

Brussels, 14 October 2024
(OR. en, fr)

14427/24

FRONT 276
COTER 187
MIGR 379
COMIX 419

NOTE

From: French delegation

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

No. prev. doc.: 8518/24

Subject: Prolongation of the temporary reintroduction of border controls 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 11 October 2024 regarding the prolongation of the temporary reintroduction of border controls by France at its internal borders between 01 November 2024 and 30 April 2025.



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

EMAIL

IM 011277 2024
11-10-2024

Le Représentant permanent

Bruxelles, le 11 octobre 2024

N° 2024-0423296

Madame la Secrétaire générale,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une note des autorités françaises notifiant la 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} novembre 2024 au 30 avril 2025.

Je vous prie d'agréer, Madame la Secrétaire générale, l'expression de mes respectueux hommages.

Philippe Légise-Costa

Copie : Mme Christine ROGER

Mme Thérèse Blanchet
Secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
175, rue de la loi
B-1048 Bruxelles

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Réintroduction des contrôles aux frontières intérieures terrestres avec la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et l'Espagne, ainsi qu'aux frontières aériennes et maritimes, du 1^{er} novembre 2024 au 30 avril 2025.

P.J. : Liste des points de passage autorisés (PPA) d'octobre 2024.

Le 3 avril dernier, les autorités françaises ont notifié à la Commission européenne la réintroduction des contrôles aux frontières intérieures du 1^{er} mai 2024 au 31 octobre 2024. Entre temps, la révision du code frontières Schengen est entrée en vigueur et a modifié les règles relatives aux réintroductions des contrôles aux frontières intérieures. La présente notification s'inscrit dans le nouveau cadre des articles 25 et suivants.

Les services spécialisés identifient des menaces graves pour l'ordre public justifiant de réintroduire les contrôles aux frontières intérieures de la France.

En effet, la menace terroriste se reconfigure et reste à un niveau élevé au sein de l'espace Schengen, la France demeurant une cible privilégiée du terrorisme islamiste, comme l'ont montré de récentes enquêtes et interpellations.

De surcroît, la situation constatée en zone Nord, à la frontière extérieure Manche et Mer du Nord, nécessite de faire des contrôles aux frontières intérieures pour limiter les mouvements secondaires irréguliers et identifier et neutraliser les réseaux criminels qui les facilitent. Pris ensemble ces éléments, constituent, par leur ampleur, une menace grave pour l'ordre public.

1) Alors que la menace terroriste islamiste reste élevée, la France doit faire face à des flux irréguliers nombreux engendrant de graves troubles à l'ordre public et mobilisant fortement les forces de sécurité

Il convient en premier lieu de souligner que la précédente réintroduction des contrôles aux frontières intérieures, notifiée le 3 avril dernier, en particulier au regard des risques avérés qui pesaient sur la France en raison des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, a eu des résultats probants, en permettant d'améliorer la détection et le suivi de profils inquiétants, dans un contexte où plusieurs projets d'attentats ont été déjoués cet été.

En effet, la menace djihadiste « activée » depuis l'étranger continue à peser fortement sur la France, en étant alimentée par les réseaux criminels implantés sur tout le territoire européen¹. À cet égard, les dizaines d'interpellations de sympathisants de l'organisation « État islamique » qui ont été menées en juillet 2024 en Belgique, en Autriche et en Allemagne montrent l'acuité du risque, notamment du terrorisme islamiste russophone. L'organisation terroriste a toujours pour ambition de frapper des puissances étrangères, comme l'a illustré l'attentat de Moscou de mars dernier, et continue à appeler à commettre des attentats en France. En conséquence, la posture Vigipirate au niveau « urgence attentat », le plus élevé, est toujours en vigueur.

En outre, les flux irréguliers en direction de l'Europe se maintiennent à des niveaux élevés et connaissent une dynamique haussière inquiétante sur la route de la Méditerranée occidentale, sur celle de la

¹ Les informations qui ont trait à ce sujet sont confidentielles, mais les autorités françaises se tiennent néanmoins à la disposition de la Commission ou des États membres voisins qui le souhaiteraient pour échanger à ce sujet. Les rapports d'Europol, ainsi que le 19^e rapport de l'ONU n°S/2024/583 sur Daech du 31 juillet 2024, mettent également en exergue la menace des réseaux qui ont des ramifications et mènent des actions en France.

