



Liège, le 8 avril 2025

Programme de travail 2025-2026

GT 3 « Transport » du CESGR

Adopté par l'Assemblée plénière du CESGR sous présidence wallonne le 8.04.2025 à Liège

Président : René BIRGEN, expert Transport, LU

De longue date le GT 3 Transport du CESGR s'occupe de la mobilité des citoyens et des marchandises dans la Grande Région. Que ce sujet soit primordial et intéresse une partie toujours croissante de la population, que ce soit de façon active en tant qu'utilisateur pour le travail ou les loisirs ou de façon passive en tant qu'étant exposé aux méfaits du trafic (bruit, pollution etc.) n'est donc pas étonnant. Et il suffit de se placer sur un quai de gare ou le long d'un axe routier pour se rendre à l'évidence que le problème de la mobilité touche une population de plus en plus importante.

Le GT 3 a, dans toutes ses discussions, essayé d'analyser la situation actuelle et de trouver des solutions au problème et de les proposer aux autorités politiques des régions concernées. Une des solutions repose sur l'amélioration des transports en commun afin de diminuer quelque peu le trafic routier duquel beaucoup se plaignent.

Lors de ses discussions pendant les périodes passées le GT 3 Transport a constaté souvent que les désirs et besoins des utilisateurs sur le terrain ne coïncident pas toujours avec l'offre existante. Les raisons pour ceci sont complexes :

- les clients potentiels ne connaissent pas les offres dont ils peuvent profiter. On doit conclure qu'on se trouve en face d'un problème de manque d'information sur l'offre.
- l'offre ne correspond pas aux besoins de l'utilisateur.
- le prix semble jouer un rôle moindre, surtout dans les relations vers le Grand-Duché de Luxembourg où les transports en commun sont gratuits. Lors d'une récente enquête 69 % des Luxembourgeois ont encore exprimé leur préférence pour la voiture individuelle.

L'information sur l'offre

Dans ce domaine le GT 3 a souligné à maintes reprises l'importance de l'existence d'un outil informatique permettant la consultation d'horaires interrégionaux transfrontaliers dans la Grande-Région. L'outil Mobiregio était censé remédier à ce problème, mais malheureusement, il est à quasiment à l'arrêt actuellement et la reprise du projet est primordiale aux yeux du GT 3.

Adapter les transports en commun aux besoins

Si le client, qu'il effectue son trajet pour ses besoins professionnels ou privés, ne trouve souvent pas les moyens de transport en commun dont il a besoin, que ce soit dans le domaine de l'horaire ou de la proximité d'un arrêt près de sa destination. Un navetteur qui se déplace d'une localité bien desservie par train ou bus pour se rendre à un endroit disposant également d'une bonne desserte est plus enclin à changer de mode de transport que quelqu'un qui vient du fin-fond d'une région pour se rendre dans un zoning industriel implanté en rase campagne sans raccordement acceptable aux transports en commun.

Le GT 3 est cependant conscient du fait que l'organisation d'un transport en commun est coûteuse pour les autorités locales, régionales et nationales et qu'il faut faire des compromis quant à la demande et à la fréquence justifiable et possible du côté ressources et finances.

Le co-voiturage

Un co-voiturage pourrait remplacer le transport en commun non existant ou non adapté aux besoins des utilisateurs, le recours à des plateformes sur internet offrant une telle possibilité devrait donc également être plus propagé. Le GT 3 a déjà abordé ce sujet, mais comprend les réticences par rapport de certaines personnes pour partager leur route avec quelqu'un qu'on ne connaît pas

Le télétravail

Ensemble avec le GT « Marché du Travail », le GT « Transport » soutient la demande d'une amélioration des conditions du télétravail dans la Grande-Région. Cette forme de travail moderne qui permet d'éviter un bon nombre de déplacements se heurte malheureusement encore à des problèmes fiscaux pour les travailleurs transfrontaliers. Aux yeux du GT 3, un arrangement dans ce domaine dépassant les limites actuelles en vigueur permettrait de réduire beaucoup de suites néfastes du trafic et de participer activement au bien-être au travail préconisé par tous.

