

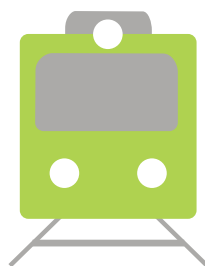


## CROSS-BORDER MOBILITY IN THE ALPINE REGION

Co-financed by the European Union through  
the Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF)

# COMPENDIUM DU PROJET

Résumé des informations et des résultats recueillis dans le cadre du projet CrossBorder.



CIPRA  
LIVING IN  
THE ALPS

## SOMMAIRE

---

1. Le défi : Navettage transfrontalier dans les régions frontalières alpines	3
2. Analyser les réseaux de cross-border mobility in the alpine region	4
2.1 Points de haute fréquence : Régions d'étude de cas pour les réseaux de cross-border mobility	4
2.2 Navettage transfrontalier in the alpine region en chiffres	4
2.2.1 L'UE en comparaison	5
2.2.2 Navetteurs sortants	6
2.2.3 Navetteurs entrants	7
2.3 La qualité des réseaux d'infrastructure transfrontalière	8
2.4 Nécessité d'une coopération afin d'améliorer la mobilité à travers les frontières alpines	9
3. Collecter des modèles pour une coopération dans la cross-border mobility	9
3.1 Succès par la clarté et le compromis	10
3.2 Contester les différences	10
4. Solutions innovantes pour améliorer la cross-border mobility et les flux de passagers	11
4.1 Projets innovants pour résoudre les défis du navettage transfrontalier	11
4.2 Archétypes de la coopération et leurs potentiels	12
4.3 Brochure sur le changement de comportement	13
5. Mettre en œuvre des solutions pour la cross-border mobility dans les ateliers « Point de haute fréquence »	15
6. Recommandations politiques pour améliorer la cross-border mobility	22
7. Voie à suivre	26

## 1. LE DÉFI : NAVETTAGE TRANSFRONTALIER DANS LES RÉGIONS FRONTALIÈRES ALPINES

Chaque jour, environ deux millions de personnes franchissent une frontière nationale en Europe pour se rendre sur leur lieu de travail ; environ 600 000 d'entre elles le font dans le périmètre de la Stratégie de l'Union européenne pour la région alpine (SUERA) ([illustration 1](#)). **La région alpine est de ce fait un point de haute fréquence de navettage transfrontalier.** Néanmoins, la politique des transports et le débat public in the alpine region se sont jusqu'à présent principalement concentrés sur le transport de marchandises à travers les Alpes. En conséquence, les flux de trafic interalpins et le transport transfrontalier de personnes ont été largement **négligés au niveau international**, bien qu'ils revêtent une importance particulière pour les autorités, les prestataires de services et la population concernée. Le [projet CrossBorder](#) est le premier à produire une [vue d'ensemble statistique et cartographique](#) du phénomène du navettage transfrontalier dans la région. Par ailleurs, le projet a permis de [rassembler les solutions existantes](#) et de rechercher de nouvelles [approches innovantes](#) en matière de navettage transfrontalier. Les solutions ont été **discutées avec les acteurs concernés dans plusieurs points de haute fréquence** de navettage transfrontalier de la région alpine.

Les résultats du [projet CrossBorder](#) ont déjà été **publiés dans divers rapports** disponibles sur le [site Web du projet](#). Cependant, l'objectif du présent document est de présenter aux **autorités nationales, régionales et publiques locales ; aux fournisseurs et opérateurs de services de transport public ; ainsi qu'aux navetteurs et entreprises locales, une synthèse des résultats les plus importants sous une forme compacte unique**, tout en mentionnant les sources où il est possible de trouver des informations plus détaillées.

### Le projet CrossBorder

Depuis le lancement de la [SUERA](#), un certain nombre de sujets nécessitant un examen plus approfondi et des mesures préparatoires afin **d'atteindre les objectifs fixés** ont été identifiés. Pour ce faire, le [Fonds d'action préparatoire pour l'ARPAF](#) a été créé, dans le cadre duquel le projet « [Cross-border mobility in the alpine region](#) » ([CrossBorder](#)) a été retenu en 2018. Le Bureau du Gouvernement du Tyrol, représentant l'Eurégio du Groupement européen de coopération territoriale (GECT) Tyrol - Tyrol du Sud - Trentino, en tant que leader de la [mobilité du groupe d'action 4 \(GA4\) de la SUERA](#) et [CIPRA International](#) ont ainsi rejoint le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), co-leader de la connectivité du [groupe d'action 5 \(GA5\)](#), dans le projet [CrossBorder](#).

## 2. ANALYSER LES RÉSEAUX DE CROSS-BORDER MOBILITY IN THE ALPINE REGION <sup>1</sup>



Illustration 1 : Périmètre de la SUERA

### 2.1 Points de haute fréquence : Régions d'étude de cas pour les réseaux de mobilité transfrontalière

La SUERA couvre les régions alpines de France, d'Allemagne et d'Italie, ainsi que les pays alpins d'Autriche, du Liechtenstein, de Slovénie et de Suisse ; elle se compose donc de 48 régions dans sept pays. L'illustration 2 montre les douze régions frontalières du programme de la SUERA qui ont été sélectionnées pour faire l'objet d'études de cas sur le navettage transfrontalier : Bâle, Brigue, Genève, Jura, Kufstein-Rosenheim, lac de Constance, Monaco, Salzbourg, Styrie, Terra Raetica, Tessin et Trieste. Il s'agit des régions qui présentent l'intensité de navettage la plus élevée (en particulier le long de la frontière suisse et Monaco) et qui tiennent également compte de certaines zones de navettage plus petites (p. ex. Kufstein-Rosenheim). Cette sélection reflète la **diversité des modes de navettage dans l'ensemble de la région de la SUERA** et repose sur des discussions avec les acteurs du [projet](#).

<sup>1</sup> Cette section est basée sur les résultats du projet CrossBorder « Analyse des réseaux de cross-border mobility existants ».

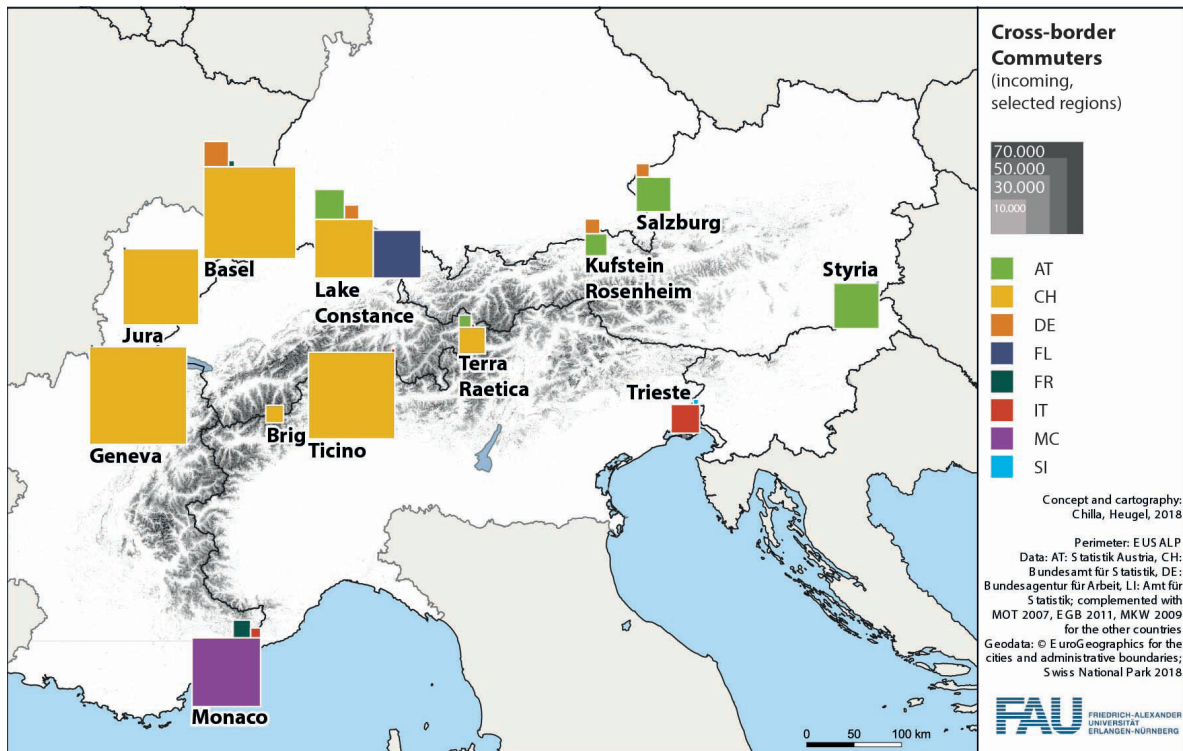


Illustration 2 : Navettage transfrontalier entrant dans les régions d'étude de cas

L'illustration 2 donne une idée précise : les régions frontalières qui comptent le plus grand nombre de navetteurs sont situées le long de la frontière suisse, en particulier Bâle et Genève avec plus de 75 000 navetteurs transfrontaliers par jour. Les régions du Jura, du Tessin et du lac de Constance comptent également plus de 47 000 navetteurs transfrontaliers. La seule autre région où le nombre de navetteurs est aussi élevé est Monaco, avec environ 46 000 navetteurs.

