



LES PROJETS DE TRANSPORT PARTICULIEREMENT PRIORITAIRES DANS LA PERSPECTIVE DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN DE LA GRANDE REGION

Les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région, réunis le 17 janvier 2013 à Luxembourg à l'occasion de la réunion sectorielle « aménagement du territoire et transports » ont approuvé une liste de projets de transport définis comme prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région dans son ensemble.

A cette occasion, les ministres et responsables politiques ont souligné la nécessité d'identifier, parmi cette liste de projets de transports prioritaires, un nombre plus restreint de projets de transport qui pourraient être concrétisés à court terme et dont la réalisation pourrait être soutenue par l'ensemble des partenaires de la Grande Région.

Pour ce faire, le Comité de coordination du Développement territorial (CCDT), le groupe de travail (GT) Transports du Sommet de la Grande Région et le groupe de travail (GT) Transport du Comité économique et social (CESGR) de la Grande Région, ont organisé un atelier conjoint, devant permettre de sélectionner 2 à 3 projets jugés particulièrement prioritaires.

Le GT Transports du Sommet a pris en charge la préparation de ce travail d'évaluation à travers l'élaboration d'une grille d'analyse devant permettre d'étudier les différents projets au regard des différents critères (un ou plusieurs) établis pour chaque thématique. Les projets qui sont en cours de réalisation ont été écartés¹.

Le Comité de coordination du Développement territorial (CCDT), le groupe de travail (GT) Transports du Sommet de la Grande Région et le groupe de travail (GT) Transport du Comité économique et social (CESGR) de la Grande Région invitent les Chefs des Exécutifs de la Grande Région à prendre connaissance des résultats de l'atelier et à exprimer leur soutien quant à la réalisation des projets particulièrement prioritaires.

¹ Il s'agit des projets suivants : projet de route nationale B50 Wittlich – Rheinböllen, amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves, amélioration de l'offre en transports en commun entre Sarre et Luxembourg, SMOT

Projets identifiés comme prioritaires lors de l'atelier conjoint du 29 avril 2014

A) Projets routiers et ferrés

Les échanges menés au sein des ateliers de travail ont permis d'identifier 4 projets de transports prioritaires, dont deux routiers et deux ferrés, à savoir :

1. Projet autoroutier « A31 amélioration des liaisons entre Luxembourg et Nancy ».

Cet axe est actuellement saturé et il convient par conséquent de remédier à cette situation. Cette autoroute constitue, en effet, un axe important pour la connectivité au sein même de la Grande Région, notamment pour le flux nord-sud (Luxembourg – Lorraine). Elle constitue donc une liaison majeure qui permet de relier entre elles plusieurs villes majeures qui se situent dans la partie centrale métropolitaine, transfrontalière et polycentrique de la Grande Région.

Dans ce contexte, un groupe de travail franco-luxembourgeois a été mis en place. A l'heure actuelle, ce dernier se penche, de façon générale, sur la question du renforcement des transports en commun routiers sur l'axe entre le Sillon Lorrain et la Ville de Luxembourg.

2. Projet autoroutier « A1 section entre l'échangeur de Kelberg et l'échangeur de Blankenheim ».

La réalisation du tronçon autoroutier manquant de l'A1 entre Kelberg et Lommersdorf en Nord-Westphalie permettrait d'améliorer la connexion externe de la Grande Région, notamment vers les villes situées en Westphalie (Köln, Düsseldorf) et vers la Ruhr.

Ce projet est arrêté dans le plan fédéral des infrastructures de transport en tant que nouveau projet, avec un mandat particulier visant la prise en compte de la protection de la nature dans les planifications. Les documents ont été analysés par le Land de manière détaillée, tout comme la variante « laissez-faire ». Les conclusions finales internes du Land ont été acheminées. S'agissant d'une mesure du niveau fédéral, l'avant-projet sera, le cas échéant, approuvé par ce dernier. De ce fait, il n'est à ce stade pas possible de se prononcer sur les horizons de réalisation.

3. Projet ferroviaire « Eurocaprail sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg : Amélioration de la connexion Luxembourg – Bruxelles »

Cette liaison constitue un élément central pour améliorer la connexion tant interne, qu'externe de la Grande Région. Or, à l'heure actuelle cette connexion est peu attractive par rapport au temps de parcours, cela étant dû notamment aux travaux qui sont actuellement en cours en Belgique en vue d'améliorer les liaisons, mais également au niveau du confort. Or, s'agissant d'une liaison internationale centrale, il est indispensable d'apporter des améliorations.

Au Luxembourg, la décision politique visant la création d'un nouveau tronçon de ligne à deux voies reliant directement Luxembourg à Bettembourg sur un nouveau tracé a été prise. Cette nouvelle ligne permettra d'augmenter les capacités de cette liaison qui assure à la fois des liaisons

internationales avec la France et au-delà, la connexion aux réseaux transeuropéens à grande vitesse, ainsi que les liaisons nationales.

