



Council of the
European Union

137189/EU XXVII. GP
Eingelangt am 12/04/23

Brussels, 11 April 2023
(OR. en, fr)

8199/23

FRONT 117
COTER 65
COMIX 167

NOTE

From: French delegation

To: Working Party on Frontiers / Mixed Committee (EU-Iceland/Norway and Switzerland/Liechtenstein)

Subject: Prolongation of the temporary reintroduction of border controls from 1 May 2023 to 31 October 2023 at the French internal borders in accordance with Articles 25 and 27 of Regulation (EU) 2016/399 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code)

Delegations will find attached the copy of a letter received by the General Secretariat of the Council on 3 April 2023 regarding the prolongation of the temporary reintroduction of border controls by France at its internal borders between 1 May 2023 and 31 October 2023.

ANNEXE

E-MAIL



**REPRÉSENTATION PERMANENTE
DE LA FRANCE AUPRÈS DE
L'UNION EUROPÉENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Received on

03. 04. 2023

DE 004394 2023

03 04 2023

Le Représentant permanent

Bruxelles, le 3 avril 2023

N° 2023-0151180

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une note des autorités françaises notifiant la réintroduction des contrôles aux frontières intérieures du 1^{er} mai 2023 au 31 octobre 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

pé
Philippe Léglise-Costa

Copie : Mme Alina Gabriela VASILE-TOVORNIK

**Monsieur Juan Fernando LOPEZ AGUILAR
Président de la Commission des Libertés civiles,
de la Justice et des Affaires intérieures
Parlement européen
Bâtiment ASP
B-1047 Bruxelles**

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Réintroduction des contrôles aux frontières intérieures terrestres avec la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Confédération suisse, l'Italie et l'Espagne, ainsi qu'aux frontières aériennes et maritimes, du **1^{er} mai au 31 octobre 2023**.

P. J.: Liste actualisée des points de passage autorisés (PPA) mars 2023.

Les autorités françaises notifient à la Commission européenne la réintroduction de contrôles aux frontières intérieures de la France, **du 1^{er} mai au 31 octobre 2023**.

Cette décision fait suite à une analyse approfondie de la situation, qui a conduit à identifier plusieurs menaces nouvelles pour lesquelles le recours aux contrôles aux frontières intérieures s'avère nécessaire. Les autorités françaises demeurent pleinement attachées au principe de liberté de circulation dans l'espace Schengen et poursuivent, à cet égard, le travail de calibrage précis des mesures de contrôles aux frontières en fonction des risques spécifiques à chaque zone.

1) Plusieurs menaces nouvelles, notamment d'origine terroriste, ont été identifiées par les autorités françaises

En premier lieu, la menace terroriste reste à un niveau élevé en France et présente des risques et caractéristiques nouvelles qui ont justifié le maintien du niveau « sécurité renforcée – risque attentat » du plan Vigipirate le 21 décembre 2022.

Le risque principal identifié par les services français est lié aux déplacements transfrontaliers réguliers d'individus directement inspirés par la propagande de l'Etat islamique – qui vise régulièrement la France – au sein de l'espace Schengen. Par ailleurs, le risque d'une menace projetée depuis la zone syro-irakienne notamment, qui s'était réduit depuis 2015, s'accroît de nouveau à la faveur d'un contexte sécuritaire régional dégradé et instable. À cet égard, l'entrée non-détectée de combattants terroristes français ou étrangers dans l'espace Schengen constitue une source de préoccupation renouvelée compte tenu de l'évolution de la situation en Afghanistan, en Syrie et en Turquie en particulier. En outre, dans le contexte de la crise ukrainienne, le risque d'insertion de djihadistes dans les flux de personnes pour mener des activités déstabilisatrices sur le territoire européen et en France, qui a fait l'objet d'appel de l'Etat islamique à ses partisans, est particulièrement sérieux. Ainsi, la présence de personnes présentant un risque terroriste, y compris des combattants terroristes étrangers, continue à être détectée périodiquement lors du franchissement irrégulier ou non des frontières extérieures, mais aussi sur le territoire européen.