Méditerranée orientale et à la frontière extérieure Est de l'Europe². Or, le risque d'infiltration des flux irréguliers par des individus radicalisés, dont certains pourraient avoir des projets d'attentat, reste important selon les analyses disponibles.

En attendant la mise en œuvre des nouveaux outils destinés à renforcer le contrôle des frontières extérieures de l'Union, une part significative des flux irréguliers qui parviennent à les franchir ne fait pas l'objet de contrôles sécuritaires ni d'enregistrement systématique dans les fichiers européens. Dans ce contexte, les contrôles aux frontières intérieures demeurent nécessaires pour protéger la France et l'espace européen.

De surcroît, ces contrôles sont également indispensables au regard de la situation très dégradée constatée actuellement en zone Nord.

En effet, la France accorde une grande importance à la lutte contre les franchissements irréguliers de la frontière de la Manche et Mer du Nord et y consacre, avec le concours britannique, des moyens considérables. Néanmoins, l'attractivité du Royaume-Uni demeure et de très nombreux migrants irréguliers continuent d'arriver dans l'espace Schengen puis se rendent en France avec l'objectif de traverser la Manche. L'augmentation des flux irréguliers aux frontières extérieures de l'Union se traduit ainsi le plus souvent, avec quelques semaines de décalage, dans le nombre de migrants dans les camps à Calais ou Dunkerque, ainsi que dans le nombre de tentatives de traversées vers le Royaume-Uni.

Depuis quelques années, l'efficacité des contrôles déployés sur les liaisons maritimes et ferroviaires a conduit les passeurs à privilégier les embarcations de fortune dites « small boats » et obligé les autorités françaises à déployer des ressources supplémentaires pour empêcher les départs et secourir les personnes embarquées à bord de ces embarcations. L'efficacité des moyens français, qui permettent d'intercepter près de 60 % des tentatives de traversée³, ne décourage pas les réseaux de trafiquants qui adoptent de nouvelles techniques, toujours plus dangereuses pour la sécurité des personnes, pour faire traverser les migrants vers le Royaume-Uni⁴.

L'efficacité du dispositif de prévention des départs, associée à une pression migratoire soutenue (*cf. supra*), conduit aussi mécaniquement à une concentration des migrants dans les camps en bordure de littoral et s'accompagne d'une hausse significative des actes hostiles contre les forces de l'ordre⁵ mais également, de plus en plus et c'est un fait nouveau, contre la population des villes littorales du Nord et du Pas-de-Calais, notamment Dunkerque et Calais. Jusqu'à présent, les violences commises par les migrants concernaient en premier lieu les migrants eux-mêmes et les forces de sécurité intérieure durant leurs interventions visant à prévenir les départs (celles-ci sont devenues croissantes et concernent près d'une intervention sur deux désormais). Au cours des derniers mois, ces violences se sont accentuées et ont augmenté en intensité. Des violences à l'encontre des populations et des biens dans des villes littorales du Nord et du Pas-de-

² Le rapport ISAA n°430 indique une augmentation des franchissements irréguliers vers l'Espagne de + 56 % (40 190 migrants), en Méditerranée orientale de + 14 % (44 778 migrants) et sur la façade Est de + 181 % (12 662). La route de la Méditerranée centrale demeure la première voie d'entrée irrégulière (46 890 migrants), et sa dynamique baissière est surtout liée au pic des traversées de 2023.

³ Cet investissement porte ses fruits puisqu'il a permis de diminuer le nombre d'événements de 10 % entre 2023 et 2024 et de 40 % depuis 2022. Le nombre de traversées réussies a quant à lui diminué de 6 % entre 2023 et 2024 et de 42 % depuis 2022.

⁴ Ainsi depuis le début de l'année 2024 et jusqu'au 29 septembre, 1 143 événements ont été recensés, impliquant 44 924 personnes. Parmi celles-ci, 25 187 ont réussi à atteindre les côtes anglaises, réparties sur 478 embarcations. Par ailleurs, 665 embarcations, transportant 19 737 individus, ont été interceptées, soit 58 % des tentatives. En parallèle, 4 032 personnes ont tenté de rejoindre le Royaume-Uni par voie terrestre via des poids-lourds, soit une augmentation de 117 % par rapport à 2023. Entre le 1^{er} janvier et le 29 septembre 2024, 46 décès ont été enregistrés.