## 2.2 Navettage transfrontalier in the alpine region en chiffres

### 2.2.1 L'UE en comparaison

Le navettage transfrontalier devient de plus en plus important puisque les **frontières nationales continuent de s'estomper** dans la société, la politique et l'économie. De plus, la part des **travailleurs transfrontaliers in the alpine region est presque deux fois supérieure à la moyenne européenne**.

## 2.2.2 Navetteurs sortants

L'illustration 3 représente la situation des navetteurs sortants : le rouge est plus foncé là où la proportion de navetteurs transfrontaliers est plus élevée, et plus clair là où elle est plus faible. L'illustration 3 montre notamment :

- que la Suisse a le plus grand nombre de navetteurs (plus de 6 %) en provenance des pays voisins.
- que **les régions transfrontalières du marché du travail**, qui comptent un grand nombre de navetteurs, sont souvent orientées vers un centre métropolitain (Genève, Bâle, Monaco). En revanche, le Tessin et le Jura peuvent être considérés comme des exceptions.
- que la **collecte de données** sur la cross-border mobility doit être améliorée et harmonisée.
- que le navettage transfrontalier est intense dans toutes les régions d'étude de cas et que, par conséquent, la sélection des points de haute fréquence est valable.

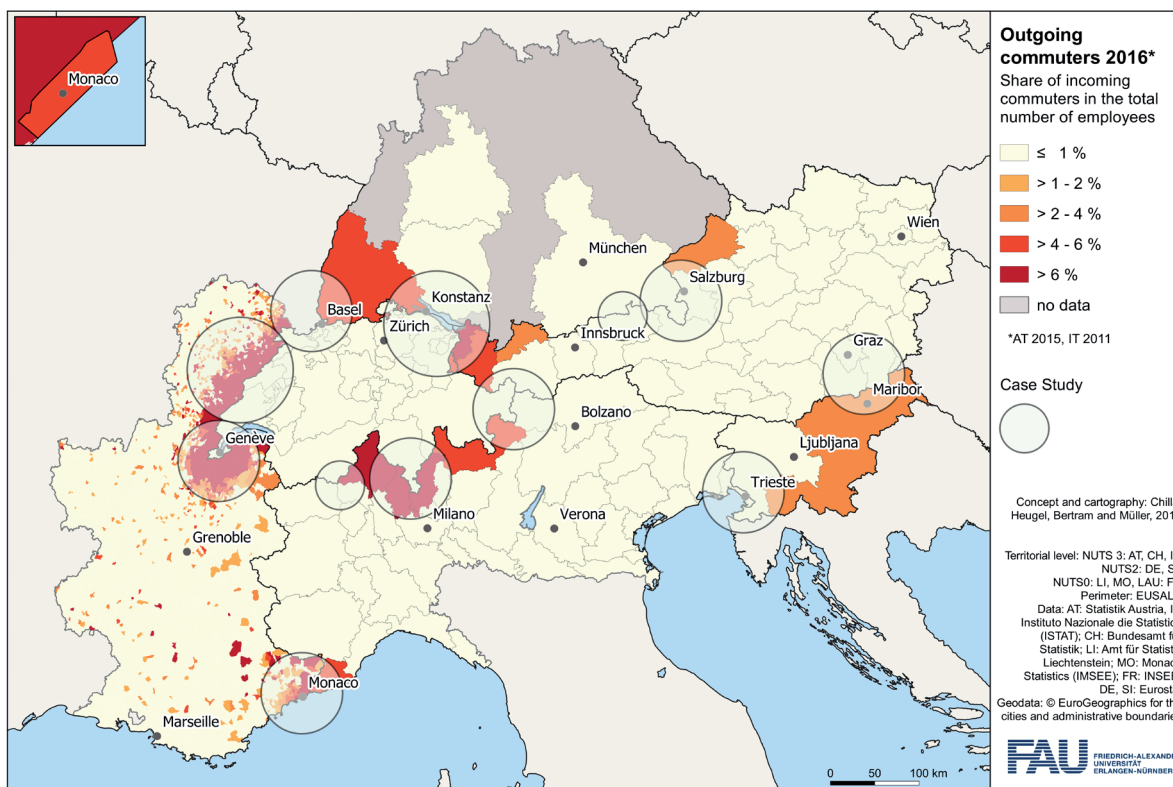


Illustration 3 : Nombre relatif de navetteurs sortants dans la SUERA

### 2.2.3 Navetteurs entrants

L'illustration 4 représente la situation des navetteurs entrants. Là encore, le vert est plus foncé là où la proportion de navetteurs transfrontaliers est plus élevée, et plus clair là où elle est plus faible. C'est pourquoi, l'illustration 4 :

- confirme bon nombre de tendances déjà mentionnées telles que l'attrait des **marchés du travail de Suisse et du Liechtenstein et des zones métropolitaines** de l'autre côté de la frontière.
- montre que le navettage transfrontalier reste un phénomène **localement limité** étant donné qu'il est plus important à proximité de la frontière.
- met en évidence des **problèmes de disponibilité des données**, en particulier en France et en Italie, où aucune donnée n'est disponible, ainsi que des différences nationales dans les méthodes de collecte des données.



Illustration 4 : Nombre relatif de navetteurs entrants dans la SUERA



## 2.3 La qualité des réseaux d'infrastructure transfrontalière

Pour évaluer l'**infrastructure routière** du navettage transfrontalier, le temps de déplacement moyen pour se rendre au travail a été examiné. Pour l'**infrastructure ferroviaire**, la liaison ferroviaire la plus rapide et le nombre de correspondances journalières a été évalué. À titre d'exemple, les résultats pour le réseau de cross-border mobility dans la région bâloise étudiée sont présentés dans l'**illustration 5** avec les lignes les plus épaisses représentant plus de liaisons ferroviaires et les couleurs représentant la vitesse des liaisons routières et ferroviaires.

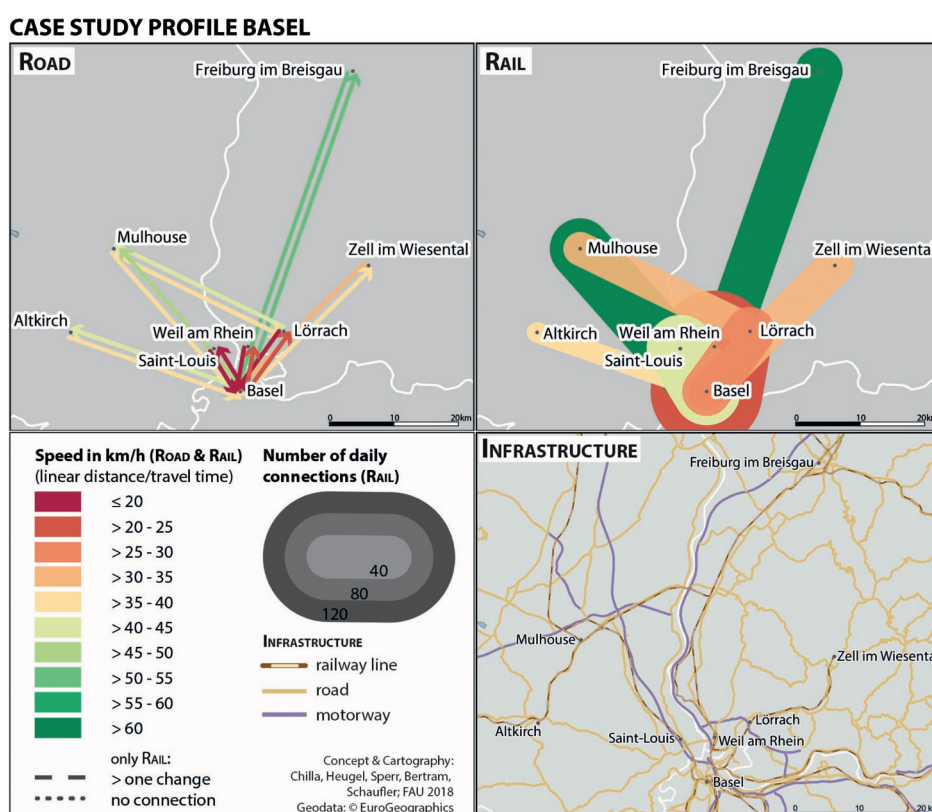


Illustration 5 : Réseau de cross-border mobility dans la région d'étude de cas de Bâle

Les **chiffres détaillés concernant les réseaux de cross-border mobility dans toutes les régions d'étude de cas** peuvent être consultés dans l'« [Analyse des réseaux de cross-border mobility existants](#) » et peuvent être classés comme indiqué dans la matrice de l'**illustration 6**.



