



Rapport validé par le Comité de coordination du 9.12.2022 et l'Assemblée plénière du CESGR du 12.01.2023

Groupe de travail 3 (GT3)

« Transport »

Rapport final 2021 – 2022

sous Présidence française du Grand Est

Mobilité durable pour la Grande Région : enjeux et solutions possibles

Président du GT3 : René Birgen (Luxembourg)

I. Introduction

Le groupe de travail « Transport » s'occupe depuis sa création de la mobilité des personnes et du transport des biens dans la Grande Région, que ce soit par la route, le rail ou l'eau sur la Moselle, la Sarre et la Meuse. L'objectif du groupe de travail est de formuler des pistes de réflexion afin de répertorier non pas seulement les liaisons manquantes et les infrastructures nécessaires, mais discuter également comment éviter des trafics et déplacements inutiles en

ces temps de changement climatique et de rechercher des alternatives plus respectueuses de l'environnement pour les transports néanmoins nécessaires.

La période 2021/2022 est caractérisée par la pandémie du Covid qui a touché le monde du travail et des loisirs pendant des mois. Les interdictions de sortir sauf pour le travail, les courses, les visites chez le médecin ou les urgences étaient à l'ordre du jour et ont laissé leur empreinte sur certaines personnes jusqu'à ce jour. En raison de ces restrictions, le volume de trafic a chuté de manière non négligeable ; le travail à domicile, devenu soudainement possible, a également contribué à réduire le trafic.

Cependant, il ne faut pas cacher que la demande de transports publics a également diminué, soit parce que les navetteurs étaient malades, pouvaient travailler à domicile ou évitaient les bus et les trains par crainte d'infection.

Au moment où il semble que le pire soit derrière nous en termes de Corona et que nous espérons pouvoir reprendre une vie quotidienne normale, le conflit entre l'Ukraine et la Russie nous a porté un nouveau coup. Si nous étions habitués à l'énergie, c'est-à-dire de l'électricité, de l'essence, du diesel, du pétrole et du gaz, relativement bon marché, la nouvelle crise nous a ouvert les yeux du jour au lendemain. Les prix élevés de l'énergie ne touchent pas seulement la population en matière de chauffage, mais aussi les navetteurs qui dépendent de leur voiture dans toutes les parties de la Grande Région pour se rendre au travail dans leur pays ou chez leurs voisins.

Les opérateurs de transport public ressentent également les effets de la hausse des prix de l'énergie, mais ils ne peuvent pas simplement les répercuter sur les clients par une hausse des tarifs sans rendre les transports publics moins attractifs à un moment où de plus en plus de gens veulent changer de moyen de transport plus ou moins volontairement en raison des prix élevés du carburant et de la sensibilisation au problème du climat.

Sont également concernées les entreprises de transport de marchandises qui approvisionnent chaque jour notre région avec tout ce qui est nécessaire et malheureusement souvent aussi inutile. Contrairement aux transports publics locaux, ce secteur peut répercuter partiellement ses surcoûts sur les clients étant en mesure d'amortir l'augmentation des prix de l'énergie via le prix de vente des produits dans les magasins.

Une grande partie du volume de trafic d'aujourd'hui, que de plus en plus de gens trouvent gênant et dérangent, est malheureusement fait maison. Dans les années 1970, la plupart des entreprises et des administrations étaient encore localisées en ville ou à proximité. Puis vint la fameuse évasion vers le « pré vert ». Les zones industrielles se sont développées entre les localités ; suivant l'air du temps de l'époque, se rendre au travail ou faire ses courses ne se faisait qu'en voiture et même la première crise pétrolière du début des années 1970 n'y a pas changé grand-chose pendant longtemps. La question de savoir comment se rendre dans une telle zone industrielle en transports en commun ne se posait généralement pas ; la réponse était claire : en voiture, bien entendu, comment faire autrement ?

Les nouvelles zones industrielles étaient et sont également orientées vers la route en termes de trafic de marchandises. Les parcs d'activités avec raccordement au rail devenaient des objets rares ; des raccordements existants étaient de moins en moins utilisés ce qui a conduit les chemins de fer à se retirer de plus en plus du transport de marchandises et à laisser les wagons individuels au camion, malgré des déclarations publicitaires telles que "Les marchandises sur les rails » (le slogan bien connu de la DB). Aujourd'hui, certaines entreprises ferroviaires nationales génèrent plus de revenus par la route que par rail ; la part du rail dans le volume de transport de marchandises est passé de 18 % en 2010 à 16,8 % en 2020 selon

Eurostat. La baisse est également perceptible dans les pays auxquels appartient la Grande Région sur cette période : *

- Au Luxembourg, la part du rail est passée de 11,6% à 6,6%, soit réduit de près de la moitié
- En France, la part du rail est restée à peu près stable à 9,9 % en 2010 et 9,5 % en 2020
- En République fédérale d'Allemagne, la part du rail a diminué d'environ 1 % entre 2010 et 2020, passant de 18,7 % à 17,6 %
- En Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises est également restée à peu près stable à 12 % en 2010 contre 11,6 % en 2020 (*tous les chiffres proviennent du site Web d'Eurostat).

La situation quotidienne sur les autoroutes et les routes de la Grande Région causée par un trafic de plus en plus important des navetteurs et des marchandises ne concerne pas seulement les personnes qui doivent plus ou moins involontairement utiliser leur voiture pour se rendre au travail, mais aussi les entreprises artisanales et les services de livraison locaux qui doivent également tenir compte du temps passé dans les embouteillages dans leurs offres et perdent ainsi aussi indirectement des recettes.

Dans cette optique, le groupe de travail 3 a décidé d'approfondir à l'avenir le sujet du transport de marchandises.

II. Objectifs du groupe de travail 3 Transport

C'est ainsi que le groupe de travail 3 continuera

- à élaborer des propositions d'extension des infrastructures existantes dans les secteurs routier, ferroviaire et fluvial et à discuter toute nouvelle voie de communication qui devrait être créée
- à veiller au maintien des liaisons existantes entre les principales villes et centres de la Grande Région et celles des régions voisines
- à demander une intégration plus forte de gratuité des transports en commun, qui existe au Luxembourg depuis mars 2020, dans la structure tarifaire de la Grande Région et un meilleur échange d'informations en matière d'horaires des transports publics.

Pour les régions ne disposant pas encore de système tarifaire commun entre les opérateurs sur rail et sur route (en Lorraine et en Wallonie) un premier pas serait une tarification homogène permettant à l'utilisateur de faire son choix de mode de transport selon ses besoins du moment sans devoir se soucier si son titre de transport est valable à ce moment.

