



**« LES PROJETS DE TRANSPORT PRIORITAIRES DANS LA PERSPECTIVE
DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN DE LA GRANDE REGION »**

Prises de position des ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région

Les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région, réunis le 17 janvier 2013 à Luxembourg à l'occasion de la réunion sectorielle « aménagement du territoire et transports » :

- Approuvent les projets de transport définis comme prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région dans son ensemble;
- Encouragent la concrétisation et la réalisation des projets considérés comme étant prioritaires et appellent à vérifier le recours à des cofinancements européens à ces fins;
- Recommandent au Comité de coordination du Développement Territoire (CCDT), en coopération avec le groupe de travail « Transport » de la Grande Région, d'approfondir et de développer davantage dans le cadre d'un schéma de développement territorial de la Grande Région, les éléments restants qui n'ont pas été développés à ce stade. Il s'agit notamment de se pencher sur la question de la capillarité des réseaux de transport en collaboration avec les acteurs locaux, de développer, si possible, un concept pour la mobilité virtuelle (utilisation de technologies d'information et de communication en alternative à la mobilité physique) et enfin d'aborder le sujet des plateformes logistiques ;
- Insistent sur la nécessité d'une collaboration accrue entre le CCDT, le groupe de travail « Transport » du Sommet de la Grande Région et le groupe de travail « Transports en commun et infrastructures de transport » du Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR). Dans ce contexte, et en vue de continuer l'approche stratégique entamée, ils demandent au Sommet de la Grande Région d'examiner la possibilité de pérenniser la coopération entre ces groupes;
- S'engagent à assurer une large diffusion du document auprès des différents acteurs concernés dès que ce dernier aura été adopté, afin d'assurer une mise en œuvre commune et intégrée à différents niveaux et de pouvoir ainsi progresser dans la réalisation de ces projets considérés comme étant prioritaires.

Préambule

Ce document a été élaboré par le Comité de Coordination du Développement Territorial et en collaboration avec le groupe de travail « Transport » de la Grande Région ainsi que des experts des différentes entités, en vue de la définition du premier volet du schéma de développement territorial de la Grande Région portant sur la dimension métropolitaine de la Grande Région.

L'objectif est de lister un nombre restreint de projets de transport prioritaires pour la Grande Région et de promouvoir conjointement leur réalisation, afin d'améliorer la situation en termes de transports en s'appuyant pour cela sur les actions déjà réalisées et engagées.

Le développement des connexions internes et externes de la Grande Région est important en vue de renforcer la dimension métropolitaine de la Grande Région. Il faut ainsi identifier, d'une part, les projets qui permettent à la Grande Région de mieux se positionner dans l'Europe de demain et de mieux se connecter aux métropoles et régions métropolitaines voisines, et, d'autre part, les projets qui sont à même de générer une plus-value pour la stratégie métropolitaine de la Grande Région.

L'objectif en général est de renforcer la dimension métropolitaine de la Grande Région.

Les projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région

Assurer la fluidité de la circulation des biens et des personnes dans les déplacements domestiques et dans les déplacements vers les espaces voisins de la Grande Région et au-delà constitue un objectif essentiel pour développer l'attractivité et la compétitivité de la Grande Région dans son ensemble et pour renforcer son potentiel métropolitain en particulier.

Au niveau des déplacements domestiques, une des données essentielles constitue le nombre de travailleurs transfrontaliers dans la Grande Région qui fait de la question des *transports* un défi permanent, où il s'avère nécessaire d'agir. Les champs d'action et d'intervention prioritaires concernent ici, à côté de l'élimination, respectivement de la réduction des goulots d'étranglement, l'amélioration de la qualité de connexion interne dans la Grande Région et le développement de la multimodalité. De plus, le développement de la partie centrale de la Grande Région en tant que région métropolitaine polycentrique transfrontalière implique la nécessité d'améliorer sa connexion externe aux métropoles et régions métropolitaines environnantes et au-delà au reste de l'Europe. Ceci lui permettra de développer pleinement son rôle de carrefour économique et de plaque tournante logistique, mais aussi de faciliter la mutualisation des capitaux, des connaissances et des savoirs. Les résultats de l'étude *Metroborder* renforcent ces considérations. Dans ce contexte, il faut éviter que la Grande Région ne soit réduite qu'à une région de transit. Au contraire, elle devrait profiter davantage des flux qui la traversent, afin de se positionner en tant que plateforme logistique de niveau européen. Ainsi, la qualité des connexions de transport internes et externes est essentielle pour le développement de la dimension métropolitaine de la Grande Région.

