

Rapport final du GT3 « Transports » du CESGR 2019/2020 validé par le Comité de coordination du CESGR du 30/11/2020 et ensuite adopté par l'Assemblée plénière du CESGR sous Présidence sarroise ayant eu lieu le même jour.

Mobilité durable dans la Grande Région : défis et solutions

Rapport final du Groupe de Travail 3

« Transports »

du Comité économique et social de la Grande Région

Présidence sarroise 2019 - 2020

I. MISSION DE TRAVAIL

La Grande Région fait face à d'importants défis en matière de mobilité. D'une part, le trafic transfrontalier ne cesse d'augmenter en Grande Région. Ainsi, quelque 200 000 frontaliers se déplacent chaque jour pour travailler dans le Grand-Duché de Luxembourg, de plus en plus avec des véhicules particuliers. Le constat est à peine meilleur dans les autres composantes régionales. Ce phénomène provoque des embouteillages de plusieurs kilomètres de long qui perturbent le trafic aux heures de pointe. Salariés et employeurs doivent composer avec des temps d'attente considérables. Cette forte restriction de mobilité entrave les échanges économiques, mais aussi privés et culturels, au sein de la Grande Région.

D'autre part, dans le contexte actuel de transition climatique, les transports ont un rôle important à jouer et ils devront être conçus de façon à devenir neutres en émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Cela ne sera possible que si les citoyens changent leurs propres comportements en matière de transports. À l'ère de la digitalisation et de l'automatisation, il faut saisir l'opportunité d'une mobilité intelligente et connectée et renforcer le recours aux possibilités offertes par le télétravail.

C'est dans ce contexte, et sous la présidence sarroise 2019-2020, que le groupe de travail « Transports » du Comité économique et social de la Grande Région (CESGR) a reçu la mission de travail suivante :

Lignes directrices :

- *Renforcement du rôle d'interlocuteur de premier plan du CESGR pour ce qui relève de la promotion d'un couloir de mobilité européen multimodal et orienté sur le transport combiné au sein de la Grande Région.*
- *Nouvelles propositions concernant le développement des infrastructures des secteurs routier, ferroviaire et fluvial et les nouvelles liaisons à mettre en place.*

- *Engagement en faveur du maintien et de la création de liaisons opérationnelles entre les principaux sites de la Grande Région et les grandes agglomérations des régions voisines, pour les particuliers comme pour les entreprises.*
- *Intégration de la nouvelle offre gratuite du Luxembourg à partir de mars 2020 dans la structure tarifaire de la Grande Région. L'échange d'informations en matière d'horaires de circulation devra également être amélioré (projet Mobiregio).*
- *Mise en place d'un système de gestion du stationnement aux abords des grandes agglomérations de la Grande Région.*
- *Amélioration de la gestion des transports en Grande Région à travers la mise en réseau des organismes existants.*
- *Maintien des lignes sur les infrastructures ferroviaires existantes et actuellement inutilisées afin qu'une éventuelle réactivation soit possible ultérieurement en cas de nécessité.*
- *Renforcement des transports publics en matière de tourisme doux, avec l'avantage d'améliorer l'offre également pour les populations en zones rurales. Il faudra ici prendre tout particulièrement en compte les structures de tourisme transfrontalières existantes (le Parc Naturel Germano-Luxembourgeois, par exemple).*
- *Organisation d'une conférence des transports*

En raison de la pandémie de coronavirus, qui a donné lieu à un confinement au sein de la Grande Région à partir de mi-mars 2020, la conférence des transports du CESGR initialement prévue à Sarrebruck le 07/05/2020 n'a pas pu avoir lieu et a dû être annulée.

II. MÉTHODOLOGIE

L'objectif du groupe de travail était de formuler des recommandations concrètes concernant l'évolution du trafic en Grande Région. Les axes prioritaires étaient les transports en commun et les infrastructures.

Au total, le groupe de travail « Transports » s'est réuni quatre fois au siège de WSA, situé au Kirchberg à Luxembourg.

Date	Thèmes abordés
25 avril 2019	Séance inaugurale, état des lieux des travaux réalisés jusqu'à présents et recommandations du groupe de travail du CESGR, élaboration du programme de travail 2019/2020.
26 septembre 2019	Conduite autonome
27 février 2020	Gratuité des transports en commun au Luxembourg
24 septembre 2020	Élaboration des recommandations du groupe de travail, conseil et validation du rapport final.

Les recommandations pour le développement des transports publics et des infrastructures sont basées sur les résultats des précédents groupes de travail « Transports » du CESGR, qui ont été actualisés et élargis.

III. TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est le mode de transport le plus important en Grande Région après le transport routier. Une marge de manœuvre est néanmoins encore possible pour améliorer la situation actuelle du transport ferroviaire. Pour des raisons liées à l'histoire de la Grande Région, le transport ferroviaire transfrontalier n'est en effet pas assez développé. Malgré quelques réalisations notables telles que la desserte ICE/TGV de Forbach, Sarrebruck et Kaiserslautern, le nombre de lignes longue distance n'a cessé de diminuer depuis ces dernières années.

Devant ce constat, le GT Transports du CESGR est très soucieux de renforcer de manière significative l'offre ferroviaire au sein de la Grande Région ainsi que les liaisons suprarégionales afin de répondre aux exigences du futur. L'aménagement de nouvelles liaisons ferroviaires profite aux nombreux frontaliers tout en étant bénéfique pour le secteur du tourisme et du transport de marchandises. Il s'agit par ailleurs de rendre le transport ferroviaire plus attrayant grâce à l'acquisition d'un parc de matériel roulant moderne et à la généralisation du Wi-Fi accessible à bord des trains. Pour ce qui est du transport de marchandises, il est important de maintenir un réseau dense de points de chargement et d'embranchements dans la Grande Région. Avec le démantèlement de ces points de transbordement opéré ces dernières années, le transport de marchandises par le rail a été délaissé au profit du transport par camion, avec toutes les conséquences que cela implique pour le climat et le personnel de conduite.

De manière générale, le renforcement du transport ferroviaire est une solution judicieuse d'un point de vue écologique. Le recours au rail permet en effet de réduire les émissions et de limiter considérablement la pollution en CO₂ imputable au trafic routier. Les principales conditions à remplir sont l'électrification des lignes ferroviaires, voire l'utilisation de locomotives modernes hybrides ou à hydrogène.

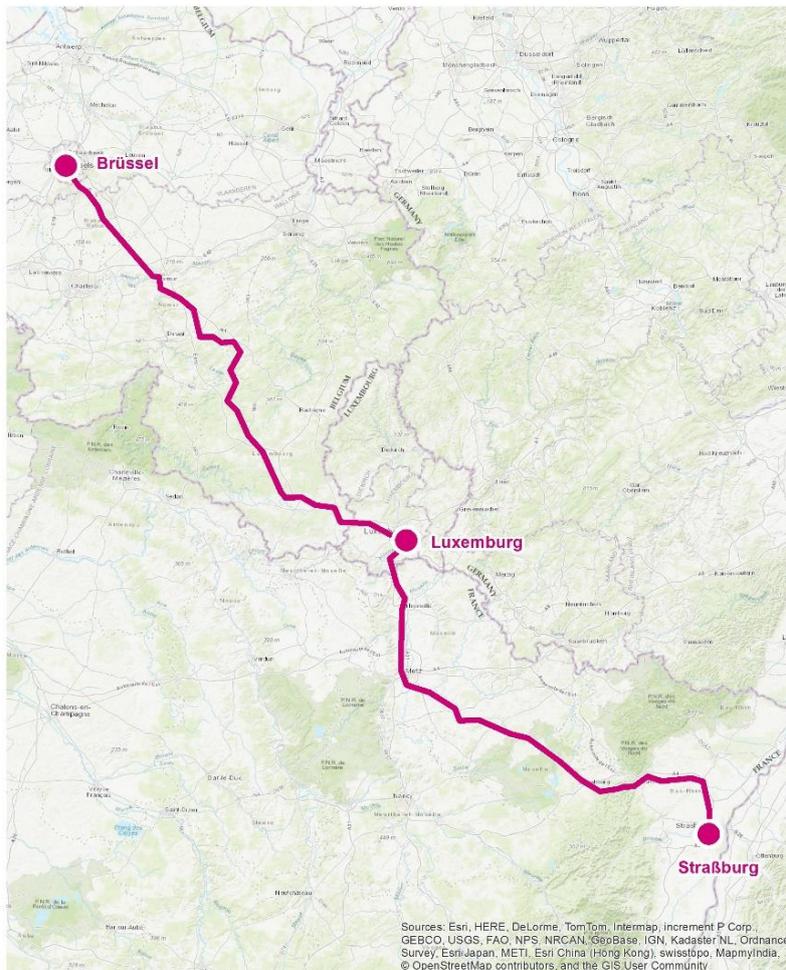
Le CESGR mise également sur la durabilité pour ce qui est du financement du transport ferroviaire. Comme en Allemagne, le transport transfrontalier devrait faire l'objet d'une convention passée entre les pays en termes de prestations et de financement afin d'assurer la pérennisation et l'augmentation des fonds nécessaires. Ce n'est que de cette manière qu'il sera possible de promouvoir le transport ferroviaire au même titre que le transport routier.

1. Projet ferroviaire « Eurocaprail » sur l'axe Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg, avant tout pour une amélioration de la liaison Luxembourg-Bruxelles.

Étant chacune le siège d'institutions européennes, Bruxelles, Strasbourg et Luxembourg sont considérées comme les trois capitales de l'UE. Compte tenu des déplacements effectués par les élus, les fonctionnaires, les visiteurs, etc., il serait logique que ces villes soient reliées par une ligne directe à grande vitesse. Le temps de transport pour ce trajet d'environ 450 kilomètres est de plus de cinq heures à l'heure actuelle. Il doit être diminué de manière considérable. L'une des conditions préalables à cette réduction du temps de trajet est

l'accélération de la ligne grâce à des travaux d'aménagement. Ce projet est intitulé « Eurocaprail ». Il fait partie du réseau transeuropéen de l'UE.

Ce projet est particulièrement important pour la Grande Région car il constitue une liaison sur l'axe nord-sud : Metz et Luxembourg bénéficieront d'un raccordement direct aux deux villes européennes de Bruxelles et de Strasbourg. La réalisation du projet « Eurocaprail » permettrait également d'apaiser et de contourner les craintes existantes au Luxembourg. Cette ligne serait également d'une importance capitale pour la région, car il s'agit pour elle de la seule liaison en direction de Bruxelles.



1:1 500 000

0 25 50 Km

© Verkeërsverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

2. LGV¹ Est, POS² branche nord.

Cette ligne ferroviaire en provenance de Francfort comprend des arrêts à Mannheim, Kaiserslautern, Sarrebruck, Forbach et Paris. Elle constitue une possibilité de relier la Grande Région aux points de liaison que sont Sarrebruck et Kaiserslautern, ainsi qu'aux grandes métropoles européennes telles que Francfort, plateforme financière, ou Paris, centre économique international. À ceci s'ajoutent le tourisme et bien d'autres aspects. La

¹ LGV = « ligne à grande vitesse »

² Afin de développer la Magistrale européenne, la France et l'Allemagne ont décidé d'aménager la ligne Paris – Est de la France – Allemagne du Sud-Ouest (Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland : POS), en signant l'accord de La Rochelle le 22 mai 1992. L'objectif est de relier les réseaux de trains à grande vitesse français et de créer ainsi une ligne à grande vitesse transfrontalière.

branche nord de la ligne POS est en concurrence directe avec la branche sud. Les nouvelles constructions sur la branche sud entre Baudrecourt et la Lorraine, ainsi qu'à Strasbourg, entraîneront des ralentissements sur la branche nord, qui est très largement fréquentée. Certains usagers pourraient alors décider de passer par Strasbourg, et donc d'emprunter la branche sud. Cela impliquera une baisse du nombre de clients sur la branche nord, des trains moins chargés et la fermeture de certaines liaisons en Grande Région.

L'urgence de ces aménagements est consolidée par le fait qu'il existe plusieurs accords entre la France et l'Allemagne, stipulant que les deux branches doivent être développées de manière équivalente. Les acteurs de la région tels que les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Sarre, le département de la Moselle et les chambres de commerce et d'industrie de Moselle, de Sarre, du Palatinat et du Rhin-Neckar ainsi que le Verband Region Rhein-Neckar s'engagent depuis des années dans le but d'accélérer la ligne desservant les villes de Sarrebruck, Kaiserslautern et Forbach. Une étude a émané d'un groupe de travail dans le cadre d'un projet INTERREG afin de renforcer cette ligne. Les coûts ont été calculés et, côté allemand, les régions ont intégré ces mesures au plan fédéral d'infrastructures de transport et les ont notifiées.

Dans la mesure où les accords transfrontaliers sur l'exploitation commune par la Deutsche Bahn AG et la SNCF de ces deux branches – qui touchent aussi bien la branche nord de la ligne POS, via Sarrebruck, que la branche sud, via Strasbourg – ne sont valables que jusqu'en 2020 et sont actuellement en cours de renégociation, il est absolument primordial pour la Grande Région de faire valoir ses intérêts et de ne pas attendre la fin des négociations. L'objectif est de maintenir le nombre des liaisons existantes sur la branche nord et de poursuivre leur extension.

3. Aménagement de la ligne de Moselle Nancy-Metz - Apach-Perl-Trèves-Coblence

Sur l'avis du CESGR, après la réintroduction de l'offre de trajets directs entre Metz et Trèves les samedis et dimanches (Trier-Lorraine-Express, RE17 Trèves - Perl - Thionville - Metz), un transport de passagers régulier et transfrontalier devrait être mis en place en semaine entre Trèves et Thionville via Perl/Apach. Ce tronçon de Moselle supérieure constitue la plus courte liaison entre Metz, Thionville et Trèves ; les gares de ces villes sont raccordées aux différents réseaux de chemins de fer régionaux et nationaux.

