

Konferenz für Mobilität und Transport
Conférence sur la mobilité et le transport



**Neue Wege für eine bessere
Lebensqualität in der Großregion**

**Des nouvelles voies pour une meilleure
qualité de vie dans la Grande Région**



CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT



Présidence 14^e Sommet Rhénanie-Palatinat
Präsidenschaft 14. Gipfel Rheinland-Pfalz

Résultats de la conférence sur la mobilité du CPI

9 mai 2014

Luxembourg

- ⚡ **Constats communs**
- ⚡ **Propositions concrètes**
- ⚡ **Exemples d'approches de solution**
- ⚡ **Pour une mise en œuvre commune de mesures prioritaires**
- ⚡ **Le rôle du CPI**

En vue de la création de nouvelles approches visant à améliorer la qualité de vie des citoyens de la Grande Région, la conférence sur la mobilité et le transport, organisée le 9 mai 2014, a réuni toutes les parties prenantes de la vie politique et sociale ainsi que les acteurs privés concernés afin de mettre en évidence les besoins d'une mobilité transfrontalière intelligente et durable. Toutes les présentations et documentations auxquelles se réfèrent les réflexions suivantes se trouvent sur le site [Internet du CPI](#).

Constats communs

Obstacles à la qualité de vie et à la compétitivité

Les problèmes de transport au sein de la Grande Région entravent aussi bien la qualité de vie de ses populations que la compétitivité de son économie représentant ainsi un facteur négatif pour son attractivité qui a été négligé dans une large mesure jusqu'à présent. La Grande Région compte le plus grand nombre de travailleurs frontaliers de toute l'Europe. Tous les jours, environ 210.000 frontaliers traversent les frontières de la Grande Région pour se rendre sur leur lieu de travail. Seulement 7 % parmi eux ont recours aux transports publics qui restent inintéressants par manque de coopération en matière de tarifs et de liaisons intermodales transfrontalières.

2

Faciliter les déplacements intermodaux

Dans une perspective de désencombrement efficace des routes, les transports intermodaux doivent être simples et flexibles afin de permettre aux clients d'utiliser les moyens de transport selon leurs besoins.

Se rendre au travail en moins d'une heure

Un objectif fondamental consiste à réduire, en région centrale, les temps de trajet dans les transports publics à une heure au maximum afin de préserver la qualité de vie des citoyens de la Grande Région.

Europe: éviter le décrochage de la Grande Région

La connexion de la Grande Région au réseau ferroviaire européen est remise en question de plus en plus souvent. Les liaisons ferroviaires transfrontalières directes continuent à être réduites (p.ex. suppression d'une paire de trains entre Francfort et Paris via Sarrebruck/Forbach, suppression des trains grandes lignes à destination de Trèves, fin de la liaison Bâle-Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, etc.). La modernisation et l'accélération des liaisons Trèves-Luxembourg, Metz-Luxembourg, Bruxelles-Luxembourg ainsi que de la branche Nord de la liaison Luxembourg-Liège doivent être poursuivies.

La dimension sociale des flux de transport

Le problème des transports pointe vers des questions socio-politiques et les prix immobiliers élevés. Lorsque les gens s'installent dans des régions où les coûts des logements sont plus bas, ils contribuent à réduire le taux de chômage de ces régions tout en augmentant les flux de transport. Construire à des prix plus bas se traduit aussi par des frais de transport plus élevés. Dans ce contexte, des concepts innovants doivent permettre des allègements fiscaux pour le télétravail. Dans le même ordre d'idées, une politique de transport porteuse d'avenir doit prévoir, sur le long terme, l'émergence de nouveaux pôles (p.ex. à Esch/Alzette).

Propositions concrètes

Une tarification transfrontalière des transports publics de porte à porte

Pour le frontalier professionnel, un système de tarification très différencié et peu transparent est considéré comme étant trop compliqué. Il est donc absolument indispensable d'introduire un « Job-ticket » transfrontalier pour la Grande Région. Seul des tarifs d'utilisation des trains et des bus beaucoup moins chers que le trajet en voiture privée constituent une vraie alternative au transport individuel motorisé. Un ticket multifonctionnel « carte de mobilité de la Grande Région » permettant d'utiliser tous les moyens de transport (bus, train, tram, vélo, etc.) pourrait être un outil adéquat. Ce sont notamment les tarifs internationaux qui sont relativement chers. Les pertes de gain doivent être compensées au moyen d'aides publiques afin que les gens choisissent les transports publics, avant de traverser les frontières, en laissant leurs voitures sur les parkings relais proches des frontières.