Il existe déjà dans la Grande Région de nombreuses approches bilatérales, voire même multilatérales, visant l'amélioration de la situation en termes de transports – cela va de l'extension transfrontalière des infrastructures de transport, au système transfrontalier d'information sur les horaires et les tarifs des transports en commun qui est actuellement en cours de développement. Certains partenaires, tels que par exemple le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine, ont, par ailleurs, élaboré des concepts de mobilité bilatéraux conjoints, par le biais de SMOT (schéma de mobilité transfrontalière). Ces démarches doivent en elles-mêmes être soutenues, mais il faut les intégrer dans un concept de transport global regroupant tous les territoires concernés et établissant des priorités réalisables à moyen et long termes. L'objectif étant, d'un côté, d'éviter que de nouveaux chevauchements, lacunes, ou incohérences n'apparaissent à la jonction des différentes coopérations bilatérales et, de l'autre, d'aboutir à une amélioration globale de la connexion externe et interne de la Grande Région.

Afin d'améliorer la situation en termes de transports en s'appuyant sur les actions déjà réalisées et entamées, il est nécessaire de lister un nombre restreint de projets de transport clairement prioritaires pour la Grande Région et de promouvoir conjointement leur réalisation.

Le renforcement des connexions internes et externes de la Grande Région est également important en vue de développer davantage sa structure polycentrique et de renforcer le positionnement européen de la Grande Région. Il faut ainsi identifier, d'une part, les projets qui permettent à la Grande Région de se positionner au mieux dans l'Europe de demain et de la connecter aux métropoles et régions métropolitaines voisines, et, d'autre part, les projets qui sont à même de générer une plus-value pour le fonctionnement interne de la Grande Région, notamment dans la perspective d'une stratégie métropolitaine.

En effet, la Grande Région bénéficie d'une position géostratégique unique. Son cœur urbain se situe à moins de 300 km de Paris, de Bruxelles, de Rotterdam et de Francfort, à moins de 600 km de Londres, de Berlin, de Prague et de Milan. Et pourtant, les axes des principaux flux européens se sont progressivement détournés de la Grande Région. La Grande Région souffre de l'absence de liaisons fluviales transcontinentales complètes pour le transport par voies navigables et de lacunes autoroutières et ferroviaires. Si les liaisons autoroutières est-ouest sont relativement satisfaisantes, l'axe nord-sud autoroutier doit être complété. Les liaisons ferrées rapides vers le nord laissent à désirer. En direction du Sud, la construction de la deuxième section de liaison du TGV via Strasbourg,

avec un raccordement à ce niveau au TGV Rhin-Rhône, offre de nouvelles perspectives à moyen terme. Il faut toutefois veiller à assurer un raccordement des gares de la région et à avoir un nombre suffisant d'arrêts TGV. Pour le fret, il faut que la liaison nord-sud de la Belgique, en passant par le Luxembourg et Metz, en direction de Bâle/ sud de la France/Italie soit également performante. Or, au stade actuel il n'existe pas de liaisons fluviales performantes vers la Saône et le Rhône. La Grande Région dispose en contrepartie toujours d'un atout majeur: son développement économique et démographique dynamique au sein de l'Europe, la place au centre d'un ensemble de « plaques de développement », au cœur de l'axe central de développement européen de la « banane bleue ». De plus, elle est traversée par le corridor ferroviaire Anvers – Bâle – Lyon, qui relie la Wallonie, le Luxembourg et la Lorraine.

