



*Rapport final validé par le Comité de coordination et l'Assemblée plénière du CESGR du 19.11.2024 à Trèves*

## **Groupe de travail 3 (GT 3)**

### **« Transport » du CESGR**

### **Rapport final 2023-2024**

**sous présidence rhéno-palatin**

**Présidence du GT 3 : René BIRGEN (Luxembourg)**

## **Mobilité durable pour la Grande Région : défis et solutions**

### **I. Introduction**

Au cours de ces dernières années, la mobilité est devenue un sujet de premier plan. Pour certains, elle ne prend pas beaucoup de temps au quotidien ; pour d'autres, elle peut prendre plusieurs heures par jour, que ce soit pour aller au travail, en formation, faire des courses, chez le médecin ou à des activités de loisirs.

Si aujourd'hui, la mobilité pose un problème de grande ampleur qu'il faut impérativement résoudre, c'est parce qu'un grand nombre de personnes se retrouvent dans la même situation au même moment. Les solutions font l'objet de nombreux débats et discussions, que ce soit

au comptoir du bar local ou au sein de groupes d'experts et des organes politiques. Toutefois, personne n'a encore réussi à trouver d'approche qui soit en mesure de satisfaire tout le monde.

Le groupe de travail 3 « Transport » du CESGR n'a pas la prétention de faire mieux et de trouver ces solutions miracles. Il compare les bonnes pratiques au sein de la Grande Région et tente de faire remonter aux responsables les réflexions qui émanent de ses membres.

## **II. Un peu d'histoire**

Comme on l'a déjà évoqué, la mobilité est devenue un élément clé de la vie quotidienne, non seulement pour les personnes, mais aussi pour les marchandises. Alors que jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des gens vivaient en grande partie en autarcie dans leur village et s'en éloignaient rarement à plus d'une ou deux heures de distance, le début de l'industrialisation a fait bouger les lignes.

À l'époque comme aujourd'hui, les nouvelles usines avaient besoin de main-d'œuvre, qu'elles cherchaient et trouvaient dans les environs de leurs sites de production. Au début, les personnes qui venaient s'installer à côté de leur lieu de travail ont fait fortement augmenter la population dans les villes ; mais rapidement, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail se sont multipliés. Le chemin de fer, qui était le nouveau moyen de transport de l'époque, permettait aux ouvriers de faire la navette entre leur domicile et leur usine ; il permettait également de transporter les matières premières et les marchandises sur de plus longues distances.

Mais il n'y a pas que la main-d'œuvre qui soit devenue plus mobile. Et si à l'époque, il n'était pas encore question de transports de loisirs, la mobilité gagnée grâce au chemin de fer a également permis à des jeunes de faire des études supérieures, chose qui leur serait restée inaccessible autrement.

Le transport de passagers fut longtemps limité aux besoins du travail quotidien vu que les billets de train à l'époque pouvaient coûter l'équivalent d'une demi-journée de travail. L'utilisation des chemins de fer pour partir en vacances n'a commencé à se démocratiser qu'avec l'apparition des congés payés au milieu des années trente, comme en témoignent les nombreuses photos de familles avec leurs bagages dans les gares de cette époque.

***Exemple régional du chemin de fer pour besoins touristiques : de nos jours la frontière franco-allemande entre Apach et Perl n'est franchie que les samedis, dimanches et jours de fête par un train de voyageurs. Le groupe de travail Mobilité salue la réouverture en service régulier entre Thionville et Trèves à partir de 2026.***



C'est à partir des années cinquante que la plupart des problèmes actuels en matière de transport ont commencé à apparaître. L'essor économique a permis à de plus en plus de familles de réaliser leur rêve de posséder une voiture, et les politiciens ont été fiers d'y contribuer. L'ancien chancelier Helmut Schmidt ne disait-il pas, dans les années soixante, que son gouvernement avait permis aux gens d'acheter une voiture et qu'il était désormais de son devoir de construire des routes pour les citoyens ? Parallèlement, les chemins de fer ont commencé à décliner sur le territoire, et de nombreuses lignes ferroviaires qui auraient pu jouer un rôle important aujourd'hui ont été supprimées pour des raisons de rentabilité ou ont dû céder la place au développement du réseau routier.

L'idée reçue selon laquelle l'automobile allait résoudre tous les problèmes en matière de transport a également contribué à l'étalement des villes. De nouveaux lotissements ont vu le jour en dehors des agglomérations et nécessitent souvent, aujourd'hui encore, de prendre la voiture pour toutes les activités quotidiennes, que ce soit pour aller au travail, à l'école, faire des courses, chez le médecin ou pratiquer du sport.

Le même phénomène s'est répété pour les zones d'activités et les centres commerciaux. Eux aussi se sont mis à remplacer les champs. Souvent, ils ne sont pas desservis par les transports en commun, ce qui contribue aujourd'hui encore à l'augmentation du trafic.