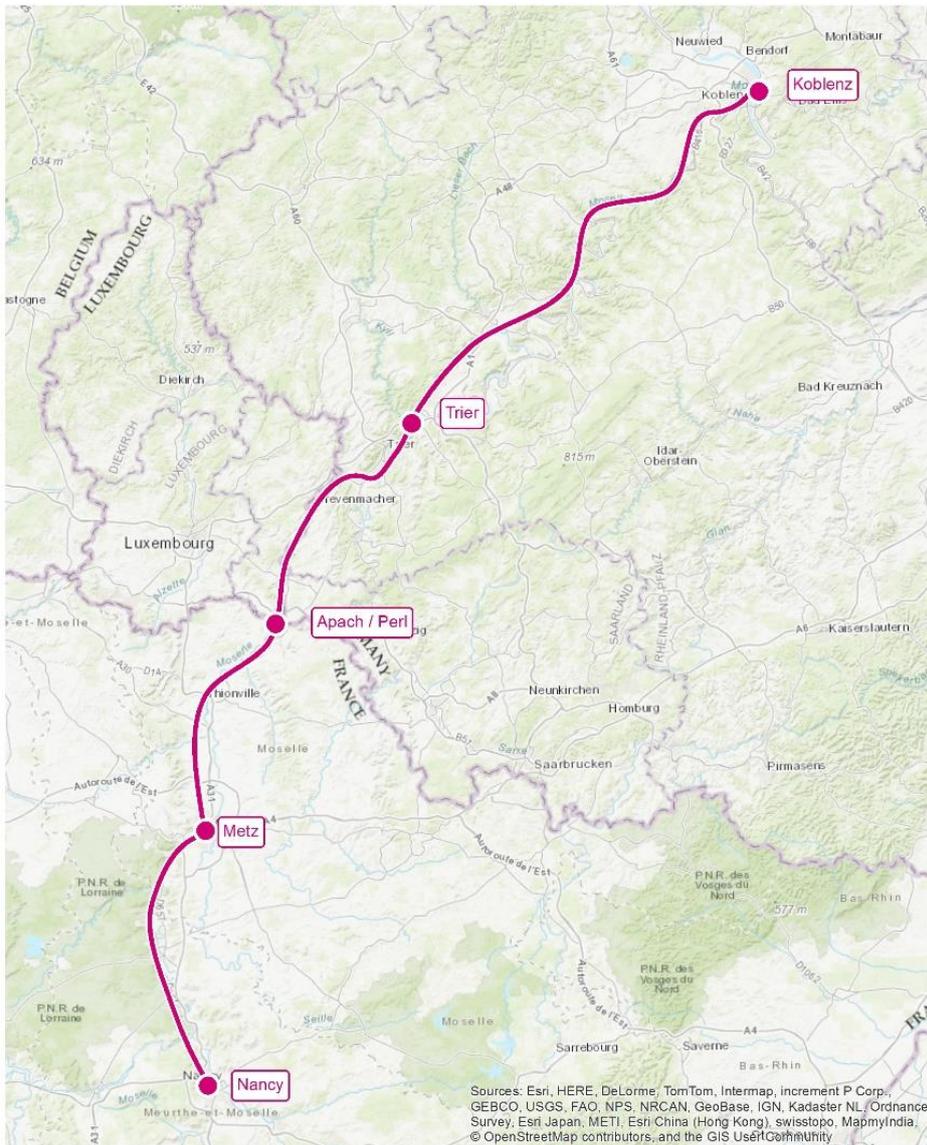
D'après le planning horaire de Rhénanie-Palatinat de 2015, tous les trains régionaux étaient tenus de prolonger leur itinéraire de Perl jusqu'à Thionville à partir du changement de grille horaire en décembre 2014. Mais la mise en place d'une offre de transports en commun transfrontalière circulant toutes les heures a depuis été repoussée. Lors de l'assemblée générale du syndicat des transports ferroviaires de passagers de Rhénanie-Palatinat du Nord, il a été soulevé que le côté français n'était pas prêt à accepter le raccordement du train régional RB 82 à Thionville. Par ailleurs, les rames automotrices électriques circulant là-bas devraient d'abord être adaptées. Au lieu de cela, l'objectif consiste à élargir l'offre de la ligne RE 17, actuellement composée de deux trains le weekend, à cinq ou six trains. Le manque de véhicules multicourants sera compensé par des rames Diesel.

Le tronçon reliant Trèves à Metz fait partie d'un projet global d'amélioration du transport ferroviaire transfrontalier entre l'Allemagne et la France. Les partenaires de ce projet sont donc la région Grand Est, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, le Bade-Wurtemberg et les syndicats compétents. Les trains seront commandés côté français. Ils seront ensuite loués au futur opérateur des différentes lignes, qui reste encore à trouver aujourd'hui. Si tout se déroule comme prévu, un train express régional circulant toutes les deux heures et reliant Trèves à Metz via le tronçon de la Moselle supérieure devrait être mis en place d'ici décembre 2024. Dans ce contexte, il faut rappeler qu'un contrat portant sur le transport ferroviaire de passagers

transfrontalier entre l'Allemagne et la France avait été signé en janvier 2020. D'ici à décembre 2024, les partenaires des deux pays souhaitent lancer une offre de transport de proximité franco-allemande transfrontalière.

L'augmentation du nombre de liaisons directes en transport de proximité entre la France et l'Allemagne permettra d'améliorer l'offre de mobilité dans les régions frontalières, en particulier pour les travailleurs frontaliers.

Les contrats initiaux portant sur les lignes ferroviaires correspondantes – en Rhénanie-Palatinat : entre Neustadt an der Weinstraße et Strasbourg, entre Wörth et Strasbourg et entre Trèves et Metz – ont été signés par les représentants des deux pays partenaires le 24 janvier. Les travaux préparatoires concernant les horaires de circulation et les concepts tarifaires, les améliorations nécessaires en matière d'infrastructures entre la Rhénanie-Palatinat et la région Grand Est, ainsi que la préparation des appels d'offres portant sur l'exploitation des nouvelles lignes avancent rapidement. D'autres lignes transfrontalières de Sarre et du Bade-Wurtemberg font partie de ce concept franco-allemand. Le CESGR salue et soutient cette évolution positive.



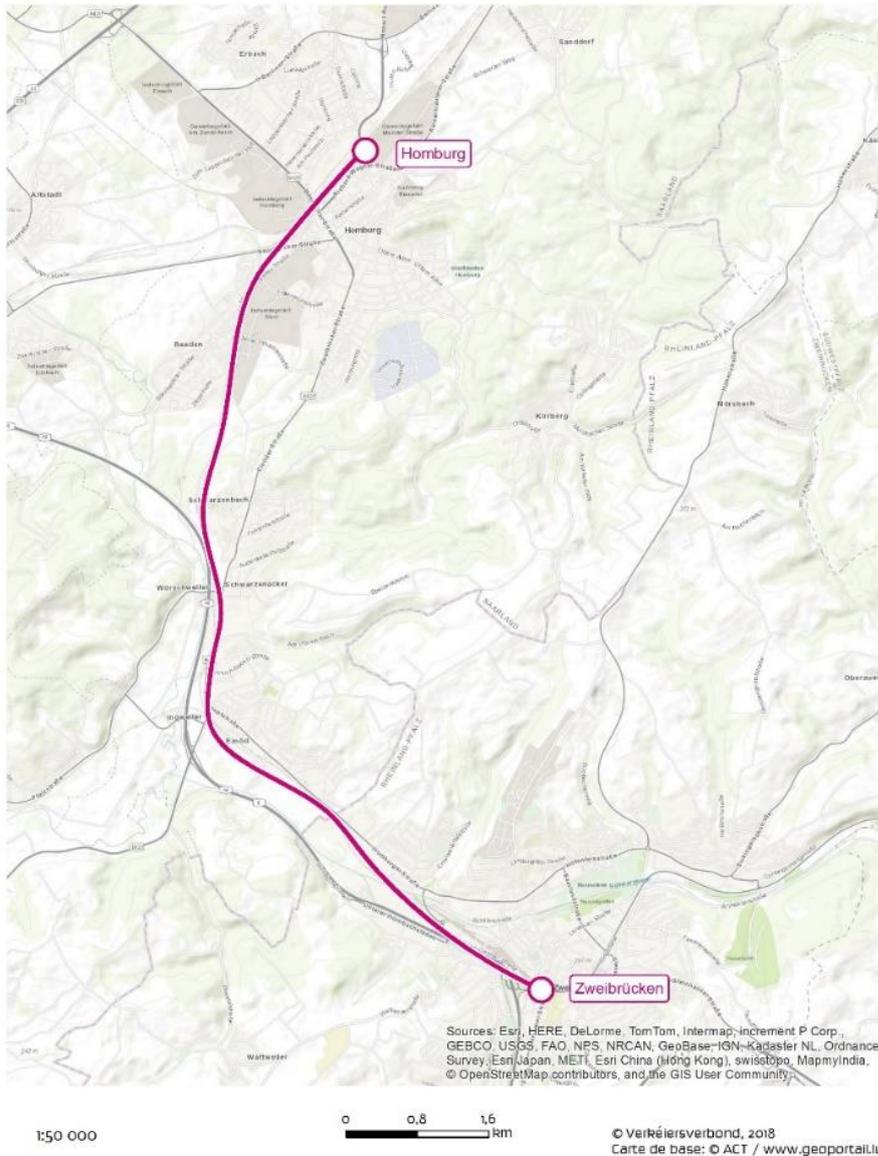
1:880 000

0 10 20
Km

© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

4. Réactivation de la ligne Zweibrücken – Hombourg

Le CESGR revendique depuis plusieurs années une meilleure desserte de la partie sud-ouest de la Grande Région. Cela passe entre autres par la réactivation du tronçon Zweibrücken - Hombourg. Le Palatinat occidental sera ainsi mieux raccordé et l'importance du nœud Hombourg/Sarre, en tant que point de liaison essentiel à l'échelle régionale et internationale, sera renforcée.



La réactivation de cette ligne permettrait à la région de bénéficier d'une desserte directe des métropoles régionales de Kaiserslautern et Ludwigshafen/Mannheim. La majeure partie du tronçon à réactiver se situe sur le territoire sarrois. Environ sept kilomètres doivent être réactivés et électrifiés, et trois kilomètres font partie de la ligne déjà existante de Schwarzbachtal.

La planification en vue de la réactivation de la ligne de S-Bahn est déjà en cours. Les frais de construction sont passés de 25,5 millions d'euros (2012) à 31 millions d'euros (2019), suite à la finalisation du plan d'étude. Dès lors que la finalisation du plan d'étude laisse également attendre un intérêt économique positif, ce qui est une condition préalable à une subvention de l'État, conformément à la loi allemande sur le financement des transports dans les communes (GVFG)³, la planification des autorisations doit être réalisée et la procédure d'aménagement du territoire doit être lancée sur cette base.

³ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Les travaux pourraient ainsi débuter en 2023 au plus tôt et la ligne pourrait être mise en service au printemps 2025. Les délais du projet sont donc respectés.

Le CESGR continue de soutenir toute démarche favorisant la réactivation de la ligne.

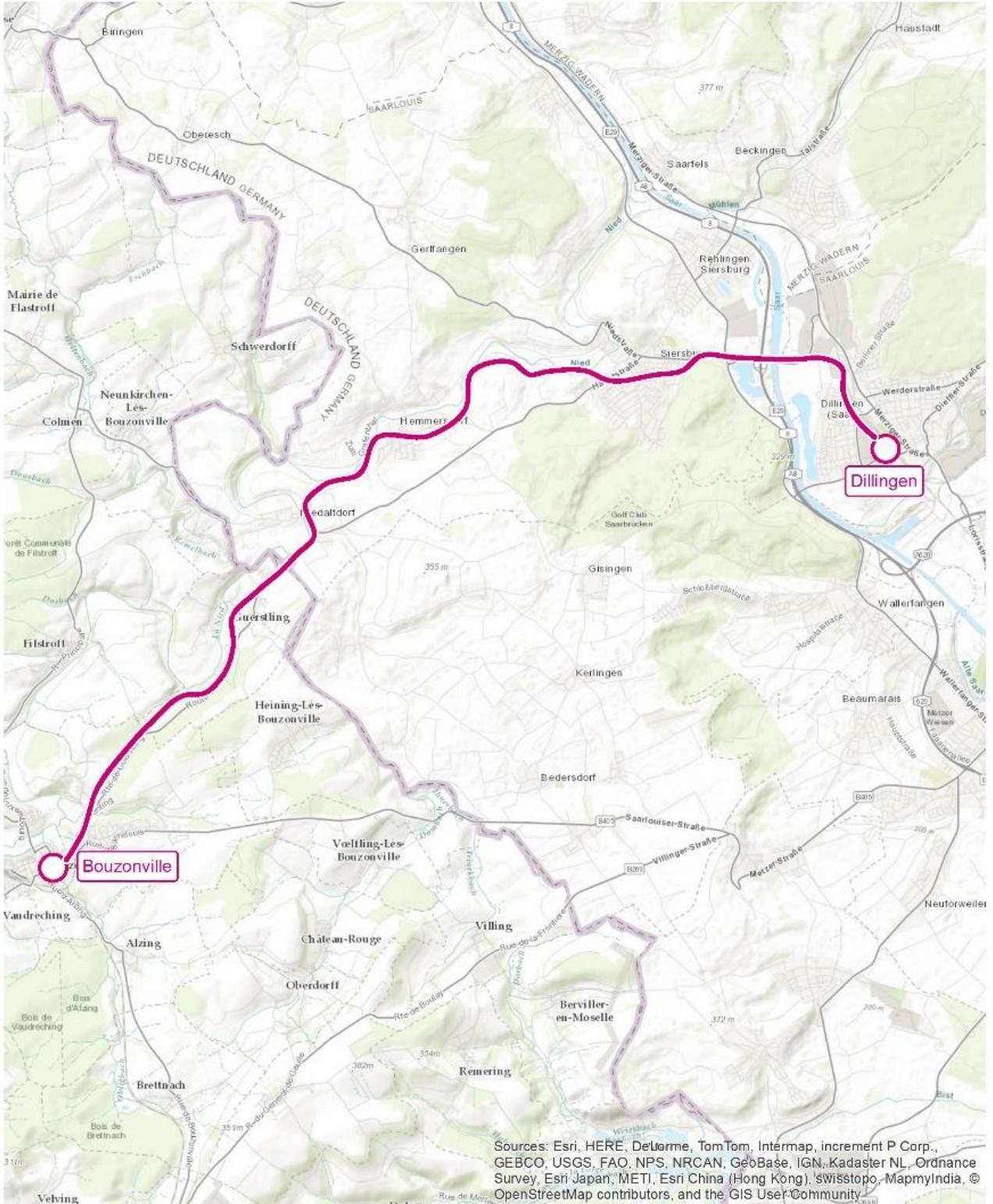
5. Étude de faisabilité sur la ligne Dillingen-Bouzonville

Le CESGR a toujours demandé une étude de faisabilité portant sur la réactivation de la ligne reliant Dillingen à Niedtaldorf, puis Bouzonville à Thionville, principalement utilisée pour des déplacements professionnels et des déplacements liés aux achats. Le projet semble réalisable, étant donné que les trains de la Deutsche Bahn AG circulent jusqu'à Niedtaldorf, à la frontière, et que les infrastructures françaises sont encore utilisées régulièrement pour le transport de marchandises. De plus, chaque année à l'occasion du Vendredi Saint, des trains régionaux circulent et sont déclarés en tant que trains spéciaux. Ce service spécial est mis en place pour la grande braderie du Vendredi Saint de Bouzonville, très populaire dans la région.