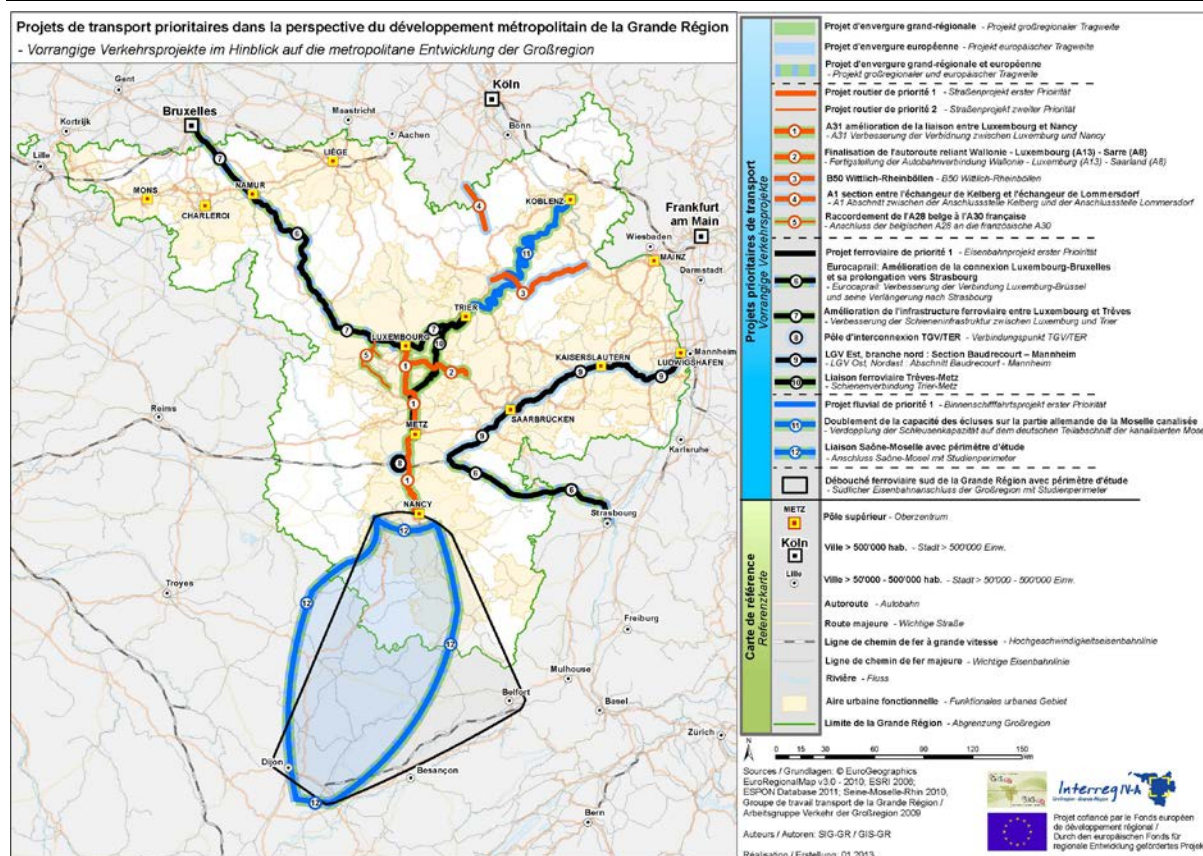
Toutefois, seuls des efforts coordonnés à toutes les échelles permettront d'offrir une alternative acceptée aux deux principaux couloirs européens: le corridor Royaume-Uni, Paris, Vallée du Rhône, Méditerranée, d'une part ; le corridor Pays-Bas, Rhin, Suisse, Italie (corridor ferroviaire Rotterdam-Genève), de l'autre.

L'accessibilité internationale d'une région, tout comme ses capacités de mobilité interne sont, en effet, une des bases de son attractivité et de sa qualité de vie. Une des clefs du développement de la Grande Région repose donc sur le développement ciblé d'infrastructures et de services de transports.

C'est sur la base de l'ensemble de ces constats, que le Comité de Développement territorial de la Grande Région, en collaboration avec les groupes de travail concernés de la Grande Région, ainsi que les experts des différentes entités partenaires ont établi une liste de projets prioritaires suivant les différents modes de transport. Pour le moment, l'accent a été prioritairement mis sur le volet infrastructurel.

La **catégorie 1** correspond aux projets d'envergure grand-régionale (connexion interne) et la **catégorie 2** (connexion externe) à ceux qui ont une dimension européenne. Concernant le niveau de priorité des projets proposés, la **priorité 1** fait référence à des projets considérés comme essentiels et la **priorité 2** à des projets considérés comme opportuns, mais de priorité moindre. Par ailleurs, pour chaque projet un **horizon** temporel de réalisation est indiqué.