L'intermodalité transfrontalière et la gestion écologique de la mobilité

La gestion de la mobilité peut avoir une influence durable sur la demande et le comportement en matière de transports tout en diminuant les émissions de CO₂ grâce à des mesures adaptées. Des parkings d'accueil permettant le transfert facile des frontaliers vers les moyens de transport public, la construction d'infrastructures de mobilité souple (à pied, en vélo) vers les points de connexion ainsi que l'aménagement d'installations Bike&Ride, autant d'équipements qui doivent être pris en compte. De nouvelles formes d'autopartage et de covoiturage pourraient atténuer les problèmes de transport transfrontaliers. D'autre part, l'autopartage en relation avec l'électromobilité peut compléter le tableau de l'intermodalité. Il est sans doute important d'investir dans la construction routière, mais de nouvelles routes provoquent aussi toujours plus de trafic.

3

Augmenter l'attractivité du transport public en élargissant l'offre en mobilité durable

Maîtriser « le premier et le dernier kilomètre » signifie aussi d'influencer la demande de transport de voyageurs grâce à des mesures dites « souples », à savoir p.ex. les « job-tickets », un meilleur accès aux arrêts, des places de stationnement pour vélos, l'organisation de covoiturage, le « car sharing », son intégration dans le service de transport, la gestion des emplacements de parking, mais également la mise à disposition de douches sur les lieux de travail, des services de réparation de vélos et notamment une information et un conseil exhaustifs en matière de mobilité. L'amélioration de la qualité technique du matériel roulant, souvent désuet, trop lent ou trop petit, constitue un facteur d'attractivité supplémentaire ainsi que des cadences améliorées et des transports en commun cadencés avec garantie de connexion entre les différents modes de transport. Les voies réservées aux bus sur les autoroutes sont également indispensables.

Une gestion moderne de l'information

La mise en réseau et le recours aux technologies nouvelles d'information et de communication élargissent les possibilités de la gestion de l'information (information des voyageurs dans les moyens de transport et arrêts renseignant sur les données en temps réel). L'évolution des technologies mobiles permet une planification plus transparente de la mobilité. Une application mobile sur les horaires des transports en commun de la Grande Région peut motiver davantage de navetteurs à passer de la voiture vers les transports en commun. L'accès à l'Internet doit devenir un service de base dans les transports publics, afin de permettre aux voyageurs d'y travailler.

Mieux associer les employeurs

Grâce à un concept interne de la mobilité, les entreprises et administrations doivent contribuer plus activement au changement de paradigme qui signifie d'échapper au transport individuel. La gestion interne de la mobilité dans les entreprises constitue une approche qui, intégrée dans le concept de soutien de l'intermodalité, peut désencombrer considérablement les systèmes de transport. Les avantages économiques d'employés moins stressés et plus actifs, un besoin moins important d'emplacements de parking et une meilleure image de marque ne doivent pas être sous-estimés.

Développer de nouvelles lignes interrégionales

Les lignes directes entre les pôles de la Grande Région doivent devenir un principe directeur. La préparation d'une étude de faisabilité pour une offre ferroviaire entre Metz et Trèves doit devenir une priorité politique (analyse des besoins et choix du matériel roulant) tout aussi bien qu'une liaison ferroviaire entre Sarrebruck et Luxembourg et le soutien d'un transport ferroviaire en boucle entre les villes de la Quattropole.

Encourager les échanges avec les autres régions frontalières d'Europe

Afin d'encourager, sur le long terme, la coopération transfrontalière dans le domaine de la mobilité, il convient également d'intensifier les échanges avec les autres régions frontalières d'Europe (p.ex. Euregio Zwickau-République tchèque, Euregio Meuse-Rhin, région du Rhin supérieur).

Des programmes européens d'aides financières pour la Grande Région

Les membres du Sommet de la Grande Région sont appelés à s'engager pour que des fonds INTERREG puissent venir en soutien des projets de transports transfrontaliers spécifiques, tels que p.ex.

- une compatibilité transnationale des standards en matière de techniques de sécurité du matériel roulant, notamment le développement de techniques de sécurité valables sur le plan transfrontalier afin que les voyageurs ne soient pas obligés de changer de train à la frontière (p.ex. connexion ferroviaire entre les pôles de Metz et de Saarbruck, ainsi qu'entre Sarrebruck et Strasbourg),
- la mise en place d'aires de stationnement présentant une connexion transfrontalière attrayante sur le plan du tarif de transport.

Créer une plateforme de coopération pour la mobilité en Grande Région

Un pas supplémentaire consiste dans la création d'une plateforme de coopération des autorités organisatrices du transport routier et ferroviaire ainsi que de l'intermodalité permettant une intégration directe des acteurs de la mobilité et le rassemblement des experts responsables autour d'une même table. Une telle plateforme ayant pour but la mise en œuvre d'un modèle de transport commun pourrait être établie dans une institution existante, p.ex. dans la Maison de la Grande Région, lieu où le Secrétariat de la Grande Région se met en place, sur base du réseau constitué dans le cadre du projet INTERREG « Centrale de la mobilité de la Grande Région ». Cette plateforme pourrait être renforcée sous la forme juridique d'un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) pour le rendre plus indépendant des contraintes nationales et permettre un engagement en faveur de toute la région.