L'idée d'un train de la vallée de la Nied est intéressante, car il permettrait de relier relativement rapidement Thionville à Luxembourg. Cependant, d'après une expertise demandée par le ministère des transports de la Sarre, le projet obtient de mauvais résultats pour ce qui est de son potentiel concernant le rallongement au-delà de la frontière jusqu'à Bouzonville. Sa note a été évaluée à 0,2. Le ministère des transports de la Sarre a déclaré que ce n'est qu'à partir d'un score de 1,0 qu'une réactivation serait « en principe judicieuse sur le plan économique au vu du rapport coûts-bénéfices ». Par ailleurs, le versant français n'a pris à ce jour aucun engagement concernant les ressources en personnel nécessaires sur le poste d'aiguillage de Bouzonville pour poursuivre l'exploitation de la ligne.

Une réactivation de la ligne paraît par conséquent très peu probable. Compte tenu de la perspective d'aménagement d'une liaison directe entre la Sarre et le Luxembourg sur cette ligne, ce projet de réactivation devrait néanmoins demeurer parmi les préoccupations du CESGR.

Le CESGR souligne que cette ligne ne doit pas uniquement être considérée d'un point de vue économique, mais que des critères de cohésion européenne doivent également être pris en compte. Enfin, comme cela a déjà été évoqué, la ligne de la vallée de la Nied permettrait de créer des liaisons ferroviaires rapides à destination du Luxembourg et d'améliorer la connexion ferroviaire dans l'ensemble de la Grande Région. Ce projet pourrait également être présenté dans le cadre du programme de subventions européen « Missing Links ».



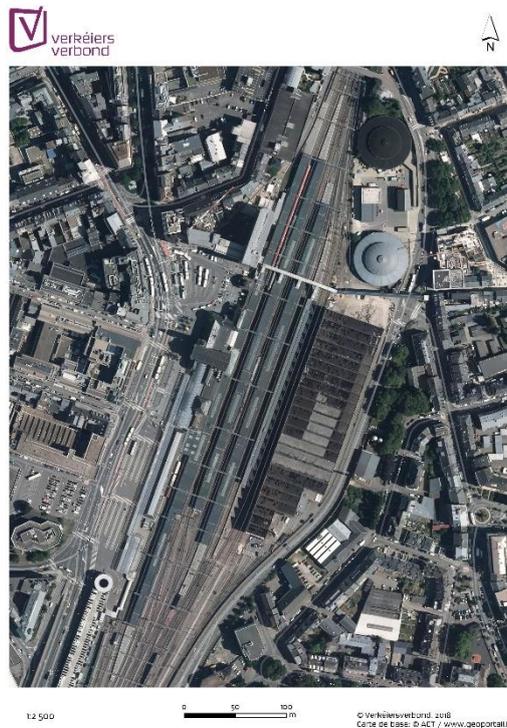
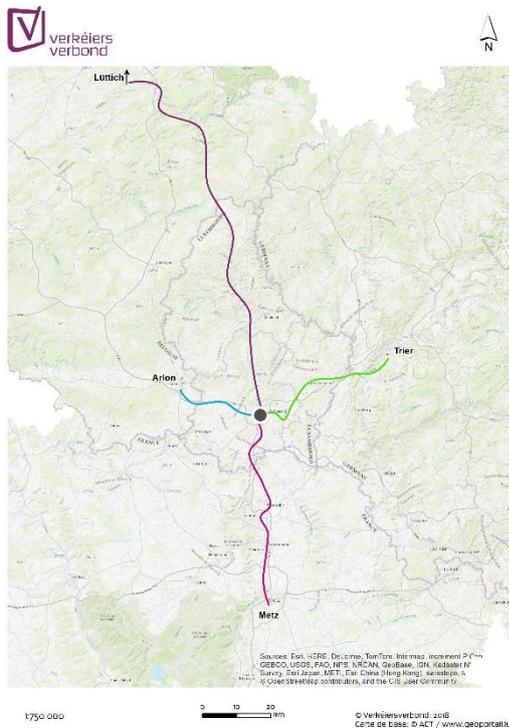
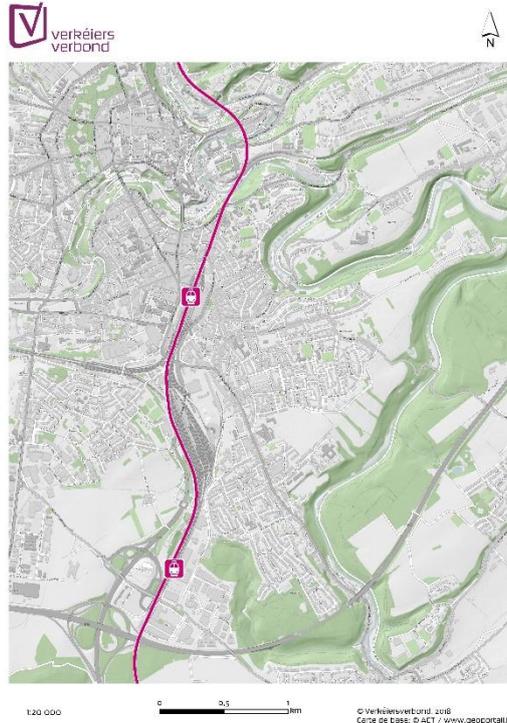
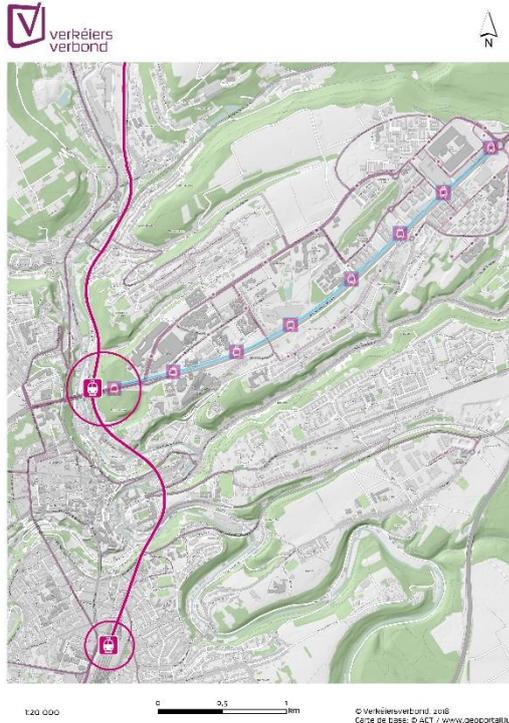
1:80 000



© Verkeïersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

6. Raccordement du Kirchberg au réseau ferroviaire luxembourgeois, aménagement de la gare de Luxembourg

La gare de Luxembourg est un goulet d'étranglement et une plaque tournante du transport ferroviaire de voyageurs en Grande Région. Quatre couloirs ferroviaires internationaux et transfrontaliers s'y rencontrent (Liège, Trèves, Thionville/Metz et Arlon).



L'augmentation des capacités en terme de transport ferroviaire de proximité, depuis longtemps revendiquée par le CESGR, par exemple entre Thionville et Luxembourg, ne peut avoir lieu que par une extension conséquente de la gare de Luxembourg. Ce n'est qu'ainsi que

l'aménagement parallèle des infrastructures ferroviaires, entre la Lorraine et le Luxembourg par exemple, pourra se traduire par une amélioration opérationnelle des liaisons pour les frontaliers.

En 2019, avec le viaduc de Pulvermühle, l'extension à deux voies du tronçon Luxembourg-Sandweiler-Contern et l'aménagement d'un quai supplémentaire dans la gare centrale de Luxembourg, trois projets importants visant à garantir une offre de qualité et de capacité et dont la réalisation était attendue avec impatience depuis plusieurs années, ont pu être réalisés.

Après l'ouverture en décembre 2017 de deux nouveaux points de liaisons, la gare de Howald et la station de Pfaffenthal-Kirchberg, les travaux se poursuivent avec l'aménagement des infrastructures. Cet agrandissement va considérablement augmenter les capacités du réseau ferroviaire et contribuer à sa stabilisation. La deuxième phase se terminera fin 2021 avec la mise en service technique du deuxième quai. D'ici 2022, une nouvelle passerelle piétonne de 106 mètres de long reliant le quartier de la gare au quartier de Bonnevoie devrait être construite. Elle permettra aux passagers d'accéder aux différents quais par des escaliers et des ascenseurs. Grâce à la mise en place de quais spécifiques à certaines lignes, le projet d'aménagement de la gare de Luxembourg, qui sera finalisé en 2024-2025, contribuera à long terme à augmenter la flexibilité de la gare et à créer de la place pour les trains à grande capacité.

De plus, les gares de Ettelbrück, Wasserbillig, Rodange, Mersch et Bettembourg seront modernisées.

Grâce à la construction d'une deuxième ligne Luxembourg - Bettembourg, le nombre de trains va pouvoir être augmenté entre Luxembourg et Thionville. Cela permettra également de mettre en place des liaisons directes avec départ toutes les 30 minutes entre Luxembourg et Dudelange-Volmerange.

Le trafic devrait également être désengorgé grâce à la mise en service d'une ligne ouest Luxembourg-Wittlich, via laquelle les stations situées à l'ouest de Trèves pourront également être raccordées.

Le CESGR salue ces évolutions positives. Les aménagements des infrastructures ferroviaires déjà en cours ou planifiés sont absolument nécessaires pour compenser les retards dans ce domaine. Suite aux évolutions du marché de l'emploi et de la démographie, ces infrastructures seront à nouveau saturées au moment de leur mise en service. C'est pourquoi le CESGR pense que la loi votée par la chambre des députés du Luxembourg sur la construction d'une liaison ferroviaire classique entre la gare centrale, l'aéroport et le Kirchberg, incluant la gare périphérique du Kirchberg, doit être mise en œuvre. Cela éviterait notamment que le nouveau tramway atteigne trop rapidement ses limites de capacité et que le tronçon ferroviaire Luxembourg-Dommeldange ne se retrouve complètement saturé.

7. Aménagement des liaisons ferroviaires directes entre les villes de la Grande Région

L'intégration de la Grande Région progresse. C'est avant tout le dynamisme économique du Luxembourg qui favorise l'intégration du marché de l'emploi transfrontalier. En dépit d'améliorations indispensables au niveau des infrastructures routières, les défis à venir en matière de besoins de mobilité ne pourront être relevés sans une amélioration structurelle et conceptuelle de la structure d'offre des autres modes de transport. Le CESGR préconise une avancée qualitative de la structure d'offre sur le matériel ferroviaire déjà existant. Il faut avant

tout mettre en place une concordance horaire du trafic cadencé afin de faciliter les correspondances. Un autre axe d'intervention consisterait à améliorer l'information portant sur l'offre de transport.

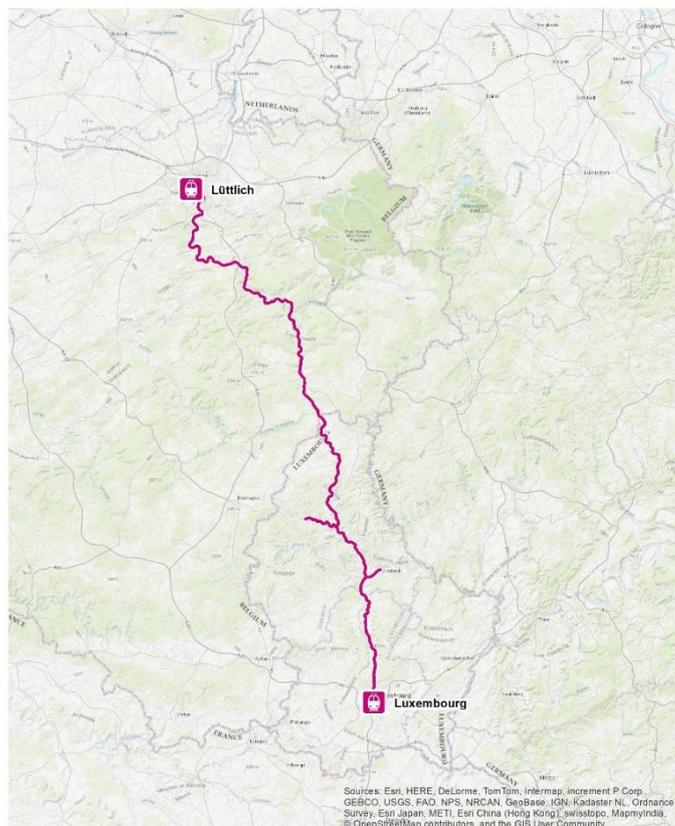
Il importe à cet égard de vérifier si la mise en place d'une liaison directe rapide entre les villes de Luxembourg et de Sarrebruck via Konz/Mosel est possible grâce à une meilleure coordination des horaires et à l'utilisation d'un matériel roulant adéquat. Une connexion directe entre le Luxembourg et le nœud ferroviaire de Sarrebruck serait ainsi assurée. L'Eurobahnhof à Sarrebruck verrait sa position renforcée en ce qui concerne le trafic longue distance (cf. branche nord de la ligne mentionnée précédemment).

8. Aménagement de la ligne Luxembourg – Liège

La ligne ferroviaire Luxembourg-Liège constitue une liaison entre le TGV Est à Luxembourg et le TGV Nord (Thalys) à Liège et relie également la Grande Région aux centres économiques des Pays-Bas et du nord de l'Allemagne. Même si sa fermeture a pu être évitée dans les années 1980 et que cela a permis sa modernisation, la ligne souffre aujourd'hui de son retour à une voie sur de nombreux tronçons. De plus, lors de la modernisation de la ligne, l'occasion a été manquée d'entreprendre certains aménagements qui auraient permis d'augmenter la vitesse de la ligne et de diminuer ainsi le temps de trajet entre Luxembourg et Liège.

D'après l'avis du CESGR, outre les aménagements nécessaires, qui ne seront certainement pas possibles partout, il faut également rétablir la double voie sur une grande partie du trajet afin d'augmenter ses capacités. Cela correspond au rallongement de l'évitement déjà existant à Goebelsmuehle et au rétablissement de la double voie entre Clerf et Ufflingen, où la voie a été conservée à cet effet. Dans l'intérêt des frontaliers belges venant de la région de Trois-Ponts et de Vielsalm, l'offre devait également être élargie avec la création d'une ligne en direction de Luxembourg, qui arrive à la capitale du Grand-Duché au plus tard à 7h45 (au lieu de 8h45 à l'heure actuelle).