- à exiger le maintien du statut ferroviaire des infrastructures ferroviaires existantes et actuellement non utilisées afin de ne pas rendre impossible la réactivation en cas de besoin ultérieur.
- à insister sur le renforcement des transports en commun dans le domaine du tourisme doux avec l'avantage d'améliorer l'offre pour la population des zones rurales. Les structures touristiques transfrontalières existantes doivent être prises en compte

et s'occupera désormais également du transport de marchandises sur rail, sur route et sur les voies navigables.

Les installations existantes dans la Grande Région devraient être connectées pour une meilleure gestion des transports et du trafic. Un exemple est la gestion des places de stationnement en périphérie des agglomérations de la Grande Région.

En raison du confinement causé par la pandémie du Covid, la conférence sur les transports que le CSGR avait prévu pour le 7 mai 2020 à Sarrebruck a dû être annulée. Lors d'une prochaine réunion, cependant, une nouvelle édition sera discutée.

III. MÉTHODOLOGIE

L'objectif du groupe de travail est de formuler des recommandations d'aménagement du trafic dans la Grande Région les plus précises possibles. Jusqu'à présent, l'accent a été mis sur les transports publics et les infrastructures. Lors de la réunion du 6 octobre 2022, il a été décidé d'inclure également le transport de marchandises dans les réflexions.

Le groupe de travail Transport s'est réuni quatre fois au cours de la période 2021 - 2022 au siège du CES du Luxembourg au Kirchberg et au Casino Syndical à Bonnevoie.

Sujets abordés lors des diverses réunions :

10 juin 2021 : Réunion constitutive, bilan des travaux à ce jour et recommandations du groupe de travail CESGR

18 novembre 2021 : Gratuité des transports publics au Luxembourg

06 octobre 2022 : Nouveau départ après la pause due au Covid ; nouvelle vue d'ensemble de la situation du trafic dans les différents pays de la Grande Région.

08 décembre 2022 : Présentation et discussion sur la situation du trafic dans les différents pays partenaires de la Grande Région.

Les recommandations pour le développement des transports publics locaux et l'extension de l'infrastructure s'appuient sur les résultats des précédents groupes de travail "Transport" du CESGR, qui sont constamment mis à jour et complétés.

Ce rapport dressera cette fois-ci d'abord un inventaire des différentes régions qui composent notre Grande Région. Lors de la réunion du 6 octobre 2022, il a été noté qu'un (ou plusieurs) représentants de leur pays respectif soumettraient leurs propositions de projets spécifiques et les présenteraient ensuite dans le contexte de leur importance interrégionale. Tout le monde n'a (malheureusement) pas la connaissance locale appropriée des voisins et donc les suggestions d'amélioration et d'extension des infrastructures existantes sont souvent incompréhensibles pour ceux d'outre-région, voire d'outre-frontière (tout le monde en Wallonie ne connaît pas la « Primstalbahn » en Sarre et pas tous dans la région du Grand-Est savent situer la « Vennbahn, la ligne des Hautes Fagnes » dans les cantons de l'Est de la Belgique) et ils soutiennent des propositions à ces sujets plus par solidarité que par connaissance du sujet.

Dans le contexte du changement climatique et de la crise énergétique, les revendications stratégiques existantes restent des éléments centraux des travaux de l'AG3 du CESGR.

Ces demandes comprennent :

1. Mobiregio, stratégie commune de communication pour les transports publics et les mobilités alternatives

Le projet Mobiregio vise à déplacer la mobilité vers des formes de mobilité publiques et alternatives. Il est important de favoriser la mise en réseau des acteurs de la région frontalière.

Des réunions semestrielles de la "Communication Taskforce Mobiregio" doivent définir les modules de travail afin que des campagnes transfrontalières d'éducation aux transports alternatifs (transports publics, P+R, places et systèmes de stationnement voyageurs, mobilité douce) puissent être mises en place.

Le "groupe de travail informatique Mobiregio" doit analyser un développement ultérieur du portail de mobilité existant de la Grande Région Mobiregio. Les prochaines étapes pourraient être l'intégration du monde tarifaire ainsi que l'information horaire multimodale et l'intégration des mobilités alternatives. Relier Mobiregio aux portails événementiels pourrait également favoriser la mobilité durable dans le trafic de loisirs au sein de la Grande Région.

Tous les deux ans une conférence devrait être organisée sous le titre "Journée des transports locaux de la Grande Région" et rassembler ainsi tous les acteurs du domaine de la mobilité alternative dans la Grande Région. Des forums thématiques, des conférences spécialisées et des tables rondes ainsi qu'une foire commerciale pourraient compléter cet événement.

Il convient d'examiner avec toutes les sous-régions si la création d'un GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) pourrait être la structure appropriée pour la poursuite de la mise en œuvre de l'idée Mobiregio.

2. Le travail mobile comme forme de travail complémentaire, flexible et favorable à la famille

Le groupe de travail voit un certain potentiel dans le domaine du travail mobile grâce à la révolution numérique. De cette façon, les employeurs économisent de l'espace de bureau et les employés se déplacent pour se rendre au travail. Des modèles de travail flexibles égalisent les flux de navetteurs et soulagent nos routes et nos transports publics. À partir de la mi-mars 2020, les strictes restrictions de sortie dues à la pandémie de SRAS-CoV-2 ont fait que de nombreux employés ont largement utilisé le bureau à domicile.

Ce qui fait obstacle au passage à davantage de télétravail, ce sont les aspects fiscaux pour les salariés qui résident dans les pays limitrophes du Grand-Duché. Ceci limite le nombre de jours ouvrables qui peuvent être travaillés en dehors des frontières luxembourgeoises. En temps normal, les navetteurs belges et les navetteurs français ont 34 jours de télétravail par an, les navetteurs allemands n'en ont que 19. Tout jour de travail supplémentaire au-delà de ce seuil de tolérance est imposé dans le pays de résidence du navetteur. Ainsi les frontaliers français ont la possibilité d'aller jusqu'à 50 jours de télétravail ; au-delà du seuil de 34 jours, l'ensemble des jours de télétravail seront cependant imposés en France et non plus au Luxembourg.

Lors de la crise du Corona, le Luxembourg et les pays voisins s'étaient mis d'accord pour assouplir le seuil de tolérance. Une clause dérogatoire a été convenue selon laquelle les jours de télétravail liés à la pandémie de COVID-19 ne sont pas à prendre en compte lors de la détermination de la législation de sécurité sociale applicable aux travailleurs frontaliers.