La carte « Projet de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région » illustre les projets définis comme prioritaires, alors que les paragraphes qui suivent, les décrivent plus en détail.



Carte au format A3 disponible en annexe

LE RESEAU AUTOROUTIER

Malgré l'importance croissante que doivent prendre les modes de déplacements plus durables (train, bus...), les infrastructures routières restent un élément important de l'accessibilité. Au premier plan se situent les principaux axes de transport routiers, c.-à-d. les autoroutes.

De façon générale, le maillage autoroutier de la Grande Région est bien développé. Il ne doit, par conséquent, pas faire l'objet de nouveaux développements majeurs. Les faiblesses existantes au niveau du réseau autoroutier de la Grande Région résident, d'une part, dans l'absence de certains maillons qui permettraient de compléter ce réseau, et, d'autre part, dans la saturation de certains axes majeurs aux heures de pointe, qui entraînent notamment la création de goulots d'étranglement. Ces derniers sont à leur tour synonymes de paralysie de la circulation et sont souvent l'une des principales causes de la formation de ralentissements et de bouchons aux heures de pointe et ont des impacts économiques et environnementaux néfastes.

Les projets autoroutiers définis comme prioritaires :

Projet autoroutier « A31 amélioration des liaisons entre Luxembourg et Nancy » : Priorité 1, catégorie 1, horizon après 2020.

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

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

Projet autoroutier « Finalisation de l'autoroute reliant Wallonie - Luxembourg (A13) – Sarre (A8) » : Priorité 1, catégorie 1, horizon 2020 pour le tronçon manquant entre la Sarre et le Luxembourg et horizon à définir pour le tronçon manquant entre le Luxembourg et la Wallonie.

Actuellement, l'autoroute A8 débouche du côté luxembourgeois sur un goulot d'étranglement avant l'échangeur de Hellange. Il faut donc veiller à éliminer ce goulot d'étranglement, mais également à réaliser le tronçon manquant entre l'A13 coté luxembourgeois et l'E411 côté wallon. Cette liaison est-ouest est en effet essentielle, puisqu'elle permet d'améliorer la liaison routière entre la Wallonie, le Luxembourg et la Sarre. Or, il est d'autant plus important de renforcer cette connexion autoroutière du fait qu'il n'existe pas d'offre de transport en commun performante sur cet axe.

Du côté luxembourgeois, la décision politique de réaliser le maillon d'autoroute manquant autour de l'échangeur de Hellange a été prise. Toutefois, en vue de l'amélioration substantielle de cette liaison, il faudrait que les partenaires sarrois réalisent, de leur côté, la mise à deux voies de l'A8 au niveau de Merzig. Actuellement, du côté allemand les avant-projets de loi sont en cours d'élaboration en vue de la lancer la procédure de consultation publique, l'objectif étant d'obtenir une autorisation de construire au cours de l'année 2013.

Projet autoroutier « B50 Wittlich - Rheinböllen »: Priorité 1, catégorie 2, horizon 2016 au plus tôt.

Ce projet est déjà en cours de réalisation. En raison notamment des importantes contraintes techniques liées à la construction d'un pont sur la Moselle, la finalisation du projet est prévue pour fin 2016. La mise à quatre voies de Lautzenhausen (Hahn) vers Rheinböllen est déjà achevée.

Projet autoroutier « A1 section entre l'échangeur de Kelberg et l'échangeur de Blankenheim»: Priorité 1, catégorie 2, horizon à définir.

La réalisation du tronçon autoroutier manquant de l'A1 entre Kelberg et Lommersdorf en Nord-Westphalie est arrêtée dans le plan fédéral des infrastructures de transport en tant que nouveau projet, avec un mandat particulier visant la prise en compte de la protection de la nature dans les planifications. Les documents ont été analysés par le Land de manière détaillée, tout comme la variante « laissez-faire ». Les conclusions finales internes du Land ont été acheminées. S'agissant d'une mesure du niveau fédéral, l'avant-projet sera, le cas échéant, approuvé par ce dernier. De ce fait, il n'est à ce stade pas possible de se prononcer sur les horizons de réalisation.

