

Conférence de presse conjointe G.D. du Luxembourg et la Région Grand-Est



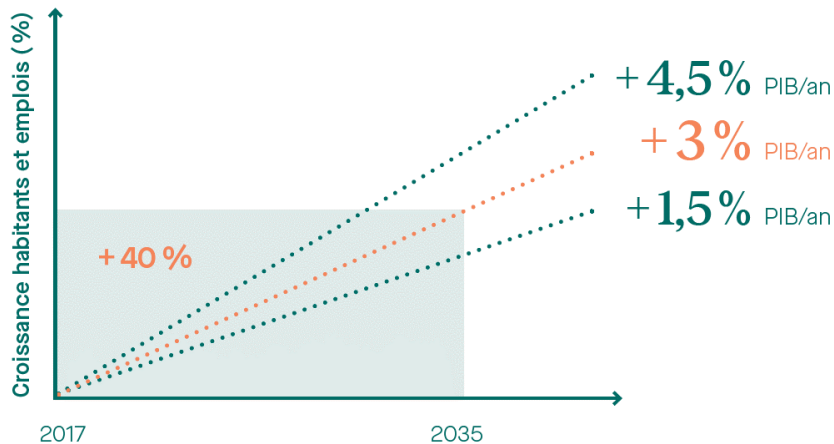
La mobilité transfrontalière de demain

M. François Bausch

M. Franck Leroy

Metz, le 28 juin 2023

PNM 2035 (Plan National de la Mobilité) - Planifier pour la demande future

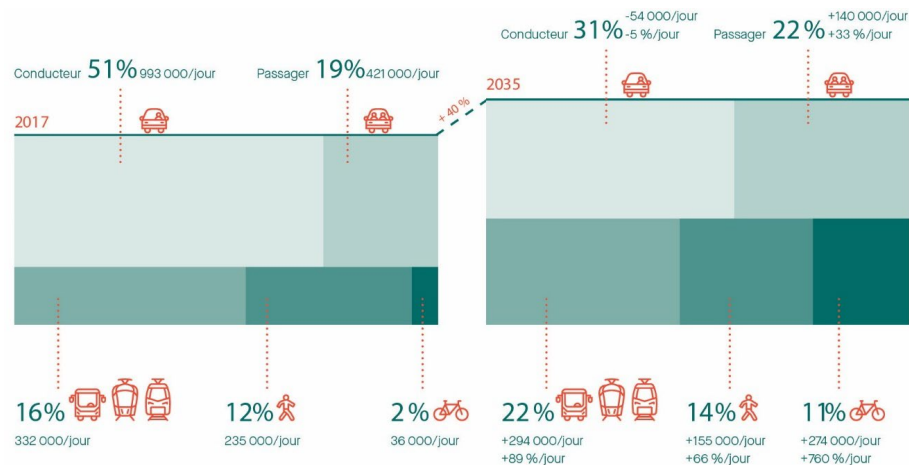


- Scénario de croissance « moyen » du STATEC : + 40% en 2035, par rapport à 2017.*
- Si la croissance s'avérait plus forte, les solutions préconisées par le PNM 2035 devraient être implémentées quelques années plus tôt. Si elle s'avérait plus faible, elles devraient être en place quelques années plus tard.

*Projections macroéconomiques et démographiques de long terme, 2017

Objectifs minima du PNM pour le report modal jusqu'en 2035

Assurer 40% de déplacements de plus avec moins de voitures qu'en 2017.



Plus les déplacements seront courts et en milieu urbain, moins ils devront être effectués en voiture.

