



## Programme 2023-2024

### GT 3 « Transport »

Président : René Birgen

Nous avons retenu les axes suivants :

#### **1er axe : L'amélioration des transports en commun dans la Grande Région.**

La mobilité des habitants de la Grande Région est et reste un sujet important, que ce soit lors les déplacements quotidiens vers le lieu de travail ou pour les loisirs, car ces activités demandent des parcours d'approche de plus en plus longs.

De nombreuses personnes se déplacent aujourd'hui sur de longues distances pour se rendre au travail ou pour leurs courses parce que de plus en plus de sociétés et de commerces quittent les centres des villes pour s'installer dans des zones d'activité situées à une certaine distance des agglomérations. Le fait que on avait à l'époque misé sur le tout voiture et par conséquent oublié l'accessibilité par les transports en commun est à l'origine d'un certain nombre des problèmes de circulation que nous voyons chaque jour.

Mais non seulement les dessertes inadaptées par bus ou train causent des soucis aux personnes qui travaillent dans ces zonings et qui de ce fait sont tributaires de leur voiture. Le fait que certaines communes ont découvert qu'on pouvait également demander des taxes de parking le long des rues de ces zones activité afin de drainer les travailleurs sur un transport en commun mal adapté pèse lourd sur leur budget.

La Grande Région devra donc à l'avenir veiller à ce qu'en cas de planification de nouveaux zonings une bonne desserte par les transports en commun soit garantie.

#### **2ème axe : Retour du fret sur le rail et sur le fluvial.**

« Le fret sur les rails », tel était un slogan des anciens chemins de fer fédéraux allemands. Mais entre les affirmations et déclarations politiques à ce sujet et la réalité on constate un grand gouffre.

Depuis les années 80 les chemins de fer se sont retirés de plus en plus de la desserte régionale aussi bien dans l'offre voyageurs que dans la desserte marchandises. Beaucoup de raccordements privés ont été abandonnés pour soi-disant cause de non rentabilité, les wagons isolés, s'ils ne proviennent pas de gros clients, sont une horreur pour les économistes des grandes compagnies de chemin de fer vu qu'ils engendrent plus de frais que de bénéfices.

La privatisation dans le domaine ferroviaire n'a en rien changé cette politique. Les nouveaux entrants se concentrent pour la plupart du temps sur les trains complets d'hydrocarbures, d'acier,

d'automobiles ou de conteneurs. La part du marché du fret sur rail n'a pas augmenté, mais il y a eu redistribution du reste du transport marchandises entre plus d'opérateurs.

Le résultat de cet échec est visible chaque jour sur nos routes et autoroutes. Des colonnes de camions, souvent avec des tracteurs immatriculés dans les anciens pays de l'Est, ont repris tous ces transports qui, auparavant, étaient acheminés sans problèmes et de façon sûre et écologique par le rail et ceci également sous de bonnes conditions sociales pour les cheminots locaux. Seul désavantage du train : son prix à un moment où seul le prix et le profit comptent.

Le transport fluvial est encore plus orienté vers les transports de masses. Dans notre région le transport de conteneurs est encore négligeable vu la vitesse de croisière assez réduite. Celle-ci est encore influencée par les pertes de temps aux écluses. Ce mode de transport aura certainement du mal à se positionner dans le domaine du transport de marchandises vu le déclin de l'industrie lourde dans la région.

### **Axe 3 : La Grande Région a besoin de nouvelles infrastructures.**

Le Groupe de Travail 3 met régulièrement en évidence des projets d'infrastructures dont la Grande Région a besoin pour ne pas perdre le contact avec les régions voisines.

Ce serait aller trop loin pour énumérer tous les projets dans le domaine routier, ferroviaire et fluvial. Pour la plupart du temps il s'agit de fermer des lacunes routières comme celle de l'A1 dans la région de l'Eifel ou le réaménagement de l'A31 en Lorraine, de réduire les temps de trajets sur rail entre Luxembourg, Bruxelles et Liège, de rouvrir des lignes au service voyageurs (comme le contournement de Trèves-Ouest), de remettre en service des lignes ferroviaires abandonnées au service voyageurs et fret comme la ligne entre Dillingen (Sarre) et Bouzonville (Lorraine) ou moderniser seulement une ligne classique par son électrification (p. ex. la ligne dite de l'Eifel entre Trèves et Cologne).

Pour le fluvial, l'AG 3 soutient le projet de la construction de trois écluses supplémentaires afin d'éviter de longues attentes coûteuses et contreproductives aux bateliers.

Le vélo doit également profiter de nouvelles infrastructures sûres qui devront être interrégionales et internationales selon le modèle de celle de la « Vennbahn » qui relie le nord du Grand-Duché de Luxembourg à la ville d'Aix-la-Chapelle en passant par la Haute Fagne belge.

### **Axe 4 : Problèmes quotidiens des utilisateurs des transports en commun.**

Le renforcement de l'offre dans les transports en commun est essentiel si on veut éviter les problèmes dans le secteur transport et environnemental. Beaucoup s'est fait pendant les dernières années dans ce domaine, mais beaucoup reste encore à faire.

Il ne s'agit pas seulement de proposer une augmentation matérielle de l'offre, mais aussi une harmonisation des tarifs régionaux voire transfrontaliers qui fait toujours défaut. Il ne peut plus être acceptable que l'abonnement des TEC n'autorise pas le choix entre train et bus sur sa relation de validité ou que l'utilisateur allemand puisse emprunter sur une même relation un bus luxembourgeois à un tarif plus réduit que s'il utiliserait un bus allemand. Une harmonisation des tarifs s'impose donc d'urgence.

Le GT 3 demande dans ce contexte que la gratuité des transports par rail soit étendue à la première gare frontière du pays limitrophe (Arlo, Gouvy, Thionville, Longwy et Igel).

Afin d'améliorer l'information sur les offres et sur les horaires des trains et bus circulant dans la Grande Région, le GT 3 propose non seulement de maintenir, mais aussi d'améliorer l'application « Mobiregio ». Une telle source d'information qui renseigne sur toute l'offre dans le domaine des transports en commun serait une aide précieuse pour tous ceux qui voudraient passer de la voiture

vers les trains et bus de la Grande Région et permettrait de démontrer que leur utilisation est plus simple qu'on ne l'avait cru.

Ce papier n'est censé que proposer quelques sujets de discussion pour la période de travail suivante et peut être complété par d'autres sujets en cas de besoin ou d'intérêt.

Je me réjouis de vous revoir tous au GT3 en date du 28 septembre 2023 au Casino Syndical à Luxembourg.

***Le présent programme de travail du GT3 « Transport » a été présenté, discuté et adopté à l'unanimité, sous la Présidence de la Rhénanie-Palatinat, lors de l'Assemblée plénière du CESGR à Trèves en date du 15.06.2023.***