⁵ Ainsi, d'avril à septembre, 201 actes hostiles ont été recensés, conduisant à 33 blessés parmi les forces de l'ordre, à 20 véhicules administratifs et 12 véhicules de particuliers dégradés et à l'utilisation de 1 517 moyens de défense intermédiaire.

Calais, notamment Dunkerque et Calais, se développent également de façon marquée, permettant de caractériser de menace grave à l'ordre public le phénomène résultant de la combinaison du développement des réseaux de passeurs violents et organisés et l'arrivée permanente et soutenue de candidats à la traversée vers le Royaume-Uni.

Les migrants en situation irrégulière qui sont candidats à l'immigration vers le Royaume-Uni transitent principalement par les frontières franco-italienne, franco-suisse, franco-allemande et franco-belge. Ces trois derniers linéaires frontaliers sont également des corridors pour la fourniture de matériel nautique et pour la traite d'êtres humains. La France développe des coopérations avec les États dont provient le matériel nautique et avec les États européens par lesquels circulent ces ressortissants étrangers, migrants ou passeurs, afin de pouvoir repérer autant que possible les trafics suspects. Toutefois, les contrôles aux frontières sont d'une importance capitale pour les intercepter.

Ces éléments expliquent la nécessité de poursuivre les contrôles aux frontières intérieures françaises pour assurer la sécurité et l'ordre publics, en limitant la remontée des flux vers la frontière franco-britannique le plus en amont possible.

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

Les contrôles opérés aux frontières intérieures entre le 1^{er} mai 2024 et fin septembre 2024 ont fait la preuve de leur efficacité puisqu'ils ont permis l'interpellation, la signalisation et l'édition de mesures administratives de plus de 15 000 étrangers en situation irrégulière⁶, le démantèlement de 91 filières et l'interception de 240 passeurs. Ils ont également permis de détecter et de signaler aux services spécialisés un certain nombre d'individus aux profils inquiétants.

La France notifie donc qu'elle réintroduit les contrôles à ses frontières intérieures pour la période du 1^{er} novembre 2024 au 30 avril 2025, conformément aux dispositions des articles 25 à 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 précitées et à l'aide d'analyses de risques actualisées.

Les autorités françaises souhaitent néanmoins réitérer l'assurance de leur profond attachement au principe de libre circulation des personnes, en tant que 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. Afin de limiter les incidences des contrôles sur la fluidité du trafic, les autorités françaises s'attachent à moduler le déploiement des personnels selon l'état du trafic, conviennent des modalités d'organisation des contrôles avec les gestionnaires des infrastructures de transport (régulation de l'ouverture des voies, organisation de déviations, déports des contrôles, etc.), se coordonnent avec les autorités des États frontaliers afin de mener des contrôles en amont lorsque cela est possible et forment les forces de sécurité à des contrôles « minutés » (dans les trains notamment). Les contrôles aux frontières intérieures menés jusqu'à présent n'ont ainsi eu que des effets extrêmement limités sur la fluidité de la circulation transfrontalière.

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 à chaque type de frontière intérieure est adaptée au regard d'une analyse de risque actualisée régulièrement par les autorités localement compétentes.

Lesdits contrôles sont ainsi diligentés sur la base d'une analyse de risque prenant en compte les problématiques migratoires et sécuritaires, conformément à la méthode européenne « CIRAM 2.0 ». Sont ainsi pris en compte des éléments portant, par exemple, sur les moyens de transport utilisés, les modes

⁶ Le changement d'échelle, en termes de volume, par rapport aux périodes antérieures tient à la circonstance que s'applique le nouveau cadre issu des jurisprudences « ADDE » de la CJUE et du Conseil d'Etat

opératoires, les nationalités des migrants détectées, 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 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.

Dans cette logique, le contrôle des personnes, véhicules légers, motos, camions, passagers des cars assurant des liaisons internationales et navettes locales ne donne pas lieu à 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'organiser un filtrage sélectif, ne contrevenant pas au principe de libre circulation dans l'espace Schengen et ne présentant pas le risque de 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 ou des attroupements ou campements à la frontière.