Missions possibles d'une plateforme de coopération interrégionale pour la mobilité

- Développer ensemble et mettre en œuvre des offres et une planification intermodales
- Résoudre les questions concernant les infrastructures et le matériel roulant
- Introduire des billets transfrontaliers uniques pour les transports en commun
- Harmoniser les prix au niveau interrégional
- Créer une personnalité juridique propre pour les communautés de transport interrégionales
- S'échanger sur les projets bilatéraux à potentiel interrégional
- Mettre au point des solutions pour les territoires urbains tout comme pour les zones rurales
- Lever les barrières administratives
- Mobiliser des fonds publics, y-compris européens, pour financer les procédures d'autorisation souvent coûteuses
- Créer une base de données interrégionale relative aux flux de transport transfrontaliers
- Utiliser les bases de communication existantes (site Internet, marque) et élargir le réseau de la centrale de mobilité de la Grande Région
- Réaliser une étude des bonnes pratiques sur les transports publics à la demande (taxi ou bus à la demande)
- Mener des campagnes de sensibilisation auprès d'entreprises et institutions publiques et privées

Exemples d'approches de solutions

Les actions du **projet INTERREG « Centrale de mobilité de la Grande Région – Mobiregio »** montrent de très bons résultats (charte graphique commune pour les transports collectifs transfrontaliers, groupes de travail thématiques, information transfrontalière sur les horaires).

Les projets pilotes du **Schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT)** doivent être poursuivis afin de garantir durablement les modèles de coopération intelligents et porteurs d'avenir.

La construction du **tram au Luxembourg, l'extension à deux voies des liaisons ferroviaires** entre le Luxembourg et la ville de Trèves et en direction des frontières française et belge ainsi que l'aménagement d'une **gare de correspondance** pour les trains venant du Nord et du Sud en dessous du « pont rouge » au Luxembourg avec la correspondance en téléphérique au Kirchberg constituent des projets exemplaires.

Dans le même ordre d'idées, la **liste des projets de transport prioritaires de la Grande Région** du 17 janvier 2013 dressée par le comité de coordination pour le développement rural doit rester la feuille de route de la mobilité intégrée dans la Grande Région.

L'aménagement possible d'un grand **parking de relais pour 10.000 voitures sur le terrain de l'ancien atelier SNCB à Stockem près d'Arlon**, proposé par le maire d'Arlon lors de la conférence sur le transport, constituerait un projet susceptible de réduire la congestion des centres névralgiques de la Grande Région. Après renouvellement de cette proposition, lors de la visite de terrain du ministre et du secrétaire d'état luxembourgeois compétents, en juillet 2014, les deux parties prenantes peuvent entamer leurs réflexions sur un projet commun d'amélioration du transport ferroviaire. Le lancement concret de cette idée peut être interprété comme un beau succès et un résultat visible de la conférence.

5

Mise en œuvre commune des projets prioritaires

Les idées ne manquent pas – il est temps d'agir

Il n'est plus nécessaire d'établir un état des lieux des changements et améliorations nécessaires pour une mobilité durable. Souvent, des concepts transfrontaliers tournés vers l'avenir ont d'ores et déjà été établis, mais ils ne sont guère mis en œuvre. Les progrès nécessitent souvent plusieurs années avant d'être visibles, alors que les retours en arrière se ressentissent très rapidement et témoignent du manque de concertation avec les différentes entités de la Grande Région. Il convient donc que la Grande Région elle-même s'exprime avec plus de détermination pour mieux articuler et défendre ses intérêts transfrontaliers, tout en continuant à s'orienter par rapport aux modèles de solutions exemplaires existants.

Une volonté politique qui manque de force d'impact

La volonté politique pour mettre en œuvre des projets de mobilité transfrontaliers existe dans toutes les entités de la Grande Région. Il manque cependant une meilleure structuration et coopération

politiques au sein de la Grande Région afin de défendre efficacement les intérêts transfrontaliers dans les capitales allemande, française et belge ainsi qu'au niveau européen. Dans le contexte du transport ferroviaire européen libéralisé, les responsables politiques ne doivent pas, en outre, se limiter à intervenir auprès des institutions publiques compétentes et les responsables de la Grande Région. Ils doivent aussi attirer l'attention des acteurs ferroviaires de droit privé sur la problématique transfrontalière et les besoins particuliers qui en découlent.

Le rôle du CPI

Le CPI, moteur de la mobilité transfrontalière

A l'avenir, le CPI devra poursuivre ses actions concernant les constats, priorités et approches mises en évidence dans ce document. Aussi, le CPI continuera-t-il à être le moteur d'échanges réguliers entre tous les acteurs privés, sociétaux et publics de la mobilité dans la Grande Région en les invitant à participer régulièrement à ses réunions de commissions afin de traiter de thématiques spécifiques.