Les opportunités du PNM pour 2035



Succès de toute offre de transport de qualité



Popularité du vélo



Capacité des transports en commun



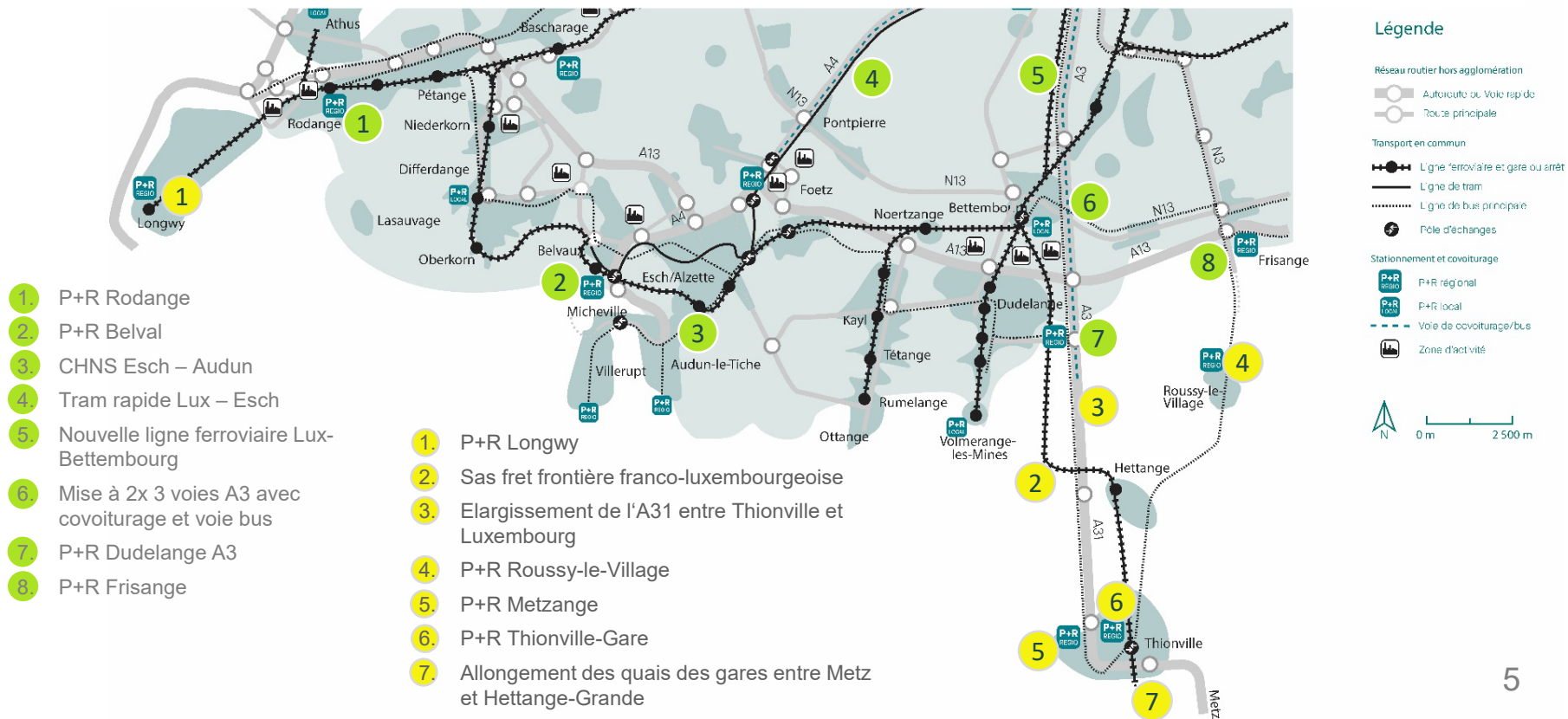
Covoiturage sur les autoroutes transfrontalières



Gestion du stationnement



Les projets pour la mobilité des frontaliers au Luxembourg et en France



La coopération transfrontalière franco-luxembourgeoise

- Objectifs du protocole d'accord de Paris signé en 2018
 - Définir les objectifs d'offre ferroviaire à moyen et long termes
 - définir les aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg
 - définir les besoins en matière de politique de covoiturage et de transport en commun routiers transfrontaliers
 - de poser les principes de financement de ces aménagements

- Principe de financement du protocole de Paris
 - Financement du Luxembourg à hauteur de 120 mio €
 - dont 110 mio € pour le domaine ferroviaire et 10 mio € pour le domaine routier
 - Contribution financière équivalent à 50% des coûts des investissements en France

- Avenant au protocole d'accord signé en 2021 à Esch/Belval
 - Financement supplémentaire du Luxembourg de 110 mio € dans le domaine ferroviaire, soit 230 mio € au total (ferroviaire et route)

- Total des investissements couverts par le protocole FR/LU : 460 mio EUR
Financement par le Luxembourg et la France à hauteur de 50/50



Les ambitions du protocole d'accord Franco – Luxembourgeois (2024-2025 et 2028-2030)

Enjeux :

- Répondre à des besoins de déplacement en forte progression par une offre massifiée de service ;
- Augmenter l'offre de stationnement vers le transport public (train et bus) par l'aménagement de parkings relais (P+R) ;
- Faire cohabiter des usages différents (TER, TGV, fret) sur un axe ferroviaire structurant du Réseau Transeuropéen de Transport.