3) 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 conçus comme subsidiaires et complémentaires aux contrôles de police sur le territoire et aux outils de coopération policière que les autorités françaises exploitent au quotidien, avec les autorités des États membres voisins. Les modalités de contrôles varient donc en fonction des risques identifiés mais aussi de la qualité de la coopération avec les autorités des États frontaliers. Cette coopération est en amélioration, grâce au dialogue entretenu avec les pays voisins. Son intensité et son efficacité varient toutefois selon les segments de frontière. Sur certains segments, cette coopération est affectée de limites.

Si la révision du code frontières Schengen offre de nouveaux outils pour renforcer l'efficacité des contrôles de police en zone frontalière, qui étaient très attendus par les autorités françaises, ces dispositions doivent désormais être traduites en droit national, pour réviser le cadre juridique français applicable aux contrôles de police en zone frontalière, qui est aussi celui qui régit les contrôles d'identité. Ces évolutions nécessitent le support de textes législatifs d'une sensibilité particulière. Nous mettons également tout en œuvre afin de nous préparer aux évolutions du droit de l'Union, spécifiquement des dispositions du pacte sur la migration et l'asile, qui permettront un rehaussement significatif de l'efficacité des contrôles aux frontières extérieures et une amélioration de la capacité à lutter contre les mouvements secondaires.

Enfin, vu les limites du cadre juridique existant, la France soutiendra toute évolution des normes et procédures de retour permettant d'atténuer la nécessité de recourir aux contrôles aux frontières intérieures.

Dans ces conditions, le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures demeure une mesure de dernier recours, la seule mesure efficace permettant d'opérer des contrôles de police de manière continue aux PPA et en zone frontalière lorsque cela est nécessaire.

La liste des 198 points de passage autorisé (PPA) est jointe à la présente notification.

Dans ce contexte, le ministère de l'intérieur 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, passant par la mise en œuvre des nouveaux outils juridiques du code frontières Schengen.

Liste actualisée des points de passage autorisés

DEPARTEMENT	AUTORITÉS EN CHARGE	NOM PPA FRANÇAIS	PRÉCISION LOCALISATION PPA
1	DNPAF	CHALLEX	D89
1	DNPAF	DIVONNE - CHAVANNES	D15
1	DNPAF	DIVONNE - CRASSY	D984C
1	DNPAF	FERNEY - MATEGNIN	D35
1	DNPAF	FERNEY - VERSOIX	D35C
1	DGDDI	FERNEY – VOLTAIRE	D1005
1	DGDDI	GENÈVE CORNAVIN GARE	GARE
1	DNPAF	POUGNY	D984B
1	DNPAF	PREVESSIN-MEYRIN - LE TONKIN	D984F
1	DNPAF	SAUVERNY	D15E
1	DNPAF	SAINT JEAN DE GONVILLE	D89H
1	DNPAF	VERSONNEX	D15B
1	DGDDI	GENEVE AEROPORT – ACCES PIETONS	CHEMIN
4	DNPAF	COL DE LARCHE	
5	DNPAF	COL AGNEL	
5	DNPAF	COL DE L'ECHELLE	
5	DNPAF	COL DE MONTGENEVRE	
6	DNPAF	BREIL CARREFOUR	D6204 – D2204
6	DNPAF	BREIL – ROYA GARE	
6	DGDDI	COL DE TENDE	TUNNEL DE TENDE
6	DNPAF	MENTON -PONT SAINT LUDOVIC	D6327
6	DNPAF	A8 PEAGE DE LA TURBIE	A8
6	DNPAF	MENTON GARE CENTRALE	GARE
6	DNPAF	MENTON GARE GARAVAN	GARE
6	DNPAF	MENTON PONT SAINT LOUIS	RN7
6	DNPAF	COL DE VESCAVO – OLIVETTA – FANGHETTO	D93 / SP73
6	DNPAF	SOSPEL CARREFOUR SAINT GERVAIS	D93 / D2204
6	DNPAF	FANGHETTO	D 6204
6	DNPAF	GARE DE TENDE	GARE