L'accord amiable entre la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg en date du 7 octobre 2020 a été résilié d'un commun accord avec effet au 30 juin 2022. La "règle des 19 jours" s'appliquera donc à nouveau au second semestre 2022.

3. Renforcement de la culture vélo dans la Grande Région

Le CESGR est favorable à la promotion du vélo dans la Grande Région. Dans la perspective de la révolution de la mobilité, le vélo joue un rôle déterminant car il est peu coûteux, respectueux de l'environnement et du climat. Grâce à des innovations techniques telles que les VAE, le vélo devient de plus en plus une alternative plus durable au transport privé motorisé, même sur de plus longues distances.

Afin d'établir durablement le vélo comme moyen de transport pour un usage quotidien, une infrastructure sûre, complète et confortable pour les cyclistes est nécessaire. Il s'agit, par exemple, d'installations de stationnement pour vélos aux sources et destinations importantes pour les cyclistes, mais surtout de pistes cyclables sûres. Cela nécessite une coopération étroite entre toutes les parties prenantes au sein des autorités du bâtiment. Le groupe de travail salue donc la prochaine mise à jour du plan de circulation cyclable de la Sarre par le gouvernement du Land de Sarre, ainsi que la création prochaine d'un groupe de travail des communes sarroises favorables aux cyclistes.

Du point de vue du CESGR, une coordination transfrontalière étroite entre les autorités responsables est nécessaire afin de garantir des normes élevées et constantes de l'infrastructure cyclable.

A ce sujet il convient de mentionner que la Région Grand-Est a adopté un ambitieux plan vélo.

4. Changer la répartition modale en faveur de l'environnement

Outre la promotion de la protection environnementale, des mesures complémentaires adaptées sont nécessaires. La gestion des places de stationnement est l'un des moyens les plus efficaces pour réduire le volume de trafic et donc la pollution sonore et environnementale. Bien entendu, une attention doit être portée à une gestion des espaces de stationnement qui permette un équilibre économiquement viable entre accessibilité et attractivité des centres-villes. En général, des critères transfrontaliers pour une stratégie de gestion du stationnement mature devraient être élaborés.

Les nouvelles activités économiques et les nouveaux lotissements ne devraient être encouragés que là où il existe déjà de bonnes liaisons de transport public. Dans le cas où il n'y a pas de connexion du tout, la possibilité d'une connexion de transport public adéquate doit être prévue dès le début ou doit être mis en œuvre dans les meilleurs délais. Les zones commerciales existantes devraient être mieux connectées au réseau de transport public.

Le groupe de travail préconise un échange transfrontalier intensif sur les meilleures pratiques pour réduire les émissions de polluants dans le trafic routier. Les aspects environnementaux (pollution atmosphérique et sonore) dans les centres urbains doivent être davantage pris en compte.

Une subvention des frais par kilomètre (incitations, c'est-à-dire des incitations financières directes) pourrait également être intéressante lors de l'utilisation des transports publics ou des formes de mobilité active (vélo, marche). Les incitations pourraient également être une promotion du job ticket dans le trafic transfrontalier.

5. Faire progresser la mobilité multimodale

Selon le groupe de travail sur les transports, une importance particulière doit être accordée à la mobilité multimodale et, par conséquent, l'articulation des transports publics avec d'autres offres de mobilité doit être encouragée et optimisée en tant que système global. Pour l'avenir, il est important de penser en termes de chaînes de mobilité. Comment se couvrent mes demandes et les différents segments de trafic ? Comment puis-je former des chaînes de mobilité par rail, par route, par eau et par air, comment puis-je inclure les vélos et la marche ?

La mobilité doit être compréhensible et accessible. Les possibilités de la numérisation soutiennent cette nécessaire mise en réseau.

6. Coopération transfrontalière dans le domaine des produits tarifaires

La Grande Région devrait étudier dans quelle mesure un produit tarifaire transfrontalier commun serait bénéfique pour la Grande Région. Il convient de veiller à simplifier les circuits de distribution, de compensation et de contrôle.

Dans le trafic ferroviaire transfrontalier, les taxes prélevées aux passages frontaliers devraient enfin appartenir au passé. Par exemple, les offres régionales et nationales de la SNCF, de la SNCB et de la DB devraient s'appliquer à la première gare CFL.

En outre, le groupe de travail propose que la reconnaissance intermodale des titres de transport transfrontaliers soit mise en œuvre. Par exemple, un détenteur d'un billet aller-retour pour le bus Luxembourg-Trèves pourrait également revenir en train. Il a également été suggéré que tous les acteurs s'efforcent de trouver une solution harmonisée pour l'utilisation de l'offre de ticket de travail dans les transports publics transfrontaliers.

7. Utiliser les opportunités de la conduite autonome et faire de la Grande Région une région pilote

Le groupe de travail Transport du CESGR voit de grandes opportunités dans l'automatisation du trafic pour la mobilité future dans la Grande Région, car elle est plus sûre et peut diriger le trafic plus efficacement. Cela évite les accidents et les embouteillages.

Il existe déjà un terrain d'essai transfrontalier pour la conduite automatisée dans la région, qui fournit des informations importantes sur la conduite à l'avenir. Le projet TERMINAL a examiné comment les transports publics transfrontaliers peuvent être automatisés. Pour la création d'une région pilote pour la conduite automatisée, d'autres projets de test pour les connexions automatisées transfrontalières sont nécessaires. L'harmonisation et la normalisation du processus d'agrément pour la conduite automatisée, pour la reconnaissance des procédures d'examen et la création d'exigences transnationales uniformes pour le personnel d'encadrement sont d'une importance capitale pour le développement de la conduite automatisée. Selon les partenaires de recherche de TERMINAL, la mise en place de pistes d'essai contrôlées et sans circulation dans le champ d'essai germano-français-luxembourgeois pourrait soutenir le développement technique ultérieur.

8. Renforcer l'idée du covoiturage

Un moyen simple pour réduire le nombre de voitures sur les axes routiers, c'est d'augmenter le nombre d'occupants par véhicule. Dans ce contexte l'idée du covoiturage de personnes ayant un lieu de départ commun ou pouvant se retrouver en cours de route et le lieu de travail ou un parking de dissuasion à partir duquel une continuation aisée vers le lieu de travail est possible est à développer et à présenter aussi bien sous l'aspect écologique qu'économique.

A moyen et long terme des bandes réservées aux véhicules ayant à bord plus d'une personne leur donnant une certaine priorité devraient être envisagées. Un tel projet-pilote a actuellement lieu sur l'E411 entre Arlon et la frontière luxembourgeoise.