Le groupe de travail 3 « Mobilité » sait bien que l'on ne peut pas revenir en arrière, mais il essaie, par ses suggestions et ses propositions, de soumettre aux responsables politiques de la Grande Région des idées sur la manière dont on peut, à défaut de maîtriser totalement la problématique, du moins l'atténuer quelque peu en réduisant ou en fluidifiant le volume du trafic routier grâce à des mesures ciblées dans le domaine des transports en commun et à des projets de construction spécifiques.

D'ailleurs, le retrait de régions entières du rail et la focalisation exclusive sur la rentabilité n'ont pas affecté uniquement le transport de passagers ; le fret s'en ressent également. L'augmentation du trafic de marchandises, dont plus de 80% passe par la route à l'heure actuelle, contribue au bruit et aux émissions de CO<sub>2</sub>, et donc à la dégradation de la qualité de vie des riverains. La construction de zones commerciales et industrielles en rase campagne, sans liaison avec le réseau ferroviaire, peut clairement être considéré comme une erreur à cet égard.

***Liaisons ferroviaires locales : malheureusement, voici souvent ce à quoi ressemblent les lignes ferroviaires secondaires. Il ne reste plus de l'ancienne ligne que son tracé et, dans le meilleur des cas, une piste cyclable qui rappelle que des trains ont circulé ici.***



### **III. Discussions et suggestions générales**

Au début de chaque réunion, le groupe de travail 3 « Mobilité » s'est penché sur les dernières évolutions en matière de transport dans la région concernée. Même si certains éléments ne peuvent pas être transposés tels quels d'un pays à l'autre en raison des divergences juridiques, ils peuvent constituer des pistes de réflexion pour conduire à une amélioration en matière de transport. Souvent, il s'agit même de modifications toutes simples qui contribuent à faciliter la vie des usagers des transports en commun et à leur permettre de changer de mode de transport.

Dans toutes les discussions qui ont été menées, on a vu deux sujets principaux occuper le devant de la scène : les possibilités d'information interrégionale sur les services existants et la création d'offres tarifaires cohérentes et faciles à comprendre.

En ce qui concerne l'information, le groupe de travail 3 souhaiterait donner un nouvel élan à Mobiregio. Même après dix ans, il reste encore des itinéraires dans la région qui ne sont pas consultables. Aujourd'hui encore, il est impossible de trouver sur ce portail des renseignements sur la ligne entre la gare centrale de Sarrebruck (Sarre) et Remich (Luxembourg), pas plus que l'on ne peut obtenir d'informations sur la liaison entre Longwy (Lorraine) et Arlon (Belgique). Et l'on ne parle pas ici de petits villages, mais de grandes et

moyennes villes régionales. Il y a encore beaucoup à faire et à mettre en place ; mais même si cela représente une charge de travail importante, ces efforts sont nécessaires si l'on veut inciter les gens à prendre le bus ou le train. En effet, la première condition est que la personne qui souhaite prendre une correspondance puisse savoir si cela est possible.

Certes, on trouve déjà aujourd'hui un bon nombre d'informations sur les sites Internet des différents prestataires de la Grande Région, mais personne ne se donne la peine de consulter les portails de toutes les sociétés de transport pour effectuer un trajet d'un point A à un point B, le tout pour finalement constater qu'il faut prendre la voiture parce qu'il n'y a pas de correspondance.

Le groupe de travail « Mobilité » préconise donc de donner un nouvel élan au projet Mobiregio afin de créer un système unique de calcul d'itinéraires pour la Grande Région. Mais il ne faut pas se limiter à l'information électronique. En effet, tout le monde n'est pas équipé d'un smartphone moderne, soit parce que les gens ne voient pas l'intérêt d'en acheter un à leur âge, soit tout simplement pour des raisons financières. Il faut toujours pouvoir fournir des renseignements et des horaires sur papier, qui doivent être disponibles sur demande.

La structure tarifaire au sein de la Grande Région pose un autre problème aux utilisateurs des transports en commun. En effet, alors que ceux-ci sont totalement gratuits au Luxembourg, il faut compter (encore) 49 € pour voyager partout en Allemagne. Et entre les deux, on trouve toute une palette de titres de transport et d'abonnements aux noms plus fantaisistes les uns que les autres. Le problème est que les navetteurs qui traversent une frontière ne peuvent pas utiliser un seul et même billet pour l'ensemble de leur trajet. Et la plupart du temps, ces titres de transport ne peuvent être utilisés qu'auprès de la compagnie émettrice, et l'on ne peut pas prendre le bus ou le train selon ses besoins, car les deux compagnies ont une structure tarifaire totalement différente (c'est le cas par exemple des offres de la SNCB et des TEC en Belgique).

Dans ce cadre, il est également regrettable que l'on ne puisse pas utiliser tous les bus régionaux partout. Ainsi, quand on prend un bus RGTR luxembourgeois qui traverse la frontière allemande ou française, on ne peut pas se resservir de son ticket sur une ligne intérieure dans le pays étranger. Il en va de même pour les bus TEC belges, qui peuvent prendre des voyageurs vers la Belgique sur le territoire luxembourgeois, mais doivent laisser sur place ceux qui ne veulent voyager qu'au Luxembourg. Il faut remédier à cette situation de toute urgence, y compris dans l'intérêt des usagers locaux allemands ou français, d'autant plus lorsque le bus luxembourgeois circule plus souvent que le bus du pays concerné.