Système d'établissement	Structure de navettage transfrontalier	Pays impliqués
Métropolitain	Monocentrique	Bilatérales
Urbain	Linéaire	Trilatérales
Rural	Polycentrique	Multilatérales

Illustration 6 : Caractéristiques du réseau de cross-border mobility

## 2.4 Nécessité d'une coopération afin d'améliorer la mobilité à travers les frontières alpines

Les analyses des réseaux de cross-border mobility dans les régions d'étude de cas mettent clairement en évidence l'**importance du navettage transfrontalier dans le périmètre de la SUERA**, où la part des navettes transfrontalières est supérieure à la moyenne européenne, en particulier en Suisse, au Liechtenstein et à Monaco en raison du dynamisme des marchés du travail de ces régions. Néanmoins, les analyses indiquent également que les **modèles de navettage transfrontalier in the alpine region sont très divers** étant donné que les marchés du travail vont de structures très métropolitaines à des structures plutôt rurales, et le nombre absolu de navetteurs transfrontaliers varie considérablement entre les différentes régions d'étude de cas. De plus, la situation concernant l'**infrastructure est encore plus complexe**. De manière générale, la cross-border mobility est influencée par des **facteurs structurels et politiques**. De nombreux facteurs structurels, tels que le paysage et le degré d'urbanisation, influencent les réseaux d'infrastructures transfrontalières, notamment l'infrastructure ferroviaire. Pour compléter le tableau, il serait utile d'intégrer une évaluation des liaisons transfrontalières en bus. Les facteurs politiques incluant les décisions, les priorités et les dépendances de trajectoire sont également cruciaux, car ils influencent aussi fortement les réseaux de cross-border mobility. Par conséquent, il devient clair que relever les défis alpins communs par la coopération macrorégionale **signifie nécessairement inclure l'amélioration des réseaux de cross-border mobility in the alpine region**.

## 3 COLLECTER DES MODÈLES POUR UNE COOPÉRATION DANS LA CROSS-BORDER MOBILITY <sup>2</sup>

Afin d'améliorer la cross-border mobility grâce à la coopération macrorégionale, 11 modèles à fort potentiel **de coopération dans la cross-border mobility** ont été rassemblés. Ces modèles représentent la grande **diversité et l'hétérogénéité** des modèles de coopération existants en termes de localisation (urbaine ou rurale), d'organisation (projet, réseau informel, liaison ferroviaire, etc.), d'acteurs impliqués, de mode de transport (à pieds, à vélo, en transports publics, etc.) et de finalité (réseau et échanges, mesures d'infrastructure, etc.). Néanmoins, afin d'évaluer de manière générale le fonctionnement pratique de la coopération transfrontalière, **des facteurs de succès, des obstacles potentiels et des enseignements concernant les structures de gestion et de gouvernance** ont été identifiés lors d'entretiens qualitatifs avec les principaux acteurs de ces modèles de coopération transfrontalière. Cette connaissance des facteurs d'influence est essentielle pour le succès du **transfert d'un modèle de coopération à une autre région**. Ces facteurs comprennent les aspects structurels, juridiques et politiques ainsi que les questions interpersonnelles, fonctionnelles et de fond.

<sup>2</sup> Cette section est basée sur les résultats du projet CrossBorder « Collecte des modèles de coopération de cross-border mobility existants ».

### 3.1 Succès par la clarté et le compromis

- **Les structures, les responsabilités et les prises de décision** doivent être claires, transparentes et communiquées clairement afin d'assurer une coopération efficace.
- De plus, les **statuts légaux** des acteurs influencent la performance d'une coopération : pour la mise en œuvre d'un projet, les acteurs privés ou l'externalisation de services sont bien adaptés ; pour d'autres aspects, des institutions publiques disposant de toutes leurs compétences sont nécessaires (p. ex. dans les projets d'infrastructure).
- En outre, la **politique** devrait idéalement soutenir la coopération transfrontalière de manière financière et substantielle. Cependant, lorsque les élections approchent, les décisions ont tendance à être reportées, ce qui interrompt les processus en cours et laisse les acteurs dans un état d'incertitude.
- **Les relations personnelles** ne doivent pas être négligées en tant que facteur de réussite. De la même manière, les **objectifs communs** sont tout aussi importants pour la coopération.
- En fait, les participants devraient toujours être conscients de ces objectifs communs. Notamment lorsqu'un conflit survient, la **volonté de compromis** des acteurs est essentielle.
- Enfin et surtout, le respect du principe de **subsidiarité** permet de prendre des décisions rapides et simples, de préserver l'indépendance et de renforcer l'appropriation.

### 3.2 Contester les différences

- Surtout lorsqu'il s'agit de la construction d'infrastructures transfrontalières, les différences nationales dans les **aspects légaux** peuvent devenir des obstacles majeurs à la collaboration transfrontalière.
- La coopération étant fondée sur les relations entre les institutions et les personnes, les **différences interculturelles, institutionnelles et personnelles** peuvent conduire à des malentendus et à des frustrations.
- En outre, les partenaires de coopération diffèrent considérablement étant donné qu'ils proviennent de divers **systèmes politiques** et diverses institutions avec des procédures standard et des compétences différentes.
- Enfin, les plus grands défis dans la collaboration transfrontalière concernent souvent le contenu. Les intérêts privés peuvent également faire obstacle aux intérêts publics. Par conséquent, la volonté de compromis reste centrale.

En résumé, s'il existe un certain nombre d'obstacles difficiles à **surmonter dans la coopération de cross-border mobility**, **plusieurs facteurs de succès** favorisent une **collaboration transfrontalière efficace** et contribuent à rendre ces modèles **transférables d'une région à l'autre**. Pour reprendre les propos d'un acteur transfrontalier interviewé dans le cadre de cette étude : « En fait, toutes les personnes impliquées en profitent, car dans la coopération transfrontalière, il est toujours vrai qu'une construction de ponts a lieu, dans une certaine mesure, pour renforcer la solidarité.

## 4 Solutions innovantes pour améliorer la cross-border mobility et les flux de passagers<sup>3</sup>

### 4.1 Projets innovants pour résoudre les défis dans le navettage transfrontalier

S'appuyant sur ce qui précède, cette section présente divers exemples de bonnes pratiques et de pratiques exemplaires de solutions de mobilité innovantes in the alpine region et au-delà, ainsi que leur potentiel pour améliorer la cross-border mobility et les flux de passagers. Comme point de départ, les exemples de projets peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques suivantes :

#### Objectifs du projet et avantages pour l'utilisateur

- Caractéristiques des établissements **métropolitains, urbains ou ruraux**
- Structure de navettage **monocentrique, linéaire ou polycentrique**
- **Modes de transport**
- **Nombre de pays** impliqués
- Acteurs **impliqués**
- Facteurs de succès **financiers, technologiques ou politiques**
- Sources de financement / d'investissement **européennes, publiques ou privées**
- **Intensité de la coopération**

En conséquence, les projets peuvent être classés comme suit : **les projets classiques, les projets innovants et les nouveaux acteurs de la mobilité.**

Un examen plus approfondi des différents types d'**acteurs publics et privés**, de leurs **objectifs, besoins et motivations**, ainsi que de leurs différents niveaux d'**intérêt et d'influence** démontre les points suivants :

- **Financement de l'UE** : la majorité des projets dépendent fortement de ce financement et il contribue généralement à faciliter la coopération entre les acteurs publics.
- **Les acteurs privés** ont tendance à être actifs dans de nombreux endroits et à obtenir un financement mondial.
- Souvent, le potentiel d'avantages significatifs pour les utilisateurs est indépendant du financement public ou d'une coopération intense avec le secteur public, comme c'est le cas pour les solutions impliquant des **données ouvertes, la billetterie mobile ou la coordination des horaires.**
- **Les nouveaux acteurs de la mobilité** émergent là où les avantages pour les usagers peuvent être directement monétisés. Ici, la réglementation publique est nécessaire pour assurer la prestation de services durables.
- Lorsque des produits ou services innovants font la preuve de leur succès, ils attirent d'importants **investissements privés en vue d'être reproduits** ailleurs.
- Une coopération étroite requiert un fort **soutien politique et un attrait économique** et reste rare.
- Faute de résultats à court terme, les **projets d'infrastructure** ou de recherche dépendent largement du financement public.