IV. Propositions régionales

Afin de clarifier la liste des propositions d'amélioration de la circulation et de la mobilité et les mesures structurelles qui peuvent y être associées, il convient de les classer par région.

Luxembourg

Commençons par le Luxembourg, sachant très bien que presque toutes les mesures structurelles et organisationnelles concernent la Grande Région.

Transport ferroviaire

Relation vers la Lorraine

Au Luxembourg, le réseau ferroviaire constitue l'épine dorsale des transports publics et la quasi-totalité de ses lignes encore en service relie les pays voisins. En raison du flux important de navetteurs lorrains, la liaison vers Thionville et Metz est probablement la ligne ferroviaire la plus empruntée par les frontaliers avec un passage quasiment toutes les 15 minutes aux heures de pointe.

De ce fait, la ligne ferroviaire actuelle entre Luxembourg et Bettembourg et en direction de la France n'atteint sa charge maximale plus uniquement aux heures de pointe. La nouvelle ligne actuellement en construction entre Luxembourg et Bettembourg, dont la mise en service est prévue à partir de 2025, permettra, avec les voies adaptées en gare de Luxembourg, un assouplissement important et une plus grande ponctualité des trains du "sillon lorrain".

De plus, les trains de l'antenne entre Bettembourg et la localité française de Volmerange-les-Mines doivent être prolongés vers la gare de Luxembourg et ainsi le nouvel arrêt créé en 2003 à la frontière luxembourgeoise avec son installation P&R pour environ 160 véhicules pourrait attirer davantage de navetteurs.

Cependant une mauvaise décision doit être évitée concernant la liaison ferroviaire entre Esch-Alzette au Luxembourg et Audun-le-Tiche en France. Grâce aux efforts des responsables des deux communes le long de la frontière, la ligne ferroviaire existante a été ouverte au trafic voyageur en 1992. Aujourd'hui, selon les plans du Ministère luxembourgeois des Transports, cette ligne serait menacée de disparition d'ici 2035 et remplacée par un système de bus qui utiliserait en partie le tracé ferroviaire actuel. Même si la construction d'un contournement en France a rendu quasiment impossible la revitalisation de la liaison vers Hayange en Lorraine (il y a des années, le CESGR appelait aussi à revitaliser l'axe pour le trafic des navetteurs lorrains, notamment en direction de Belval), il est aujourd'hui nécessaire de réagir pour éviter qu'une liaison ferroviaire qui fonctionne bien ne soit abandonnée à moyen ou à long terme.

Relation vers la Belgique

En direction de la Belgique, deux des trois liaisons ferroviaires existantes présentent toujours les problèmes connus et auxquels le CESGR a déjà rendu attentif. Les travaux de construction sur la Ligne du Luxembourg entre Luxembourg, Namur et Bruxelles sont toujours en cours ; pour les quelque 220 kilomètres entre les capitales luxembourgeoise et belge, il faut toujours près de trois heures et une date de fin des travaux est repoussée encore et encore. Cette situation n'est pas seulement néfaste pour ceux qui vont travailler chaque jour depuis la région d'Arlon vers Namur ou Bruxelles ; les navetteurs en direction de Luxembourg, qui viennent des environs de Libramont et d'Arlon, souffrent également des retards. Même si le groupe de travail Transport du CESGR a peu d'influence sur les travaux eux-mêmes, il lui appartient d'amener les autorités politiques luxembourgeoises et belges à s'assurer que les travaux soient achevés aussi rapidement que possible et que le temps de trajet entre Luxembourg et Bruxelles soit adapté à le 21^e siècle.

Sur l'axe Luxembourg – Liège (Liège), l'offre ne s'est guère améliorée pour les navetteurs même après la mise en place d'un service horaire. Le premier train en provenance des environs de Trois-Ponts n'atteint Luxembourg toujours qu'à 8h46 aujourd'hui, trop tard pour une reprise normale du travail. Les travailleurs de cette région n'ont comme possibilité que de faire tout le trajet en voiture ou de se rendre à Gouvy ou Troisvierges pour y changer de train.

Suivant l'avis du groupe de travail Transport du CESGR, des améliorations concrètes doivent être apportées sur la ligne 43 et les liaisons supplémentaires nécessaires enfin créées afin que les navetteurs se dirigeant vers Luxembourg depuis cette zone puissent également se rendre à Luxembourg en train rapidement, confortablement et de manière écologique.

Relation vers l'Allemagne

En direction de l'Allemagne, il existe un service cadencé horaire en direction de Coblenz au niveau du Regional Express (train régional direct) en plus d'une liaison horaire au niveau du Regional Bahn (omnibus) vers Wittlich du lundi au samedi.

Après l'achèvement de la ligne ouest de Trèves, cette dernière circulera sous la désignation RB 83 et reliera les faubourgs d'Euren et de Zewen directement à Luxembourg.

Il convient également de noter qu'une paire de trains RE a été prolongée jusqu'à Düsseldorf et circule même en tant qu'IC entre Coblenz et la capitale de la Rhénanie du Nord-Westphalie.

Tarifification

En ce qui concerne les tarifs, le groupe de travail transport du CESGR maintient sa demande d'extension du tarif gratuit luxembourgeois à la première gare frontière étrangère (Hettange-Grande ou Longwy en direction de la France, Arlon et Gouvy en direction de la Belgique et Igel en direction de l'Allemagne) afin de résoudre le problème fastidieux des places de parking surchargés près des gares luxembourgeoises à la frontière respective.

Transport par autobus

L'offre de services de bus en direction des régions frontalières continue de s'étoffer du côté luxembourgeois. Dans le cadre de la réorganisation des lignes RGTR, de nouvelles liaisons ont été créées tant vers l'Allemagne que vers la France ; de nouvelles relations supplémentaires associées à la création d'installations P&R sont à l'étude et créés lorsque cela s'avère possible.

Voies navigables

La Moselle est la seule voie navigable du Luxembourg et utilisée à la fois pour le transport de marchandises et les circulations touristiques. Hormis les travaux d'entretien des trois écluses, aucun autre investissement lourd n'est connu.

Projets routiers

Au Luxembourg, trois grands chantiers routiers peuvent être cités :

- l'extension à 2 x 3 voies de l'autoroute A3 entre la frontière française près de Dudelange et le Gaspericher Kreuz près de Luxembourg et où les travaux sont en cours
- le projet de contournement de Bascharage, qui devrait soulager cette localité du trafic Luxembourg - Longwy/Athus (cependant, cette route de contournement est controversée, car elle traverse une zone NATURA 2000 et de ce fait elle fait l'objet d'une opposition organisée par une initiative citoyenne)

- l'extension partielle de la N7 à 2 x 2 voies entre Ettelbrück et la frontière belge en direction de Gouvy/Saint Vith.

