



**CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT
Saarland - Grand Est - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Wallonie - Fédération Wallonie-Bruxelles -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens**

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

Commission 3 « Transport et Communication »

Isolde Ries, Membre du Landtag
Vice-présidente du Landtag
Présidente

Recommandation

concernant

l'amélioration du transport ferroviaire en Grande Région

Notre Grande Région affiche le plus grand nombre de navetteurs frontaliers en Europe. Plus de 230 000 travailleurs frontaliers traversent ainsi chaque jour une frontière nationale.

De nombreuses régions sont confrontées à une asphyxie imminente du trafic. Les personnes comme les marchandises sont essentiellement transportées au moyen d'automobiles et de camions. Le transport public respectueux de l'environnement, utilisant l'autobus et le chemin de fer, ne joue cependant qu'un rôle subalterne malgré un réseau relativement dense, en particulier dans la zone transfrontalière.

Ceci ne saurait constituer une solution d'avenir : que ce soit pour les riverains des voies de communication, ou pour des motifs d'ordre climatique et environnemental.

Depuis des années, le transport public local transfrontalier « subit » en permanence de nouvelles réductions au lieu d'être développé. Pour le transport de marchandises, des lignes de chemin de fer demeurent inutilisables en raison de l'absence de modernisations techniques et d'une concertation technique transfrontalière. A la place d'améliorations, nous avons eu de la stagnation, voire du démantèlement, surtout en ce qui concerne les liaisons ferroviaires au coeur de la Grande Région. Plus de cent ans de liaisons directes évidentes ont dû céder la place à des liaisons avec changement de train, dont l'attrait ne saurait répondre aux besoins d'un transport respectueux de l'environnement.

Les autorités organisatrices compétentes et les entreprises de chemin de fer ne semblent guère en mesure de financer le surplus de coûts lié aux véhicules utilisables de manière transfrontalière, essentiellement au niveau des transports régionaux. De nombreuses lignes de chemin de fer sont dépourvues de techniques de contrôle et de sécurité modernes, organisées de façon transfrontalière, voire même d'éléments de base tels qu'une unité pour la tension électrique sur les caténaires de part et d'autre des frontières.

La densité de l'offre dans le transport public ferroviaire régional, et transfrontalier en particulier, est en partie limitée à quelques dessertes par jour, voire à des offres réduites au seul week-end. Dans le domaine du transport de marchandises, il n'y a pas assez de points de chargement et de tracés alternatifs. Le développement de l'importante ligne de chemin de fer qui relie des villes européennes entre Bruxelles et Luxembourg puis jusqu'à Strasbourg, piétine et a besoin d'être accéléré, en particulier dans sa partie septentrionale.

Des villes importantes telles que Nancy et Metz ont perdu leurs liaisons ferroviaires, autrefois existantes, avec la Belgique et l'Allemagne.

Ce ne sont pas uniquement les relations régionales à grand parcours qui sont importantes. En effet, le trafic omnibus, le petit trafic frontalier, revêt une importance sans cesse croissante. Pour la coexistence transfrontalière, la découverte de cultures, le shopping, le travail et l'économie, une infrastructure moderne et des offres en matière de trafic cadencé sont plus nécessaires que jamais. Pour y parvenir, il faut également des aides de la part des gouvernements ainsi que de la Commission européenne.

Selon une nouvelle étude relative aux offres ferroviaires et à l'utilisation de matériel roulant au niveau transfrontalier, cofinancées par l'intermédiaire de fonds INTERREG ainsi que par les partenaires régionaux, des lignes transfrontalières reliant le Grand Est, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat, devraient faire l'objet d'appels d'offres communs à partir de 2024.

1. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** soutient expressément l'appel d'offres commun pour les transports transfrontaliers. A moyen terme, ceci devrait être le cas en Grande Région. Il s'agit d'un premier pas vers une plateforme commune des autorités organisatrices, telle que réclamée par des experts et le Conseil Parlementaire Interrégional lors de la Conférence sur les Transports de la Grande Région, organisée en 2014.

2. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** appelle toutes les régions de la grande Région à étudier les potentialités des lignes de chemin de fer actuelles. A cet égard, il s'agit aussi de prendre en considération les besoins de modernisation, les opportunités pour de nouvelles gares, arrêts et points de chargements du transport de marchandises, ainsi que le développement d'offres supplémentaires, en particulier d'ordre transfrontalier.

3. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** préconise le développement et la mise en oeuvre d'alternatives au transport individuel motorisé conventionnel pour des motifs écologiques, ainsi que dans le contexte des relations qui impactent frontaliers, tourisme et économie. L'intérêt supérieur de la protection du climat et du développement économique, avec la mobilité comme facteur d'intérêt général, est prioritaire et requiert une planification de financement adéquate, de même que des subventions.

4. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** demande que l'Union européenne renforce son soutien financier de projets de transport transfrontaliers (INTERREG, FEDER, CEF-Connecting Europe Facility, projet subséquent à Sintropher...) et que la Grande Région soumette des projets éligibles.

5. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** demande la prise en compte de bons exemples dans d'autres régions frontalières, p.ex. la liaison Eindhoven-Maastricht-Aix-la-Chapelle, Düsseldorf-Arnhem, et que le transport régional soit développé conformément aux besoins et aux attentes exprimées depuis de longues années déjà (train Quattropole, extension tram SaarMoselle, ...).

6. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** soutient l'intention d'introduire un billet unique pour la Rhénanie-Palatinat, la Sarre et le Luxembourg. Ceci devrait ensuite être rapidement étendu à l'ensemble de la Grande Région.

7. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** oppose un refus catégorique aux tentatives de certains exploitants d'infrastructure, visant à supprimer leurs lignes (Exemple : la liaison transfrontalière Vallée de la Sarre - Moselle via Bouzonville). Il appelle les responsables à moderniser de telles lignes et à étendre la capacité du réseau grâce à une cogestion et une planification commune, en ayant recours à des subventions publiques et européennes.

8. Le **Conseil Parlementaire Interrégional** demande aux gestionnaires de réseaux ferroviaires SNCF Réseau et DB Netze d'assurer une bonne coordination de l'exploitation des infrastructures ferroviaires transfrontalières dédiées au trafic de fret ferroviaire, notamment pour la section Bouzonville-Dillingen, où l'absence de coordination des gestionnaires de réseaux menace la continuité des circulations de fret ferroviaire.

Le **Conseil Parlementaire Interrégional** adresse cette recommandation :

- au gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
 - au gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles,
 - au gouvernement de la Communauté germanophone de Belgique,
 - au gouvernement de la Wallonie,
 - au gouvernement du Land de Rhénanie-Palatinat,
 - au gouvernement du Land de la Sarre,
 - au préfet de la Région Grand Est,
 - au Conseil régional de la Région Grand Est,
- ainsi que
- au gouvernement de la République française,
 - au gouvernement du Royaume de Belgique,
 - au gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,
 - à la Commission européenne,
 - au Parlement européen,
 - aux députés européens de la Grande Région.

Clervaux, le 7 décembre 2018