Dans le contexte de la déclaration politique en relation avec la désignation de la ligne Luxembourg – Liège comme ligne de liaison entre le TGV- Est et THALYS, deux paires de trains express avec moins d'arrêts devront être mises en service entre les deux villes. Un matériel adapté devra être utilisé pour ces trains.



t750 000

0 10 20 km

 © Verkeërsverbond, 2018
 Carte de base: © ACT / www.geoportali.lu

9. Réactivation de la ligne ferroviaire Libramont-Bastogne-(Wiltz)

Dans son Schéma de Développement du Territoire « Une stratégie territoriale pour la Wallonie », la Wallonie s'est donné pour objectif de moderniser profondément son réseau ferroviaire. Le tronçon entre Libramont et Bastogne sur la ligne 163 de la SNCB figure parmi les projets considérés. Cette liaison ferroviaire fait partie de l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Libramont à Gouvy et St. Vith via Bastogne qui a fini par être jugée non rentable et n'a cessé d'être raccourcie. Le dernier tronçon en service de Libramont à Bastogne a été transféré à la route le 22 mai 1993 (jusqu'à aujourd'hui) « à titre temporaire » et assuré par des lignes de bus. Au fil du temps, le tronçon a été défermé et l'infrastructure a été goudronnée pour aménager un itinéraire (ligne 163) réservé aux cyclistes et piétons dans le cadre du réseau RAVeL⁴.

Dans la mesure où les ponts, la plupart des passages à niveau ainsi que quelques signaux sont restés intacts, la remise en service de ce tronçon serait réalisable. À cet égard, le réseau RAVeL devrait être maintenu parallèlement à la voie ferrée⁵. En toute logique, les partisans de cette idée de réactivation de la ligne 163 de la SNCB mettent également en avant la possibilité de remettre en service le tronçon ferroviaire Bastogne-Wiltz (et Schimpach-Wiltz)

⁴ RAVeL est l'abréviation de Réseau Autonome de Voies Lentes. Ce projet est le fruit d'une initiative de la région wallonne en Belgique qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers sur des chemins de halage, des voies ferrées désaffectées et autres chemins interdits aux voitures.

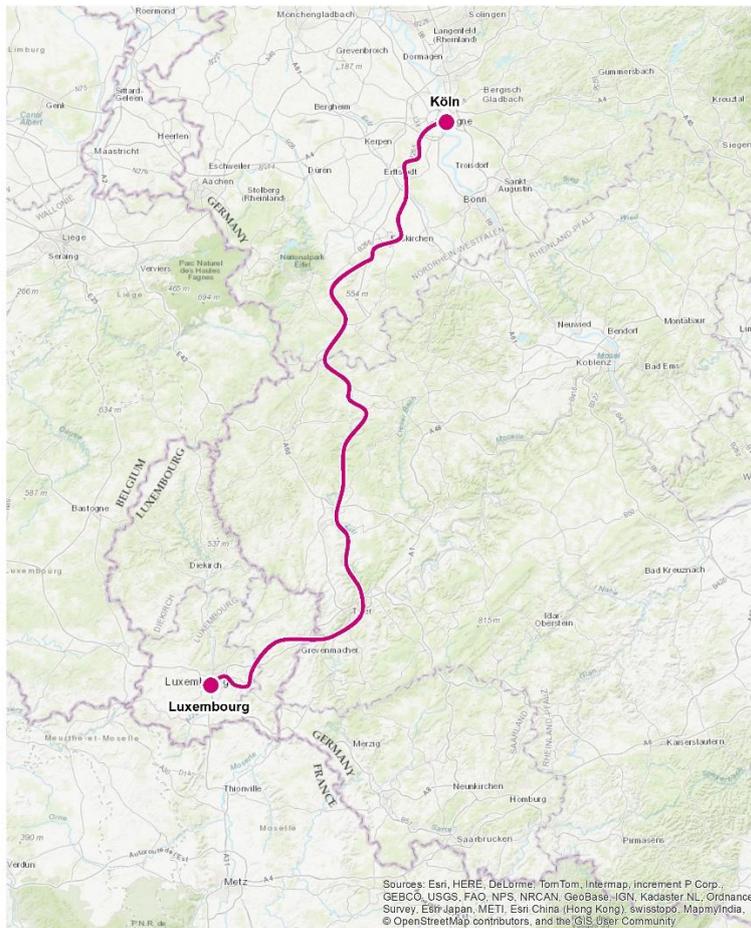
⁵ Résolution DOC 55 0944/008 prévoyant la coexistence des réseaux RAVeL et SNCB sur l'infrastructure d'Infrabel.

sur l'ancienne ligne 164 de la SNCB. La concrétisation de ces deux projets permettrait de réactiver la liaison ferroviaire Libramont – Bastogne – Wiltz – Kautenbach avec une correspondance vers la ville de Luxembourg. Cet aménagement profiterait à un grand nombre de frontaliers. Le CESGR adhère à toutes les idées qui contribuent à accélérer l'abandon de la voiture au profit de formes de mobilité durables.

10. Aménagement de la ligne (Luxemburg) – Gerolstein – Cologne

La ligne de l'Eifel est la liaison ferroviaire la plus courte entre Luxembourg et Cologne. Toutefois, elle pâtit d'une faible vitesse de croisière, qui descend à 70 km/h sur certains tronçons. La situation topographique complexe de cette ligne complique certes son renforcement, mais il serait toutefois possible d'augmenter sa vitesse grâce à certains aménagements sur quelques parties du tracé. Afin d'optimiser la capacité de la ligne, un élargissement à deux voies et la création de possibilités de croisement et de dépassement supplémentaires ont été suggérés. D'après le CESGR, au vu du projet d'électrification du tronçon situé en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, la possibilité d'une électrification de l'ensemble de la ligne, et donc également de la zone située en Rhénanie-Palatinat, devait également être examinée. Une étude de faisabilité du Nahverkehr Rheinland (NVR) a conclu que l'électrification de la ligne de l'Eifel, au moins sur le tronçon allant jusqu'à Kall (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), serait rentable.

Le CESGR demande donc qu'une expertise des transports commune portant sur les deux Länder concernés soit réalisée dans les meilleurs délais. Une liaison régionale express directe entre Luxembourg et Cologne permettrait, d'une part, d'améliorer la liaison avec le nœud ferroviaire de Cologne et, d'autre part, cela serait assurément bénéfique pour les frontaliers de la région de l'Eifel travaillant au Luxembourg. Si une liaison directe partant du Luxembourg en direction de Coblenze était préférée à cette solution, il faudrait tout de même garantir un raccordement entre la ligne de la Moselle et la ligne de l'Eifel au niveau de Trèves.



1:1 000 000

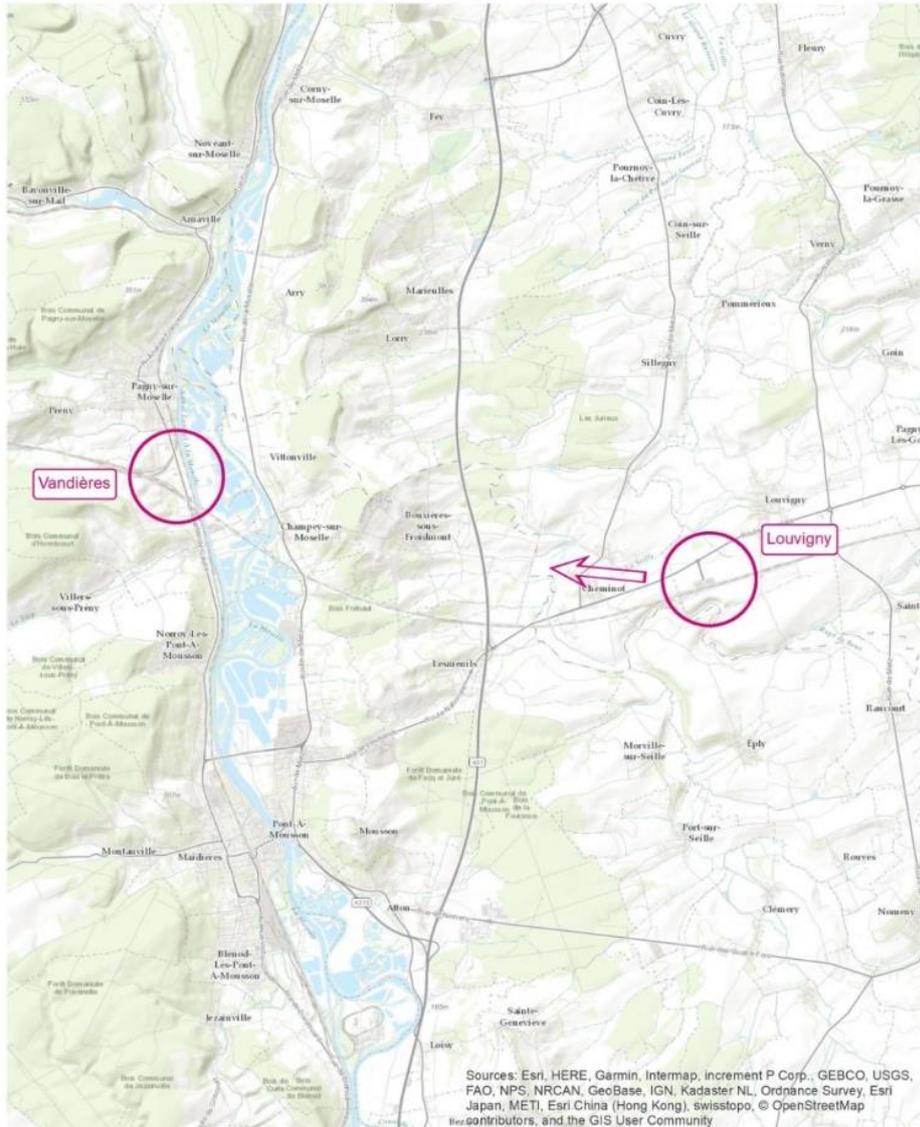
0 10 20 km

© Verkeërsverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

11. Relocalisation de la gare Lorraine TGV de Louvigny à Vandières

Le CESGR plaide en faveur de la commune de Vandières, située au nord de Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), comme nouveau site pour la gare censée assurer des TER au niveau de la liaison TGV de la région Lorraine. Cette nouvelle gare étant conçue comme une gare à voies superposées, les usagers auraient la possibilité de passer directement du réseau régional aux trains à grande vitesse et cela réduirait ainsi considérablement les temps de trajet des Lorrains en direction de l'Allemagne, de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France. Pour de nombreux Lorrains, Luxembourgeois, Belges et Allemands de Rhénanie-Palatinat, cette gare proposerait des lignes plus rapides ou même nouvelles vers Paris et Strasbourg. À la gare de Louvigny (Moselle), une solution provisoire consisterait à la transformer en gare de trains de marchandises à grande vitesse.

Cependant, le CESGR souligne les inquiétudes de certains responsables politiques de Lorraine vis à vis de cette question et il se montre vigilant sur le fait que cette relocalisation de la gare TGV ne puisse en aucun cas engendrer une dégradation du trafic, au détriment des lignes TGV existantes, Luxembourg-Metz-Paris Gare de l'Est et Nancy-Paris Gare de l'Est.



1:90,000

0 2.5 5 km

© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

12. Tronçon Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg

Le nombre d'utilisateurs sur le tronçon ferroviaire Nancy-Metz-Thionville en Lorraine va vraisemblablement continuer d'augmenter dans les prochaines années. La croissance effrénée du marché de l'emploi luxembourgeois va pousser les infrastructures de transport à saturation. Adapter les capacités en termes de matériel ferroviaire afin de pouvoir augmenter le nombre de passagers et rallonger les quais devrait remédier à ce problème.

Dans ce contexte, des responsables politiques lorrains ont récemment revendiqué à plusieurs reprises l'installation d'une sorte de RER⁶ inspiré du modèle parisien. Une telle fréquence horaire serait possible si une partie du transport de marchandises ayant lieu en journée était dégagée, sachant qu'il représente près de deux tiers du trafic sur ce tronçon, ou s'il était

⁶ Le Réseau Express Régional est un réseau de transport desservant les banlieues de Paris.

redirigé vers le terminal d'Athus. Une vingtaine de TER⁷ supplémentaires pourraient ainsi circuler entre 7h00 et 18h00 et la fréquence horaire se rapprocherait de celle du RER parisien. Le CESGR soutient cette idée.

IV. TRANSPORT EN AUTOBUS

Depuis 2006, l'offre de bus s'est rapidement développée au-delà des frontières et s'est étendue à travers toute la Grande Région.

Au Luxembourg, il existe un important réseau de transport périurbain qui compte aujourd'hui plus de 30 lignes circulant à intervalles très rapprochées au moment des heures de pointe. Ce réseau de bus, appelé « Regiozone », est organisé et financé par le ministère des transports du Luxembourg. On relève deux zones tarifaires, dans lesquelles le prix varie en fonction de l'éloignement par rapport à la ville de Luxembourg. En plus de tickets journaliers et mensuels, il existe un abonnement à l'année.

En matière de bus transfrontaliers, il convient également de citer l'offre du réseau belge TEC, dont les bus circulent non seulement sur le territoire luxembourgeois, mais traversent aussi la frontière française.