***Exemple régional de politique anti-transport en commun : un bus luxembourgeois en route vers son terminus, l'arrêt « Mairie » de la ville frontalière française de Rédange.***

***À partir des arrêts « Douane » et « Rue de Belvaux », il est interdit de monter dans ce bus.***



Par ailleurs, il convient de noter qu'aucune information n'est affichée dans les arrêts desservis par les bus RGTR et TEC à l'étranger. Le groupe de travail « Mobilité » demande donc que tous les bus desservant un arrêt situé dans une zone frontalière soient accessibles à tous les usagers, qu'ils soient navetteurs ou résidents à l'étranger, et que ces derniers soient informés en conséquence aux arrêts concernés. Dans cette optique, le groupe de travail écrira aux politiciens et organismes responsables pour les transports publics de leur région pour leur demander de rendre tous les bus accessibles à tous, quelle que soit la compagnie de transport, quel que soit l'arrêt, et de mettre à disposition les horaires correspondants de manière claire et correcte.

À cet égard, le groupe de travail « Mobilité » salue les efforts visant à permettre la reconnaissance du Deutschlandticket dans les bus régionaux du RGTR luxembourgeois qui desservent la Sarre et la Rhénanie-Palatinat de manière transfrontalière. Cela mettrait également le bus et le rail sur un pied d'égalité en termes de coûts de transport, puisque le Deutschlandticket est valable sur le réseau ferroviaire entre Trèves et la frontière, mais si l'on prend un bus RGTR entre Trèves et Luxembourg (sur la ligne 302 ou 303 par exemple), il faut un titre de transport supplémentaire, même si l'utilisateur possède un Deutschlandticket et que les transports en commun sont gratuits au Luxembourg. Ce n'est pas ce que l'on pourrait qualifier d'harmonisation, et il faut trouver une solution de toute urgence.

Le groupe de travail « Mobilité » approuve pleinement l'initiative de certains employeurs, par exemple en Belgique et en Sarre, d'aider financièrement leurs salariés à acheter un abonnement de train et de bus pour se rendre au travail, même si la gratuité des transports, comme au Luxembourg, serait souhaitable (à défaut d'être réalisable pour l'instant) dans l'ensemble de la Grande Région.

La possibilité de s'informer et l'émission de billets sont étroitement liées. Dans toutes les parties de la Grande Région, le train s'efface peu à peu du territoire, et souvent, le client, ou plutôt l'utilisateur, est accueilli directement sur des quais qui n'offrent qu'un minimum d'infrastructures et où l'on peut déjà s'estimer chanceux si l'on trouve de quoi s'abriter de la

pluie. Il faut acheter les billets à un distributeur automatique ou auprès du contrôleur, souvent moyennant un supplément. Généralement, l'offre dans les distributeurs automatiques est limitée et ne va pas au-delà de la grande ville la plus proche. Ceux qui souhaitent aller plus loin, peut-être en vacances à la mer ou à la montagne, et qui ne peuvent pas réserver leurs billets sur Internet, restent sur le carreau et doivent trouver par eux-mêmes un moyen d'arriver à destination.

Lors de son avant-dernière réunion, le groupe de travail « Mobilité » s'est penché, comme déjà mentionné, sur les bonnes pratiques au sein de la Grande Région. Dans ce contexte, une initiative de la ville wallonne de Halanzy mérite d'être soulignée. Après l'abandon de la gare locale par la SNCB et la cession d'une partie de ses locaux à une association de ferroviaphes, les Amis du Rail de Halanzy, celle-ci a remis en service le guichet où l'on peut acheter des billets. Certains jours de la semaine, des bénévoles formés par la compagnie ferroviaire proposent tous les types de billets que l'on peut trouver à un guichet normal des chemins de fer belges. Cet exemple illustre bien comment une initiative privée a permis de faire revenir dans les zones rurales le service au client tel qu'il devrait être proposé par les sociétés de transport.

***Exemple régional d'une initiative privée qui va dans le sens des usagers du train : certains jours de la semaine, dans la gare belge de Halanzy, désaffectée et abandonnée par la SNCB, des bénévoles de l'association des Amis du Rail de Halanzy, après avoir été formés, vendent des billets comme dans n'importe quel autre guichet des chemins de fer belges.***



#### **IV. Propositions régionales**

Comme cela a été mentionné précédemment, le groupe de travail réfléchit également, lors de ses réunions, au manque d'infrastructures au sein de la Grande Région. On pourrait y remédier en remettant en service des lignes ferroviaires encore existantes pour transporter des passagers, en créant de nouvelles liaisons routières ou en aménageant des voies navigables.

##### **1) Voies navigables**

Commençons par cette dernière proposition. En transportant les marchandises qui n'ont pas besoin de circuler rapidement par les voies navigables régionales, notamment par la Sarre et la Moselle, plutôt que par la route ou l'autoroute, on pourrait nettement décongestionner le

trafic routier. Toutefois, il ne faudrait pas que ce transfert n'occasionne inutilement des embouteillages devant les écluses ; c'est pourquoi le groupe de travail « Mobilité » soutient les efforts visant à rallonger les écluses existantes et à construire des écluses supplémentaires sur la Moselle entre Trèves et Coblenche.