Rhénanie-Palatinat

Transport ferroviaire

Relation vers Cologne par la ligne de l'Eifel

La ligne de l'Eifel passant par Gerolstein est la liaison ferroviaire la plus courte entre Luxembourg, Trèves et Cologne, mais elle souffre de nombreux déficits infrastructurels, tels que de longs tronçons à voie unique et donc des possibilités de croisement insuffisantes, un manque d'électrification, une ancienne technologie de signalisation et des vitesses de ligne faibles. Il n'a donc pas été possible de mettre en place un programme d'exploitation attractif jusqu'à ce jour.

L'inondation catastrophique qui a frappé la région de l'Eifel en juillet 2021 a désormais considérablement modifié les conditions de la reconstruction de la ligne de l'Eifel. Les responsables pour le trafic voyageur régional de la Rhénanie du Nord-Westphalie et de la Rhénanie-Palatinat ont développé différents niveaux pour un transport attractif de passagers et de marchandises dans le cadre d'une étude d'horaires. DB Netz, la gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire allemand, peut utiliser le fonds fédéral contre les inondations pour reconstruire la ligne avec une technologie de contrôle et de sécurité moderne, se préparer à l'électrification et à la poursuite de l'expansion à double voie. Dans les deux Länder, un contrat d'électrification a été signé entre la DB et les Länder. L'électrification complète entre Ehrang près de Trèves et Hürth près de Cologne devrait être mise en place d'ici 2027. Cela s'accompagne de l'utilisation de véhicules électriques qui offrent également des avantages dynamiques par rapport aux véhicules à moteur thermique. La dernière étape ne pourra être atteinte qu'avec l'agrandissement complet de la double voie et la modernisation des gares.

Jusqu'à présent, les mesures prévues ne vont pas assez loin pour atteindre des temps de trajet vraiment attractifs sur la route de l'Eifel entre Luxembourg - Trèves et Cologne.

Le CESGR appelle donc à la mise en œuvre de la phase finale du concept de trafic développé dans les plus brefs délais afin qu'une liaison express régionale directe Luxembourg - Trèves - Cologne crée un lieu de correspondance à Trèves. Le Luxembourg restera connecté à Coblenze et à Cologne via Trèves toutes les heures, toutes les deux heures sans changement de train. Sarrebruck sera également relié à Coblenze et Cologne via Trèves toutes les heures, avec une connexion toutes les deux heures sans changement de train.

Sarre

Transport ferroviaire

1. Trafic à grande vitesse LGV1 Ost, POS² Branche Nord

En provenance de Francfort, cette liaison ferroviaire dessert Mannheim, Kaiserslautern, Sarrebruck, Forbach puis Paris. La branche POS Nord est en concurrence directe avec la branche Sud POS sud via Strasbourg. La nouvelle construction sur l'axe sud, entre Baudrecourt et Lorraine et à Strasbourg, implique à l'avenir un delta de temps de parcours plus important pour la branche Nord très fréquentée. Les passagers en provenance de Paris et de Francfort pourraient donc décider de passer à l'avenir par Strasbourg, c'est-à-dire par la

branche Sud. Cela signifierait que moins de passagers passeraient par la branche Nord, les trains seraient moins occupés et une perte de liaisons pour la Grande Région serait à prévoir.

L'extension urgente de la branche Nord est soutenue par le fait qu'il existe plusieurs traités internationaux entre l'Allemagne et la France afin que les deux routes soient traitées de manière égale. En particulier, le tronçon français entre la frontière nationale près de Forbach et le carrefour de Baudrecourt devait être adapté de toute urgence. 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 Moselle, Sarre, Palatinat et Rhin-Neckar et l'Association de la Région Rhin-Neckar se sont engagés dans l'objectif d'améliorer l'itinéraire depuis des années pour accélérer la ligne via Sarrebruck, Kaiserslautern et Forbach. Il existe un groupe de travail à partir duquel une étude a été créée dans le cadre d'un projet INTERREG pour déterminer des mesures de mise à niveau et d'accélération de la branche Nord. Du côté allemand, les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat ont inscrit ces mesures dans le soi-disant Plan fédéral des itinéraires de transport.

Le CESGR est favorable au renforcement de l'axe POS Nord. Il lance un appel aux gouvernements allemand et français pour qu'ils fournissent les ressources financières nécessaires pour accélérer le trajet sur les routes allemande et française. Il demande aux compagnies ferroviaires Deutsche Bahn AG et SNCF pour obtenir l'accord d'entreprise pour exploiter la ligne avec cinq paires de trains par jour à l'avenir et pour fournir des options d'expansion. Le renforcement de l'axe POS Nord profite à toute la Grande Région puisque toutes les autres grandes villes de Sarre-Lor-Lux sont accessibles via les différents points de transfert tels que Forbach, Sarrebruck et Kaiserslautern.

En outre, le CESGR est favorable à la création de liaisons ferroviaires directes plus nombreuses et de meilleure qualité de la Grande Région vers les nœuds de transport centraux en Allemagne, en France et au Benelux. Cela comprend avant tout l'expansion des liaisons directes à grande vitesse de la Grande Région vers Francfort, Munich, Berlin, la Rhénanie et Bruxelles. Pour cette raison, il est recommandé de revoir d'urgence la possibilité de compléter l'itinéraire à travers la Sarre avec un arrêt dans la capitale de l'État de la Sarre sur l'itinéraire prévu Bruxelles - Luxembourg - (Sarrebruck) - Strasbourg (Eurocaprail).