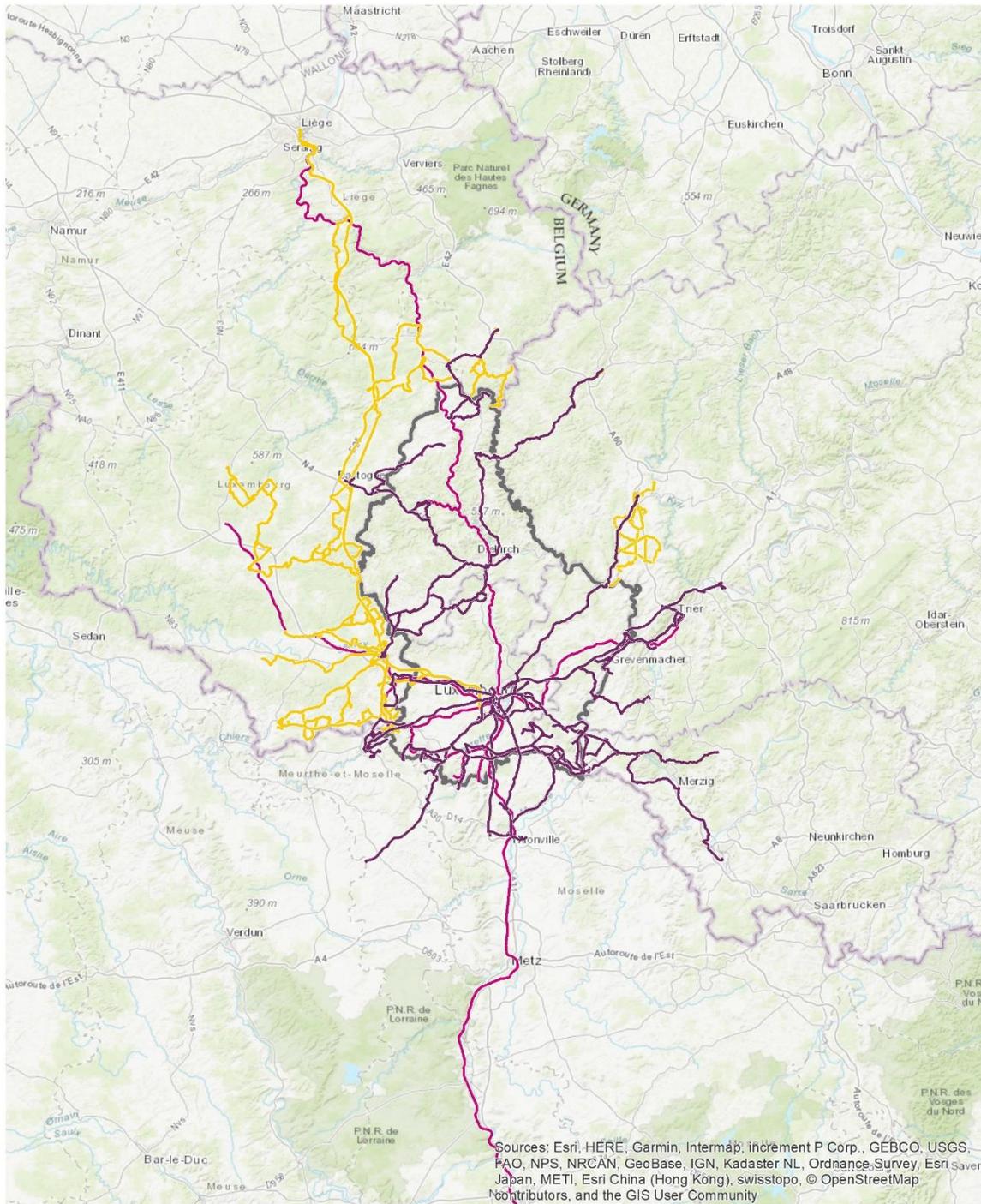
Toutes les offres, les horaires de circulation et autres informations sont disponibles sur les sites Internet et les applications mobiles de mobiliteit.lu (portail de la mobilité de la communauté des transports luxembourgeois) et de geoportail.lu (site Internet de l'administration du cadastre luxembourgeois). On peut y consulter son itinéraire précis, visualiser la localisation exacte des stations de bus sur des cartes et suivre la circulation des bus en temps réel. Le groupe de travail « Transports » ne peut que saluer cet excellent travail de détail, mais souligne toutefois que toutes les informations clients disponibles devraient être mieux exploitées.

En matière de bus, on peut également citer quelques lignes transfrontalières d'entreprises économiquement indépendantes. Cependant, on ne trouve malheureusement aucune information sur ces lignes dans les systèmes de recherche d'itinéraires. Le groupe de travail « Transports » déplore ce problème et demande à ce que toutes les lignes soient intégrées dans les systèmes de recherche d'itinéraires existants.

La tendance des bus de longue distance a également traversé les frontières de la Grande Région. Il existe désormais un grand nombre de lignes directes en partance de villes de la Grande Région (Luxembourg, Liège, Metz, Sarrebruck ou encore Trèves) vers différentes villes d'Europe comme Barcelone, Lyon, Toulouse, Dusseldorf, Amsterdam ou Zurich.

À l'instar des compagnies aériennes à bas prix, les sociétés de bus de longue distance ont rendu le voyage plus attractif, en particulier pour les jeunes, grâce à une offre de transport très peu coûteuse.

⁷ Transport express regional, filiale de la SNCF qui exploite le transport régional à l'intérieur des régions administratives.



1:1,000,000



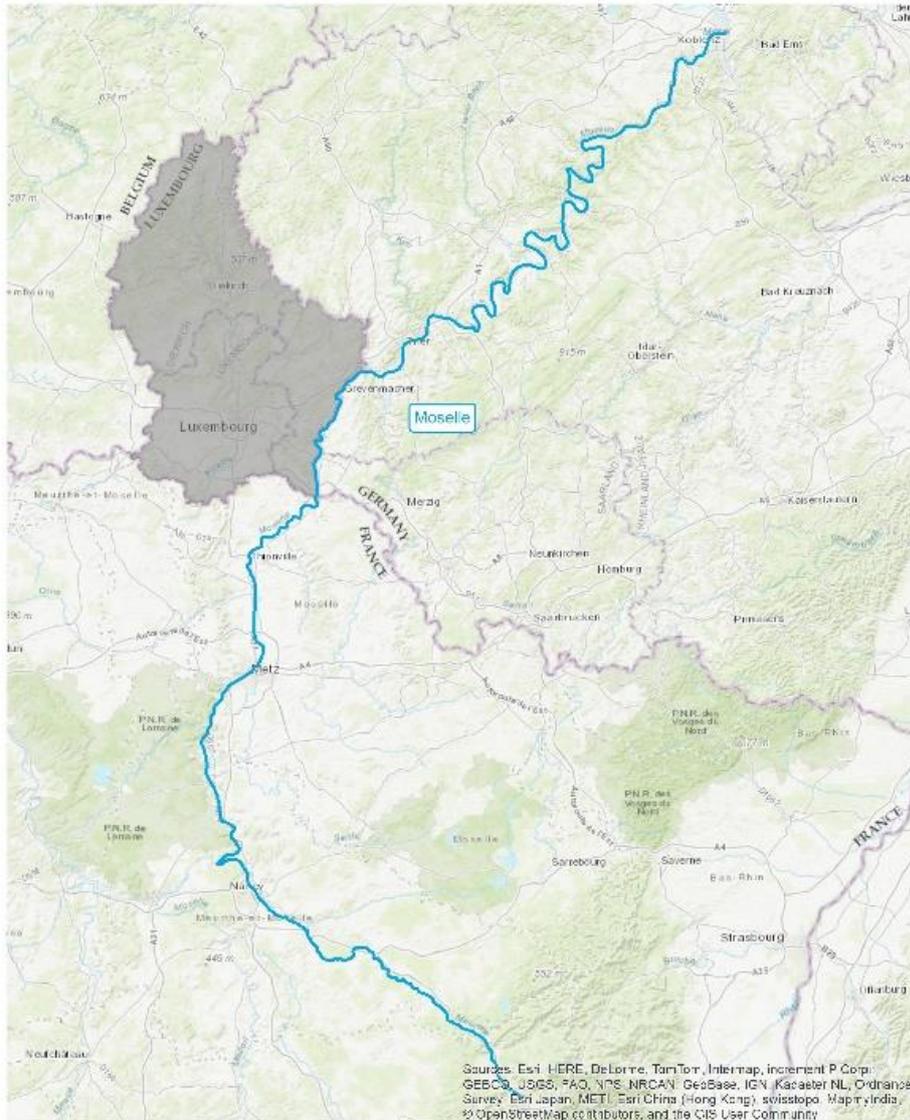
© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

V. TRANSPORT PAR VOIR NAVIGABLE

Projet B 1 : Construction des sas d'écluses

Avec un volume de transport annuel de 3,5 milliards de tonnes-kilomètres et un volume de marchandises annuels de 15 millions de tonnes, la Moselle compte parmi les voies navigables intérieures les plus importantes d'Europe. Elle affiche un taux d'utilisation des capacités de plus de 100 % et représente ainsi un véritable goulet d'étranglement pour de nombreux secteurs économiques. L'encombrement du trafic est une normalité : en moyenne, un navire de marchandises perd 9 heures entre Coblenche et le port de Dillingen en raison des temps d'attente. Parfois, certains bateaux peuvent attendre jusqu'à 15 heures devant des écluses. En raison d'une panne sur l'une de ses écluses, toutes vieilles de 50 ans et nécessitant des réparations, le trafic de transit de la Moselle s'est retrouvé entièrement paralysé. Dans les faits, la Moselle est déjà bloquée 8 à 10 jours par an en raison de travaux de réparation sur les écluses. Le CESGR recommande vivement de palier à ce problème de congestion avec la construction de deuxièmes sas sur les écluses de la Moselle, afin de garantir à long terme le fonctionnement sur toute l'année des voies navigables de Moselle.

Cependant, le CESGR doit constater avec inquiétude que le ministère des transports allemand, en raison d'engagements contraignants, a modifié sa position sur la construction de deuxièmes sas. Bien qu'il y ait eu des déclarations d'intention en faveur de la réalisation des travaux (définie parmi les besoins prioritaires dans le plan fédéral d'infrastructures de transport), il n'y a pas eu de déclaration claire et non équivoque. C'est pourquoi le CESGR s'engage pour l'accélération de la rénovation des écluses de la Moselle, avec la construction de deuxièmes sas. Selon le CESGR, le délai fixé à 2036 pour la fin des travaux de rénovation des écluses de Moselle devrait être largement avancé.



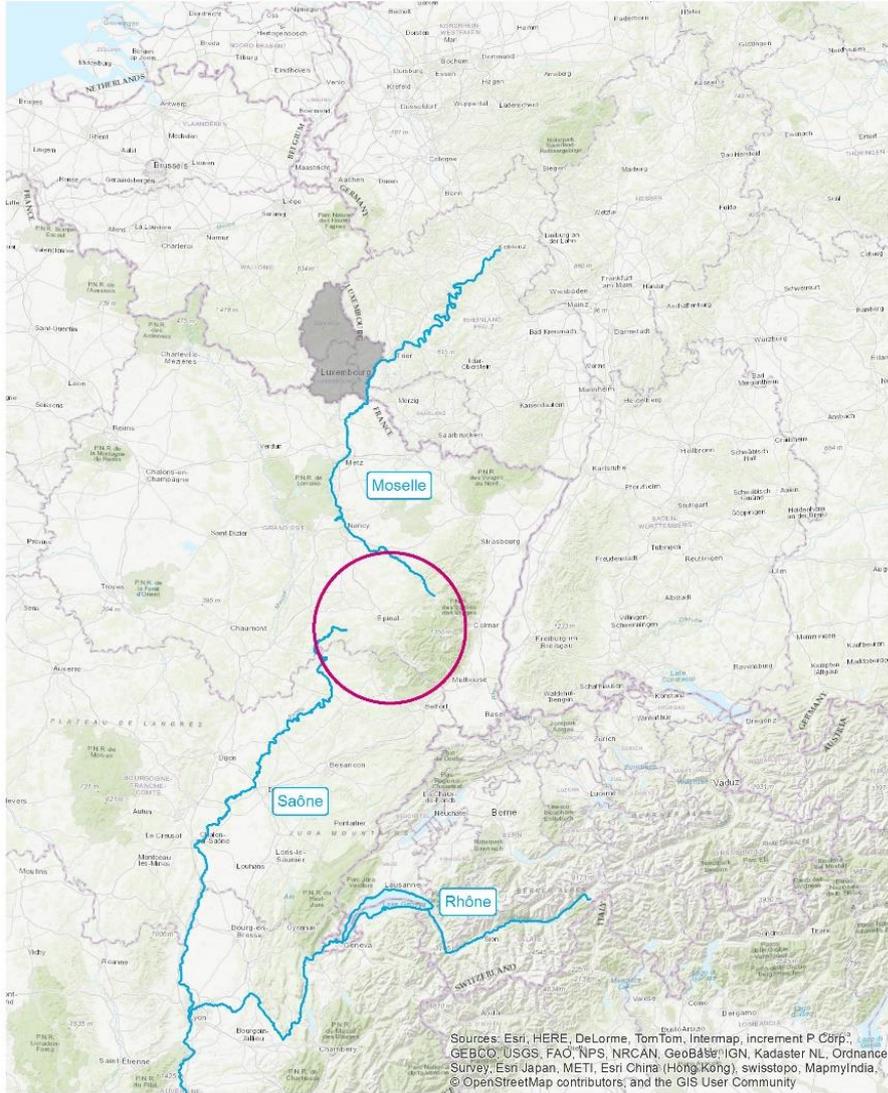
1:1 000 000

0 10 20
km

© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

Projet B 2 : Raccordement entre la Moselle et la Saône / le Rhône

Le CESGR soutient le projet de raccordement par canal navigable entre la Moselle et la Saône. Cela permettrait de créer une liaison continue entre la mer du Nord / mer Baltique et la mer Méditerranée, qui relierait aussi davantage la Grande Région au réseau de voies navigables européen. Le CESGR prévoit alors une véritable impulsion économique, notamment pour les entreprises qui se font livrer leurs matières premières et produits de base par bateau ou bien qui livrent leurs produits via les voies navigables intérieures. Les ports de la Grande Région pourraient aussi bénéficier grandement de ce projet de canal. Par ailleurs, ce raccordement des voies navigables contribuerait à désengorger les réseaux ferroviaire et routier, en particulier en ce qui concerne le fret et le transport en vrac.



1:3 000 000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

VI. TRANSPORT ROUTIER

Au niveau des infrastructures du trafic routier de la Grande Région, on relève actuellement des blocages sévères qui risquent de s'aggraver et de paralyser le trafic à certains endroits, en l'absence d'actions en matière de politique des transports.

Le CESGR préconise donc la réalisation rapide de différentes actions permettant de supprimer efficacement les goulots d'étranglement les plus conséquents.