**Le transport fluvial sur la Moselle, ici près de Schengen sous le pont autoroutier A13/A8, pourrait être augmenté et accéléré par la modernisation et l'allongement des écluses existantes.**



Dans le domaine du transport fluvial, les discussions ont également porté sur la réalisation d'un grand canal entre la Moselle et la Saône, prévu depuis des siècles, afin de relier directement la Grande Région du Rhin à la Méditerranée via la Moselle et le Rhône. Toutefois, le groupe de travail « Mobilité » a bien conscience qu'il est peu probable que l'un de ses membres actuels participe un jour à la cérémonie d'inauguration.

## **2) Transports par bus**

Le groupe de travail « Mobilité » estime qu'il est important de créer de nouvelles lignes de bus interrégionales en Grande Région afin d'aller chercher le plus grand nombre possible de navetteurs au plus près de leur domicile et de les amener ensuite sur leur lieu de travail. À cet égard, il convient de mentionner le projet de création d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Forbach et le renforcement de la ligne 30 entre Sarrebruck et Forbach.

## **3) Transport par rail**

Dans le domaine ferroviaire, le groupe de travail « Mobilité » se félicite de la réouverture prévue de la ligne ouest de Trèves, qui reliera à partir de la mi-décembre 2024 Luxembourg à Wittlich par la rive gauche de la Moselle sous le nom de RB 83 et offrira ainsi aux navetteurs supplémentaires la possibilité de prendre le train pour se rendre à Luxembourg.

L'extension du tramway à Luxembourg et la nouvelle ligne ferroviaire en cours de construction entre Luxembourg-Ville et Bettembourg contribueront également à augmenter le nombre et la ponctualité des transports en commun, et donc à améliorer l'offre en la matière.

Le groupe de travail « Mobilité » continue à soutenir tous les efforts de remise en service des lignes ferroviaires dans la Grande Région. À ce titre, la liaison entre Dillingen, en Sarre, et Bouzonville, en Lorraine, revêt une importance particulière à ses yeux. Outre son rôle dans le transport régional de marchandises, elle pourrait constituer une liaison directe rapide entre Luxembourg et Sarrebruck.

***La ligne de Dillingen (Sarre) à Bouzonville (Lorraine) constitue un exemple régional de demande de réouverture d'une liaison ferroviaire. Hormis les trajets spéciaux pour le marché du Vendredi saint à Bouzonville, le trafic y est interrompu 364 jours par an. Le train spécial traverse la frontière franco-allemande à Niedaltdorf.***



Il faut poursuivre et mettre en œuvre l'idée de liaisons ferroviaires directes entre Luxembourg et Mannheim, un nœud important du trafic ferroviaire dans le sud-ouest. Les régions limitrophes le long de la ligne ont déjà marqué leur intérêt pour un tel projet.

En ce qui concerne le trafic longue distance, le groupe de travail « Mobilité » rappelle qu'il est essentiel de relier la Grande Région au réseau international à grande vitesse, que l'on retrouve non seulement au départ de Luxembourg avec les liaisons TGV vers Paris et le sud de la France, mais qui relie également Kaiserslautern et Sarrebruck à Paris et Francfort. Cette dernière ligne, en particulier, est régulièrement remise en question au profit d'une liaison plus au sud, qui passerait par Strasbourg et Karlsruhe.

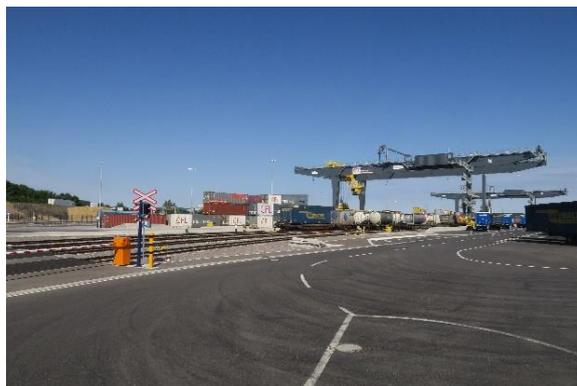
Dans le domaine du trafic longue distance, le groupe de travail salue également la deuxième liaison quotidienne par ICE entre Sarrebruck et Berlin à partir de décembre 2024.

#### **4) Le transport du fret**

Le groupe de travail « Mobilité » s'est également penché sur la question du transport de marchandises. Celui-ci se fait à plus de 80% par la route, avec tous les problèmes que l'on connaît : embouteillages, nuisances sonores, pollution due aux émissions de CO<sub>2</sub>, accidents, etc. C'est pourquoi le groupe de travail « Mobilité » soutient toutes les initiatives qui seront prises pour transférer le transport de marchandises de la route vers le rail. Le transport combiné, qui englobe tous les modes de transport, offre de nouvelles possibilités en associant l'eau, la route et le rail.

