



24 juillet 2006

Contribution de la Mission Opérationnelle Transfrontalière à la consultation de la DG Energie et Transport relative à la révision de la législation communautaire relative à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier

INFORMATIONS RELATIVES AU CONTRIBUTEUR

Nom :

Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)

Adresse :

38 rue des Bourdonnais, 75001 Paris, France,

Fonctions :

Créée en France en 1997 à l'initiative de la DATAR, avec le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignations et du Ministère de l'Équipement, la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) rassemble des collectivités territoriales situées de part et d'autre des frontières françaises ainsi que des opérateurs économiques et sociaux et des institutions opérant sur ces territoires qui souhaitent travailler en réseau dans le contexte de l'intégration européenne sur les problématiques liées à la coopération transfrontalière. Elle compte aujourd'hui une quarantaine d'adhérents.

La MOT se positionne comme une plate-forme d'échanges sur les questions transfrontalières. Elle prend la forme d'une association chargée de mettre en réseau les porteurs de projets. Elle est également pilotée par un comité interministériel rassemblant les ministères français concernés par ces questions. L'originalité de l'organisation de la MOT, comité interministériel d'une part et association d'autre part, favorise un dialogue permanent entre les autorités nationales et les porteurs de projets locaux.

Principaux objectifs :

Ses trois axes d'intervention illustrent son rôle au quotidien :

- une assistance opérationnelle aux porteurs de projets,
- la mise en réseau des acteurs transfrontaliers (cf. lettres d'information, cahiers thématiques, séminaires de formation, site Internet www.espaces-transfrontaliers.eu ...),
- l'aide à la définition de stratégies d'ensemble en matière transfrontalière.

Dans le domaine des transports, La MOT a réalisé deux études¹ en 2002 et 2006 sur les transports transfrontaliers de voyageurs dans les agglomérations transfrontalières à la demande du Ministère de l'Équipement français et a organisé un séminaire de recherche-action sur ce même sujet le 29 janvier 2006 à Lille, auquel a participé Rémi MAYET au titre de la DG Energie et Transport.

¹ Disponible sur le site internet de la MOT : www.espaces-transfrontaliers.eu ;

REPONSES AUX QUESTIONS

Question 2 : les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement (CEE) n° 684/12 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation ?

Il conviendrait d'exclure du régime d'autorisation les services de transport public transfrontalier, c'est-à-dire les services pour lesquels le transporteur est lié par une convention ou un accord avec une ou plusieurs autorités locales (ou autre autorité publique) situées d'un côté ou de l'autre de la frontière ayant compétence pour organiser les transports publics routiers de voyageurs sur le périmètre concerné.

Ces accords ou conventions comprennent déjà les éléments qui figurent dans le régime d'autorisation (article 5 §3 du règlement n° 684/12 : type de service, itinéraire, durée, arrêts...).

De manière plus générale, il conviendrait d'exclure du régime d'autorisation les services transfrontaliers qui seront couverts par le futur règlement relatif aux « *services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route* ».

Question 16 : Convierait-il d'autoriser les opérations de cabotage urbaines et suburbaines dans le cadre des services internationaux ? Si oui, selon quelles conditions ?

La possibilité de réaliser des opérations de cabotage urbaines et suburbaines serait particulièrement intéressante dans le cadre des services transfrontaliers effectués :

- au sein d'une agglomération ou d'une conurbation urbaine située sur le territoire de plusieurs Etats membres (Cf. métropole lilloise franco-belge, conurbation Sarre-Moselle est, etc....),
- concernant notamment les liaisons domicile-travail (Cf. Luxembourg qui employait presque 120 000 frontaliers fin 2005, effectuant quotidiennement des déplacements transfrontaliers domicile-travail depuis les Etats riverains), pour assurer une desserte adaptée des zones de résidence et des zones d'emplois et diminuer le nombre de déplacement en véhicule particulier.

Comme le note le document de consultation, le marché concernant ces services est « relativement restreint » (§ 2.7.1).

C'est pourquoi, il conviendrait d'autoriser ces opérations de cabotage pour les services de transport public transfrontalier, c'est-à-dire les services pour lesquels le transporteur est lié par une convention ou un accord avec une ou plusieurs autorités locales (ou autre organisme public) situées d'un côté ou de l'autre de la frontière ayant compétence pour organiser les transports publics routiers de voyageurs.

De manière plus générale, il conviendrait d'autoriser ces opérations de cabotage pour les services transfrontaliers qui seront couverts par le futur règlement relatif aux « *services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route* ».