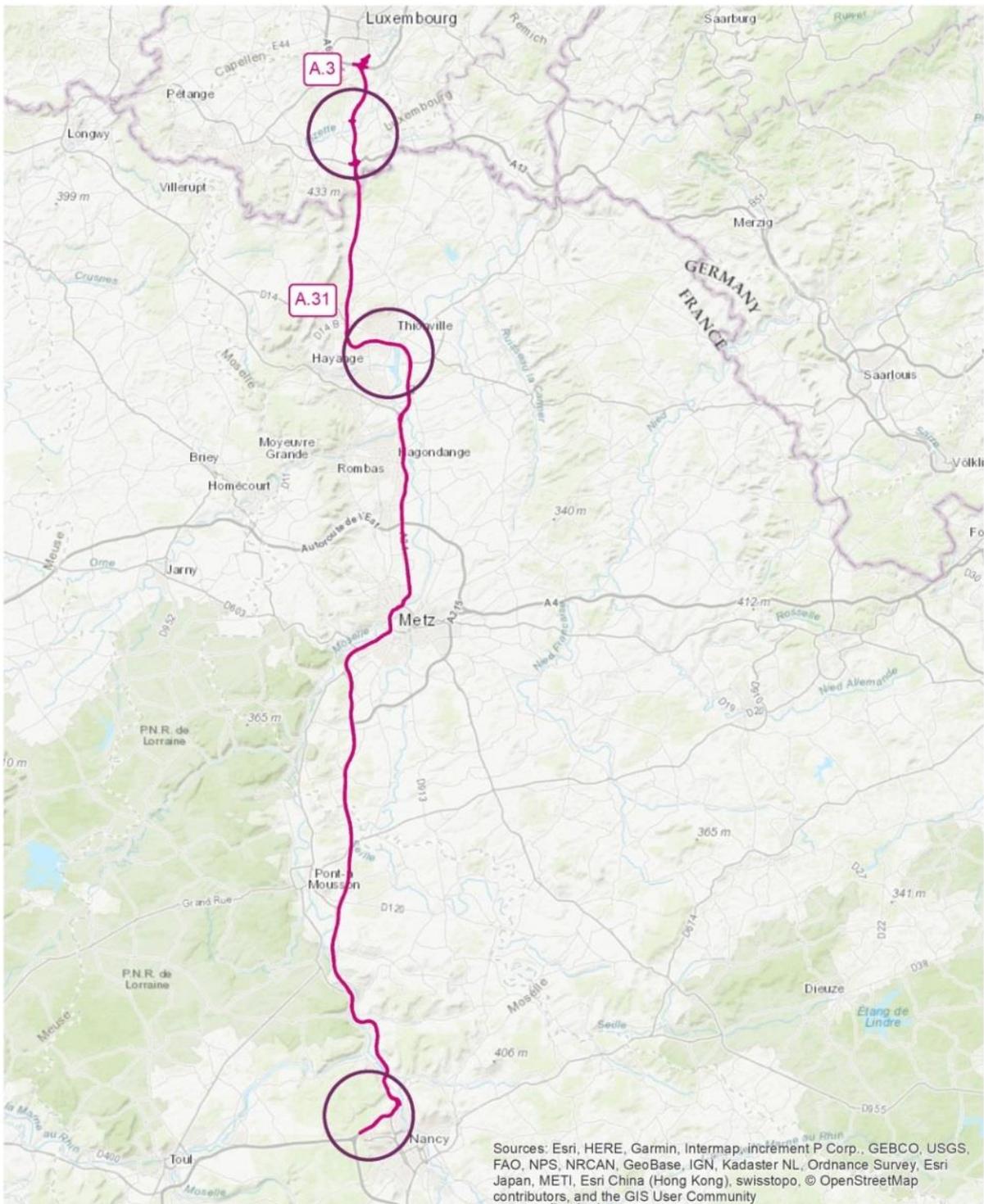
Le CESGR souligne cependant que l'aménagement du réseau routier consiste à élargir la capacité routière. Il ne s'agit donc pas de déterminer la quantité de véhicules pouvant circuler sur le réseau, mais de faire en sorte qu'un maximum de personnes puissent se déplacer.

1. A3/A31 : amélioration de la liaison entre Luxembourg et Nancy

L'axe nord-sud le plus important de la Grande Région, l'A31 située en Lorraine, est aujourd'hui surchargé de manière chronique à plusieurs endroits et il apparaît donc urgent d'améliorer la situation. Cette autoroute est un axe important pour la connectivité au sein de la Grande Région, en particulier pour le flux de circulation nord-sud (Luxembourg-Lorraine). Elle constitue donc une liaison importante qui permet de relier plusieurs villes principales du noyau métropolitain, transfrontalier et polycentrique de la Grande Région.

Deux mesures spécifiques sont nécessaires pour aménager cette artère vitale à la Grande Région conformément aux besoins : le contournement de Thionville et le contournement autoroutier de Nancy.

L'autoroute A3 (il s'agit de la partie luxembourgeoise) va également être élargie à trois voies dans les deux sens de circulation, sachant toutefois que la troisième voie sera réservée aux bus et aux covoiturages pendant les heures de pointe. Le CESGR demande une réalisation rapide de ces mesures.



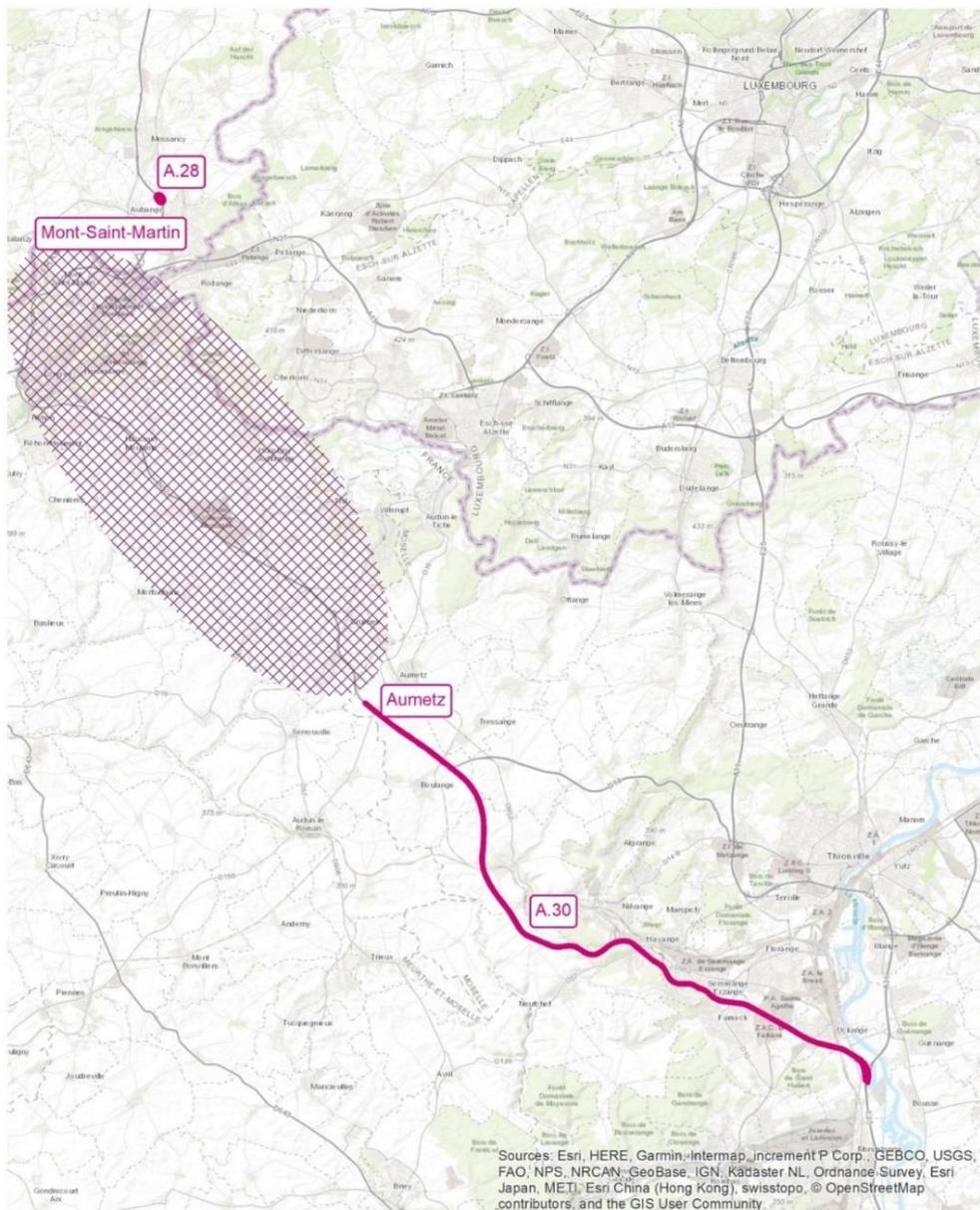
1:450,000



© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

2. Raccordement de l'A28 belge et de l'A30 française

L'autoroute A30 ou « autoroute de la vallée de la Fensch » est une autoroute française de 25 km de long débutant à Richemont et s'achevant actuellement à Aumetz. Avec le prolongement de cette autoroute jusqu'à la frontière belge, au niveau de Mont-Saint-Martin, elle devrait compter 26 km supplémentaires. Dans la mesure où le projet se poursuit, le CESGR préconise d'au moins aménager ce tronçon sur quatre voies.



Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

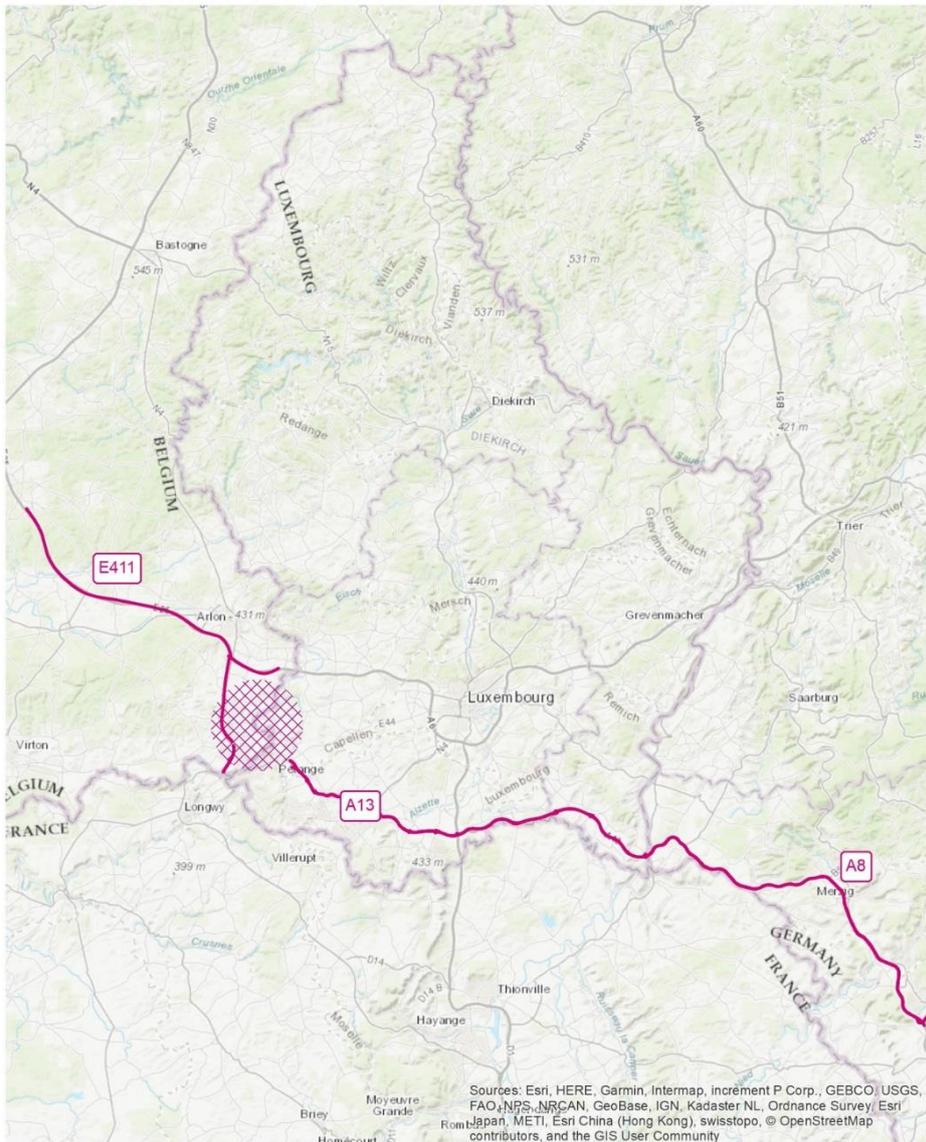
1:180,000



© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

3. Finalisation de l'autoroute reliant la Wallonie et le Luxembourg (A31), ainsi que la Sarre (A8)

Il s'agit ici du tronçon manquant entre l'A13 luxembourgeoise et l'E411 wallonne. Cette liaison est-ouest est indispensable car elle améliore la connexion routière entre la Wallonie, la Sarre et le Luxembourg. Il est d'autant plus important de renforcer cette liaison autoroutière, dans la mesure où il n'existe aucune offre de transports publics performante sur cet axe. En Sarre, l'autoroute a récemment été élargie à deux voies au niveau de Merzig, ce qui représente une amélioration conséquente de la liaison routière. Le CESGR suggère donc de réaliser la même opération sur les tronçons manquants côté luxembourgeois et côté wallon



1:450,000



© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

4. B50 Wittlich – Rheinböllen

Un projet revendiqué depuis plusieurs années par le CESGR a été réalisé le 21 novembre 2019 avec la construction d'un pont sur la Moselle et d'une route à quatre voies entre l'A1 et l'A60 au niveau de Wittlich et de Longkamp, la « B50 neu ». Ce projet fait partie d'un grand axe européen ouest-est censé relier les territoires belge et néerlandais à la région Rhin-Main et au Sud-Ouest de l'Allemagne.