Il faut encourager le transport par conteneur, qui peut effectuer une partie de son voyage par le meilleur moyen de transport possible. Le chargement de semi-remorques et leur transport par rail sur de longues distances, que certains centres de transbordement proposent déjà dans la Grande Région, représente une solution porteuse d'avenir. Une meilleure utilisation de ces centres de transbordement dans la Grande Région rendra non seulement le transport de marchandises plus écologique, mais renforcera également la région sur le plan économique.

***Le transport de marchandises peut réduire son impact en termes d'embouteillages et de pollution en combinant différents modes de transport. Le transport multimodal qui utilise le rail pour les longues distances et le camion comme transport d'appoint est porteur d'avenir et doit absolument être développé.***



Dans ce cadre, les membres du groupe de travail « Mobilité » ont visité en mars dernier le centre de transbordement de l'entreprise CFL Multimodal à Bettembourg afin de se faire une idée des possibilités offertes par le transport combiné.

## **5) Le réseau routier**

Le réseau routier de la Grande Région doit lui aussi être constamment entretenu et, si nécessaire, étendu. Dans ce contexte, le groupe de travail « Mobilité » a toutefois renoncé à se pencher concrètement sur tous les projets en la matière, car cela aurait de loin dépassé la durée allouée aux réunions.

## **IV. Exemples négatifs concernant la mobilité**

### **1) Abandon de la relation Thionville – Longwy via Belval.**

Il arrive que le groupe de travail « Mobilité » ne soit pas entendu par les responsables politiques, comme il l'a constaté cette année lorsqu'il a suggéré de faire circuler à nouveau des trains de voyageurs entre Thionville et Longwy via Belval, le nouveau quartier mixte qui fait figure à la fois de pôle du savoir et de lieu phare de l'économie. Ces lignes avaient été mises en place à partir de 2009 et ont fonctionné jusqu'en 2015, enregistrant un nombre de passagers toujours croissant. Elles étaient surtout utilisées par les navetteurs français de la région de Thionville et de Longwy qui travaillaient à Belval et qui pouvaient rentrer chez eux sans changer de train.

Lorsqu'au cours de l'année 2015, il a été décidé de renforcer la liaison entre Luxembourg et Nancy, les trains utilisés sur la ligne Thionville-Belval-Longwy ont dû en être retirés afin de rejoindre les effectifs matériels nécessaires. Depuis, les navetteurs doivent prendre une correspondance à Pétange et à Bettembourg, ce qui suscite le mécontentement des travailleurs frontaliers français. Nonobstant les problèmes posés en termes de ponctualité, ils doivent monter dans des rames déjà bondées depuis Luxembourg, ce qui n'incite pas à prendre le train.

C'est pourquoi le groupe de travail « Mobilité » a écrit le 22 avril 2024 à la ministre luxembourgeoise des Transports, Yuriko Backes, pour lui demander de remettre en service la ligne Thionville-Longwy via Belval. Dans sa réponse du 31 mai, la ministre a indiqué qu'après avoir discuté avec les responsables, elle devait opposer un refus à cette demande en raison du manque de voies et de matériel, condamnant ainsi les navetteurs en direction de Thionville à continuer à monter dans des trains complets à Bettembourg. D'après son courrier, cette situation se déblocuera lorsque la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg sera achevée en 2028 et que des trains supplémentaires pourront alors circuler en direction de Metz et Nancy. Une bien maigre consolation pour les navetteurs.

***La ligne ferroviaire Thionville-Longwy qui passait par le nouveau pôle économique de Belval a survécu à peine six ans. Malgré un nombre d'utilisateurs en constante augmentation, elle a été supprimée pour réaffecter le matériel à l'augmentation du trafic entre Luxembourg, Metz et Nancy. Les navetteurs qui partent de Belval en direction de Metz doivent désormais monter dans des trains déjà bondés à Bettembourg.***



## **2) Projet de péage sur l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise**

Par ailleurs, le groupe de travail « Mobilité » s'est penché sur le projet de la France qui vise à mettre en place un péage sur le tronçon entre Thionville et la frontière luxembourgeoise afin de financer le contournement autoroutier de Thionville. Ce tronçon d'autoroute est aujourd'hui l'un des plus utilisés d'Europe, non seulement par les poids lourds en transit entre le sud et les ports belges et néerlandais de la mer du Nord, mais aussi par les quelque 55 000 navetteurs français qui font tous les jours le trajet entre la Lorraine et le Luxembourg pour aller au travail.

Si l'on part du principe que, dans l'hypothèse où ce péage serait mis en place, une petite partie des utilisateurs quotidiens n'hésiteraient pas à payer dans l'espoir de subir moins d'embouteillages et de se déplacer plus rapidement, tandis que d'autres se tourneraient vers le bus et le train par nécessité plutôt que par conviction, il n'en demeure pas moins qu'une grande partie des trajets domicile-travail continuerait à s'effectuer en voiture. Et tous ces véhicules vont se retrouver sur les routes nationales et départementales, tant sur le territoire français que sur le territoire luxembourgeois, traversant, au grand dam des riverains des deux côtés de la frontière, des localités qui souffrent déjà d'un trafic en constante augmentation, car elles ont longtemps été considérées comme des itinéraires bis – ce qu'elles ne sont plus depuis bien longtemps.