L’arrestation fin 2022 en Alsace, de plusieurs individus affiliés à l’Etat islamique et préparant une action violente sur le territoire français, dont certains avaient rallié la France à l’issue d’un périple à travers l’Europe et l’un au moins avait pénétré dans l’espace Schengen de manière avérée via l’Ukraine, témoignent de cette nouvelle évolution de la menace terroriste. Ces cas montrent que le risque d’infiltration sur le territoire européen de personnes radicalisées en lien avec des organisations terroristes, projetées aux fins de commettre une action violente, est réel et que la surveillance permise par les contrôles aux frontières intérieures constitue, dans ce contexte particulier, une mesure nécessaire pour prévenir les risques d’attentat.

En outre, les informations émanant des représentations diplomatiques de la France en Turquie et dans une moindre mesure en Iran et au Pakistan font état d’un durcissement de l’attitude des administrations locales quant à la présence de ressortissants syriens ou afghans sur leur territoire, qui sont invités à le quitter, y compris au moyen de décisions de retour. Il en résulte une anticipation d’accroissement des flux migratoires dans les mois à venir, concernant des flux comportant des personnes pour lesquelles le niveau de risque sécuritaire associé est élevé.

En second lieu, le risque de projection d’individus violents sur le territoire national est d’autant plus fort que la coupe du monde de rugby, qui aura lieu dans plusieurs grandes villes disséminées sur tout le territoire français en septembre et octobre 2023, est une cible symbolique forte pour les organisations terroristes. Les enseignements tirés par les services compétents des attentats du 13 novembre 2015 et des nombreuses menaces sérieuses d’attentat détectées lors de l’Euro de football 2016 concluent à ce que ce type d’événement sportif, de forte audience internationale et notamment européenne, est attracteur de risques et inducteur de menaces. Ils obligent à considérer que cette compétition pourrait être la cible d’attentats, les contrôles aux frontières intérieures étant un moyen de réduire ce risque.

Le maintien des contrôles aux frontières intérieures s’avère donc incontournable tant pour l’entrave immédiate de projets violents que pour l’identification des activités et relations transfrontalières des individus dangereux identifiés par les services compétents.

2) Une augmentation importante des flux d’entrées irrégulières aux frontières extérieures est constatée

L’augmentation des flux aux frontières extérieures de l’Union et les difficultés à y faire face augmentent la portée des risques et de menaces graves pour l’ordre public ou la sécurité intérieure. Sur les premiers mois de 2023, une augmentation de 160% des entrées irrégulières a ainsi été constatée en Italie, toutes en provenance de Méditerranée centrale. Entre décembre 2022 et février 2023, l’Italie a comptabilisé sept fois plus d’arrivées en provenance de Tunisie qu’en 2022 à la même période. Cette tendance devrait se poursuivre puisque la Commission et les agences prévoient une augmentation comprise entre 24 et 38% sur les routes de la Méditerranée¹.

¹ Rapport Blueprint, Current and expected migratory trends (february-june 2023), 15 mars 2023

Dans le même temps, les arrivées irrégulières par la route des Balkans doivent continuer de faire l'objet d'une attention particulière, ainsi que l'a constaté le dernier baromètre Schengen, au regard de l'absence de détection de nombreuses d'entre elles, des profils de certains migrants et des réseaux criminels présents sur cette route.

La situation aux frontières extérieures, qui restent sous une pression considérable, ne permet pas actuellement de garantir que l'ensemble des personnes fassent l'objet de contrôles appropriés à leur entrée dans l'espace Schengen. L'augmentation continue des entrées irrégulières dans l'espace Schengen en provenance d'Afrique du nord et des Balkans occidentaux accentue les risques d'infiltration d'individus dangereux dans l'espace Schengen. Les défaillances constatées en matière d'interception des franchissements irréguliers, d'enregistrement des personnes et de consultation des fichiers aux frontières extérieures conjuguées aux informations relatives aux publics concernés et à la multiplication de réseaux de passeurs impliqués dans divers types de criminalité organisée sont des causes d'inquiétude supplémentaires.

3) Les contrôles aux frontières intérieures françaises sont nécessaires, et proportionnés aux menaces identifiées

L'application actuelle de la législation européenne ne permet pas, à l'heure actuelle, d'assurer que des contrôles sécuritaires appropriés soient menés de manière systématique et que toutes les personnes franchissant irrégulièrement la frontière extérieure soient identifiées. Dans cette situation, les contrôles pratiqués aux frontières intérieures sont une conséquence nécessaire des insuffisances constatées aux frontières extérieures.