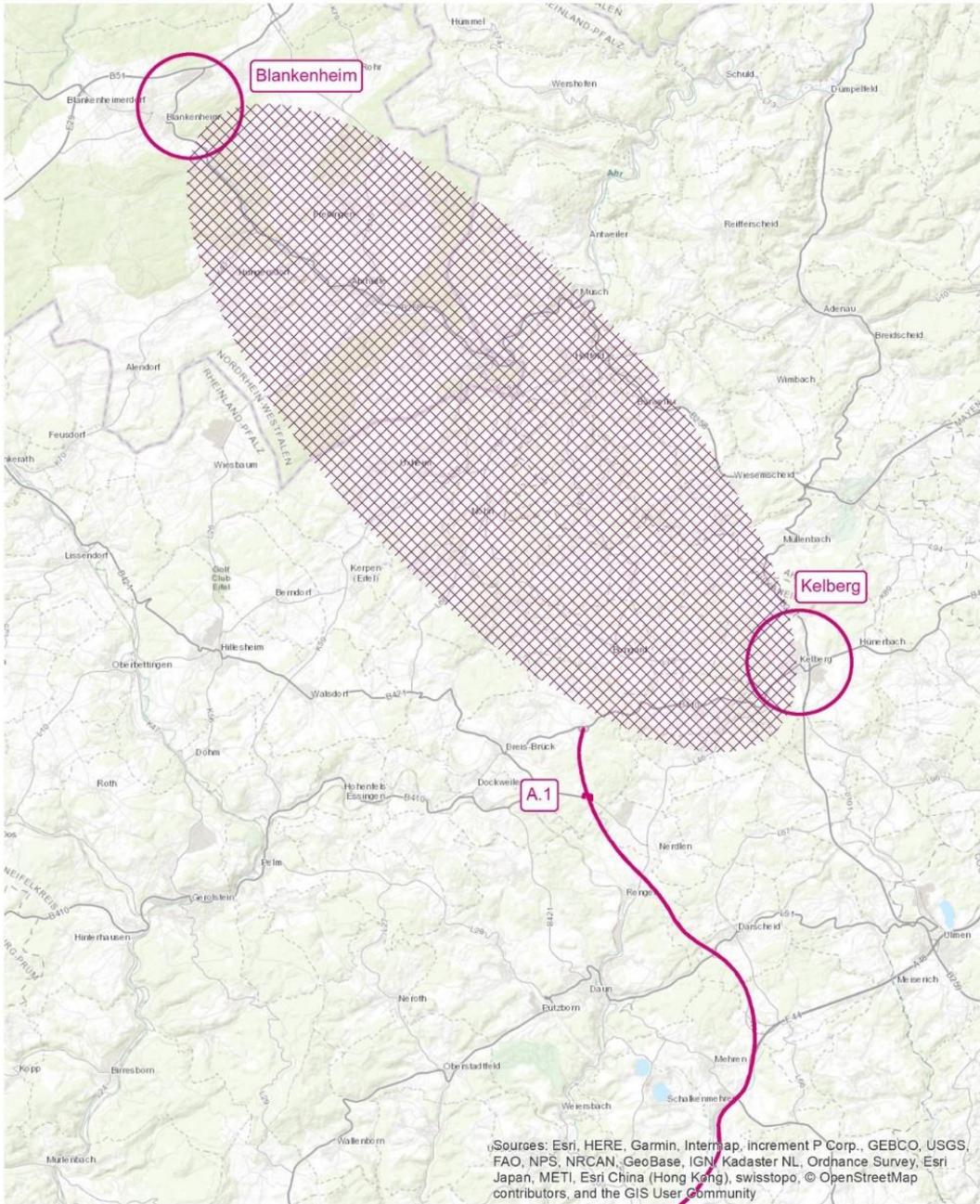
Le projet raccordera non seulement la Grande Région à la région Rhin-Main, mais créera également une liaison avec les ports d'ARA (Amsterdam - Rotterdam – Anvers), importants sur le plan économique. Cela permettra une interconnexion économique plus étroite entre la région du Rhin et la Grande Région, mais aussi le Benelux, ainsi qu'un raccordement entre les plateformes de transport aérien de Francfort-Hahn, Francfort-sur-le-Main, Liège et Luxembourg. La Grande Région espère que ce raccordement donnera un élan important au développement économique sur l'ensemble de son territoire. Le CESGR se félicite du fait que le projet ait été finalisé, et précise que pour garantir une capacité constante sur cet axe et tirer ainsi pleinement parti de l'effet de désengorgement du trafic, il devrait s'agir d'une quatre voies sur l'ensemble de l'axe.

Le CESGR ajoute qu'il faudrait également viser à moyen terme un élargissement de l'A60, et donc du tronçon comprenant actuellement deux voies entre la frontière belge et l'échangeur de Prüm.

5. A1 : section entre les échangeurs de Kelberg et de Blankenheim

Il s'agit ici de combler un « trou » de 25,2 km, à savoir la section manquante entre les échangeurs de Kelberg et de Blankenheim, afin de raccorder la Grande Région à l'Ouest et au Nord de l'Allemagne. Dès lors qu'il sera possible de circuler de manière continue de l'A1 à l'A60, ces routes absorberont et réaliseront plus de 60 % du transport de marchandises régional. La construction de ce tronçon manquant sur l'A1 permettra une décongestion importante du trafic, en particulier sur les axes longue distance quasi parallèles de l'A61 et de la B51.

Le CESGR soutient ce projet depuis plusieurs années car il créerait une nette amélioration de l'accès à la région de Rhénanie-du-Nord-Westphalie qui serait bénéfique à l'ensemble de la Grande Région et permettrait une liaison autoroutière continue entre Lübeck et l'Espagne. La construction de ce tronçon manquant sur l'A1 permettra non seulement d'optimiser sensiblement l'accessibilité de la région, mais aussi de renforcer l'économie et le tourisme. Cela créera des emplois et augmentera l'attractivité de l'implantation dans la région.



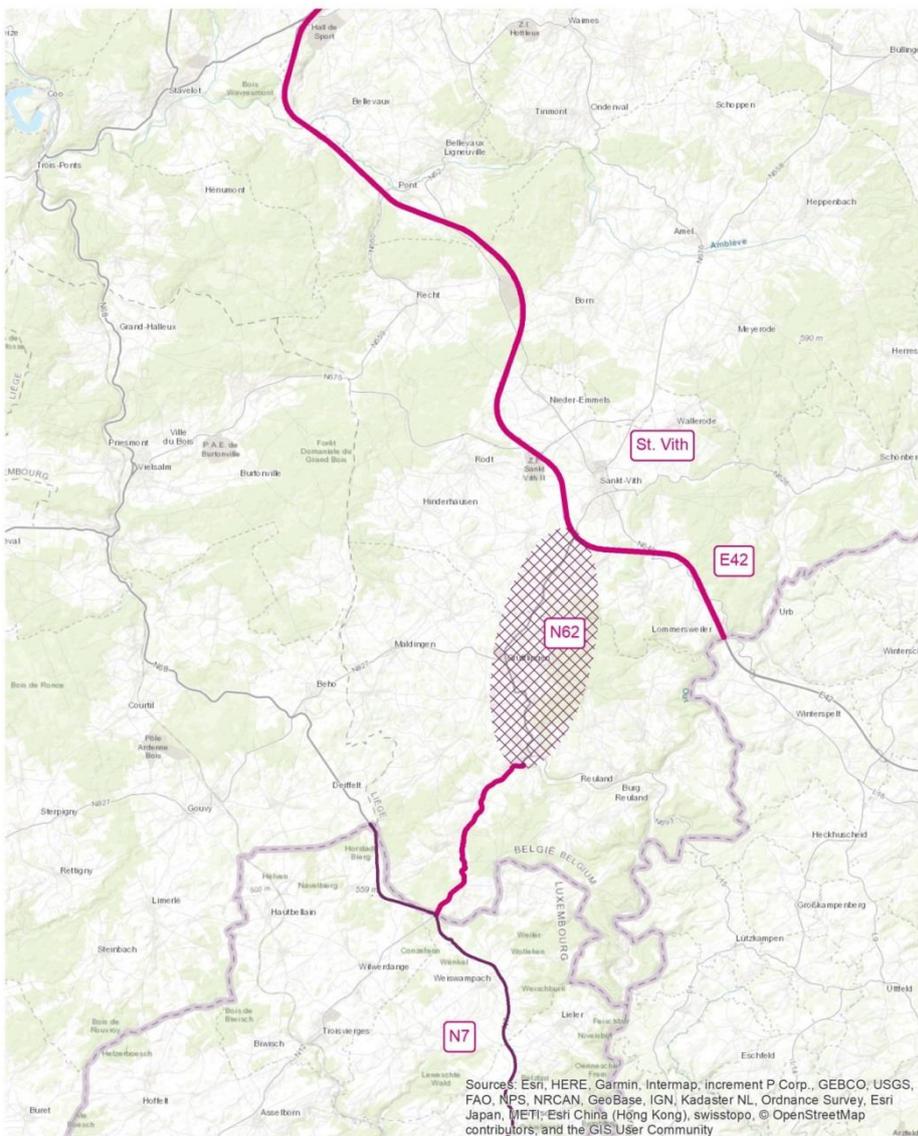
1:150,000



© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

6. Aménagement de la N62 en tant qu'axe de liaison entre St. Vith et le Grand-Duché de Luxembourg, une des artères principales de la Grande Région

Le CESGR est pour un renforcement de la N7 luxembourgeoise, également appelée E421, entre Fridhaff et Wemperhardt. Par ailleurs, il est primordial d'augmenter la sécurité sur la N7. En lien avec ce projet, l'aménagement de la N62 belge, qui part de Wemperhardt en direction de St. Vith, est lui aussi nécessaire, car il garantirait un meilleur raccordement à l'autoroute E42 (St. Vith – Liège) et à la E40 (Liège – Bruxelles ou Liège – Aix-la-Chapelle – Cologne – région de la Ruhr). Cet aménagement de la N62 devrait sortir le trafic de transit des villages. Ces deux projets permettront une amélioration économique de la région du nord du Luxembourg et des zones frontalières de Wallonie et de la Communauté germanophone de Belgique.



1:150,000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

7. Qualité de la liaison Trèves/Luxembourg et contournement de Trèves

À travers le développement d'un concept de transport axé sur la notion de développement durable (notamment par l'optimisation des transports en commun) et intégrant l'ensemble des modes de transport, il est question de contribuer à l'amélioration de la situation de transport de la zone Trèves-Luxembourg. L'objectif est d'aboutir à une optimisation de la situation de transport à travers la réalisation d'un concept de transport durable.

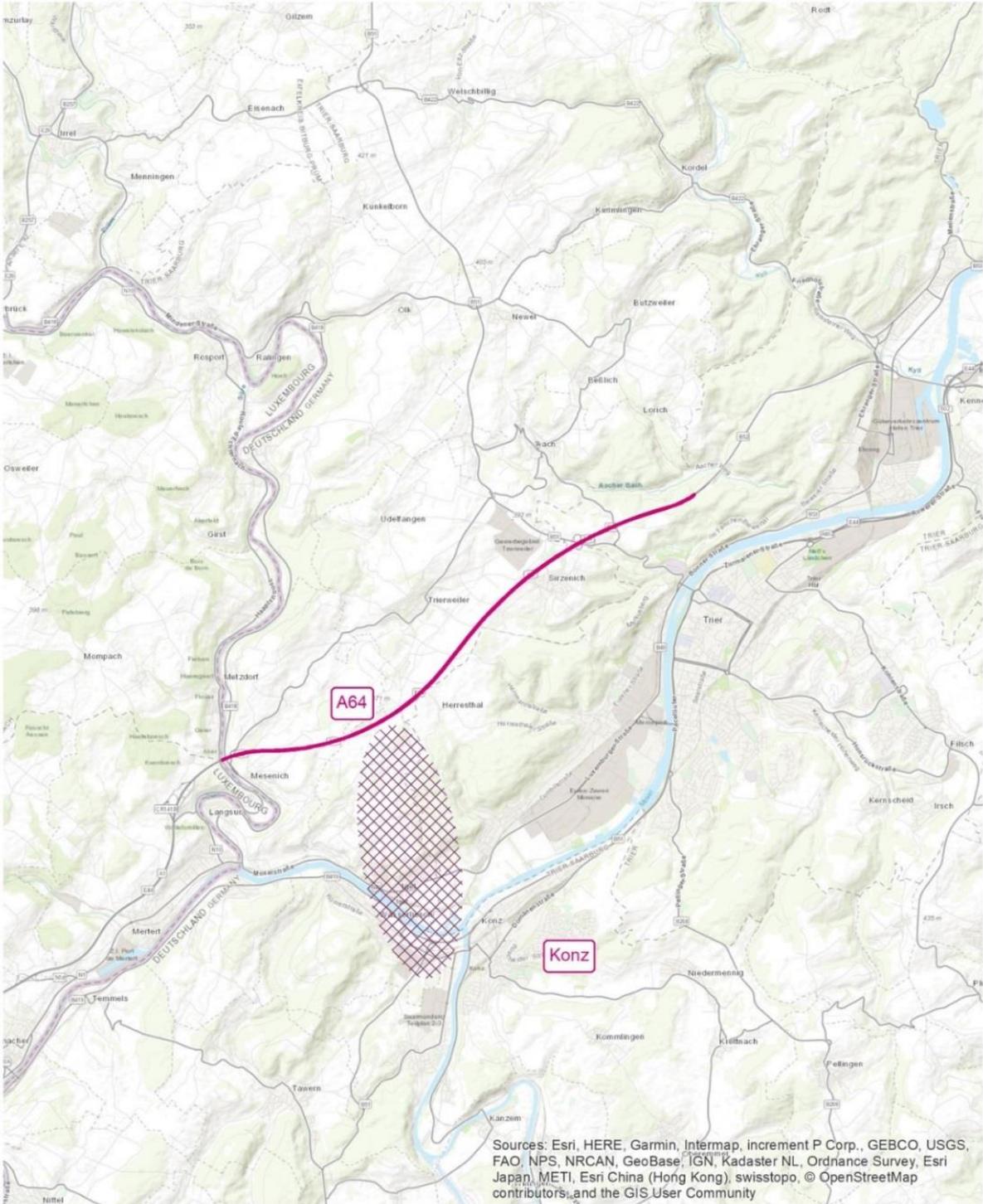
Le contournement de Trèves par l'ouest, via le nouveau pont au-dessus de la Moselle au niveau de Konz et la route longeant la Moselle en direction de l'A64, est particulièrement important pour relier les espaces économiques de Luxembourg et de Trèves. Les entrepreneurs et les salariés des deux pays doivent actuellement faire de longs détours qui leur font perdre un temps considérable. Dans la mesure où le contournement par l'ouest favoriserait durablement le trafic économique entre ces deux centres et débarrasserait les habitants de la vallée de Trèves des nuisances sonores et des émissions polluantes, le CESGR revendique la mise en œuvre rapide de ce projet.

Autre revendication de longue date du CESGR : le contournement par le nord de Trèves avec un raccordement vers le nord, via la région de Moseldreieck (fermeture du tronçon manquant de l'A1) et vers l'est (route « B50 neu »). Le contournement de Trèves par le nord est d'une importance capitale, en particulier pour le trafic est-ouest au sein de la Grande Région. Les conséquences de la gestion actuelle du trafic se manifestent sous forme de déviations et d'embouteillages importants. La mise en œuvre de cette revendication n'étant malheureusement pas prête de se produire, et en raison de l'urgence de la situation, il faudrait examiner en amont la possibilité d'un renforcement des axes existants A 64/ B 52/ A 602 (notamment l'aménagement du pont de « Biewerbachtalbrücke » et de l'échangeur de « Kenner Haus »).

