

« Grande Région sur voie étroite »

2030, les frontaliers voués aux embouteillages ?

Une table ronde organisée par la Green European Foundation avec le soutien de la Gréng Stëftung Lëtzebuerg, subventionnée par le Parlement Européen

Luxembourg, le 5 Octobre 2010

Les Participants:

Claude Wiseler, Ministre de la Mobilité Luxembourg

François Bausch, Echevin à la Mobilité, Ville de Luxembourg

Prof. Heiner Monheim, chercheur mobilité à l'université de Trèves

Guy Harau, délégué à la mobilité transfrontalière du Conseil Régional de Lorraine (Les Verts/Europe Ecologie)

Daniel Béguin, vice-président du Conseil Régional de Lorraine (Les Verts/Europe Ecologie)

Xavier Georges, Conseiller du Ministre wallon au sein de la Cellule Mobilité

Ekkehart Schmidt-Fink, usager des transports publics transfrontaliers

1. Contexte européen

Heiner Monheim commence par rappeler qu'en 1910, dans une Europe non unifiée, il y avait au niveau de la grande région plus de liaisons ferroviaires au-delà des frontières qu'il n'en existe aujourd'hui. Une raison souvent citée pour expliquer cette absence de progrès serait le **conflit au niveau de la politique des transports au niveau européen. Celle-ci se concentrerait trop sur la construction de réseaux transeuropéens (que ce soient des autoroutes ou des voies ferroviaires)**, et délaisserait les réseaux régionaux (les Euregios). « Or les Euregios ont un rôle énorme à jouer : **80 pour cent de la mobilité transfrontalière des personnes et des marchandises se fait sur des courtes distances**. Et si c'est ici qu'il y a les embouteillages, c'est que nous n'avons pas pu donner les bonnes réponses. Il n'y a pas de programme d'investissement européen pour ces « petits » trafics frontaliers et le Parlement européen ne prend pas vraiment au sérieux cette petite « bagatelle », puisqu'il reste fixé sur les grands corridors. » Cette même logique s'exprime dans les politiques des transports nationaux : les grands projets et grands investissements ont la priorité.

Daniel Béguin partage le point de vue de Monsieur Monheim : les discussions au niveau supranational empêchent un certain nombre d'avancées au niveau régional. Ainsi, le Conseil Régional de Lorraine participe aux planifications de la fameuse magistrale jusqu'à Budapest par le biais du TGV Est. Or cette participation **réduit les moyens que la Lorraine a à sa disposition pour financer ses politiques interrégionales et de relations avec les régions voisines**.

Claude Wiseler pense aussi que l'Union Européenne donne la priorité aux grands axes transeuropéens. Mais cela ne constituerait pas un empêchement pour la réalisation de projets de mobilité régionale.

2. La mobilité dans la Grande-Région

La perspective française

Daniel Béguin explique : « Pour les régions françaises s'ajoute un autre problème : Les relations d'un conseil régional avec l'état central ne sont pas toujours faciles. Nous avons énormément de difficultés à entrer dans le concert des négociations à Paris, où la quasi totalité des décisions importantes sont prises, notamment celles qui nous intéressent pour la Grande Région. **Et puisqu'il s'agit d'accords avec un état souverain comme le Luxembourg, nous sommes obligés de passer par le ministère des Affaires étrangères français, qui doit traduire nos besoins, entrer en négociation avec le Luxembourg et nous rapporter les éléments de la négociation.** » De plus, la région n'est pas maître d'ouvrage ou propriétaire des voies, des gares et des parkings. Cela implique que pour avancer, il faut mettre tout le monde autour d'une table : l'établissement public de l'Etat, les communes et la SNCF.

Malgré ces obstacles d'ordre administratif, projets ont pu être réalisés, notamment dans les domaines où la région Lorraine a, elle-seule, les compétences. Ainsi, depuis 2004, la région Lorraine a sous son domaine de compétence les trains express régionaux (TER). Béguin se rappelle : « Lorsque nous en avons pris la responsabilité, les trains lorrains de la SNCF étaient dans un état vétustes ; ils avaient 29 ans d'âge. Il fallait donc renouveler la totalité du matériel. Nous avons augmenté la cadence et veillé à offrir des tarifs attractifs. Depuis il y a eu une progression importante de Lorrains qui prennent le TER. Un certain nombre de difficultés subsistent. Citons ici le nœud ferroviaire de Metz : à la même heure, des trains de marchandises, des trains voyageurs de longue distance et des trains voyageurs de courte distance s'y croisent, les deux premiers étant légalement prioritaires. Il faudrait des investissements énormes pour desserrer ce nœud, surtout si l'on veut rendre les TER plus attractifs. Mais pour arriver en 2015 à ce qu'on appelle le cadencement maximum, il faut que le Luxembourg aussi fasse ses devoirs, c.à.d. construire les gares intermédiaires avant Luxembourg-Ville.