***Vue sur l'A3/A31 à Bettembourg juste avant la frontière. L'élargissement sur 2 x 3 voies n'apportera certainement qu'un soulagement à court terme aux navetteurs français. Si le projet de péage pour le tronçon français se concrétise, la plus grande partie de cette avalanche de voitures va sans nul doute se déplacer sur les routes de campagne qui traversent les localités situées le long de la frontière.***



Compte tenu de ces éléments, il serait erroné d'interpréter les demandes de fermeture de petits passages frontaliers au trafic de transit (comme c'est le cas actuellement entre la ville française de Rédange/Moselle et la ville luxembourgeoise de Belvaux) comme une attitude anti-européenne de la part des riverains ; en effet, il s'agit plutôt d'une protestation contre la dégradation de leur qualité de vie due au bruit des voitures, aux gaz d'échappement et à la crainte d'accidents devant chez eux. C'est pourquoi, dans un esprit de libre circulation, le groupe de travail « Mobilité » demande aux responsables de la région Grand Est de ne pas poursuivre le projet de péage sur la section frontalière de l'A31 afin de ne pas pénaliser les petits points de passage et leurs riverains le long des voies d'accès de part et d'autre de la frontière en leur imposant un trafic important qui pourrait peut-être, à terme, faire naître un ressentiment xénophobe et europhobe.

### **3) Nouveaux contrôles aux frontières**

Comme si les déplacements quotidiens des navetteurs en provenance et à destination de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre ne suffisaient pas à densifier le trafic aux points de passage de la frontière avec la Lorraine et le Luxembourg, le gouvernement fédéral de Berlin a encore

aggravé la situation en mettant en place de nouveaux contrôles de personnes aléatoires à la frontière et au-delà. Ces mesures sont justifiées par une volonté de lutter contre l'immigration clandestine. Toutefois, ces contrôles ne s'avèrent que très rarement payants ; en revanche, ils gênent et agacent la plupart des frontaliers qui, pendant des années, ont eu l'habitude de passer d'un pays à l'autre de l'espace Schengen sans être contrôlés à la frontière.

A partir du 1<sup>er</sup> novembre, la France a également fait part de son intention de procéder de nouveau à des contrôles aux frontières entre la France, la Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg.

Le groupe de travail « Mobilité » peut comprendre la colère des honnêtes citoyens concernés, d'autant plus que même la police doit admettre que les résultats sont plus que maigres et disproportionnés par rapport aux efforts mis en place. Le marché de l'emploi et l'économie de la Grande Région reposent sur une possibilité de circulation illimitée des personnes et des marchandises ; les échanges culturels par-delà les frontières ne peuvent se développer que si ces frontières ne sont plus perçues comme telles.

Au vu de ces éléments, le groupe de travail « Mobilité » adressera une lettre aux responsables du côté allemand pour attirer leur attention sur la situation particulière qui règne ici, dans notre région, qui est aujourd'hui très soudée et où se sont développés de nombreux échanges en matière de main-d'œuvre, d'économie, de culture et d'amitié sans frontières. À plus long terme, ces contrôles auront des conséquences négatives pour les habitants de notre Grande Région et entraîneront une régression des mentalités à l'époque d'avant Schengen. Toutes les forces qui s'engagent pour une Europe libre, où tous les citoyens peuvent circuler sans obstacle, doivent s'y opposer.

## **V. Conclusion**

Dans une région économique dynamique comme la nôtre, la mobilité des personnes et des marchandises joue un rôle essentiel. Afin de la préserver, il faut disposer des infrastructures nécessaires. Cela passe tout autant par la construction et la mise en projet de nouvelles voies de circulation que par l'entretien du réseau existant, qui est en piteux état dans certaines parties de la Grande Région.

Outre le transport individuel, il faut encourager les transports en commun, le vélo et les autres méthodes qui permettent d'éviter le trafic. Le télétravail peut être considéré comme une chance de réduire les transports ; il doit donc absolument être maintenu, même si certaines entreprises souhaitent le supprimer à nouveau et préfèrent que leurs employés soient sur place tous les jours (après avoir passé des heures dans les embouteillages ou les bus et les trains bondés).

Outre le groupe de travail « Mobilité », les groupes de travail « Marché du travail » et « Santé et questions sociales » ont un rôle à jouer dans la défense de cette forme de travail appréciée par de nombreuses personnes.

Les services d'aménagement du territoire doivent également cesser d'implanter de nouvelles zones industrielles et commerciales, mais aussi de nouvelles zones d'habitation « n'importe comment » dans le paysage, sans se demander comment les gens vont s'y rendre ou comment ils vont faire pour aller au travail, à l'école, faire leurs courses ou se divertir.