8. Mise en œuvre du projet « Nordsaarlandstraße » (route du nord de la Sarre)

Le projet « Nordsaarlandstraße » prévoit l'aménagement d'une route fédérale qui empruntera en grande partie des routes de campagne existantes et reliera l'A8 au niveau de Merzig à l'A1 au niveau de Nonnweiler. Cette route permettrait de raccorder une grande partie du nord de la Sarre et du Hochwald au réseau routier. Le projet présente également un intérêt notable pour le trafic transfrontalier. Les voyageurs en provenance de l'ouest de la Grande Région pourraient ainsi se rendre plus rapidement à l'est sans faire de détour par Sarrebruck, ce qui permet de gagner du temps et de réduire les émissions.

Le CESGR suggère de trouver le plus rapidement possible – et en concertation avec la Bundeswehr, qui possède une caserne dans les environs de Merzig – une solution pour le contournement de Merzig afin de pouvoir mettre en œuvre le projet « Nordsaarlandstraße » dans son intégralité.



1:100,000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

VII AUTRES SECTEURS

1. Mobiregio, une stratégie de communication commune pour les transports en commun et les formes de mobilités alternatives

Le projet *Mobiregio* a pour objectif de tourner les transports vers des formes de mobilité publiques et alternatives. Il s'agit ici de promouvoir la mise en réseau des acteurs de la Grande Région.

Les réunions semestrielles de la task force « Communication » de *Mobiregio* doivent définir les modules de travail, de manière à pouvoir mettre en place des campagnes de sensibilisation transfrontalière portant sur les modes de transport alternatifs (transports en commun, parking relais, parkings et systèmes de covoiturage, mobilité douce).

La « IT Task Force *Mobiregio* » a pour mission d'analyser la poursuite du développement du « portail mobilité » de la Grande Région, *Mobiregio*. Les prochaines étapes pourraient être l'intégration d'un système tarifaire et d'un système de recherche d'itinéraire multimodal, ainsi que l'intégration de formes de mobilité alternatives. Faire apparaître le lien de *Mobiregio* sur des portails événementiels permettrait également de favoriser la mobilité durable dans le cadre des déplacements liés aux loisirs au sein de la Grande Région.

Une conférence intitulée « Journée des transports en commun de la Grande Région » devrait être organisée tous les deux ans, permettant ainsi de rassembler tous les acteurs du domaine de la mobilité alternative en Grande Région. Des forums thématiques, des présentations spécialisées et des tables rondes, ainsi que des salons, pourraient compléter cette manifestation.

Il faudrait vérifier avec toutes les régions membres si un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) pourrait être la structure la plus adaptée pour l'application du concept *Mobiregio*.

2. Le télétravail comme forme de travail complémentaire, souple et tournée vers la famille

Dans le contexte de la révolution numérique, le groupe de travail voit un certain potentiel dans le domaine du télétravail. Il permet aux employeurs d'économiser des espaces de travail et aux salariés de supprimer des temps de trajet. Les modes de travail flexibles équilibrent les flux de frontaliers et désengorgent les routes, ainsi que les transports en commun. Les mesures de confinement strictes imposées à partir de la mi-mars 2020 en raison de l'épidémie de SARS-CoV-2 ont poussé les salariés à avoir massivement recours au télétravail.

Pour les travailleurs qui ne résident pas au Luxembourg mais dans un pays voisin, l'aspect fiscal est la raison qui empêche la transition vers davantage de télétravail.

Ainsi le nombre de jours de travail effectués en dehors des frontières du Luxembourg est limité : dans des circonstances ordinaires, cela correspond à 24 jours de travail par an pour les frontaliers belges, 19 jours de travail par an pour les frontaliers allemands et 29 jours de travail par an pour les frontaliers français. Au-delà de ce seuil de tolérance, le travailleur frontalier est imposé dans son pays de résidence. Pendant la crise du coronavirus, le Luxembourg et ses pays voisins se sont mis d'accord sur un assouplissement de ce seuil de tolérance.

Il a donc été convenu d'une dérogation selon laquelle les jours de télétravail liés à la pandémie de COVID-19 ne sont pas à prendre compte dans la détermination de la législation de sécurité sociale propre à chaque frontalier. Cette dérogation a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2020.

Le groupe de travail recommande au Sommet de la Grande Région d'analyser en détail les conditions-cadres et le potentiel du télétravail et de les adapter afin d'intégrer dans la loi, s'il y a lieu, la possibilité du télétravail pour les travailleurs frontaliers.

3. Renforcement de la culture du vélo en Grande Région

Le Groupe de travail préconise un renforcement de la culture du vélo en Grande Région. Pendant le confinement lié à l'épidémie de coronavirus, beaucoup de gens ont réalisé qu'il était plus simple pour eux de se rendre au travail à vélo, évitant ainsi les bouchons et la promiscuité des transports en commun. Il ne s'agit pas seulement d'une mode, car de plus en plus de gens reconnaissent les avantages du vélo, non seulement en tant que loisir, mais aussi en tant que mode de transport quotidien. Le vélo offre des solutions à un grand nombre de difficultés rencontrées en ville ou à la campagne. Cette image positive doit également s'établir dans le milieu politique, afin que les dépenses nécessaires à de nouvelles pistes cyclables et à la promotion du vélo soient fournies, et afin que des infrastructures (notamment des parkings pour vélos sûrs) soient mises en place.

Outre l'utilisation du vélo dans un contexte touristique, c'est son utilisation quotidienne qui doit surtout être rendue plus attrayante grâce à la création de pistes cyclables balisées. Pour cela, il est nécessaire de créer des pistes cyclables rapides entre les principaux centres (trafic professionnel et de loisirs). La mise en place de pédélec et de vélos électriques devrait être envisagée comme une opportunité de toucher de nouveaux groupes d'utilisateurs pour la pratique du vélo comme moyen de transport éco-responsable.

4. Modifier la répartition modale en faveur des modes de transport écologiques

La gestion du stationnement constitue l'un des moyens les plus efficaces pour réduire le volume du trafic, et ainsi les nuisances sonores et écologiques. Il convient évidemment de s'assurer que cette gestion du stationnement permet un équilibre économique viable entre l'accessibilité et l'attractivité des centres-villes. D'une manière générale, il faut définir des critères transfrontaliers pour une stratégie de gestion du stationnement avancée.

Les nouvelles activités économiques et les nouveaux logements ne devraient être encouragés que pour les zones déjà bien desservies par les transports en commun. Pour les sites n'étant pas du tout desservis, il faudrait dès le début prévoir au moins la possibilité d'une liaison de transports en commun, qui serait appliquée ultérieurement. Les zones commerciales déjà existantes devraient être encore mieux raccordées au réseau de transports en commun. Le groupe de travail préconise un échange transfrontalier intensif sur les bonnes pratiques en matière de réduction des émissions polluantes dues à la circulation routière. Les aspects écologiques (pollution sonore et atmosphérique) devraient être davantage pris en compte dans les centres urbains.

Il pourrait également être intéressant de mettre en place une indemnisation kilométrique (mesure incitative, c'est à dire attrait financier direct) en cas d'utilisation de transports en commun ou de formes de mobilité actives (vélo, marche). Favoriser les titres de transport professionnels sur le trafic transfrontalier pourrait constituer une autre mesure incitative.

5. Faire avancer la mobilité multimodale

D'après le groupe de travail « Transport », la mobilité multimodale revêt une importance particulière. Par conséquent, il convient de favoriser la connexion des transports en commun avec d'autres offres de mobilité et d'optimiser ce système global. À l'avenir, il sera important de réfléchir en termes de chaînes de mobilité. Il est important que chacun se demande quelles sont ses attentes et comment se complètent les différents segments de transport. Comment

est-il possible de créer des chaînes de mobilité, via le rail, la route, l'eau et l'air ? Comment combiner le vélo et la marche à pied ? La mobilité doit être facilement compréhensible et accessible. Les possibilités offertes par la numérisation favorisent ces interconnexions indispensables.

6. Coopération transfrontalière en matière de produits tarifaires

La Grande Région devrait étudier le bénéfice de produits tarifaires transfrontaliers communs. Il faudrait alors veiller à simplifier les circuits de distribution, les modes de compensation et de contrôle.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontalier, les taxes prélevées au passage des frontières devraient déjà appartenir au passé à l'heure actuelle. Ainsi, les offres régionales et nationales de la SNCF, de la SNCB et de la DB devraient être valides jusqu'à la première gare d'arrêt de la CFL.

Par ailleurs, le groupe de travail propose de mettre en place une reconnaissance commune à tous les modes de transport des cartes tarifaires transfrontalières. Un usager en possession d'un ticket de bus aller-retour entre Luxembourg et Trèves pourrait ainsi effectuer son voyage retour en train. Il a également été suggéré que tous les acteurs recherchent une solution d'harmonisation pour l'utilisation de titres de transport professionnels dans les transports en commun transfrontaliers.

Le groupe de travail a également eu l'idée novatrice de développer un système de paiement « pay-as-you-go » sur l'ensemble des transports publics de la Grande Région. Concrètement, cela signifierait que l'usager payerait uniquement pour le moyen de transport utilisé à un instant T. Une plateforme de compensation intégrée dans un système d'exploitation gèrera ensuite la facturation et versera la somme due au prestataire concerné.

7. Exploiter les possibilités offertes par la conduite autonome et faire de la Grande Région une région pilote

Le GT Transports du CESGR voit dans les transports automatisés une opportunité importante à saisir pour promouvoir la mobilité du futur dans la Grande Région. En réduisant les risques d'accident et les embouteillages, ils participent de ce fait à la sécurité routière et à l'efficacité du trafic. À cet égard, le GT a organisé une réunion spécifiquement consacrée à ce sujet, en présence d'experts.

La région dispose déjà d'un site expérimental transfrontalier de la conduite automatisée afin de mesurer l'impact de ces systèmes sur la conduite de demain. En outre, les scientifiques du projets TERMINAL examinent les possibilités d'automatisation des transports publics. Si les résultats sont encourageants, la Grande Région devrait saisir cette opportunité et proposer de jouer le rôle de région pilote pour l'installation de systèmes de conduite automatisés. Ce projet pourra également profiter au secteur de la production automobile en Grande Région dans la mesure où les entreprises pourront, sur le terrain, se tenir informés des besoins des participants à la mobilité et évaluer leur acceptation.

VIII RÉSUMÉ :

Concernant le transport ferroviaire, le CESGR préconise :

- la mise en œuvre du projet Eurocaprail sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, notamment pour améliorer la ligne Luxembourg-Bruxelles ;
- l'aménagement et l'accélération de la branche nord de la ligne à grande vitesse LGV EST, entre Baudrecourt et Mannheim, afin de mieux relier la Grande Région à l'axe Rhin-Rhône et à Paris via Sarrebruck et Kaiserslautern ;
- l'aménagement de la ligne de Moselle (Nancy-Metz-Apach-Perl-Trèves-Coblence) ;
- la réactivation de la ligne Zweibrücken-Hombourg ;
- une étude de faisabilité portant sur la réactivation de la ligne Dillingen-Bouzonville ;
- le raccordement du Kirchberg au réseau ferroviaire luxembourgeois, ainsi que l'aménagement de la gare de Luxembourg-Ville ;
- l'aménagement des liaisons directes entre les villes de Grande Région ;
- l'aménagement de la ligne Luxembourg-Liège, afin d'augmenter les capacités ;
- la réactivation de la ligne ferroviaire Libramont-Bastogne-(Wiltz) ;
- l'aménagement de la ligne de l'Eifel (Luxembourg-Gerolstein-Cologne) ;
- la relocalisation de la Gare Lorraine TGV de Louvigny vers Vandières (au nord de de Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle) ;
- fréquence horaire semblable à celle du RER sur le tronçon Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

Concernant le transport en autobus, le CESGR préconise :

- de mieux exploiter l'ensemble des informations accessibles aux usagers concernant le transport transfrontalier en autobus ;
- d'intégrer dans les systèmes de recherche d'itinéraires existants les offres de lignes de bus transfrontalières assurées par des entreprises privées ;

Concernant le transport par voie navigable, le CESGR s'engage :

- pour accélérer la rénovation des écluses de la Moselle, comprenant l'ajout d'un deuxième sas pour chacune d'entre elles ;
- que la Moselle et la Saône soient reliées par un canal navigable, afin de créer une liaison continue de la mer du Nord et la mer Baltique à la mer Méditerranée, qui serait également un raccordement important de la Grande Région au réseau de voies navigables européen.

Pour ce qui est du transport routier, le CESGR préconise la réalisation des mesures suivantes :

- l'amélioration de la liaison entre Luxembourg et Nancy (A3/A31) ;
- le raccordement de l'A28 belge à l'A30 française ;
- la finalisation de l'autoroute reliant la Wallonie et le Luxembourg, (A13) ainsi que la Sarre (A8) ;
- B50 Wittlich- Rheinböllen : le CESGR se félicite de la finalisation des travaux, mais soulève néanmoins qu'afin de garantir l'efficacité continue du tronçon et de réussir à

créer un véritable effet de décongestion, il devrait être aménagé en quatre voies sur sa totalité ;

- tronçon de l'A1 entre les échangeurs de Kelberg et de Blankenheim : le CESGR préconise depuis plusieurs années de combler la section manquante, car cela améliorerait considérablement l'accès à la région de Rhénanie-du-Nord-Westphalie depuis la Grande Région et permettrait de créer une liaison autoroutière directe allant de Lübeck à l'Espagne ;
- l'aménagement de la N62 côté wallon : en tant qu'axe de liaison entre St. Vith et le Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit de l'une des artères principales de la Grande Région ;
- une amélioration de la qualité des liaisons dans la région Trèves/Luxembourg, ainsi qu'un contournement de Trèves.
- la mise en œuvre du projet « Nordsaarlandstraße » (route du Nord de la Sarre).

Le CESGR estime que des actions sont également nécessaires dans les domaines suivants :

- approfondissement du projet Mobiregio – stratégie de communication commune sur les formes de transport respectueuses de l'environnement ;
- permettre le recours au télétravail comme forme de travail complémentaire, souple et tournée vers la famille au sein de l'espace frontalier et trouver une réglementation légale pour ce type de travail ;
- renforcement de la culture du vélo en Grande Région ;
- modifier la répartition modale en faveur des modes de transport écologiques ;
- à l'ère du numérique, il faut saisir l'opportunité d'une mobilité intelligente et connectée. Les possibilités qu'offrent le numérique vont dans le sens de la nécessaire mise en réseau des modes de transport qui permet de développer la mobilité multimodale ;
- coopération transfrontalière en matière de produits tarifaires
- exploiter le potentiel de développement de l'électromobilité et les opportunités de la conduite autonome ;

Décembre 2020

Président : Gilles Dostert

Président suppléant : René Birgen