution, elle a plutôt recommandé de « tailler sur mesure » la structure en fonction des besoins de l'organisation.

Christophe Beuret (chef de la section Grands projets de l'Office fédéral des transports OFT) a résumé les contributions apportées jusqu'à présent. Outre les obstacles déjà mentionnés tels que les différences institutionnelles ou les questions de financement, des thèmes tels que l'entretien, les systèmes de sécurité ou la signalisation font également partie des défis selon lui. De plus, chaque pays a des défis différents à relever. Il faut en tenir compte dans la coopération. Il a également rappelé que les projets d'infrastructure prennent beaucoup de temps et que les projets au niveau de l'agglomération doivent être coordonnés avec les projets au niveau fédéral afin qu'ils ne se développent pas en sens inverse.

Mathieu Fleury (directeur de Lémanis SA) a présenté un programme en 16 points pour renforcer le réseau d'agglomération transfrontalier. Le Léman Express est un projet à succès. Le nombre de passagers et la répartition modale le montrent. Le transfert vers les transports publics fonctionne. L'organisation du projet et la collaboration entre les CFF et la SNCF ont été particulièrement importantes pour le succès, a déclaré Mathieu Fleury. Malgré des systèmes différents, une étroite coopération a pu être mise en place. La liaison entre les différents modes de transport (places de parking, connexion avec les transports publics, accès aux quais, etc.) Pour conclure, il a esquissé d'autres étapes d'extension telles que RAIL 2025-2050 et s'est montré confiant au vu de ce qui a été réalisé jusqu'à présent : Le succès donne des ailes !

Francesco Quattrini (Kantonaler Delegierter für Aussenbeziehungen Kanton Tessin) gab einen Einblick in die Lösungsansätze des Tessin. Die Region Lombardei und der Kanton Tessin kooperieren seit 2011 beim grenzüberschreitenden Bahnverkehr, etwa auf der Strecke Mendrisio–Varese. Weitere Vereinbarungen folgten 2018 und 2020, letztere wird aktuell neu verhandelt. Eine Absichtserklärung zwischen der Schweiz und Italien sieht bis 2035 unter anderem einen Halbstundentakt Zürich–Mailand, Brig–Mailand im Stundentakt und ausgebauten Regionalverbindungen (z. B. Lugano–Malpensa, Lecco, Erba) vor. Ziel ist eine verbesserte, koordinierte Mobilität. Francesco Quattrini erwähnte aber auch die Grenzen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Dazu gehören die institutionelle Kluft zwischen den beiden Ländern, die institutionelle Schwäche im Vergleich zu anderen Grenzen zwischen der Schweiz und der EU und die nicht immer angemessenen Instrumente.

Lors de sa deuxième intervention, **Alain Groff** (responsable de la section mobilité du canton de Bâle-Ville) s'est appuyé sur sa longue expérience : La coopération transfrontalière dans la région de Bâle est importante, passionnante et parfois exigeante - mais elle n'a pas d'alternative. Pour que la région fonctionne, il faut avant tout mieux coordonner les transports par-delà les frontières nationales. Les pendulaires internes ne sont pas le problème principal. La politique ferroviaire européenne ajoute à la complexité. Malgré ces obstacles, des succès sont possibles - par exemple grâce à la reconnaissance mutuelle des abonnements ou à des instruments de financement innovants. Il faut des hommes et des femmes politiques visionnaires pour concevoir ensemble des solutions. Les incitations financières peuvent « déplacer des montagnes » lors de la réalisation de projets communs.

Dans son discours de clôture, **Lionel Brasier** (directeur général des TPG) a résumé les inputs de la journée : Les besoins en mobilité dans la région frontalière ne cessent de croître - bien plus rapidement que la population. Cette évolution ne concerne pas seulement les déplacements professionnels classiques, mais aussi les déplacements de loisirs. Les interdépendances fonctionnelles dans la région sont une réalité. Même si les frontières ne sont presque plus perceptibles au quotidien, elles existent toujours dans l'administration. Souvent, on assiste à un véritable « ping-pong » entre les différentes autorités et compétences. Il faut une approche

compréhensive qui permette le dialogue et favorise les solutions communes. Les ponts ne doivent pas seulement être construits au niveau de la langue. Les particularités géographiques doivent également être prises au sérieux. La topographie de la région, avec ses rivières, ses montagnes et ses lacs, est complexe. Ce qui est décisif, c'est la manière dont ils sont perçus. Cela se manifeste de manière similaire dans la discussion sur les tarifs : Il ne s'agit pas seulement de prix, mais de la perception de l'équité, de l'accessibilité et de la valeur. La perception joue également un rôle en rapport avec la distance, par exemple des capitales. Ce qu'il faut pour trouver de bonnes solutions, c'est une réflexion « out of the box » et de l'innovation. Les données et l'intelligence artificielle peuvent jouer un rôle à cet égard. Des solutions innovantes sont nécessaires en matière de financement. Là aussi, il faut dépasser les frontières. Pour cela, il faut des personnes visionnaires et courageuses : des personnalités prêtes à faire avancer des projets au-delà des barrières nationales et institutionnelles.

Après le succès de la première manifestation du forum à Bâle sur le « transport transfrontalier dans les régions frontalières », AVENIR MOBILITE | FUTURE MOBILITÉ prévoit d'organiser d'autres journées de suivi, comme l'a souligné Fredy Müller, membre du groupe central et du comité ainsi qu'ancien directeur d'AVENIR MOBILITE, devant les 70 participants au forum. Nous attendons avec impatience les prochaines journées de suivi à Genève, au Tessin ou dans la région du lac de Constance.