Projet autoroutier « Raccordement de l'A28 belge à l'A30 française » : Priorité 2, catégorie 1, horizon 2020-2030.

Cette liaison permettrait de créer une deuxième entrée de grand gabarit routier de la France vers le Luxembourg, de désengorger l'A31 et d'améliorer la desserte routière de Belval, si jamais la liaison Micheville était prolongée jusqu'à A30/RN52. Toutefois, ce projet risquerait également de concurrencer les transports en commun. Par ailleurs, compte tenu de la situation budgétaire délicate, ce projet ne constitue plus à l'heure actuelle une priorité de premier niveau.

Qualité de la connexion Luxembourg/Trèves, « contournement de Trèves » : Catégorie 1, au stade actuel pas de priorités ni de projets à attribuer.

A travers le développement d'un concept de mobilité durable visant en particulier l'optimisation des transports en commun et intégrant l'ensemble des modes de transport, une amélioration de la situation de transport au niveau de l'espace Trèves-Luxembourg est recherchée. L'objectif est d'aboutir à une optimisation de la situation en termes de transport à travers la réalisation d'un concept de mobilité durable.

LE RESEAU FERROVIAIRE

Les projets ferroviaires prioritaires

Projet ferroviaire « Eurocaprail sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg : Amélioration de la connexion Luxembourg – Bruxelles »: Priorité 1, catégorie 1+2, horizon : 2016 pour la 2^e phase de la LGV, 2020 pour le Luxembourg et après 2020 pour la Wallonie.

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

Au Luxembourg, la décision politique visant la création d'un nouveau tronçon de ligne à deux voies reliant directement Luxembourg à Bettembourg sur un nouveau tracé a été prise. Cette nouvelle ligne permettra d'augmenter les capacités de cette liaison qui assure à la fois des liaisons internationales avec la France et au-delà, la connexion aux réseaux transeuropéens à grande vitesse, ainsi que les liaisons nationales.

En France, la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est (Baudrecourt – Strasbourg) permettra d'améliorer sensiblement la connexion entre le Luxembourg et Strasbourg, c'est-à-dire la partie sud de l'Eurocaprail. Dans ce contexte, des concertations entre la France et le Luxembourg sont en cours, en vue d'apporter des améliorations infrastructurelles au tronçon entre Thionville et le Luxembourg, ce qui permettra d'en améliorer notamment la capacité.

Projet ferroviaire « Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg – Trèves - Coblenze »: Priorité 1, catégorie 1, horizon 2015.

Cette liaison est importante en vue d'améliorer la connexion entre la partie centrale métropolitaine, transfrontalière et polycentrique de la Grande Région et l'Allemagne. Il existe une importante demande d'amélioration de l'infrastructure sur cet axe. Dans ce contexte, la mise à double voie entre Igel et Igel ouest est prévue.

Pour le Luxembourg et la Rhénanie-Palatinat ce projet est considéré comme prioritaire. D'ailleurs, la mise à double voie entre Igel et Igel ouest est inscrite dans le plan fédéral allemand des infrastructures de transport. Le financement est réparti entre le Luxembourg, l'Etat fédéral allemand et la Rhénanie-Palatinat, suivant les modalités arrêtées. Cet aménagement devrait être achevé d'ici 2015. La mise à double voie du pont de la Moselle au niveau de Karthaus n'est plus poursuivie par l'Etat fédéral allemand, compte tenu de l'augmentation massive des coûts. D'autres planifications sont actuellement en cours, en vue de réaffecter l'axe ferroviaire ouest Ehrang-Igel pour le transport de personnes et de le connecter aux cadences 2015 de la Rhénanie-Palatinat (*Rheinland-Pfalz Takt*). Une mise en service est visée pour décembre 2017.

Projet ferroviaire « Pôle d'interconnexion TGV/TER »: Priorité 1, catégorie 2, horizon 2020.

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

Ce projet peut permettre d'améliorer la connexion est-ouest et de mieux raccorder la Grande Région aux grandes villes de province en France et aux villes allemandes du nord, du centre et de l'est en général, ainsi que d'assurer pour le Luxembourg et la Wallonie un accès par train au réseau à grande vitesse du sud de la France.