Vous trouverez dans l'annexe des [fiches d'information sur le projet](#) ainsi que **des résumés détaillés des résultats de l'examen pour tous les projets.**

<sup>3</sup> Cette section est basée sur les résultats du projet CrossBorder « Amélioration de la cross-border mobility et des flux de passagers – solutions innovantes pour les autorités publiques et les opérateurs de transports ».

## 4.2 Archétypes de la coopération et leurs potentiels

Au vu des résultats de l'examen de solutions de mobilité innovantes, plusieurs archétypes de projets ont été déduits pour définir les **potentiels de coopération entre les autorités publiques et les prestataires de transport** :

- **Lien physique+** : l'ajout d'un attribut numérique ou d'une marque à un lien existant
- **Coopération transfrontalière des autorités ou des opérateurs de transport** : coordination des horaires et des tarifs
- **Mobilité partagée dans les zones urbaines** : habituellement fournie par des entreprises privées à des fins lucratives
- **Mobilité partagée dans les zones rurales** : généralement dans des zones à faible densité pour assurer la mobilité lorsque l'offre publique est faible ou inexistante ; elle nécessite des subventions publiques et peut encourager le tourisme et stimuler l'économie
- **Solutions numériques** : les plateformes reliant l'utilisateur et le fournisseur de services ; il n'est généralement pas nécessaire d'investir dans l'infrastructure dans ce domaine
- **Harmonisation des normes** : pour favoriser un accès transparent à l'infrastructure ou aux réseaux de données au-delà des frontières
- **Plateformes multimodales** : facilitent un passage sans heurts d'un mode à l'autre, en incluant souvent des services de mobilité partagés, avec la possibilité d'extension à la micrologistique
- **Entreprises associées** : création d'une entité juridique transfrontalière pour formaliser et perpétuer les relations

Par la suite, des **analyses SWOT** ont été effectuées pour ces archétypes de projets visant à améliorer la cross-border mobility et les flux de passagers. Les résultats peuvent être consultés dans l'annexe [Fiches d'information des archétypes](#).

Enfin, pour **lancer une coopération transfrontalière dans le domaine du trafic pendulaire**, les résultats de la présente étude ont posé les bases de la mise en œuvre et de la discussion de ces solutions potentielles avec les autorités publiques et les prestataires de services dans les points de haute fréquence du navettage transfrontalier in the alpine region.

### 4.3 Brochure sur le changement de comportement



Embouteillages, émissions de CO<sub>2</sub> et bruit : les transports individuels polluent l'environnement, affectent notre santé et notre sécurité, et présentent des défis pour les villes, les collectivités et les entreprises. Bien qu'il existe souvent des liaisons appropriées avec les transports publics ou les pistes cyclables, il y a souvent un manque de sensibilisation et d'outils pour que les acteurs concernés puissent mettre en œuvre la mobilité durable.

Pourquoi nous déplaçons-nous en voiture ? Pourquoi est-il si difficile de changer ses habitudes ? Comment pouvons-nous réussir à passer aux alternatives durables ? Pour que les navetteurs repensent et modifient leur comportement en matière de mobilité, des facteurs psychologiques tels que les normes, les valeurs et les incitations jouent un rôle aux côtés des infrastructures nécessaires. Les renseignements psychologiques aident à comprendre notre comportement de mobilité et offrent des stratégies d'intervention et de changement de comportement. La brochure offre un aperçu du thème du changement de comportement et constitue une source d'inspiration pour une mobilité plus durable.

## **Objectifs**

L'objectif principal de cette publication est de donner un aperçu du thème du changement de comportement et de présenter les concepts psychologiques de base, en particulier dans le domaine de la mobilité durable (navetteur). Elle contient des concepts et des exemples de la manière dont un changement de comportement peut être facilité en mettant l'accent sur la mobilité durable.

## **Groupes cibles :**

ONG, développement régional, entreprises, administrations politiques et entreprises de transport, en particulier les navetteurs, mais aussi les parties intéressées.

## **Format :**

brochure en format paysage A5 de 28 pages

## **Sommaire**

1. Attitudes propres à la mobilité (autonomie, statut, expérience, vie privée)
2. Habitudes (Que sont les habitudes ? Pourquoi est-il difficile de les changer ?)
3. Normes sociales (Quel rôle les normes sociales jouent-elles dans notre comportement ?)
4. Contrôle (Dans quelle mesure suis-je capable d'adopter ce comportement ?)
5. Sensibilisation aux problèmes et responsabilité
6. Distance psychologique (Le changement climatique est loin et abstrait)
7. Désaccord (conflit entre l'attitude et le comportement)
8. Coûts (Coûts comportementaux : commodité, temps et argent)
9. Effet de rebond (Les gains d'efficacité conduisent à une plus grande consommation.)
10. Établissement d'objectifs (Comment peut-on se fixer des objectifs pour changer de comportement ?)

## 5 INTÉGRER DES SOLUTIONS POUR LA MOBILITÉ FRONTALIÈRE DANS LES ATELIERS « POINT DE HAUTE FRÉQUENCE »

CrossBorder s'est rendu dans les points de haute fréquence pour **réunir les acteurs concernés**, y compris les navetteurs, les prestataires de services, les entreprises et les autorités publiques.

- Le point de haute fréquence de Kufstein–Rosenheim

### CASE STUDY PROFILE KUFSTEIN-ROSENHEIM

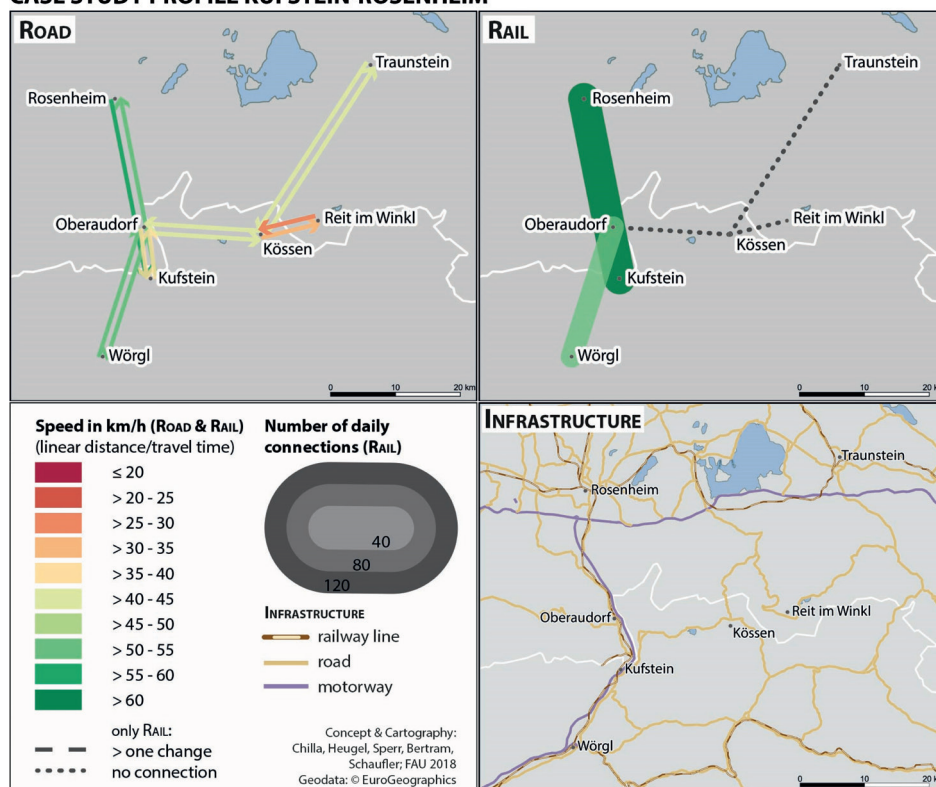


Illustration 8 : Réseau de cross-border mobility dans le point de haute fréquence de Kufstein–Rosenheim.