En France, la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est (Baudrecourt – Strasbourg) permettra d'améliorer sensiblement la connexion entre le Luxembourg et Strasbourg, c'est-à-dire la partie sud de l'Eurocaprail. Dans ce contexte, des concertations entre la France et le Luxembourg sont en cours, en vue d'étudier des améliorations infrastructurelles au tronçon entre Thionville et le Luxembourg, permettant d'en améliorer notamment la capacité. La réalisation d'une étude capacitaire transfrontalière Lorraine-Luxembourg permettrait d'identifier les aménagements les plus pertinents en fonction du niveau de service visé.

4. Projet ferroviaire « LGV Est, branche nord : Section Baudrecourt – Mannheim »

Cette liaison est essentielle pour la Grande Région, puisqu'elle permet de mieux insérer la Grande Région dans le réseau européen de grande vitesse, tout en reliant plusieurs de ses principales villes aux métropoles européennes telles que Paris et Francfort. Il importe donc de veiller à soutenir la mise en œuvre de cette branche nord à travers d'autres mesures infrastructurelles.

En effet, avec la mise en service de la branche sud de la LGV Est, qui contourne en partie la Grande Région, la branche Nord (Baudrecourt – Saarbrücken – Kaiserslautern- Mannheim) risque d'être dévaluée et l'existence même de l'offre actuelle en transport pourrait être compromise. Or, compte tenu de l'importance stratégique de cette liaison pour la Grande Région, il faut veiller à avoir un temps de parcours équilibré entre les deux branches et surtout à trouver des solutions pour raccorder la Grande Région à l'axe LGV Rhin-Rhône. Ce projet est également d'une grande importance pour la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et la Lorraine, qui possèdent des arrêts le long du trajet, qui assurent à leur tour la connexion de ces régions au réseau à grande vitesse. Dans le sens d'une meilleure connexion il convient également de maintenir la ligne à grande vitesse sur le tronçon de la Moselle.

Dans ce contexte, un projet regroupant des partenaires de la Lorraine, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat a été lancé dans le cadre du programme INTERREG IVA Grande Région. Cette étude portée par le Conseil Général de Moselle (coût 1 M €) est déjà largement engagée et débouche sur la conclusion qu'un investissement de 0,910 à 1,697 Milliards d'Euros serait nécessaire pour gagner de 8 à 13 mn et ainsi rétablir l'équivalence des temps de parcours Paris Francfort entre la branche Nord et la branche Sud du TGV Est après la mise en service de la seconde phase de la LGV Est. Du côté allemand, les mesures d'infrastructures identifiées dans le cadre de cette étude ont été proposées en vue d'être intégrées dans le nouveau plan d'infrastructures de transport fédéral (Bundesverkehrswegeplan).

5. L'enjeu d'un équipement d'interconnexion en Lorraine à Vandières

Remarque préalable : Ce projet ne fait pas l'unanimité parmi l'ensemble des partenaires de la Grande Région, car le conseil général de Moselle se prononce en faveur d'un retrait du projet de la présente liste de projets particulièrement prioritaires.

Les échanges ont également permis pour certains participants d'identifier l'enjeu en Lorraine d'un équipement d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse au carrefour de deux euro

corridors du Réseau de Transport Transeuropéen (RTE-T) à Vandières situé sur la LGV Est Européenne.

Selon eux, cet équipement permettrait une amélioration significative des liaisons :

- "internes" entre centres urbains, d'abord dans l'espace central grand-régional et entre les trois espaces à caractère métropolitain de la Grande Région
- "externes" avec les régions métropolitaines voisines (en particulier dans le cadre du projet de liaison internationale Paris-Bratislava).

B) Les mesures concernant les transports en commun

Le groupe de travail transports en commun de l'atelier recommande de mettre en œuvre prioritairement les mesures suivantes :

1. Création d'une plate-forme de coopération des autorités organisatrices ferroviaires et routières (ex : association, GECT, etc.) pour renforcer et développer la coopération transfrontalière avec les objectifs suivants :
 - Développement et planification commune de l'offre
 - Clarification des questions relatives au matériel roulant adapté dans un contexte transfrontalier
 - Construction d'une base de données de la Grande Région sur les déplacements transfrontaliers (situation actuelle et prospective) en prévision de la mise en œuvre d'une modélisation de trafic commune
2. Utilisation de la base de communication en cours d'élaboration (site internet, marque commune) et développement du réseau Mobiregio (centrale de mobilité de la Grande Région) enrichi avec des tarifs transfrontaliers, notamment pour le tourisme (ex : Freizeitcard / carte loisirs) et au moins de manière bilatérale pour les frontaliers
3. Réalisation des études suivantes :
 - Avec un haut niveau de priorité : faisabilité d'une offre ferroviaire transfrontalière entre Metz et Trèves par l'évaluation du potentiel possible (analyse des besoins en lien avec le Luxembourg et la Sarre) et clarification de la question du matériel roulant
 - Etude des bonnes pratiques en matière de transports collectifs adaptés aux besoins (ex : transport à la demande) et de priorisation des projets transfrontaliers dans la Grande Région
 - Développement multimodal des transports collectifs (mobilité douce, covoiturage, autopartage, etc.) et intégration du management de la mobilité (dans les entreprises, les collectivités, les écoles)