Guy Harau précise : « Nous essayons actuellement de réaliser une coordination avec les autorités organisatrices de transport (AOT) : **Le but est permettre à quelqu'un de se déplacer en changeant sur son trajet de mode de transport (vélo, bus, train, parking de covoiturage, etc.) dans la région Lorraine ainsi qu'au Luxembourg sans devoir pour autant changer de titre de transport.** »

Malgré ces progrès et même en imaginant qu'à moyen terme le trafic ferroviaire pourrait être amélioré, Daniel Béguin reste sceptique : « **Il ne faut pas se faire d'illusions. On ne saura mettre dans un court délai d'une heure et demie le matin et le soir 150 000 personnes dans les trains. Ni une optimisation du cadencement ni une meilleure qualité du matériel nous le permettront.** Ce qui le permettrait serait une nouvelle infrastructure ferroviaire, mais celle-ci nécessiterait des négociations entre grandes collectivités territoriales ; or, vu le coût que cela représente, ces discussions ne sont pas à l'ordre du jour. **En 2030 il y aura encore un grand nombre de Lorrains qui seront obligés de prendre la voiture** - le covoiturage serait une des solutions d'avenir, mais demanderait un travail culturel de profondeur ; les Français comme les Luxembourgeois sont très attachés à leurs voitures. »

La perspective belge

Xavier Georges décrit la situation en Belgique : « En région wallonne, on constate que le taux de remplissage des voitures évolue défavorablement : **de plus en plus de voitures transportent de moins en moins de personnes! La diminution est à peu près équivalente**

à l'augmentation de ceux qui prennent le train. Ce constat me fait dire qu'on a trop tendance à voir la voiture uniquement comme partie du problème au lieu de la voir comme partie de la solution. Il faut inverser la tendance des voitures « vides » et renforcer le partage de la voiture. Autre constat flagrant : c'est aux heures de pointes le taux de remplissage des voitures est le plus faible. C'est clair que la solution se trouve dans le transport public. Mais à côté de cela, toutes sortes d'outils nous permettent de développer le covoiturage. »

Selon Xavier Georges, **l'avenir de la mobilité passera par un service intégré de la mobilité. Ainsi, à l'aide d'un téléphone portable équipé d'un GPS, on pourrait se déplacer facilement avec les transports en communs, les vélos et voitures partagées ou par covoiturage.** « Nous travaillons là-dessus, en coopération notamment avec le ministère du développement durable du Luxembourg. »

La perspective luxembourgeoise

Claude Wiseler souligne que le Luxembourg a établi un schéma de mobilité transfrontalier (SMOT) avec la France et le Conseil Régional Lorrain « et nous avons décidé de faire exactement la même chose du côté belge et allemand. »

Et d'ajouter : « Vous me demandez pourquoi les choses n'avancent pas, mais elles avancent ! Parfois pas dans les délais que je souhaite, mais tout de même. **Le grand problème au Luxembourg est celui des heures de pointe. Nos transports en commun n'ont tout simplement pas les capacités nécessaires.** Et on travaille là-dessus, surtout dans le domaine du ferroviaire. Tout d'abord le projet « Eurocaprail », pour améliorer la correspondance entre Bruxelles et le Luxembourg : Les investissements que nous faisons sur ce projet vont être voté dans la Chambre des députés cet octobre. Deuxièmement, nous sommes en train de dédoubler la piste via Pétange qui fait la connexion avec la France et la Belgique. En 2013 elle sera prête !