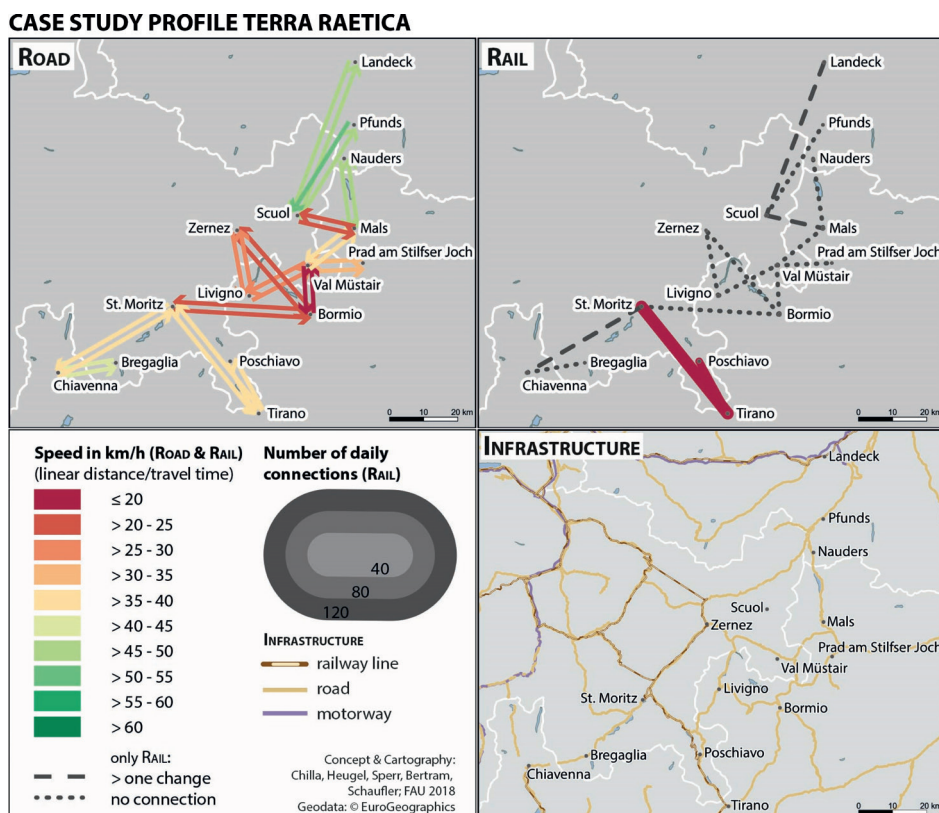
Dans le point de haute fréquence de Kufstein-Rosenheim, un marché du travail dynamique avec de nombreux employeurs importants entraîne une grande cross-border mobility. Ce point de haute fréquence est donc confronté à **un volume de trafic transfrontalier excessif qui embouteille quotidiennement les routes**. De plus, le système de transport public a besoin d'améliorations significatives afin de faciliter les déplacements transfrontaliers. Pour relever ces défis, des ateliers CrossBorder ont été organisés à Kufstein et à Rosenheim. L'importance de ces défis et l'urgence d'agir ont été notamment démontrées par le nombre élevé de participants.

Les principaux défis de la cross-border mobility dans le point de haute fréquence de Kufstein-Rosenheim sont l'offre de transport et les différences structurelles entre les régions voisines. Le transport dans les liaisons transfrontalières par bus est faible et les lignes existantes n'offrent souvent pas suffisamment de correspondances. Il existe des différences structurelles importantes entre le Tyrol et la Bavière dans l'organisation des associations de transport. En Autriche, le [Verkehrsverbund Tirol \(VVT\)](#) assure l'organisation et le financement alors que les bus du côté bavarois de la frontière sont principalement exploités sans subventions. Par conséquent, même s'il semble y avoir des liens personnels entre certains des acteurs concernés, la coopération institutionnelle entre les autorités des transports dans la région transfrontalière demande à être améliorée.

Différentes stratégies seront considérées en vue d'améliorer la situation. Il s'agit notamment de l'amélioration de l'infrastructure des gares et de l'introduction d'un tarif transfrontalier facilement compréhensible. Parmi les exemples de bonnes pratiques susceptibles d'inspirer les perspectives d'avenir du point de haute fréquence de Kufstein-Rosenheim figurent le [Triregio](#) (association de transport trinationale virtuelle opérant en France, en Allemagne et en Suisse) et le [GECT Eurodistrict Strasbourg-Ortenau](#), où un bus Eurodistrict et une ligne de tram transfrontalière ont été installés ces dernières années. Ils offrent des informations précieuses sur les défis et les solutions en matière de coopération transfrontalière dans le domaine des transports publics de voyageurs.

Par conséquent, pour réduire la pression du transport dans le point de haute fréquence de Kufstein-Rosenheim, **un système tarifaire transfrontalier, une offre élargie de liaisons de bus** et, surtout, la **volonté politique** d'agir et d'améliorer la situation sont nécessaires. Ainsi, l'[Euregio Inntal](#) (association qui a pour but de renforcer la coopération dans cette région transfrontalière, a conclu les ateliers « Point de haute fréquence » avec l'engagement de continuer à travailler pour développer un système de cross-border mobility durable. L'installation d'un GECT [groupe européen de coopération territoriale](#) pourrait être un moyen d'installer le cadre approprié pour de telles activités institutionnelles à long terme.

- Le point de haute fréquence du Triangle Rhétique



**Illustration 9 : Réseau de cross-border mobility dans le point de haute fréquence du Triangle Rhétique.**

Dans le Triangle Rhétique, la collaboration entre les organismes publics responsables des transports depuis l'Autriche (Tyrol), l'Italie (Tyrol du Sud) et la Suisse (Grisons) est déjà bien établie. Lors des Schlanders Talks annuels, ils rencontrent les acteurs régionaux de la mobilité, du tourisme et de l'économie ainsi que les responsables politiques pour discuter des derniers développements des transports publics transfrontaliers. De toute évidence, le projet CrossBorder souhaitait capitaliser sur cette collaboration préexistante et l'aider à aller de l'avant, tout en apportant l'expérience de la coopération d'autres régions transfrontalières telles que [Tiriregio](#). Dans le Triangle Rhétique, il est prévu **d'étendre les horaires de circulation des bus** dans le trafic régional. En outre, le Tyrol et le Tyrol du Sud ont réalisé des progrès significatifs vers des **solutions numériques d'information des passagers et de billetterie**. Leur collaboration transfrontalière sur un **planificateur de voyage porte-à-porte** sera étendue à l'ensemble de l'espace alpin dans le cadre du projet [Interreg ASP](#) de LinkingAlps. L'extension de la zone tarifaire actuelle de VVT, l'autorité tyrolienne des transports publics, aux arrêts de bus situés des côtés suisse et italien de la frontière est également en préparation.

- Le point de haute fréquence de l'Arc jurassien

#### CASE STUDY PROFILE JURA

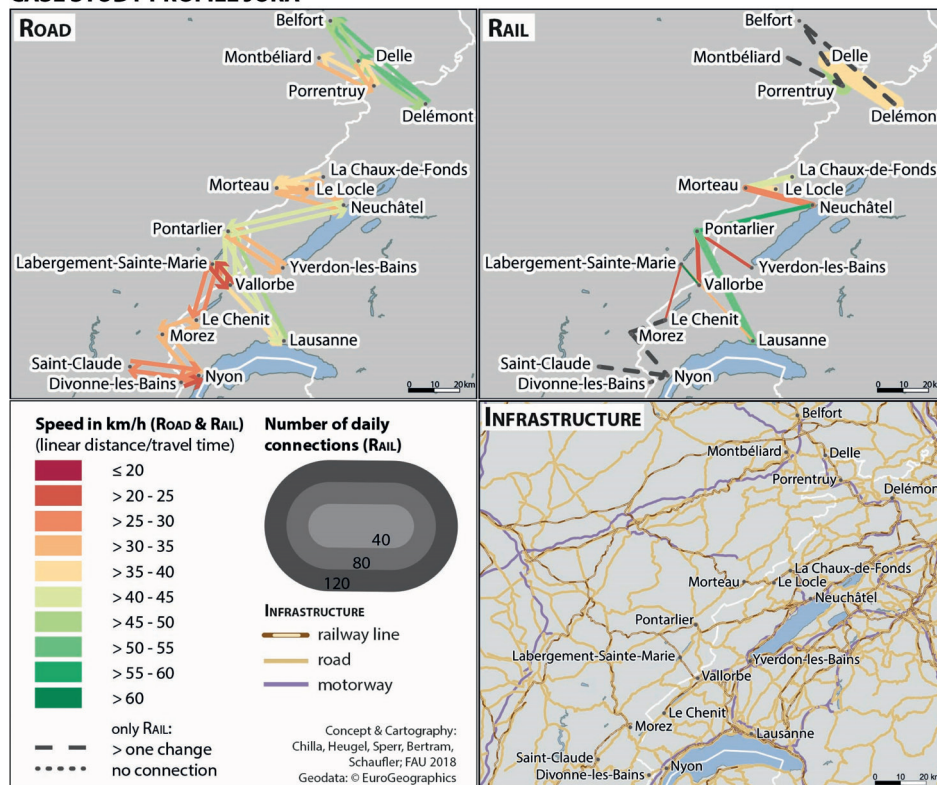


Illustration 10 : Réseau de cross-border mobility dans le point de haute fréquence de l'Arc jurassien.