A cet égard, les contrôles opérés aux frontières intérieures entre le 1^{er} novembre 2022 et le 1^{er} mars 2023 ont fait la preuve de leur efficacité puisqu'ils ont permis le prononcé de 23 361 refus d'entrée motivés par des éléments en lien avec les menaces susmentionnées et l'arrestation de 449 « passeurs ». Ils ont également permis de nombreuses opérations de surveillance et de contrôles de police en zone frontalière où 32 987 fiches de signalement dans les systèmes nationaux et européens ont été détectées.

Ces éléments attestent de la nécessité des contrôles aux frontières intérieures françaises pour assurer la sécurité et l'ordre publics.

La France notifie donc qu'elle réintroduit les contrôles à ses frontières intérieures pour la période du 1^{er} mai au 31 octobre 2023, conformément aux dispositions de l'article 25 et de l'article 27 du code frontières Schengen. Cette décision intervient au terme d'une évaluation de la nécessité et de la proportionnalité de ces contrôles au regard des menaces à l'ordre public et la sécurité précitées et à l'aide d'analyses de risques actualisées.

Les autorités françaises rappellent cependant leur profond attachement au principe de libre circulation des personnes, principe fondateur de l’Union européenne. A cet égard, elles sont particulièrement attentives à ce que les contrôles aux frontières intérieures n’entravent pas la circulation des personnes et des marchandises plus que le strict nécessaire et prennent toutes les dispositions pour que l’incidence de ces contrôles sur la fluidité du trafic soit limitée. Elles s’attachent notamment à déployer les personnels suffisants dans les zones de transit les plus empruntées et adaptent quotidiennement les dispositifs de contrôles, en coordination avec l’ensemble des acteurs impliqués, y compris les gestionnaires d’infrastructures de transport et les autorités compétentes des Etats voisins, afin de limiter les incidences sur la fluidité du trafic que ces contrôles pourraient induire. Les contrôles aux frontières intérieures menés jusqu’à présent n’ont ainsi eu que des effets limités sur la fluidité de la circulation transfrontalière².

A la plupart des points de passage autorisés (PPA), les contrôles menés par les services de la police aux frontières (PAF) et par ceux de la douane ne sont en effet pas systématiques. Au contraire, l’intensité des contrôles à chacune des sections et chacun des types de frontières intérieures est adaptée au regard d’une analyse de risque actualisée régulièrement par les autorités localement compétentes. De même, les modalités de contrôles varient en fonction des risques identifiés et de la qualité de la coopération effective avec les autorités des Etats membres frontaliers.

Ils sont diligentés sur la base d’une analyse de risque réévaluée fréquemment (et même quotidiennement aux frontières espagnole et italienne) prenant en compte les problématiques migratoires et sécuritaires, conformément à la méthode européenne « CIRAM 2.0 », en vue de garantir la proportionnalité de ces contrôles à la réalité des menaces identifiées. Sont ainsi pris en compte des éléments portant, par exemple, sur les moyens de transport utilisés (y compris la liste d’immatriculation des véhicules ayant emprunté telle ou telle infrastructure et leur fréquence), les modes opératoires, les nationalités et profils des migrants détectés, les plages horaires sensibles susceptibles d’être exploitées par les passeurs, ou le recours à la fraude documentaire. Les échanges de renseignements au niveau national et local, y compris avec les autorités des Etats voisins, permettent d’adapter, à chaque PPA, les vérifications sur les personnes ainsi que les dispositifs de surveillance aux frontières intérieures. Cette adaptation porte sur le volume des contrôles réalisés, les périodes de temps ciblées, le positionnement des dispositifs de contrôle, les types de personnes et de vecteurs de transport contrôlés.

² A l’exception des contrôles systématiques menés en 2020 et motivés par le développement de l’épidémie de Covid-19, qui ont pu mener à des difficultés de circulation qui étaient toutefois proportionnées à la gravité de la menace et aux mesures strictes alors imposées à la population sur le territoire français.

Dans cette logique, le contrôle des personnes, véhicules légers, motos, camions, passagers des cars assurant des liaisons internationales et navettes locales ne se traduit pas par un contrôle systématique, à la différence de ce qui est mis en œuvre sur les frontières extérieures de l'espace Schengen. Il s'agit plutôt d'un filtrage sélectif réalisé afin, d'une part, de ne pas contrevénir au principe de libre circulation dans l'espace Schengen et, d'autre part, de ne pas créer de trouble à l'ordre public sur le territoire des pays frontaliers voisins, notamment en provoquant l'engorgement de la circulation sur le vecteur routier. Ainsi, à l'exception de la frontière franco-belge où des contrôles ponctuels peuvent provoquer des congestions de trafic et de quelques journées critiques liées notamment aux périodes de pics estivaux, – incidents qui amènent les autorités françaises, en coopération avec les autorités belges, à travailler afin d'éviter leur répétition à l'avenir – les contrôles réalisés aux PPA n'entraînent que très marginalement la libre circulation des personnes.