6	DNPAF	GARE DE VIEVOLA	GARE
6	DNPAF	A8 - SORTIE 58	A8 - D51 - D2564
6	DNPAF	A8 - SORTIE 59	A8 - D22A
6	DGDDI	COL DE LA LOMBARDE	M97
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	DNPAF	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	DNPAF	COL DU PORTILLON	
31	DNPAF	MELLES PONT DU ROY	N125
39	DGDDI	BOÎT D'AMONT	
39	DGDDI	LA CURE	
54	DNPAF	LONGLAVILLE RODANGE	N18
54	DNPAF	MONT SAINT MARTIN AUTOROUTE	N52
54	DNPAF	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	DNPAF	EV RANGE	N53
57	DNPAF	FORBACH GARE	GARE
57	DNPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61
57	DNPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61 – D31BIS
57	DNPAF	LA BREME D'OR	N30
57	DGDDI	MARIENAU	D31
57	DGDDI	MONDORF	D1
57	DGDDI	PETITE ROSSELLE	D31
57	DGDDI	ROSBRÜCK	N3
57	DNPAF	SARREBRUCK AUTOROUTE	A320
57	DNPAF	SARREGUEMINES	D82
57	DNPAF	SARREGUÉMINES GARE	GARE
57	DGDDI	SCHOENECK	D32
57	DGDDI	SCHRECKLING	D918
57	DGDDI	SCHWEYEN	D35A
57	DGDDI	SPIRCHEREN	D32
57	DNPAF	THIONVILLE GARE	GARE
57	DGDDI	VILLING	D954
57	DGDDI	VOLMÉRANGE	D58
57	DNPAF	ZOUFFTGEN	A31
59	DNPAF	BETTIGNIES	N2
59	DNPAF	CAMPHIN-BAISIEUX	A27
59	DNPAF	BAISIEUX GARE	GARE
59	DNPAF	CONDÉ SUR L'ESCAUT	D935
59	DNPAF	DRONKAERT À NEUVILLE-EN-FERRAIN	D78
59	DNPAF	GARE DE LILLE – EUROPE	GARE
59	DNPAF	GARE DE LILLE – FLANDRE	GARE
59	DNPAF	GHYVELDE	RD601
59	DNPAF	HALLUIN EST	D617
59	DNPAF	JEUMONT	D336

59	DNPAF	MONT A LEUX À WATTRELOS	D112
59	DNPAF	QUIEVRECHAIN	D630
59	DNPAF	REKKEM - NEUVILLE EN FERRAIN	A22
59	DNPAF	RISQUONS TOUT À NEUVILLE EN FERRAIN	N350
59	DNPAF	SAINT AYBERT	A2
59	DNPAF	STEENVORDE	D 948
59	DNPAF	TOURCOING GARE	GARE
59	DNPAF	LES MOËRES	A16
64	DNPAF	ARNÉGUY	D933 / N-135
64	DNPAF	HENDAYE BIRIATOU A63	A63
64	DNPAF	COL D'IBARDIN	D404 – route d'Ibardin / NA- 1310
64	DNPAF	COL DE LIZARRIETA	D306 / NA-4400
64	DNPAF	COL DE LIZUNIAGA	D406 / NA-4410
64	DNPAF	COL DU POURTALET	D934 / A136
64	DNPAF	COL DU SOMPORT	Col du Somport / N-330a
64	DNPAF	DANCHARIA	D04 - D20 / N- 121 B
64	DNPAF	HENDAYE GARE	GARE
64	DNPAF	HENDAYE PONT SAINT-JACQUES	D912
64	DNPAF	PONT DE BÉHOBIE-HENDAYE	D810
64	DNPAF	ROUTE DE SARE – VENTA BERROUET	D306 - route de la venta Berrouet
64	DNPAF	URDOS-TUNNEL DU SOMPORT	D134 / N-330
64	DNPAF	NAVETTE MARITIME HENDAYE	Port de plaisance d'hendaye, route des mimosas
64	DNPAF	LA PIERRE SAINT-MARTIN	D 132 / NA 137
64	DNPAF	HENDAYE AVENIDA / "PONT DE MARCHANDISES"	AVENUE D'ESPAGNE
64	DNPAF	COL D'ISPEGUY	D949
64	DNPAF	LES ALDUDES	D948 – D58
64	DNPAF	PORT DE LARRAU	D26
65	DNPAF	TUNNEL D'ARAGNOUET/BIELSA	D173