Nous sommes tous concernés par les problèmes liés à la mobilité et au transport, pas uniquement dans la Grande Région, mais aussi dans tous les pays industrialisés du monde. Si nous nous posons plus souvent des questions comme :

- « Faut-il vraiment que je prenne la voiture aujourd'hui pour me rendre à mes loisirs ? »,
- « Ne pourrais-je pas plutôt aller au travail en bus ou en train ? » ou
- « Mon yaourt doit-il vraiment venir du sud de la France ? Celui d'une laiterie régionale ne serait-il pas tout aussi bon ? »,

alors nous aurions déjà résolu une petite partie de nos problèmes en matière de transport. En effet, les seuls trafics qui ne posent pas de problèmes et ne demandent pas de solutions sont ceux qui n'existent pas.



Une partie du groupe de travail 3 « Mobilité » après sa visite du centre de transbordement de conteneurs de Bettembourg en mars 2024.

René Birgen  
Président

## **VI. Annexes**

- Lettre CESGR et réponse de la ministre luxembourgeoise des Transports, Yuriko Backes, concernant la remise en service de la ligne ferroviaire Thionville-Longwy via Belval.
- Résolution relative aux contrôles aux frontières françaises et allemandes dans la Grande Région



**Comité économique et social  
de la Grande Région (CESGR)  
Wirtschafts- und  
Sozialausschuss der  
Großregion (WSAGR)**

**Maison de la  
Grande Région  
Haus der Großregion**  
11, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

**T +352 247 80 116  
christiane.weidenhaupt@cesgr.etat.lu  
[www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)  
[www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)**



**Madame Yuriko BACKES**

**Ministre de la Mobilité**

**et des Travaux Publics**

**4, place de l'Europe**

**L - 2450 Luxembourg**

Luxembourg, le 23 avril 2024

**Concerne** : Remise en service des trains régionaux entre Thionville et Longwy

Madame la Ministre,

Le Groupe de Travail « Transport » du Comité Economique et Social de la Grande Région se permet de s'adresser à vous pour vous soumettre sa demande de la remise en service de la relation ferroviaire transfrontalière Thionville – Esch – Belval – Rodange – Longwy.

Cette relation offrant quatre paires de trains journaliers en semaine a été mise en service à partir du 14 décembre 2009 et a circulé jusqu'au milieu de l'année 2015. Précisément quand les activités du site Belval avaient commencé à attirer de plus en plus de frontaliers, cette offre était supprimée en faveur de la décision de renforcer l'offre sur le sillon lorrain Luxembourg – Metz – Nancy imposant aux personnes travaillant à Belval un changement de train à Bettembourg.

Lors de travaux avec fermeture de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg pendant les congés de Carnaval en 2018, la desserte Thionville – Longwy via Belval avait revécu pour une semaine.

L'argument à l'époque pour la suppression de la ligne désignée par « Ligne 80 » par les documents horaires des CFL était, comme déjà évoqué plus haut, le désir d'augmenter l'offre sur l'axe Luxembourg – Metz – Nancy engendrant la nécessité du retrait du matériel CFL et SNCF au détriment de cette relation.

Madame la Ministre, le site de Belval génère de plus en plus un emploi en provenance de la Lorraine. Salariés de grandes entreprises bancaires et du commerce, mais aussi de nombreux enseignants, personnel administratif et étudiants de l'Université de Luxembourg sont désireux de retrouver cette liaison ferroviaire directe. En effet, ces nombreux navetteurs se plaignent de devoir changer de train à Bettembourg imposant soit une correspondance à la va-vite, soit des trains bondés en provenance de Luxembourg-Ville dans lesquels ils ne peuvent monter, soit une attente assez longue et de ce fait dissuasif.

Le Groupe Travail « Transport » du Comité Economique et Social de la Grande Région vous demande de bien vouloir examiner ensemble avec les CFL et la SNCF de remettre sur rail la relation Thionville – Longwy via Belval. La période du 15 juillet au 15 septembre 2024, au cours de laquelle le trafic ferroviaire est interrompu totalement entre Luxembourg et Bettembourg suite à la reconstruction du pont enjambant la gare de Bettembourg et à différents travaux en pleine ligne nous semble l'occasion idéale. Cette interruption devrait en tout cas rendre l'argument de manque de matériel et l'absence de sillons peu crédible à nos yeux.

Dans l'espoir que vous voudrez bien réserver une suite favorable à notre courrier dans l'intérêt des frontaliers lorrains travaillant à Belval et qui nous ont soumis cette suggestion, nous vous prions, Madame la Ministre, de bien vouloir agréer l'expression de notre profond respect.



**René BIRGEN**

Président du GT 3 « Transport » du CESGR



**Rudi MÜLLER**

Président du CESGR



**Laurence BALL**

Directrice d'EuRegio SaarLorLux +



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Département de la mobilité  
et des transports

Réf. : TR-CF-2024-00326

**Madame Laurence Ball**  
Directrice d'EuRegio SaarLorLux +  
**Monsieur René Birgen**  
Président du GT 3 "Transport" du CESGR  
**Monsieur Rudi Müller**  
Président du CESGR

Maison de la Grande Région  
11, Boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

Luxembourg, le 31 MAI 2024

**Concerne : Remise en service des trains régionaux entre Thionville et Longwy**

Madame la Directrice,  
Messieurs les Présidents,

En me référant à votre courrier datant du 23 avril 2024 et traitant du sujet cité en exergue, je vous confirme ma compréhension pour vos inquiétudes par rapport à cette situation.