Les **solutions de mobilité** numériques déjà intégrées ainsi que celles qui pourraient l'être à l'avenir ont été **discutées** lors de cet atelier « Point de haute fréquence ». Pour promouvoir davantage les solutions de mobilité, il est **nécessaire d'aller au-delà des mesures conventionnelles** (extension des liaisons de train/bus et des parkings de banlieue). Le **potentiel de la numérisation** doit plutôt être exploité. Par exemple, le **projet de covoiturage** [Covoiturage de l'Arc jurassien](#), financé par des fonds publics, pourrait éventuellement atteindre un plus grand nombre d'utilisateurs par le biais d'une **plateforme numérique**. En outre, les billets pour le [chemin de fer Belfort-Delle-Bienne](#) ne sont pas adaptés aux déplacements transfrontaliers et pourraient dissuader les utilisateurs potentiels. Une **plateforme de billetterie numérique** pourrait ainsi aider les transports publics à attirer des utilisateurs supplémentaires.

Néanmoins, en raison des spécificités locales, toutes les solutions innovantes ne sont pas aptes à résoudre les problèmes liés à une utilisation excessive de la voiture. La mobilité partagée est insuffisante dans une zone moins densément peuplée comme l'Arc jurassien. De plus, le paysage montagneux et les hivers rigoureux sont d'autres facteurs à prendre en considération.

Des solutions de mobilité innovantes dans la région de l'Arc jurassien peuvent constituer un bon moyen de rendre les offres existantes plus efficaces, mais elles ne résoudront probablement pas les problèmes liés à la mobilité si elles ne sont pas accompagnées d'autres solutions classiques.

Sur la base des résultats du premier atelier, les partenaires régionaux ont décidé de mettre l'accent sur l'amélioration des liaisons transfrontalières en bus. Un deuxième atelier en novembre 2019 a réuni les autorités du canton de Neuchâtel, la France voisine, les prestataires de services en charge ainsi que la Conférence Transjurassienne (CTJ) autour d'une table ronde sur les transports publics transfrontaliers par bus. Diverses mesures ont été discutées et les recommandations seront intégrées dans la stratégie de transport public de la CTJ.

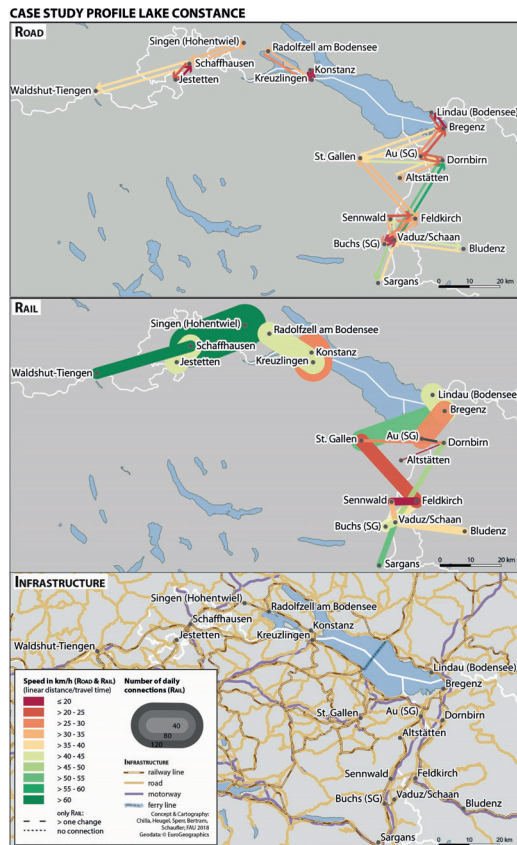
- **Le point de haute fréquence de Bâle**

Des représentants de l'administration publique ainsi que des entreprises privées se sont réunis pour discuter de la manière dont **la gestion de la mobilité d'entreprise (GMC)** peut **contribuer à réduire les flux de passagers**, étant donné que l'un des principaux problèmes de ce point de haute fréquence est la forte congestion du trafic individuel et des transports publics aux heures de pointe. C'est pourquoi des solutions de mobilité innovantes pour la gestion de la mobilité en entreprise, telles que le [budget mobilité de la Deutsche Bahn](#), [VEOMO](#), [Commutify](#), [Liftshare](#), [By-Cycling](#), [Covoiturage Léman](#) et le programme « [Gestion de la mobilité favorable à Bâle](#) » de la Chambre de commerce de Bâle, sont essentielles. Du point de vue des participants à l'atelier, les exemples de bonnes pratiques pour la gestion de la mobilité des entreprises de transport transfrontalier comprennent les titres de transport, le covoiturage, la gestion du stationnement, les places de stationnement pour vélos et les montants forfaitaires de mobilité pour les employés.

Cependant, de nombreuses entreprises, même conscientes de l'environnement, ne considèrent toujours pas la gestion de la mobilité comme leur responsabilité et n'agissent pas à moins que le fardeau des trajets domicile-travail ne mette en danger l'engagement de leurs employés dans le travail. Après tout, la gestion de la mobilité entraîne des dépenses supplémentaires pour l'entreprise et beaucoup préféreraient voir les montants investis ailleurs. Par conséquent, les entreprises ont tendance à transférer la responsabilité aux municipalités. En outre, un certain nombre d'obstacles, notamment l'absence de liaisons de transport public, la fiscalité défavorable du travail à domicile et les lacunes en matière d'aménagement du territoire, compliquent toute tentative visant à réduire le trafic individuel de navetteurs en voiture.

Par conséquent, des solutions de mobilité innovantes et numériques, telles que les budgets de mobilité des entreprises, les informations sur la mobilité et les programmes de covoiturage et de vélos soutenus par les entreprises, sont encore nécessaires pour progresser davantage dans l'amélioration de la cross-border mobility.

- Le point de haute fréquence du lac de Constance



**Illustration 11 : Réseau de cross-border mobility dans le point de haute fréquence du lac de Constance.**

La région des quatre pays de la vallée alpine du Rhin avec l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et le Liechtenstein compte chaque jour plus de 50 000 navetteurs transfrontaliers. La plupart d'entre eux font la navette de l'Autriche et de l'Allemagne vers la Suisse et le Liechtenstein. Cela s'explique par l'écart salarial entre les pays de l'UE et les pays tiers. Il existe des transports publics, des pistes cyclables transfrontalières et des billets abordables pour les transports publics ; néanmoins, la plupart des navetteurs font le trajet en voiture. Les analyses montrent que 70 % des employés vivent à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail, mais que seulement 5 à 15 % de ces distances sont régulièrement parcourues à vélo, en vélo électrique ou à pied.

L'atelier s'est donc concentré sur la gestion du changement de comportement dans les entreprises. Des experts externes des domaines de la psychologie, du changement de comportement et de la gestion de la santé publique ont, en collaboration avec les participants à l'atelier, élaboré des plans de gestion pour les entreprises sur la manière d'encourager les gens à utiliser des modes de transport durables pour se rendre au travail. L'un des principaux leviers est l'argument de la santé personnelle. Le changement de comportement devrait donc être fusionné avec la santé physique personnelle des employés, avec l'affirmation « Aller au travail – votre exercice ».

Les plans de gestion élaborés seront maintenant testés dans des entreprises de la vallée alpine du Rhin.



- Le point de haute fréquence du Tessin

#### CASE STUDY PROFILE TICINO

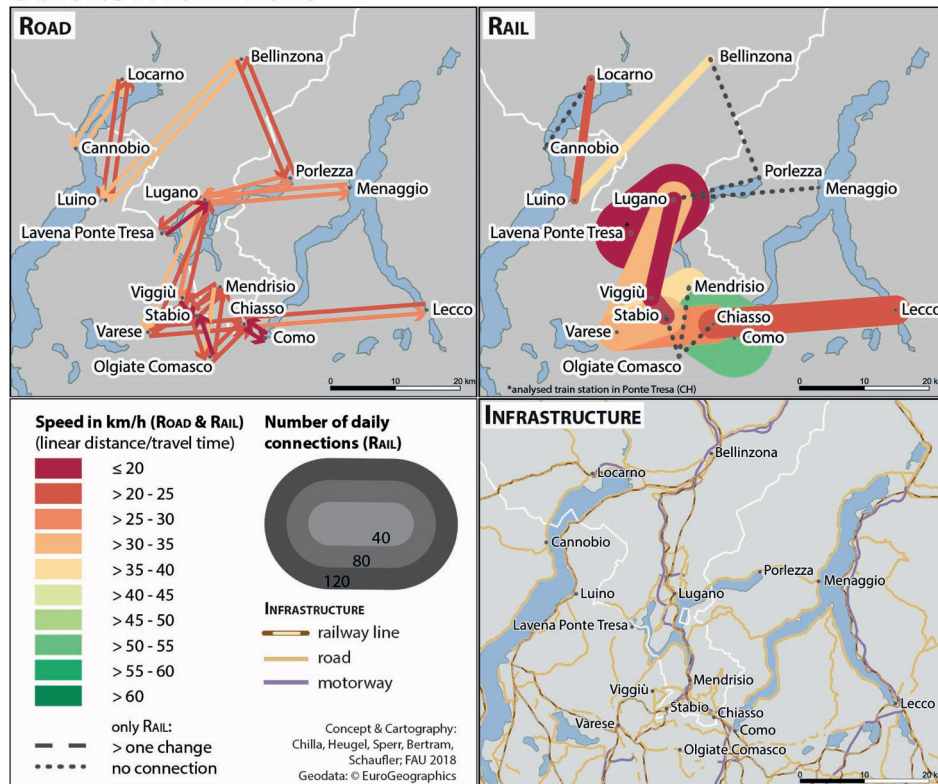


Illustration 12 : Réseau de cross-border mobility dans le point de haute fréquence du Tessin.