Dans le transport ferroviaire, le CESGR voit un grand potentiel dans l'électrification des itinéraires. Plus précisément, nous sommes en faveur d'une électrification et d'une réhabilitation cohérentes de la route de la vallée de la Nahe entre Sarrebruck et Bingen ou Mayence et l'aéroport de Francfort. Alors que la voie de Rheinhessen et de la Sarre de la capitale de l'État à la frontière de l'État avec la Rhénanie-Palatinat est déjà complètement électrifiée une section à Neubrücke est toujours manquante. Cela signifie que tous les trains entre Mayence et Sarrebruck doivent rouler en traction diesel coûteuse et nocive pour le climat, même si une grande partie de l'itinéraire est déjà électrifiée. Du point de vue du CESGR, la mise sous tension de la section manquante est nécessaire, car les investissements dans l'électrification des lignes ferroviaires améliorent le bilan environnemental du transport ferroviaire et ont un sens économique. L'introduction d'unités multiples électriques réduira considérablement les émissions atmosphériques et sonores à Sarrebruck, Mayence et les autres communes le long de l'itinéraire. De plus, l'électrification augmente la compétitivité du rail par rapport à d'autres modes de transport comme la route, déjà très chargées dans notre région par le volume du trafic. De plus, des vitesses de conduite plus élevées sont possibles avec une électrification cohérente et une modernisation simultanée des tunnels. Ces investissements entraînent une réduction significative des temps de parcours, rendant le transport ferroviaire plus attractif pour les navetteurs et pour le transport de marchandises dans la Grande Région.

2. Prolongement de la ligne Moselle Nancy - Metz - Apach - Perl - Trèves - Coblenze

Après la réintroduction des trains directs entre Metz et Trèves les samedis et dimanches (Trèves-Lorraine-Express, RE16 Trèves - Perl -Thionville - Metz), le CESGR estime que les services réguliers transfrontaliers de voyageurs entre Metz et Trèves devraient reprendre en semaine par le point-frontière Perl/Apach. La ligne de la Obermosel (Haute-Moselle) représente la liaison la plus courte entre Metz, Thionville et Trèves ; dans les gares de ces villes, il y a des connexions avec les services ferroviaires régionaux et nationaux respectifs.

Selon la planification du service cadencé en Rhénanie-Palatinat en 2015, tous les trains omnibus auraient dû être prolongés de Perl à Thionville à partir du changement d'horaire en décembre 2014. Aujourd'hui la réalisation d'un service horaire de transport local transfrontalier est désormais loin sur cet itinéraire. Lors de l'assemblée générale de l'association pour le transport ferroviaire local de voyageurs en Rhénanie-Palatinat Nord, il a été dit que le côté français n'était pas disposée à accepter le raccordement de la ligne omnibus 82 vers Thionville. En plus, les unités multiples électriques qui y fonctionnent devraient d'abord être converties en conséquence. Cependant, l'objectif est maintenu d'étendre le service RE 16 des deux paires de trains actuelles le week-end à un service quotidien toutes les deux heures. A cet effet, des véhicules multi-systèmes "Coradia Polyvalent" du constructeur CAF sont acquis.

L'axe Trèves-Metz s'inscrit dans un projet global d'amélioration du trafic ferroviaire transfrontalier de l'Allemagne vers la France. Les partenaires sont donc la région française du Grand-Est, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, le Bade-Wurtemberg et les associations spécialisées responsables. La partie française a commandé les trains autorisés à circuler aussi bien sur le réseau français qu'allemand. Ceux-ci seront ensuite loués au futur opérateur des lignes, qui est actuellement en cours de détermination par le biais d'un appel d'offres européen. Selon l'état actuel, un express régional reliera Trèves à Metz toutes les deux heures à partir de décembre 2025 via la route de la Haute Moselle. Dans ce contexte, il convient de souligner qu'en janvier 2020, un contrat a été signé pour le transport ferroviaire local transfrontalier de voyageurs entre l'Allemagne et la France. D'ici décembre 2026, les partenaires des deux côtés du pays lanceront un service commun de transport local transfrontalier franco-allemand.

Des liaisons plus directes dans les transports locaux entre l'Allemagne et la France offriront alors aux navetteurs, en particulier, de meilleures options de mobilité dans la région frontalière.

Les contrats de base pour les lignes ferroviaires en cause - en Rhénanie-Palatinat entre Neustadt an der Weinstraße et Strasbourg ou entre Wörth et Strasbourg et entre Trèves et Metz - ont été signés le 24 janvier par des représentants des deux pays partenaires. La préparation conjointe du concept horaire et tarifaire, les nécessaires améliorations d'infrastructures dans la zone entre la Rhénanie-Palatinat et la Région Grand Est et la préparation des appels d'offres pour l'exploitation des nouvelles lignes progressent également. D'autres itinéraires transfrontaliers en Sarre et en Bade-Wurtemberg font partie du concept franco-allemand. Le CESGR salue et soutient cette évolution positive.

3. Réactivation Zweibrücken - Homburg

Une meilleure accessibilité de la partie sud-est de la Grande Région est une demande de longue date du CESGR. Cela comprend la réactivation de la ligne ferroviaire Zweibrücken - Homburg. Cette réactivation améliorerait la connexion du Palatinat occidental et la gare de Homburg pourrait gagner en importance en tant que point de connexion régional en ce qui concerne le trafic longue distance.

Une réactivation permettrait à la région d'atteindre directement les centres régionaux de Kaiserslautern et Ludwigshafen/Mannheim sans avoir à changer de train. La majeure partie du tronçon à réactiver passe en Sarre. À cette fin, environ sept kilomètres doivent être réactivés et électrifiés - trois kilomètres font partie du Schwarzbachtalbahnhof existant.

La planification de la réactivation de la ligne S-Bahn et le processus de consultation sont terminés, de sorte que la décision d'approbation de la planification est attendue fin 2023. Après cela, la demande GVFG peut enfin être soumise à l'Autorité fédérale des chemins de fer (EBA).

Des mesures préliminaires sont déjà prévues pour 2023 et 2024. La construction devrait commencer à la mi-2025 et la route devrait être opérationnelle d'ici la fin de 2026.

Le CESGR continue de soutenir tous les efforts visant à réactiver la ligne.

4. Etude de faisabilité Dillingen - Bouzonville

Le CESGR a toujours réclamé une étude de faisabilité pour la réactivation de la ligne ferroviaire entre Dillingen et Thionville via Niedtaldorf et Bouzonville, qui pourrait prendre en attirer principalement le trafic des navetteurs et des commerces. La faisabilité semble acquise, puisque la Deutsche Bahn AG dessert la frontière à Niedtaldorf et que l'infrastructure côté français est également régulièrement utilisée pour le trafic de marchandises. Les trains locaux, qui sont déclarés comme voyages spéciaux, circulent également dans le Niedtal chaque année le Vendredi Saint. La raison en est la populaire "grande braderie du vendredi saint" à Bouzonville.

L'idée de la Niedtalbahn est intéressante car on pourrait rejoindre le Luxembourg relativement rapidement via Thionville. Malheureusement, la partie française n'a pas encore pris d'engagements pour équiper le poste de signalisation de Bouzonville pour la poursuite de l'exploitation de la ligne.