Le dispositif de contrôle des frontières intérieures est ainsi ciblé, dynamique et évolutif. Il repose en outre sur une gouvernance formalisée associant les échelons territoriaux et centraux, qui propose aux autorités les ajustements nécessaires sur la base d'analyse de risques circonstanciées, en concertation avec les pays voisins.

4) La France s'investit dans des mesures alternatives pertinentes autorisées par le droit de l'Union, mais celles-ci sont à ce jour insuffisantes pour faire face aux menaces identifiées

Les contrôles aux frontières intérieures sont toujours subsidiaires et complémentaires des contrôles de police sur le territoire et de l'investissement dans les outils de coopération policière que les autorités françaises exploitent au quotidien avec les autorités des Etats membres voisins ou, lorsque de tels outils n'existent pas, dont elles œuvrent résolument à leur mise en place.

A cet égard, les autorités françaises ont déployé des efforts importants pour multiplier les échanges à différents niveaux avec les autorités nationales des Etats frontaliers (du plus haut niveau politique aux échanges techniques bilatéraux entre forces de sécurité intérieure) afin de limiter l'intensité des contrôles et d'envisager la levée des contrôles lorsque les conditions seront réunies au regard d'analyses de risques actualisées. Ces échanges portent sur toutes les sections de frontières et ont permis des avancées importantes (y compris d'ouvrir de nouveaux PPA). Leurs résultats demeurent à ce jour différenciés selon les frontières et peuvent encore être améliorés avec certains partenaires.

Les dix centres de coopération policière et douanière, présents à chaque frontière intérieure terrestre, et la création récente d'une brigade mixte et d'une unité conjointe, respectivement avec les autorités italiennes et allemandes, sont en particulier très utiles pour lutter contre la criminalité transfrontalière et l'immigration irrégulière. Des patrouilles conjointes plus régulières (voire tripartites, sur le modèle existant avec la Suisse et l'Allemagne) sont également un élément important permettant d'alléger les contrôles aux frontières intérieures. Les autorités françaises travaillent à améliorer encore cette coopération opérationnelle avec les Etats frontaliers. Ces avancées sont toutefois conditionnées, pour nombre d'entre elles, à la qualité du partenariat opérationnel avec les pays frontaliers.

Des échanges sont en particulier en cours avec les autorités espagnoles concernant les possibilités de renforcement de la coopération policière transfrontalière pour permettre un allègement des contrôles en certains points de passage entre les deux pays, les autorités françaises ayant fait des propositions concrètes, assorties d'éléments de calendrier en la matière.

Enfin, des mesures législatives visant à renforcer les outils de contrôle de l'immigration ont été proposées en particulier pour faciliter et rendre plus efficaces les contrôles de police en zone frontalière, en autorisant les policiers aux frontières à inspecter les véhicules individuels mais aussi en permettant la prise d'empreinte sous contrainte, dans le cadre de procédures administratives, afin de faciliter l'identification des étrangers qui sont, la plupart du temps, démunis de documents d'identité. Ces deux mesures, même si le calendrier de leur examen parlementaire a récemment fait l'objet d'ajustements, matérialisent les intentions des autorités françaises de faire évoluer le droit national dans les marges que donne à ce sujet le droit européen pour accroître l'effet utile des contrôles de police.

Néanmoins, ces mesures alternatives aux contrôles aux frontières intérieures ne permettent pas, à l'heure actuelle, de répondre aux besoins identifiés par les services opérationnels, qui impliquent parfois de mener des opérations de contrôle en zone frontalière qui excèdent les limites permises par l'article 23 du code frontière Schengen.

La révision en cours du code frontières Schengen devrait toutefois faciliter l'exercice des contrôles de police en zone frontalière selon des modalités plus appropriées à la nature des menaces identifiées. La France appelle ainsi de ses vœux l'adoption rapide d'un texte ambitieux qui fournisse les réponses adaptées aux besoins des Etats membres selon les situations qu'ils peuvent rencontrer.