La région de Malcantone est située au nord du lac de Lugano, dans le canton suisse du Tessin, à la frontière des provinces italiennes de Lombardie et du Piémont. Par les principaux postes-frontières d'entrée tels que Ponte Tresa, Gandria et Ponte Cremenaga, environ 15 000 frontaliers traversent chaque jour le territoire suisse. L'agence régionale de développement (Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese ERSI), le département de l'aménagement du territoire (Dipartimento del territorio) et l'organisation faîtière des municipalités de Malcantone (Conferenza dei Sindaci del Malcantone) ont souhaité lancer de nouvelles activités en matière de mobilité des entreprises dans la région de Malcantone afin de réduire le flux de circulation transfrontalière et organiser un atelier sur ce thème dans le cadre du projet CrossBorder. L'atelier qui aura lieu début décembre 2019 poursuivra les objectifs suivants :

- montrer les bonnes pratiques de gestion de la mobilité en entreprise,
- déterminer avec les membres de la Conferenza dei Sindaci del Malcantone et l'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese la situation actuelle de la gestion de la mobilité dans la Région de Malcantone,
- élaborer avec les membres de la Conferenza dei Sindaci del Malcantone et de l'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese les premières mesures à prendre pour faciliter de nouvelles initiatives dans le domaine de la gestion de la mobilité en entreprise.

## 6 RECOMMANDATIONS POLITIQUES POUR AMÉLIORER LA CROSS-BORDER MOBILITY

---

De nombreuses recommandations ont émergé à l'issue de ce projet. Elles s'adressent à tous les acteurs concernés confrontés au phénomène des déplacements transfrontaliers in the alpine region : autorités publiques, administrations et planificateurs à tous les niveaux institutionnels (du niveau municipal à celui de l'UE), entreprises et navetteurs, opérateurs de transport, autorités des transports et ONG.

- **R1 : créer une base de données statistique homogène dans tout l'espace alpin sur le navettage transfrontalier**

Les données statistiques actuelles sur le navettage transfrontalier in the alpine region **ne sont pas comparables, car elles sont très hétérogènes**. La plupart des pays disposent de données sur les navetteurs entrants et sortants, mais la France, l'Italie et Monaco ne disposent que de données sur les navetteurs sortants. Certaines données sont recueillies au niveau municipal, tandis que d'autres sont recueillies à l'échelle nationale. En outre, les définitions statistiques du travail varient considérablement, par exemple en ce qui concerne les fonctionnaires ou le travail à temps partiel. **Il est impossible pour les décideurs politiques d'élaborer une politique à l'échelle alpine sur la base de données statistiques aussi médiocres**. Les sept pays de la région alpine devraient donc se mettre d'accord sur une base de données statistique commune (ou développer un recensement coordonné du trafic) avec une mise à jour au moins annuelle. Cela permettrait également la **surveillance des liaisons de transport manquantes** étant donné que la situation des connexions des transports transfrontaliers **change constamment**.

**Mise en œuvre :** La collecte de données harmonisées **par Eurostat ; agrégation de données par le GA4 de la SUE-RA via iMONITRAF ! et publication sur la [plateforme alpine de connaissance pour la mobilité et les transports](#)**.

- **R2 : mettre en place un dialogue politique alpin institutionnel sur le navettage transfrontalier**

Étant donné que tous les pays et régions de la SUERA échangent en permanence sur des thèmes alpins généraux, la SUERA est l'**endroit idéal pour discuter de la cross-border mobility**. Trouver des solutions exige un engagement politique. Un dialogue institutionnel devrait donc être établi. **Cela devrait offrir une plateforme de discussion et permettre la recherche de solutions communes** allant des activités d'infrastructure et d'organisation aux mesures réglementaires, en passant par les aspects comportementaux.

**Mise en œuvre :** Activité GA4 **pour établir et poursuivre le dialogue alpin**

- **R3 : améliorer les réseaux d'infrastructures transfrontaliers**

Par le passé, les **réseaux d'infrastructures ont été conçus et construits dans une perspective purement nationale**. Étant donné que le navettage transfrontalier était jusqu'à présent fortement négligé, les plans de développement des infrastructures n'en tiennent pas suffisamment compte. Les autorités concernées devraient **accorder une plus grande priorité aux chaînons manquants et à la recherche de mécanismes de cofinancement**, tout en gardant à l'esprit tous les modes de transport.



Dans le nouveau cadre financier pluriannuel de l'UE, en particulier dans les programmes de coopération transfrontalière tels qu'Interreg A et B, un budget plus important devrait être consacré aux projets transfrontaliers de petite dimension à valeur ajoutée macrorégionale.

**Mise en œuvre :** Selon la contribution de la GA de la SUERA **en faveur d'un meilleur alignement des mécanismes financiers européens avec les besoins de la SUERA**

- **R4 : améliorer les services dans les réseaux transfrontaliers existants**

**L'offre de transport étant parfois très médiocre, l'offre de services doit être analysée avec soin et développée en fonction des besoins des usagers.** Des accords transfrontaliers équilibrés en matière de financement doivent donc être conclus. Il est vital que les autorités et les prestataires de services coopèrent, non seulement pour assurer une interopérabilité suffisante et la volonté de permettre physiquement et contractuellement l'utilisation d'équipement roulant dans les pays voisins, mais aussi pour atténuer le problème actuel, qui est que les **compétences pour commander et subventionner les transports publics se limitent aux frontières nationales**.

L'expérience acquise dans le cadre du projet CrossBorder souligne l'importance capitale de l'**Interreg A et B** pour le développement des projets transfrontaliers. Par conséquent, cet outil devrait servir de levier pour le financement et la coordination des projets ainsi que pour la mobilisation des acteurs.

La Commission européenne a déjà installé des coordinateurs du corridor de réseau central TENT. Une mesure tout aussi bénéfique serait la nomination d'un **coordinateur pour les petits projets transfrontaliers** et l'établissement d'un **point focal frontalier** qui surveillerait de près les **chaîons manquants et soutiendrait des services de transports publics transfrontaliers plus efficaces**.

**Mise en œuvre :** GA4 et GA5 **utiliseront le** projet AlpGov 2 (le projet de programme Espace Alpin qui permet aux groupes d'action du programme SUERA d'agir) afin de sensibiliser tous les acteurs pertinents dans les zones frontalières concernées à la nécessité d'agir et aux solutions possibles.

- **R5 : abolir les cadres réglementaires négatifs ou au moins essayer de trouver des arrangements spéciaux.**

La diversité des cadres réglementaires constitue un obstacle majeur à la mise en place d'infrastructures et de services communs. Il peut s'agir de prescriptions réglementaires différentes pour les appels d'offres publics, la formation des conducteurs d'autobus, l'électricité et les dispositifs d'avertissement automatique à bord des trains, etc. Ces **cadres réglementaires représentent l'un des principaux obstacles**. Mais parfois, il peut s'agir d'un prétexte pour ne pas agir. Dans la mesure où ces cadres réglementaires sont prescrits par le droit de l'UE, une option devrait être de rechercher des dérogations dans le transport transfrontalier de voyageurs (avec les pays tiers, la Suisse et le Liechtenstein). Cela nécessite la volonté politique des autorités nationales et régionales de réduire ces obstacles et de négocier avec les institutions européennes compétentes. **L'une des premières tâches du nouveau dialogue alpin proposé sur le transport de voyageurs** pourrait être d'identifier ces obstacles réglementaires négatifs et d'engager une action politique commune. De plus, les différences nationales dans les procédures de passation des marchés, les normes d'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) et d'autres processus pertinents pour la mise en œuvre des projets d'infrastructure entravent le développement des projets transfrontaliers. **La rationalisation de ces procédures est essentielle.**