Ce projet de gare nouvelle de Lorraine rendra également possible la mise en relation du réseau ferroviaire classique et du réseau à grande vitesse. De manière pratique, cela permettra d'utiliser un seul mode de transport (le chemin fer) pour se rendre de la Grande Région vers les grandes villes françaises, mais aussi vers l'ensemble de l'Europe. En outre, la mise en service de la deuxième phase de la LGV Est Européenne assurera un développement du trafic européen Est-Ouest.

Projet ferroviaire « LGV Est, branche nord : Section Baudrecourt – Mannheim »: Priorité 1, catégorie 2, horizon après 2020.

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

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

Dans ce contexte, un projet regroupant des partenaires de la Lorraine, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat a été lancé dans le cadre du programme INTERREG IVA Grande Région. Il est prévu de mener une étude aux fins d'identification des mesures qui rendront possible une accélération du trafic à grande vitesse (Francfort-sur-le-Main -) Mannheim - Sarrebruck – Baudrecourt (- Paris). Celle-ci se concentre sur la poursuite de l'aménagement de la ligne ferroviaire sur le tronçon Mannheim – Baudrecourt. Une étude portant sur le corridor Mannheim – Sarrebruck – Baudrecourt sera réalisée préalablement afin d'examiner les travaux d'infrastructure permettant des gains de temps réels sur ce tronçon. Ces travaux devront faire l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre de l'étude d'infrastructure. Cette étude est appelée à fournir aux acteurs politiques et administratifs une base de décision binationale concernant la mise en œuvre de travaux d'aménagement supplémentaires sur le tronçon Mannheim - Sarrebruck – Baudrecourt.

MESURES VISANT A AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Le Comité de coordination du développement territorial s'est essentiellement penché sur la question des priorités au niveau des infrastructures de transport. Toutefois, l'accessibilité et l'offre qualitative en transports en commun entre les villes de l'espace central métropolitain, transfrontalier et polycentrique constituent également des éléments importants pour le renforcement de la dimension métropolitaine et au-delà pour le développement de l'ensemble de la Grande Région.

L'offre de service doit pouvoir s'adapter aux nouveaux grands projets d'implantation et aux évolutions socio-économiques du territoire de la Grande Région. En particulier, les grands projets, Belval et le projet économique sino-européen, impliquant la création de dizaines de milliers d'emplois, modifieront et impacteront très fortement les flux et la mobilité sur les axes concernés ainsi que la sollicitation des infrastructures mobilisées. Afin d'éviter la survenue rapide d'un engorgement, l'adaptation de l'offre de transports en commun ainsi que la réflexion sur une mobilité durable dans ces secteurs deviennent donc une priorité immédiate.

- **Amélioration de l'offre en transports en commun entre la Sarre et le Luxembourg: Priorité 1, catégorie 1**

Dans l'optique des travailleurs frontaliers, il importe plus particulièrement d'améliorer l'offre de transport entre le Luxembourg et la Sarre en général, et les villes de Luxembourg et de Sarrebruck en particulier, suivant les besoins, du fait qu'il s'agit là des deux seules villes principales de l'espace central métropolitain transfrontalier et polycentrique de la Grande Région non directement reliées en train. Il convient de noter qu'à l'heure actuelle, ces deux villes sont reliées par 13 aller/retour en bus.

Au regard du potentiel d'usagers existant dans l'intégralité des bassins de vie de l'aire fonctionnelle urbaine de Sarrebruck, et plus particulièrement dans le bassin houiller sur le versant français, il est donc nécessaire que l'amélioration de l'offre de services au départ de Sarrebruck à destination du Luxembourg en tienne compte. En effet, pour les résidents du bassin houiller bénéficiant de connexions par les transports en commun particulièrement développées vers Sarrebruck, l'amélioration des liaisons avec le Luxembourg leur permettra également plus facilement et plus directement d'atteindre cette destination

Tel que pour la liaison entre Luxembourg et Trèves, il convient ici de faire un lien entre les projets autoroutiers et ferroviaires qui visent à améliorer la connexion entre la Ville de Luxembourg et Sarrebruck. Les projets « Amélioration de l'offre en transports en commun entre les villes de Sarrebruck et de Luxembourg » et « Finalisation de l'autoroute reliant Wallonie - Luxembourg (A13) – Sarre (A8) » sont donc à appréhender conjointement, en vue de trouver une solution d'ensemble et complémentaire entre les différents modes de transport.