La mobilité douce

Cette forme de mobilité comprend aussi bien la marche à pied que le déplacement à vélo. Si la marche ne trouve d'application dans la majorité des cas que sur des distances relativement courtes (la plupart du temps entre la gare ou l'abri bus et le lieu de travail) de plus en plus de personnes recourent au vélo pour leurs déplacements même sur une distance plus longue. Il importe donc que la mobilité douce soit mise à pied d'égalité avec la route et que des couloirs à vélo permettant au cycliste une circulation sans danger entre son lieu de départ et sa destination dans son quotidien et non pas seulement pour les loisirs. La discussion sur la mobilité douce interrégionale et transfrontalière sera donc un point de discussion du GT 3 pour la prochaine période.

Le transport de marchandises

Le transport de marchandises augmentera encore dans les années à venir, mais malheureusement il se fera majoritairement par la route et augmentera encore les difficultés journalières que rencontrent les navetteurs lors de leurs déplacements journaliers.

Le GT 3 voit dans le système multimodal train et camion une solution pas expressément pour réduire le nombre de camions sur nos routes et autoroutes, mais pour éviter un accroissement nuisible à l'écologie et à la qualité de vie des enfants, femmes et hommes vivant le long des routes de transit.

De même le GT 3 plaide en faveur d'un transfert de certaines marchandises vers les voies d'eau qui devront, comme les lignes de chemin de fer et le réseau routier, être adaptées afin de pouvoir accueillir ce volume de transport supplémentaire. Dans ce contexte le GT 3 a déjà formulé la demande de moderniser les écluses des voies d'eau navigables ; que cette demande n'est pas vaine a démontré le récent incident sur la Moselle qui a bloqué cette voie d'eau pendant plus d'un mois.

Le tourisme

Le GT 3 a constaté que bon nombre de régions touristiques ou sont mal desservies par les transports en commun et donc difficilement accessibles pour ceux qui ne disposent pas de voiture privée ou qui veulent se déplacer de façon plus écologique. Si des destinations à courte ou moyenne distance peuvent encore être atteints à vélo une visite de points d'intérêt plus éloignés nécessite dans la majorité des cas le recours au transport automobile.

L'offre tarifaire est existante pour les déplacements pour loisirs dans la Grande Région ; il n'y a qu'à citer le ticket Rhénanie-Palatinat + (Rheinland-Pfalz – Ticket) couvrant le Luxembourg, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat ou le ticket Sarre – Alsace. Malheureusement l'offre sur le terrain limite dans la majorité des cas le choix des endroits pouvant être atteint par ces offres, surtout les dimanches et jours de fête pendant lesquels des excursions en Grande Région sont possibles.

Le GT 3 a déjà préconisé une augmentation de l'offre pendant les weekends et jours fériés afin de permettre d'atteindre des endroits touristiques par les transports en commun. Ceci permettrait également à la population locale de profiter de relations supplémentaires vu que bon nombre de localités ne sont pas desservies à ce moment.

Conclusions

Le GT 3 continuera à se pencher sur les problèmes de mobilité dans la Grande Région par des propositions allant de la réalisation rapide de projets en cours (p. ex. la réalisation de la partie manquante de l'autoroute A1 en Rhénanie-Palatinat), la remise en service de lignes ferroviaires abandonnées (p. ex. la ligne transfrontalière Sarre – Lorraine entre Dillingen et Bouzonville) ou la modernisation des écluses de la Moselle.

De même le projet d'une meilleure information des utilisateurs sur les horaires reste prioritaire pour le GT 3 de même que la mise en place d'offres tarifaires plus alléchantes et plus facilement compréhensible. Dans ce contexte le GT 3 salue l'acceptation du « Deutschland-Ticket » (billet allemand permettant de voyager pour un prix mensuel de 58 € dans toute l'Allemagne dans les bus, trams et trains régionaux) dans les bus transfrontaliers luxembourgeois en direction de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat.

La conduite autonome a également été abordée, mais pas encore approfondie vu que d'autres problèmes de mobilité ont par plus prioritaires au GT 3, mais on peut y revenir en temps utiles.

Le GT 3 a encore beaucoup de sujets à traiter dans cette nouvelle période. Tout en étant conscient que la réalisation de ses propositions est loin d'être mise en réalité les discussions amicales entre représentants des diverses parties de la Grande Région soulignent l'importance de l'existence d'un tel groupe de travail afin de lier une amitié et un échange d'idées au-delà des frontières qui, malheureusement, semblent recommencer à se dresser.