Tous ces éléments soulignent l'engagement des autorités françaises pour développer des alternatives aux contrôles aux frontières intérieures. Le rétablissement du contrôle aux frontières intérieures demeure ainsi une mesure de dernier recours. Il s'agit toutefois actuellement de la seule mesure efficace permettant de surveiller la zone frontalière de manière adéquate en y opérant des contrôles de police et en prononçant des refus d'entrée aux PPA lorsque cela est nécessaire.

La liste actualisée des points de passage autorisé (PPA) est jointe à la présente notification.

En complément de la présente note, le ministre de l'intérieur et des outre-mer adressera un courrier aux autorités des États membres limitrophes pour les informer de cette décision et de notre volonté de continuer à assurer une coopération transfrontalière efficace ainsi que de la disponibilité permanente des autorités françaises pour avancer dans cette voie.

LISTE DES POINTS DE PASSAGE AUTORISÉS (PPA)			MARS 2023
DEPARTEMENT	AUTORITÉS EN CHARGE	NOM PPA FRANÇAIS	PRÉCISION LOCALISATION PPA
1	DCPAF	CHALLEX	D89
1	DCPAF	DIVONNE - CHAVANNES	D15
1	DCPAF	DIVONNE - CRASSY	D984C
1	DCPAF	FERNEY - MATEGNIN	D35
1	DCPAF	FERNEY - VERSOIX	D35C
1	DGDDI	FERNEY – VOLTAIRE	D1005
1	DGDDI	GENÈVE CORNAVIN GARE	GARE
1	DCPAF	POUGNY	D984B
1	DCPAF	PREVESSIN-MEYRIN - LE TONKIN	D984F
1	DCPAF	SAUVERNY	D15E
1	DCPAF	SAINTE JEAN DE GONVILLE	D89H
1	DCPAF	VERSONNEX	D15B
4	DCPAF	COL DE LARCHE	
5	DCPAF	COL AGNEL	
5	DCPAF	COL DE L'ECHELLE	
5	DCPAF	COL DE MONTGENEVRE	
6	DCPAF	BREIL CARREFOUR	D6204 – D2204
6	DCPAF	BREIL – ROYA GARE	
6	DGDDI	COL DE TENDE	TUNNEL DE TENDE
6	DCPAF	MENTON – PONT SAINT LUDOVIC	
6	DCPAF	A8 PEAGE DE LA TURBIE	A8
6	DCPAF	MENTON GARE CENTRALE	GARE
6	DCPAF	MENTON GARE GARAVAN	GARE
6	DCPAF	MENTON PONT SAINT LOUIS	
6	DCPAF	COL DE VESCAVO – OLIVETTA – FANGHETTO	D93

6	DCPAF	SOSPEL CARREFOUR SAINT GERVAIS	D93 / D2204
6	DCPAF	FANGHETTO	D 6204
6	DCPAF	GARE DE TENDE	
6	DCPAF	A8 - SORTIE 58	A8 - D51 - D2564
6	DCPAF	A8 - SORTIE 59	A8 - D22A
8	DGDDI	FUMAY	
8	DGDDI	GIVET	
8	DGDDI	GUÉ D'HOSSUS	D985
8	DGDDI	LA CHAPELLE	
8	DGDDI	VIREUX – MOLHAIN	
25	DGDDI	ABBEVILLERS	D34
25	DGDDI	BREMONCOURT	D437
25	DGDDI	BURNEVILLIERS	
25	DGDDI	COL DE FRANCE	D461
25	DGDDI	FRASNES-VALLORBE GARE	GARE
25	DGDDI	GOUMOIS	D437
25	DGDDI	LA CHEMINÉE	D464
25	DCPAF	LA FERRIERE SOUS JOUGNE	N57
25	DGDDI	LE GARDOT	D48
25	DGDDI	LES FOURGS	D6
25	DGDDI	LES VERRIERES DE JOUX	D67
25	DGDDI	MONTANCY	D140
25	DGDDI	MORTEAU GARE	GARE
25	DGDDI	MOUTHE	D389
25	DGDDI	PARGOTS	D2
25	DGDDI	VAUFFREY	
25	DGDDI	VILLARS LES BLAMONT	D173
31	DCPAF	COL DU PORTILLON	
31	DCPAF	MELLES PONT DU ROY	N125
39	DGDDI	BOÎT D'AMONT	