66	DGDDI	BOURG MADAME	ROUTE DE LLIVIA
66	DNPAF	CERBERE – COL DES BALISTRES	D914
66	DNPAF	CERBERE GARE	GARE
66	DNPAF	COL D'ARES À DE MAUREILLAS	D115
66	DNPAF	COL DE COUSTOUGES	D3
66	DGDDI	LATOIR DE CAROL - ENVEIGT GARE	GARE
66	DNPAF	PERPIGNAN GARE	GARE
66	DNPAF	PERTHUS - BARRIÈRES DE PÉAGE LE BOULOU	A9
66	DNPAF	PERTHUS – VILLAGE	D900
66	DGDDI	ROUTE DU TOURNIQUET (ENTRE URR ET ENVEIGT)	N20
66	DGDDI	ROUTE NEUTRE (ENTRE PUIGCERDA ET ENCLAVE DE LLIVIA)	N154
66	DNPAF	COL DE MANRELL À LAS ILLAS	ROUTE COMMUNALE DE MAUREILLAS-LAS-ILLAS (D13)
66	DNPAF	COL DE BANYULS	
66	DGDDI	ENVEIGT – ROUTE DE LA VIGNOLE	D34
66	DGDDI	PUIGCERDA – CHEMIN D'AJA (ENTRE PALAU DE CERDAGNE ET PUIGCERDA)	CHEMIN D'AJA
67	DNPAF	GRUSENHEIM – GREFERN BAC	D429
67	DNPAF	ESCHAU-PLOBSHEIM - ALTENHEIM	N353
67	DNPAF	GAMBSHEIM – RHEINAU	D2
67	DGDDI	GERSTHEIM	
67	DNPAF	LAUTERBOURG GARE	GARE
67	DNPAF	LAUTERBOURG-BIENWALD	A35
67	DGDDI	MARCKOLSHEIM	D424
67	DNPAF	ROPPEHEIM-IFFEZHEIM	D4
67	DNPAF	SELTZ-PLITERSDORF BAC	D28
67	DNPAF	STRASBOURG – PONT DE L'EUROPE	PONT
67	DNPAF	STRASBOURG GARE	GARE
68	DNPAF	BÂLE GARE CENTRALE	GARE SBB / SNCF de Bâle

68	DNPAF	BÂLE-MULHOUSE FRONTIÈRE TERRESTRE PIÉTONNE	
68	DGDDI	CHALAMPE	D39
68	DNPAF	HÉGENHEIM SUD	D201
68	DNPAF	HÉGENHEIM-CROIX BLANCHE	D1282
68	DNPAF	HUNINGUE ROUTE	D107
68	DNPAF	LEYMEN GARE	D23.4
68	DNPAF	LEYMEN-BENKEN	D23
68	DNPAF	OTTMARSHEIM	A36
68	DNPAF	SAINT-LOUIS AUTOROUTE	A35
68	DNPAF	SAINT-LOUIS BOURGFELDEN	D419
68	DNPAF	SAINT-LOUIS LYSBÜCHEL	N66
68	DNPAF	VILLAGE – NEUF PONT DU PALMRAIN	D10
68	DNPAF	GARE DE MULHOUSE	GARE
68	DNPAF	VOGELGRUN PONT DE BRISACH - N415	N415
73	DNPAF	COL DU MONT CENIS	D1006
73	DNPAF	COL DU PETIT SAINT BERNARD	
73	DNPAF	MODANE GARE INTERNATIONALE	GARE
73	DNPAF	TUNNEL DU FREJUS	A32
74	DGDDI	ANNEMASSE GARE	GARE
74	DGDDI	BARDONNEX AUTOROUTE – SAINT JULIEN	A41
74	DNPAF	CHAMONIX – TUNNEL DU MONT BLANC	A40
74	DNPAF	CHÂTEL	D221
74	DNPAF	EVIAN PORT	PORT
74	DNPAF	MOELLESULAZ - GAILLARD	D1205
74	DGDDI	SAINT JULIEN PERLY	D1201
74	DGDDI	SAINT GINGOLPH	D1005
74	DGDDI	THÔNEX – VALLARD	A411
74	DNPAF	VALLORCINE	D1506
74	DGDDI	VEIGY ANIERES	D1005
74	DGDDI	VIRY	D118
75	DNPAF	PARIS – GARE DE L'EST	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DE LYON	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DE BERCY	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DU NORD	GARE

75	DNPAF	GARE TGV ROISSY AEROPORT	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 RIVIERE	D13
90	DGDDI	VILLAR LE SEC	
	TOTAL	198	