- **Projet « Liaison ferroviaire Trèves-Metz » : Priorité 1, Catégorie 1, horizon après 2020.**

Cette infrastructure ferroviaire existe, mais elle est utilisée actuellement dans le transport transfrontalier pour le fret et il existe 2 allers/retours tous les samedi et dimanche. Il est jugé nécessaire de développer l'offre pour le transport de personnes au quotidien. Ce projet permettrait de renforcer les liens entre les territoires du bassin de Thionville et la région de Trèves et d'améliorer en ce sens la connexion interne de la Grande Région. Par ailleurs, dans la perspective de la finalisation de la ligne LGV vers Strasbourg, une liaison ferroviaire de Trèves-Thionville-Metz donnerait accès via la LGV non seulement à Strasbourg mais aussi à Stuttgart et au sud de l'Allemagne. Une combinaison avec le *Eifel-Sprinter Trier-Köln* permettrait de créer une liaison rapide entre la Lorraine et l'espace métropolitain Rhein-Rhur. En ce sens, ce projet permet également d'améliorer l'accessibilité externe de la Grande Région.

- **SMOT**

Le SMOT est un schéma stratégique de mobilité transfrontalière qui vise à arrêter entre les acteurs concernés un programme d'actions concrètes et des orientations stratégiques concernant l'offre transfrontalière des transports en commun.

Un SMOT a déjà été élaboré entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine. Sur la base d'initiatives conjointes, l'élaboration de SMOT entre le Luxembourg et la Wallonie et entre le Luxembourg et les deux Länder allemands voisins, a été décidée. Dans ce contexte, il est important de veiller à ce que ces concepts bilatéraux tiennent compte de la dimension métropolitaine de la Grande Région, ainsi que des projets actés dans le présent document et considérés comme étant prioritaires.

- **Projet d'optimisation des transports en commun entre les villes du réseau QuattroPole et l'Eurodistrict SaarMoselle**

Les villes du réseau QuattroPole et de l'Eurodistrict SaarMoselle ont exprimé leur souci quant à l'optimisation des transports ferroviaires transfrontaliers. Ces espaces de coopération proposent la mise en place d'une offre transfrontalière de trains à horaires cadencés selon le concept de Q_intracity. L'objectif visé par ce dernier est la mise en place d'un train circulaire pour le QuattroPole, en intégrant l'Eurodistrict avec les haltes de Völklingen, Sarrebruck, Forbach, Béning et St. Avold.

Compte tenu du fait que ces espaces de coopération se trouvent au cœur même de la Grande Région et qu'ils sont à la base de l'espace central métropolitain transfrontalier et polycentrique, il est essentiel d'assurer une optimisation des transports en commun entre ces villes. Il faut néanmoins analyser plus en détail l'opportunité de la mise en place d'un tel train circulaire afin de voir quelles seraient les solutions les plus adéquates.

- **Projet INTERREG « Stratégie commune pour la communication des transports publics dans la Grande Région »**

Ce projet doit contribuer en premier lieu à la réalisation d'une campagne de publicité commune pour tous les aspects des transports en commun. En effet, une **stratégie de communication commune** est un premier pas vers la réalisation des objectifs politiques à long terme visant un renforcement des transports publics dans la Grande Région.

Le projet prévoit également la **création d'un groupe de travail technique**, en vue de favoriser la coopération entre les intervenants des transports publics dans la Grande Région et de promouvoir l'introduction **d'un système électronique d'information sur les horaires et les prix**, qui intègre tous les modes de transport. La connexion la moins chère et la plus rapide devrait être affichée à l'utilisateur avec l'aide de cartes sur un site Internet, voire à travers des applications pour

« smartphones ». Sur ce portail, le client doit aussi trouver toutes les informations nécessaires sur les transports publics transfrontaliers dans la Grande Région. Le groupe de travail technique pourra par la suite également se pencher sur les questions liées à l'harmonisation de la tarification transfrontalière.