Enfin, il y a le grand projet de dédoublement des deux voies déjà existantes via Bettembourg vers la France. Ici il y aura donc une voie réserver à la desserte locale et une voie rapide. Je ne sais pas exactement quand ce projet pourra commencer, peut-être en 2013. »

La perspective de l'usager

Ekkehart Schmit-Fink se caractérise lui-même comme « non-automobiliste écologiste convaincu ». Depuis maintenant deux ans et demi, chaque jour ouvrable, il fait le trajet entre Saarbrücken et le Luxembourg par « vélo-bus-vélo ». Il se dit très satisfait du système de bus qui a été fortement développé ces dernières années. Avant il n'y avait que cinq bus par jour, « le dernier partait à cinq heures quart. Aujourd'hui le dernier bus part deux plus tard ». Il dit que **faire la navette en soi n'est pas déplaisant, « surtout lorsque l'on passe à côté des voitures entre Fentange et Hesperange ».** Mais être frontalier n'est pas toujours facile, car, outre les longs trajets quotidiens, on aurait le sentiment de n'être ni reconnu, ni apprécié. Ceci aussi bien du côté des Luxembourgeois que du côté des Sarrois. « Comme si l'on était un profiteur par le simple fait de gagner plus au Luxembourg. Alors que pour moi p.ex. ceci n'est même pas vrai. J'aime travailler ici, non pas à cause du salaire, mais parce que je peux appliquer mes compétences sur un domaine qui m'intéresse. En faisant cela, je rends un service au Luxembourg et à la Sarre, comme le font d'ailleurs tous les salariés. »

Pour motiver plus de frontaliers à utiliser les transports en commun il ne suffirait pas de se contenter d'améliorer les infrastructures : « **Je pense qu'il serait important de commencer à réfléchir sur la demande. Il faut réfléchir sur le raisonnement et le ressenti des frontaliers qui se rendent à leur travail en voiture. Ce qui manque, c'est une stratégie de**

communication qui ferait voler en éclats l'idée fausse qu'ont les gens que l'on ne saurait se déplacer de manière flexible autrement qu'en voiture individuelle. Ils sont nombreux à ne pas savoir prendre du recul par rapport à leur voiture, parce qu'ils la voient comme symbole de statut. Ce facteur est sous-estimé dans les débats autour de la mobilité. » Selon Ekkehart Schmidt-Fink il faudrait contacter les gens sur leur lieu de travail et tenter de provoquer une réflexion chez les salariés. Une idée concrète comment ceci pourrait fonctionner : les entreprises pourraient bénéficier de réductions d'impôts si plus de 20% de leurs salariés utiliseraient les transports en commun.

L'approche scientifique

En 2001, Heiner Mohnheim avait pu écrire dans l'hebdomadaire allemand „der Freitag“: « la vision d'un monde des transports meilleur ne doit plus faire ses apparitions comme modèle d'ascèse d'un refus de mobilité de l'âge des pierres en faisant un mea culpa écologique. **Le changement dans notre manière de nous déplacer peut au contraire être joyeux. Par rapport au modèle frustrant du tout-automobile - servant comme modèle de motorisation de masse surtout à l'exécution de valeurs d'économie politique voués à l'inefficacité** - ce changement nous amène un plus en qualité de vie et en liberté. » Lorsque l'animateur de la soirée lui demande de commenter cet extrait de 2001 à partir de la situation actuelle, Monsieur Mohnheim dit : « Cette analyse est toujours vraie aujourd'hui, tout comme elle l'était déjà en 1960. Ce qui a par contre changé, c'est l'urgence de changement. Alors, que faire ? Etant donné la situation économique actuelle, le temps des grands projets nationaux et régionaux est révolu. Il serait donc judicieux d'extraire un maximum de capacité d'infrastructures déjà existantes»

L'introduction des wagons à deux étages chez les CFL en serait une bonne illustration. Or, ce qui fait toujours défaut est **un système de guidage extrêmement moderne qui rendrait possible une utilisation logistique optimale du réseau ferroviaire existant.** Avec des petites mesures d'infrastructure on pourrait faire bouger beaucoup : « Ainsi, lorsqu'il est impossible - parce que quelques maisons y font obstacle - d'élargir des trajets pour en faire des réseaux quadruple voies, il s'avère souvent suffisant de construire à certains endroits des possibilités pour éviter les trains pour gérer la même capacité sur deux voies. Aux ingénieurs de s'approprier ces techniques. Car ils continuent à penser dans une logique du « tout ou rien ».