39	DGDDI	LA CURE	
54	DCPAF	LONGLAVILLE RODANGE	N18
54	DCPAF	MONT SAINT MARTIN AUTOROUTE	N52
54	DCPAF	MONT SAINT MARTIN D46 AVENUE DE L'EUROPE	D46
54	DGDDI	MONT SAINT MARTIN D918	D918
55	DGDDI	ECOUVIEZ	D981
57	DGDDI	APACH	D153
57	DGDDI	AUTUN LE TICHE	D29
57	DGDDI	CARLING	D26
57	DGDDI	CREUTZWALD	N33
57	DCPAF	EV RANGE	N53
57	DCPAF	FORBACH GARE	GARE
57	DCPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61
57	DCPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61 – D31BIS
57	DCPAF	LA BREME D'OR	N30
57	DGDDI	MARIENAU	D31
57	DGDDI	MONDORF	D1
57	DGDDI	PETITE ROSSELLE	D31
57	DGDDI	ROSBRÜCK	N3
57	DCPAF	SARREBRUCK AUTOROUTE	A320
57	DCPAF	SARREGUEMINES	D82
57	DCPAF	SARREGUEMINES GARE	GARE
57	DGDDI	SCHOENECK	D32
57	DGDDI	SCHRECKLING	D918
57	DGDDI	SCHWEYEN	D35A
57	DGDDI	SPIRCHEREN	D32
57	DCPAF	THIONVILLE GARE	GARE
57	DGDDI	VILLING	D954
57	DGDDI	VOLMERANGE	D58
57	DCPAF	ZOUFFTGEN	A31

59	DCPAF	BETTIGNIES	N2
59	DCPAF	CAMPHIN-BAISIEUX	A27
59	DCPAF	BAISIEUX GARE	GARE
59	DCPAF	CONDÉ SUR L'ESCAUT	D935
59	DCPAF	DRONKAERT À NEUVILLE-EN-FERRAIN	D78
59	DCPAF	GARE DE LILLE – EUROPE	GARE
59	DCPAF	GARE DE LILLE – FLANDRE	GARE
59	DCPAF	GHYVELDE	RD601
59	DCPAF	HALLUIN EST	D617
59	DCPAF	JEUMONT	D336
59	DCPAF	MONT A LEUX À WATTRELOS	D112
59	DCPAF	QUIEVRECHAIN	D630
59	DCPAF	REKKEM - NEUVILLE EN FERRAIN	A22
59	DCPAF	RISQUONS TOUT À NEUVILLE EN FERRAIN	N350
59	DCPAF	SAINT AYBERT	A2
59	DCPAF	STEEVENORDE	D 948
59	DCPAF	TOURCOING GARE	GARE
59	DCPAF	LES MOËRES	A16
64	DCPAF	ARNÉGUY	D933 / N-135
64	DCPAF	HENDAYE BIRIATOU A63	A63
64	DCPAF	COL D'IBARDIN	D404 – route d'Ibardin / NA-1310
64	DCPAF	COL DE LIZARRIETA	D306 / NA-4400
64	DCPAF	COL DE LIZUNIAGA	D406 / NA-4410
64	DCPAF	COL DU POURTALET	D934 / A136
64	DCPAF	COL DU SOMPORT	Col du Somport / N-330a
64	DCPAF	DANCHARIA	D04 - D20 / N-121 B
64	DCPAF	HENDAYE GARE	GARE
64	DCPAF	HENDAYE PONT SAINT-JACQUES	D912
64	DCPAF	PONT DE BÉHOBIE-HENDAYE	D810