Dans ce contexte, la réactivation est très peu probable. En raison du potentiel sur cet itinéraire pour une éventuelle connexion directe entre la Sarre et le Luxembourg, la réactivation de l'itinéraire devrait encore être une préoccupation du CESGR.

Le CESGR rappelle que cet itinéraire n'est pas seulement à considérer d'un point de vue économique, mais que l'itinéraire doit également être évalué selon des critères d'intégration européenne. À terme, des liaisons ferroviaires rapides pourraient être créées vers le Luxembourg et ainsi toute la Grande Région pourrait être encore mieux interconnectée par des liaisons ferroviaires. Ce projet pourrait également être inscrit au programme de financement de l'UE "Missing Links".

5. Étude de faisabilité en cours sur la réactivation des lignes ferroviaires en Sarre

Une étude de faisabilité pour la réactivation des lignes ferroviaires suivantes est actuellement en cours en Sarre :

- Rosseltalbahnhof (Sarrebruck - Fürstenhausen - Großrosseln)
- Bisttalbahnhof (Sarrebruck – Fürstenhausen / Völklingen – Überherrn [– Falck (F)])

Une connexion vers le Luxembourg pourrait également être établie via la Bisttalbahnhof.

La connexion est plus courte et permet une meilleure expansion que l'itinéraire par la vallée du Nied

Une étude de faisabilité devrait être réalisée par les partenaires français pour le tronçon français de la frontière nationale à Falck et plus loin via Bouzonville et Thionville jusqu'au Luxembourg.

La réactivation des lignes suivant fait actuellement l'objet d'études en Sarre :

- Ligne ferroviaire Merzig - Losheim
- Primstalbahn (Sarrelouis / Dillingen - Lebach / Schmelz - Wadern)
- Blietalbahn (Hombourg – Blieskastel-Lautzkirchen)

Les résultats sont attendus mi-2023.

Service par autobus

A partir de 1999, plusieurs lignes Moselle-Sarre (MS1 - MS4) sont mises en place entre la Sarre et la Lorraine - dans un premier temps avec des fonds Interreg. En raison de la faible demande de passagers dans le trafic transfrontalier, ces lignes ont été successivement réduites à nouveau. Il ne restait que quelques trajets sur le MS2 entre Sarrelouis et Creutzwald et la ligne MS de Sarrebruck à Hombourg Haut.

Depuis 2022, de nouvelles initiatives ont vu le jour entre la Sarre et la région Grand Est pour relancer les lignes MS. Depuis le 1er septembre 2022, la ligne MS circule régulièrement de Sarrebruck à St. Avold.

En outre, il existe actuellement une initiative des autorités de transport des deux côtés de la frontière pour étendre la ligne MS2 entre Saarlouis et St. Avold. Avec cette ligne, les nouveaux sites commerciaux sur la B269 (Lisdorfer Berg, Linslerfeld, etc.) seraient accessibles aux navetteurs des deux pays avec les transports publics. Jusqu'à 70% des employés des entreprises individuelles de Lisdorfer Berg vivent en France voisine. En prévision de la ligne prévue, la liaison du Lisdorfer Berg à la gare principale de Sarrelouis commencera à partir du changement d'horaire en décembre 2022. Le CESGR soutient cette initiative.

La Sarre s'efforce de mieux intégrer les services de bus transfrontaliers vers le Grand-Duché de Luxembourg dans les services de transports publics locaux du Land et du district de Merzig-Wadern en termes de transport et de tarifs. À cette fin, les concepts d'horaires doivent être coordonnés – éventuellement dans le cadre d'une étude conjointe – et l'offre doit être encore optimisée.

Navigation fluviale intérieure

Le CESGR est favorable à l'accélération de l'extension des écluses de la Moselle. La construction d'écluses doubles aux sept existantes entre Coblenche et Trèves assurera à long terme l'approvisionnement en matières premières et en combustibles de la Grande Région ainsi qu'un trafic lourd, notamment pour les aciéries. Il convient de souligner en particulier que les bateaux de la navigation intérieure contribuent à soulager les autres modes de transport. Une barge peut remplacer environ 150 camions. Le dédoublement des écluses devrait être achevé bien avant la période cible de 2035-2040. En raison des réductions du budget fédéral dans le domaine des voies navigables fédérales, des arrêts de construction pour l'agrandissement des écluses de la Moselle ont été annoncés. Une deuxième lettre conjointe des Premiers ministres de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat pour empêcher ces interpellations a été lancée.

Par ailleurs, le CESGR est favorable à la suppression immédiate des taxes maritimes sur la Moselle. Ces redevances ont été supprimées dans presque tout le reste du réseau fluvial allemand au début de 2019. Dans le cas de la Moselle, le gouvernement fédéral ne peut pas le faire sans consultation vu que c'est un fleuve international. Le gouvernement fédéral doit donc accélérer les négociations avec les gouvernements luxembourgeois et français pour amender le traité de la Moselle afin de supprimer la taxe faussant la concurrence sur la Moselle.

Trafic routier

1. Mise en œuvre de la Nordsaarlandstrasse (route de la Sarre du Nord)

Le projet d'infrastructure "Nordsaarlandstraße" (route de la Sarre du Nord) signifie l'amélioration structurelle de routes existantes composée de routes fédérales et nationales entre l'A8 près de Merzig et l'A1 près de Nonnweiler, de sorte que la zone rurale et en particulier celle du « Hochwald » soit renforcée du point de vue infrastructurel et mieux connectée à aux autoroutes A1 et A8.

À cette fin, un certain nombre de nœuds de circulation sur l'ensemble du tronçon de route ont déjà été modernisés et rendues plus performantes.

Les routes de transit très fréquentées passant par les localités de Merzig, Mettlach, Brotdorf et Bachem font encore obstacle à une liaison performante et fluide avec l'A8 et la région Sarre-Lor-Lux.

Une nouvelle section de la Nordsaarlandstraße en tant que jonction directe sans passage par les agglomérations doit assurer une connexion plus efficace qui permettrait d'économiser du temps et des émissions.

L'environnement écologique sensible et la zone d'entraînement militaire existante ont jusqu'à présent empêché la réalisation de ce nouveau tronçon.

Actuellement un groupe de travail de l'État et de l'Armée Allemande examine s'il est possible d'assurer une compatibilité entre les besoins pour les exercices de la Bundeswehr et la construction et l'exploitation d'une route par la zone d'entraînement sur place.