À la suite d'une consultation des CFL par mes services, je suis au regret de devoir vous informer que la contrainte en capacité du réseau ferroviaire nous oblige à faire un choix en termes de priorisation des différentes liaisons ferroviaires offertes pour éviter de subir des conséquences négatives importantes sur le sillon lorrain et sur notre réseau national. Après analyse, ce choix consiste en la priorisation d'une offre dense et lisible sur les axes principaux Thionville-Luxembourg et Esch/Belval-Luxembourg. En comparaison avec ces deux axes principaux, les plus fréquentés du pays, la liaison Thionville-Esch/Belval doit être considérée comme axe secondaire. Tenant compte de ce choix, un changement de train à Bettembourg pour les voyageurs en provenance de Thionville et en direction d'Esch/Belval (ou vice-versa) reste la meilleure option si on considère le bon fonctionnement du réseau ferroviaire dans son ensemble. En effet, avec la mise en place d'une offre cadencée sur le réseau national et plus particulièrement sur le sillon lorrain, le changement de train à Bettembourg est facilité avec un temps d'attente inférieur à quinze minutes.

R:\Raccordements ferroviaires internationaux\Grande Région\2024\00326.docx (r)/ag

4, place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

Tél.: (+352) 247-84400  
Fax : (+352) 22 85 68

Adresse postale  
L-2938 Luxembourg

e-mail: transports@tr.etat.lu  
www.transports.public.lu

Comme déjà évoqué, je suis bien consciente que cette offre ne répond à l'attente des frontaliers travaillant à Esch/Belval et c'est pourquoi les CFL, ensemble avec la SNCF et sous la coordination de mes services et ceux de la région française Grand Est, travaillent actuellement sur des possibilités d'un allongement progressif des trains en vue de pouvoir accueillir à partir de 2026, un plus grand nombre de voyageurs sur ces liaisons ferroviaires saturées et ainsi garantir que les navetteurs en provenance d'Esch/Belval puissent avoir la garantie d'une place assise lors de leur voyage retour en soirée.

La mise en place de liaisons ferroviaires provisoires lors de chantiers et spécialement en période de congés ne sont pas des solutions envisageables pour les CFL et la SNCF.

Ma direction Chemin de fer se tient à votre disposition.

Veuillez agréer, Madame la Directrice et Messieurs les Présidents, l'expression de mes salutations les meilleures.

La Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics



Yuriko Backes



Comité économique et social  
de la Grande Région (CESGR)  
Wirtschafts- und  
Sozialausschuss der  
Großregion (WSAGR)

Maison de la  
Grande Région  
Haus der Großregion  
11, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette

T +352 247 80 116  
christiane.weidenhaupt@cesgr.etat.l  
www.granderegion.net  
www.grossregion.net

Esch-sur-Alzette, le 18 novembre 2024

### Résolution du Comité économique et social de la Grande Région (CESGR)

#### **Contrôles aux frontières : il faut éviter les effets négatifs sur le trafic frontalier !**

Les contrôles aléatoires aux frontières extérieures de l'Allemagne et de la France visent à lutter contre les migrations indésirables et la criminalité. C'est pour cette raison qu'il existe également des contrôles et des arrêts y afférents aux frontières entre l'Allemagne, la France, le Luxembourg et la Belgique. Non seulement les voyageurs et les frontaliers, mais également les entreprises, opérant au-delà des frontières, sont concernées et doivent s'attendre à être arrêtées sur place pour un contrôle par la police fédérale du Bund ou par la police aux frontières françaises.

Les deux pays, l'Allemagne et la France, ont promis de concevoir les contrôles de manière à ce qu'ils aient le moins d'impact possible sur les frontaliers et sur l'économie. Le CESGR insiste pour que cette promesse soit tenue.

La prospérité de l'ensemble de la Grande Région et la bonne coexistence des populations dépendent essentiellement de l'ouverture des frontières. Le CESGR plaide donc pour que la libre circulation des personnes et des entreprises ne soit pas inutilement restreinte.

La libre circulation des personnes, des biens et des services entre les États membres est l'une des libertés fondamentales de l'Union européenne. Elles sont ancrées dans les traités de l'UE. Le CESGR exige qu'il n'y ait aucune restriction permanente dans le cas de figure précité. Les barrières sont contraires à l'esprit européen et doivent appartenir au passé.

L'amitié entre les régions composantes revêt une importance cruciale pour le CESGR. La coexistence des populations de la Grande Région ne doit pas être compromise par de nouvelles barrières frontalières.

Le CESGR œuvre pour que la Grande Région devienne davantage une grande communauté. Et cela n'est possible qu'avec des frontières ouvertes !

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Müller', is centered on the page.

**Rudi MÜLLER**  
Président du Comité économique et social de la Grande  
Région (CESGR)