64	DCPAF	ROUTE DE SARE – VENTA BERROUET	D306 - route de la venta Berrouet
64	DCPAF	URDOS-TUNNEL DU SOMPORT	D134 / N-330
64	DCPAF	NAVETTE MARITIME HENDAYE	Port de plaisance d'hendaye, route des mimosas
64	DCPAF	LA PIERRE SAINT-MARTIN	D 132 / NA 137
65	DCPAF	TUNNEL D'ARAGNOUET/BIELSA	D173
66	DGDDI	BOURG MADAME	ROUTE DE LLIVIA
66	DCPAF	CERBERE – COL DES BALISTRES	D914
66	DCPAF	CERBERE GARE	GARE
66	DCPAF	COL D'ARES À DE MAUREILLAS	D115
66	DCPAF	COL DE COUSTOUGES	D3
66	DGDDI	LATOUR DE CAROL - ENVEIGT GARE	GARE
66	DCPAF	PERPIGNAN GARE	GARE
66	DCPAF	PERTHUS - BARRIÈRES DE PÉAGE LE BOULOU	A9
66	DCPAF	PERTHUS – VILLAGE	D900
66	DGDDI	ROUTE DU TOURNIQUET (ENTRE URR ET ENVEIGT)	N20
66	DGDDI	ROUTE NEUTRE (ENTRE PUIGCERDA ET ENCLAVE DE LLIVIA)	N154
67	DCPAF	GRUSENHEIM – GREFERN BAC	D429
67	DCPAF	ESCHAU-PLOBSHEIM - ALTHEIM	N353
67	DCPAF	GAMBSHEIM – RHEINAU	D2
67	DGDDI	GERSTHEIM	
67	DCPAF	LAUTERBOURG GARE	GARE
67	DCPAF	LAUTERBOURG-BIENWALD	A35
67	DGDDI	MARCKOLSHEIM	D424
67	DCPAF	ROPPELHEIM-IFFEZHEIM	D4
67	DCPAF	SELTZ-PLITERSDORF BAC	D28
67	DCPAF	STRASBOURG – PONT DE L'EUROPE	PONT
67	DCPAF	STRASBOURG GARE	GARE
68	DCPAF	BÂLE GARE CENTRALE	GARE SBB / SNCF de Bâle

68	DCPAF	BÂLE-MULHOUSE FRONTIÈRE TERRESTRE PIÉTONNE	
68	DGDDI	CHALAMPE	D39
68	DCPAF	HÉGENHEIM SUD	D201
68	DCPAF	HÉGENHEIM-CROIX BLANCHE	D1282
68	DCPAF	HUNINGUE ROUTE	D107
68	DCPAF	LEYMEN GARE	D23.4
68	DCPAF	LEYMEN-BENKEN	D23
68	DCPAF	OTTMARSHEIM	A36
68	DCPAF	SAINT-LOUIS AUTOROUTE	A35
68	DCPAF	SAINT-LOUIS BOURGFELDEN	D419
68	DCPAF	SAINT-LOUIS LYSBÜCHEL	N66
68	DCPAF	VILLAGE – NEUF PONT DU PALMRAIN	D10
68	DCPAF	GARE DE MULHOUSE	GARE
68	DCPAF	VOGELGRUN PONT DE BRISACH - N415	N415
73	DCPAF	COL DU MONT CENIS	D1006
73	DCPAF	COL DU PETIT SAINT BERNARD	
73	DCPAF	MODANE GARE INTERNATIONALE	GARE
73	DCPAF	TUNNEL DU FREJUS	A32
74	DGDDI	ANNEMASSE GARE	GARE
74	DGDDI	GENEVE AEROPORT – ACCES PIETONS	CHEMIN
74	DGDDI	BARDONNEX AUTOROUTE – SAINT JULIEN	A41
74	DCPAF	CHAMONIX – TUNNEL DU MONT BLANC	A40
74	DCPAF	CHÂTEL	D221
74	DCPAF	EVIAN PORT	PORT
74	DCPAF	MOELLESULAZ - GAILLARD	D1205
74	DGDDI	SAINT JULIEN PERLY	D1201
74	DGDDI	SAINTE GINGOLPH	D1005
74	DGDDI	THÔNEX – VALLARD	A411
74	DCPAF	VALLORCINE	D1506
74	DGDDI	VEIGY ANIERES	D1005

74	DGDDI	VIRY	D118
75	DCPAF	PARIS – GARE DE L'EST	GARE
75	DCPAF	PARIS – GARE DE LYON	GARE
75	DCPAF	PARIS – GARE DE BERCY	GARE
75	DCPAF	PARIS – GARE DU NORD	GARE
90	DGDDI	COURCELLE - ROUTE DE LUGNEZ	D21
90	DGDDI	CROIX	D50
90	DGDDI	DELLE – DERIDEZ	D221
90	DGDDI	DELLE BONCOURT AUTOROUTE	N1019
90	DGDDI	DELLE BONCOURT VILLAGE	D19
90	DGDDI	DELLE GARE	GARE
90	DGDDI	FLORIMOND SAINT ANDRÉ	D215
90	DGDDI	LEBETAIN	
90	DGDDI	RECHESY - LA RIVIÈRE	D13
90	DGDDI	VILLAR LE SEC	
	DCPAF	GARE TGV ROISSY AÉROPORT	GARE

TOTAL

188