2. Revendications du CESGR concernant le trafic routier dans la Grande Région

- Comblent les lacunes de l'autoroute en Rhénanie-Palatinat sur l'A 1 dans l'Eifel
- Achèvement de l'élargissement à quatre voies de la B 10 à travers la Forêt du Palatinat (fermeture de la brèche A 8 entre Luxembourg et Munich) incluant la levée de l'interdiction de circulation nocturne des camions sur la route nationale.

Grand-Est

Transport ferroviaire

Pour la région du Grand-Est, partie Lorraine, convient de mentionner :

- l'effort très significatif fait par la Région Grand Est pour l'axe Nord-Sud Nancy-Metz-Thionville sur le plan financier pour améliorer et renforcer l'offre de transport ferroviaire en direction de Luxembourg : achat de nouveau matériel roulant, allongement des

quais, renforcement électrique, fréquences et cadencement à terme à 8 ' entre Thionville et Luxembourg.

- l'existence du " Grenelle des mobilités en Lorraine " lancé en 2019 par le président de la Région Grand Est et le président du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, en présence de la ministre des Transports, Madame Borne, devenue aujourd'hui Première ministre, qui s'est achevé par la publication en avril 2021 du " Livre blanc " qui prévoit la mise à l'étude d'un futur " Réseau express métropolitain (REM) " sur le Sillon lorrain. A la différence du RER parisien et des REM actuellement en gestation dans l'Eurométropole de Strasbourg et à Bordeaux, le projet lorrain présente la caractéristique d'être linéaire, sur un corridor de près de 1,5 millions d'habitants.

Le président de la République française vient d'annoncer récemment la création de 10 REM en France, dont la liste sera arrêtée prochainement par le Gouvernement. S'il est retenu, le projet de REM du Sillon lorrain prévu à l'échéance 2030-2035 pourrait bénéficier de financements spécifiques pouvant en accélérer la réalisation.

- le projet de la gare lorraine d'interconnexion à Vandières au croisement de la LGV Est européenne Paris-Strasbourg et de la ligne TER Nord-Sud Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

La gare TGV actuelle à Louvigny, dite "Lorraine TGV", construite en pleins champs en rase campagne, sans aucune connexion et accessible uniquement en voiture ou par autocar, n'étant qu'une halte provisoire construite dans l'attente de la réalisation de la gare d'interconnexion à Vandières déclarée d'utilité publique (DUP) par décret du 28 mars 2011.

Fortement attendue par les usagers, écologique en évitant le recours à la voiture et la surcharge de l'autoroute A31, celle-ci permettra un accès plus commode et plus sûr par le train à la Grande Vitesse pour un plus grand nombre de Lorrains et aussi d'usagers venant du Luxembourg, de l'Est Mosellan et de la Sarre. Il s'agit de fait d'un projet à caractère transfrontalier marqué qui devrait pouvoir bénéficier pour son financement du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) du RTE-T. A noter que plus de 23 millions d'€ ont déjà été dépensés en travaux sur le site de Vandières.

Le projet de REM du Sillon lorrain rend encore plus évidente et nécessaire cette gare "vertueuse" dont la réalisation devrait jouer un rôle moteur et d'effet de levier pour le développement économique de l'axe mosellan. Le CESER Grand Est s'est à 2 reprises prononcé par délibération pour demander à la Région Grand Est, maître d'ouvrage de la gare, d'engager sa réalisation rapide.

Il est proposé que le CESGR, dans la continuité de son avis du 28 novembre 2018, renouvelle son soutien à la réalisation de cet important projet transfrontalier.

Par ailleurs, plusieurs pistes de travail peuvent être envisagées pour améliorer et faciliter la circulation transfrontalière :

- améliorer la circulation entre Sarrebruck et Nancy en créant un aller-retour direct quotidien aux heures de pointe en passant par la gare de Metz. Cela permettrait aux Lorrains du sud d'accéder plus aisément aux correspondances de l'étoile ferroviaire de Sarrebruck et aux Sarrois et usagers de l'est mosellan d'avoir un accès direct à Nancy et aux correspondances vers le sud de la région.

- relancer le projet de tram-train entre Sarrebruck et Forbach
- étudier la faisabilité d'un réseau de transport transfrontalier intégré, avec sa grille tarifaire propre et une numérotation des lignes commune de chaque côté de la frontière (effet réseau)
- envisager la réouverture de la ligne ferroviaire Thionville-Bouzonville-Sarrebruck.
- la liaison entre Metz et Nancy en direction de Dijon et vers le sud de la France est interrompue depuis plusieurs années obligeant les usagers à des détours coûteux et importants par Paris ou Strasbourg. Les usagers, la Région Grand-Est et les collectivités traversées pressent la SNCF et l'Etat français de rétablir cette liaison importante.

Trafic routier

L'État français, maître d'ouvrage de l'autoroute A31 qui va de la frontière luxembourgeoise vers le Sud en direction de Dijon et Lyon, a lancé une concertation publique sur un projet d'aménagement dit A31 bis, portant sur la portion allant de la frontière au Nord jusqu'à Toul (Gye), découpée en trois secteurs : Nord de la frontière à Metz, Centre de Metz à Bouxières-aux-Dames, Sud de Bouxières-aux-Dames à Toul (Gye), les solutions envisagées pour ces trois secteurs n'étant pas les mêmes.

Il est notamment prévu sur le secteur Nord la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier dans l'agglomération thionvilloise, qui donne lieu à une forte contestation locale, avec mise en concession de ce tronçon et instauration d'un péage.

La procédure engagée par l'État français pour ce secteur devrait conduire à l'issue de la concertation à une mise à l'enquête publique du projet en 2023 suivie d'une déclaration d'utilité publique.

La concertation pour le secteur Centre vient de démarrer. Pour ce secteur et pour le secteur Sud, il n'est pas prévu de réalisation de nouveau barreau autoroutier donnant lieu à concession et péage, mais à d'importants travaux d'aménagements sur place.

Le problème de la saturation de cette autoroute est ancien et fait l'objet de polémiques depuis de nombreuses années. Outre un trafic dense de transit de marchandises et de voitures, celle-ci doit faire face à un important trafic inter-régional, une organisation insuffisante des réseaux de transports interurbains et urbains et à une culture encore trop prégnante du "tout voiture".

La réponse autoroutière n'est qu'une réponse trop partielle et insuffisante à la saturation de cet axe important. Seule une réponse multimodale faite en coordination avec les autorités organisatrices des mobilités (AOM) et les régions voisines, combinant toute la panoplie des modes, ferroviaire, routier, fluvial, modes doux et des transports collectifs attractifs et performants, pourra permettre d'améliorer la situation actuelle.

Président : René Birgen