LE FLUVIAL

Le transport par voie navigable sur la Moselle et la Sarre constitue un mode de transport alternatif à la route pour le fret. Ainsi, les partenaires de la Grande Région encouragent les mesures qui visent à reporter de plus importantes parts du transport routier de fret vers le transport fluvial. Pour ce faire, la Grande Région dispose de plusieurs ports performants. Ces derniers constituent donc un avantage, qui en association avec les routes fluviales et le transport fluvial permet un transport de fret économique, sûr et plus durable. Les ports fluviaux constituent dans l'optique des commerces mondiaux des plateformes logistiques indispensables, tout particulièrement pour une économie orientée vers l'export de chargements. Dans ce contexte, les plateformes multimodales en multi-sites qui seront réalisées à court terme en Lorraine, et notamment à Frouard, Metz, Thionville, ainsi qu'à Gondreville, à long terme, en cohérence avec la réalisation future du projet de canalisation saône-moselle, viendront enrichir l'offre de la Grande Région et concourir ainsi au développement de l'économie au service de l'emploi.

Les projets fluviaux prioritaires

Projet fluvial « Dédoublage de la capacité des écluses sur la partie allemande de la Moselle canalisée » : Priorité 1, catégorie 1.

Les problèmes financiers importants actuels des voies navigables fédérales allemandes ont des impacts négatifs pour la Grande Région dans son ensemble et pour la Rhénanie-Palatinat en particulier, notamment en ce qui concerne les retards d'investissements dans les écluses allemandes de la Moselle. La capacité des écluses, dont la compétence pour la construction est sous tutelle de l'Etat fédéral et qui sont actuellement dotées d'une seule écluse à sas, doit être doublée par la construction d'une deuxième écluse à sas. Les mesures de construction sont inscrites depuis 2003 dans le plan fédéral allemand des infrastructures de transport (BVP Bundesverkehrswegeplan) en tant que « besoins prioritaires ». Parmi les dix écluses allemandes de la Moselle, la deuxième a été ouverte à la circulation à Zelllingen en mai 2010. Au cours de l'année 2012, il est prévu d'initier les mesures nécessaires à la construction de la deuxième écluse à sas au niveau de Trèves. Enfin, au cours de l'été 2012, la deuxième écluse à sas à Fankel sera opérationnelle. D'autres projets d'écluses suivront successivement. Pour des raisons de moyens financiers restreints de l'Etat fédéral allemand, il ne semble pas que l'achèvement du projet des écluses puisse se faire avant 2040. Les partenaires de la Grande Région se prononcent en faveur de la construction rapide des écluses de la Moselle, et invitent l'Etat fédéral à faire avancer rapidement les mesures de planification et de construction.

Projet fluvial « Liaison Saône-Moselle » : Priorité 1, catégorie 1+2, horizon après 2030.

En France, un débat public devant se tenir en 2013 est en cours de préparation. Le projet de liaison fluviale Moselle-Saône est inscrit dans les décisions du Grenelle de l'environnement. L'investissement nécessaire à cette réalisation s'élève à approximativement 7 milliards d'Euros. A travers ce projet, un raccordement de la Grande Région aux ports de la Méditerranée, en passant par la Moselle ou le Rhin, pourrait s'opérer.

Les partenaires de la Grande Région sont d'avis que ce projet constitue un élément important permettant le report modal envisagé du transport de fret de la route vers le fluvial. En ce sens, ils soutiennent les démarches de la Lorraine. Les perspectives de réalisation et le succès économique du projet de route fluviale vont, entre autres, dépendre du temps de voyage sur les trajets fluviaux pour le secteur de la logistique, puisque seul un temps de parcours assez attractif pourra opérer un transfert des transports de fret transcontinentaux.

L'AERIEN

Au stade actuel, et compte tenu du contexte économique (crise économique et financière) et concurrentiel concernant le secteur aérien, le Comité de coordination développement territorial ne s'est pas penché en détail sur les questions de coopération dans le domaine aérien. Toutefois, dans une perspective de développement territorial intégré et durable de l'espace de la Grande Région, il serait opportun d'analyser plus en détail le transport aérien et ses infrastructures en vue notamment de définir un concept global et intégré pour la Grande Région. Dans ce sens, il serait recommandé de réaliser une analyse indépendante sur l'état des lieux actuel. Le secteur aérien est, en effet, une composante essentielle pour le renforcement des connexions internationales de la Grande Région. Par ailleurs, assurer une accessibilité de qualité métropolitaine aux aéroports est également essentiel.