Enfin, il faut repenser les priorités politiques : « **La construction de routes a le vent dans le dos et est extrêmement professionnalisée. Par contre, lorsqu'il s'agit de constructions de réseaux ferroviaires on fait la fine bouche et, en plus, on planifie comme des amateurs, au point que la plupart des projets ne sont jamais réalisés.**

3. Le Luxembourg comme noeud

François Bausch insiste sur le fait que dans le domaine de la mobilité la ville a déjà pris énormément de responsabilités : La mobilité représente une charge de 17 pour cent des dépenses de la ville. Et 27 pour cent des 200 000 personnes qui passent chaque jour par la Ville de Luxembourg – qui compte 80 000 habitants - utilisent les transports en commun. « Mais il en faudrait au moins 40 pour cent ! » lance Monsieur Bausch. Pour avancer, il faudrait miser sur six points : « **L'infrastructure, l'amélioration de l'offre (cadence, etc.), l'intermodalité (c.à.d. l'ajustement entre les différents moyens de transports), le car-sharing (pour lequel un projet sera bientôt réalisé dans la ville de Luxembourg), l'harmonisation de la tarification dans la Grande-Région, l'aménagement du territoire et la gestion des parkings.** »

Pour Heiner Mohnheim le Luxembourg a toujours constitué un cas intéressant quoique tragique: « le projet très ambitieux d'un « tram léger » et d'un tramway vers Karlsruhe que le Luxembourg avait lancé voici 20 ans n'a pu être réalisé ; en partie parce que c'était un projet assez grand, et les rails ça coûte. » Or, si on additionne ce qui a été investi en projets de parking sur les dernières années, alors « on peut affirmer que l'on aurait pu le faire ».

Le système de bus transporte effectivement beaucoup de mondes, or il comporte toujours de nombreuses inefficiences : le manque de couloirs réservés aux bus et l'absence de synchronisation entre les lignes de bus. Mais les bus ne sont, de toute façon, pas la solution la plus efficace pour des villes plus grandes. « Ce qui nous amène au problème principal non-résolu des ces 30 dernières années : la non-construction d'un système de RER. »

Le Luxembourg aurait aussi formulé son IVL qui inclut des idées intéressantes quant à la construction de cités. **Or, l'IVL n'a pas été pensé jusqu'au bout**, à la place on se serait contenté de compromis plus ou moins heureux – « **par peur de ses auteurs de constater clairement que l'on ne saurait continuer comme avant.** »

Le vel'oh de Monsieur Bausch serait un bon exemple du fait « qu'il nous faudra réviser notre manière de penser, et **le vis de réglage en est le système de parking.** Au lieu d'espaces de parking il faut créer des espaces verts, qui apportent un surplus inestimable à la qualité de vie urbaine. **Avec une organisation positive de l'espace public on sort de la politique de la carotte ou du bâton.** »

Claude Wiseler ajoute que **le ministère « est en train de planifier des couloirs d'autobus pour les neuf axes d'entrée dans la ville de Luxembourg.** Et là où il n'y pas de place pour deux voies on installe un système électronique qui permettra d'utiliser une voie dans les deux sens selon les besoins. »

En ce qui concerne la gestion des parkings il se montre d'accord avec Monsieur Bausch. Les premières initiatives seraient prises: « Je viens de déposer un amendement à ce sujet qui nous permet des créer des parkings temporaires jusqu'à ce qu'on ait mis en place une offre de transport public satisfaisante. Ces espaces de parking temporaires pourront alors être retirés. Au niveau du droit de la propriété ce sera une grande discussion. **Avec le Syvicol on va présenter un système de 'Parkraummanagement' pour le pays entier.** »

Afin de garantir l'intermodalité au niveau des gares, toutes les nouvelles gares ou autres infrastructures de transport devraient être munies de systèmes intermodaux : « Les nouvelles gares de Howald, de Belval et d'Ettelbruck respectent ce principe et à la gare du Luxembourg on vient de construire une grand Park & Ride. La même chose va être faite au pont de Gasperich, grand centre de développement pour les années à venir. »

A la fin, Guy Harau ajoute un nouvel élément de réflexion : « Je pense qu'au Luxembourg, il faut aussi travailler sur la **modulation des horaires de travail.** Il y a là une possibilité qui pourrait être ouverte. A l'avenir, une minorité de nos concitoyens va beaucoup travailler alors qu'une majorité va se retrouver au chômage, il faudra donc penser à un partage du temps de travail et une modalité des horaires au sein des entreprises et de l'administration. »