**Mise en œuvre :** une nouvelle activité doit être reprise par le GA4 (voir R2) pour traiter ce sujet.

- **R6 : encourager la planification et la gestion du territoire et de la mobilité par-delà les frontières**

L'aménagement du territoire et la planification de la mobilité ont tendance à s'arrêter aux frontières (qu'elles soient nationales, régionales ou municipales). Mais la **mobilité n'est pas une question de frontières**. Les gens se déplacent pour aller au travail, faire du shopping ou profiter de leur temps libre. Les autorités responsables devraient établir des **aménagements du territoire à travers les frontières en tenant compte des multiples interconnexions transfrontalières** comme le montre, par exemple, le [rapport ALPS2050 d'EPSON](#). Les plans d'aménagement du territoire sont un outil puissant pour harmoniser les stratégies et les actions dans tous les secteurs. En outre, des plans de mobilité peuvent être élaborés dans le sens de plans sectoriels, contribuant ainsi aux plans d'aménagement du territoire susmentionnés. Des plans de mobilité pourraient poser les bases de la mise en place de la **gestion de la cross-border mobility**. Certains ont déjà été intégrés, mais il est possible d'en faire beaucoup plus. Les responsables de la mobilité peuvent fournir de nombreux services pour sensibiliser et informer les autorités politiques, les prestataires de services, les entreprises et les navetteurs. Les **gestionnaires de la mobilité** ont donc un effet de levier et l'échange d'expériences entre eux dans l'espace alpin et même au-delà doit être encouragé.

**Mise en œuvre : L'aménagement du territoire transfrontalier** serait un outil puissant pour mettre en œuvre l'idée de base du programme de la SUERA et devrait donc être l'un des thèmes intersectoriels prioritaires à traiter dans AlpGov 2.

- **R7 : Utiliser le potentiel de la numérisation pour réduire la mobilité physique transfrontalière**

**La numérisation offre de grandes opportunités** de réduire le navettage physique. Principalement dans le secteur des services, de plus en plus de travaux peuvent être effectués à domicile ou à partir d'espaces de coworking. Ainsi, **le volume de trafic peut être réduit**. Mais même à cet égard, les cadres réglementaires constituent parfois un obstacle. Ces **cadres réglementaires négatifs** incluent le droit du travail, qui ne reconnaît pas le travail à domicile comme un travail officiel. Ou, si un navetteur employé en Suisse travaille depuis son domicile en France pendant une seule journée de la semaine, il sera automatiquement soumis au droit du travail français. Cela crée d'énormes problèmes administratifs tant pour les entreprises que pour les salariés. Le potentiel de la numérisation peut aussi mieux être exploité afin de promouvoir les plateformes de partage telles que le **covoiturage**.

Le potentiel de la numérisation devrait être utilisé en particulier pour introduire **un système de billetterie à l'échelle alpine et mieux coordonner l'information des voyages pour les voyageurs**. Les plateformes existantes (nationales et régionales) doivent être intégrées afin de permettre l'achat de billets à l'unité in the alpine region sur chaque plateforme. La création d'une nouvelle plateforme alpine unique pour la billetterie, en revanche, semble moins prometteuse, car elle nécessiterait un effort considérable pour rendre cette nouvelle plateforme opérationnelle et connue des usagers.

**Une obligation pour tous les acteurs de vendre des billets uniques pour les liaisons ferroviaires transfrontalières in the alpine region** devrait être insérée dans le [règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires](#).

**Mise en œuvre : GA4 et GA5 mènent une étude supplémentaire sur les possibilités de la numérisation** et utiliseront les résultats de cette étude pour leurs activités futures au sein de la SUERA.

- **R8 : Sensibiliser les entreprises et les navetteurs à des modes de déplacement plus durables et instaurer un échange d'expériences**

De **nombreuses entreprises engageant des étrangers** sont conscientes de la **situation particulière des navetteurs transfrontaliers**. Un grand nombre de mesures ont déjà été mises en place. Mais toutes ne fonctionnent pas bien. D'autres entreprises peuvent même ne pas être conscientes des besoins de leurs employés et des solutions possibles. Par conséquent, une **enquête sur les besoins des consommateurs dans une zone fonctionnelle donnée** pourrait être une première étape, qui peut être effectuée par des réseaux d'entreprises, tels que les Chambres de commerce ou les autorités publiques. Dans le [projet CrossBorder](#) se trouve une [aide pour les entreprises concernant les navetteurs](#) qui est disponible dans toutes les langues alpines. Les ateliers avec les acteurs ont eu lieu dans plusieurs points de haute fréquence. Ces ateliers ont contribué à sensibiliser les acteurs et à montrer les solutions existantes et les nouvelles solutions possibles. Cet échange d'expériences a été très bien accueilli et devrait être encore encouragé dans les années à venir. Lorsque l'échange d'expériences est abordé, il est important de garder à l'esprit que la situation est très différente d'une région transfrontalière à l'autre. In the alpine region, il existe des zones transfrontalières très densément peuplées, comme Bâle et Genève, avec une topographie relativement favorable à l'usage du vélo, par exemple. Mais il y a d'autres régions qui disposent de conditions complètement différentes, comme le Jura ou la région de Terra Raetica entre les Grisons (Suisse), le Tyrol (Autriche) et le Tyrol du Sud (Italie) avec une topographie typiquement montagnaise.

**Mise en œuvre : GA4 et GA5 utiliseront le projet AlpGov 2** pour sensibiliser en particulier les entreprises des zones frontalières touchées à la nécessité d'agir et aux solutions possibles.

- **R9 : soutenir le changement de comportement**

Le projet transfrontalier a montré que certaines zones frontalières manquent d'infrastructures et de transports publics. Mais il y a aussi des régions comme la région de Bâle ou la vallée alpine du Rhin, où les solutions de transport durable pour les navetteurs sont déjà bien développées. Néanmoins, la plupart des navetteurs se déplacent avec leur véhicule. Par conséquent, il est nécessaire de développer des concepts psychologiques sur la manière de soutenir avec succès un changement de comportement en faveur de la mobilité durable parmi les navetteurs. Ces concepts devraient être financés par les autorités régionales dans les communautés de navetteurs (la ville d'origine des navetteurs et le lieu de travail) et recevoir l'appui des programmes de financement nationaux et internationaux. Il est essentiel que ces concepts soient développés selon une approche de cocréation entre les entrepreneurs, les municipalités, les opérateurs de transport et les navetteurs eux-mêmes.

**Mise en œuvre : GA4 et GA5 utiliseront le projet AlpGov 2** pour sensibiliser les navetteurs transfrontaliers aux solutions possibles et insisteront pour que davantage d'actions soient menées dans les zones frontalières concernées par le biais d'éventuels projets Interreg.

## 7 VOIE À SUIVRE

Les travaux du projet sur la cross-border mobility et les recommandations visent à **poser les bases de nouvelles activités au sein de la SUERA et par les différents acteurs**. Le projet ARPAP est le point de départ d'un processus plus long. La possibilité de réaliser ce projet en combinant **le travail de deux groupes d'action, facilité par le financement de l'ARPAF, a été un déclencheur essentiel**. Le GA4 va analyser la possibilité de créer **un sous-groupe afin d'établir et de poursuivre le dialogue alpin sur le transport de voyageurs**. Cela devrait offrir une plateforme de discussion et permettre la recherche de solutions communes allant des activités d'infrastructure et d'organisation aux mesures réglementaires, en passant par les aspects comportementaux.

Les résultats de ce projet devraient enfin **conduire à une amélioration de la situation dans les régions frontalières, y compris les conditions de vie et de travail ainsi que la situation environnementale de tous les côtés des frontières**.

Les résultats finaux et les recommandations de ce projet seront présentés à la communauté de la SUERA (regroupant les sept pays et les 48 régions) et au grand public lors du **Forum annuel de la SUERA à Milan en novembre 2019**. Les leaders des GA4 et GA5 feront progresser le sujet en diffusant les résultats **au sein de leurs groupes d'actions et en les partageant avec d'autres groupes SUERA**. La prochaine période de la SUERA avec un projet AlpGov 2 potentiel servira à **capitaliser sur les résultats et à les étendre à d'autres territoires alpins** pas encore activement impliqués, et à commencer **à développer un dialogue alpin sur les trajets transfrontaliers**.

Si les recommandations sont mises en pratique, le travail de la SUERA produira un **bénéfice clair et tangible pour la population alpine**. Le programme de la SUERA ne peut être communiqué que par le biais de ces activités concrètes. Dans sa structure de gouvernance à plusieurs niveaux, la SUERA est la plateforme idéale pour aborder cette problématique.





## CROSS-BORDER MOBILITY IN THE ALPINE REGION

Co-financed by the European Union through  
the Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF)



**CIPRA**  
LIVING IN  
THE ALPS