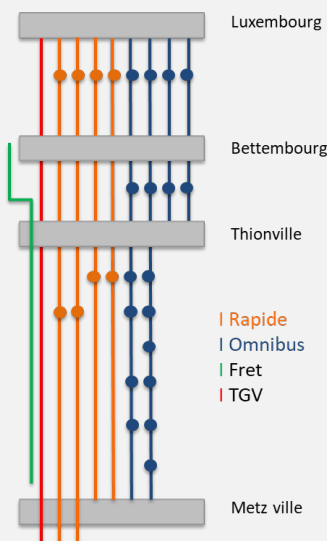
Vision cible :

Multiplication par 2,5 du nombre de places dans les trains sur la période des pointes à l'horizon 2030

Passer de 9.000 places assises par jour et par sens aujourd'hui à :

- 13.500 places assises à l'horizon court terme 2025
- 22.500 places assises à l'horizon 2030

Vision cible partagée sur l'offre de transport ferroviaire à l'horizon 2030 en heure de pointe



1^{ère} phase de développement issue de la coopération transfrontalière

Objectif à partir de 2025 :

Faire circuler des **trains allongés en unité triple** (compositions maximales à 9 caisses) offrant une capacité totale **d'environ 1.000 places assises** (+33% de places assises par sillon) en maintenant l'offre actuelle de 5 à 6 trains par heure de pointe entre Thionville et Luxembourg-Ville, dont 4 sont prolongés jusqu'à Metz.



Au terme de la 1^{ère} phase : **+ 50% de places assises en pointe**

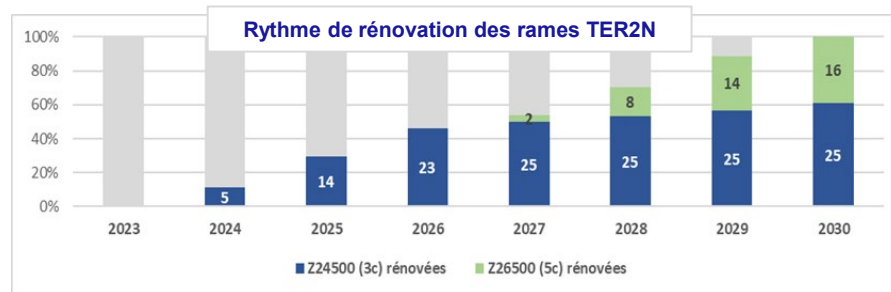


1^{ère} phase de développement issue de la coopération transfrontalière

Pour renforcer la composition des trains, il est nécessaire côté français – hors protocole :

- D'acquérir de nouveaux matériels roulants compatibles avec les matériels capacitaires déjà exploités (matériel roulant à deux niveaux TER2N) et à adapter pour la circulation au Luxembourg :
 - Protocole d'accord entre la Région Grand Est et la Région Normandie pour le transfert de **16 rames TER2N** (5 caisses ; 770 places) – **118 Moi €** (avec équipement ERTMS)
 - Mise en service prévisionnelle des rames normandes : 2 rames début 2024, les 14 autres en 2025-2026
 - Programme de rénovation à mi-vie des 41 rames TER2N 2023-2030 (2023-2026 pour les 3 caisses ; 2026-2030 pour les 5 caisses) : Etape de maintenance majeure et impérative des trains, permet de **redonner un potentiel d'exploitation de 15-20 ans** au matériel roulant : **176 Mio €**

*Rappel : 28 Mio € engagés par équipement ERTMS des
25 rames TER2N 3 caisses*



1^{ère} phase de développement issue de la coopération transfrontalière

Pour renforcer la composition des trains, il est nécessaire côté français :

- De construire un nouveau centre de maintenance à Montigny-lès-Metz permettant l'entretien de ces rames + l'aménagement d'accès au Réseau Ferré National : **100 Mio €**

Démarrage en 2022 des études Projet.

Travaux : 2024 à fin 2025

Mise en service prévisionnelle : 2026

Financement GDL et RGE

- D'allonger les quais de 7 gares à 250 m pour accueillir des compositions maximales à 9 caisses : **18 Mio €**

MOA Gares & Connexions

Travaux : 2022 – 2023

Financement GDL, Etat FR, RGE



Travaux allongement de quais



1^{ère} tranche

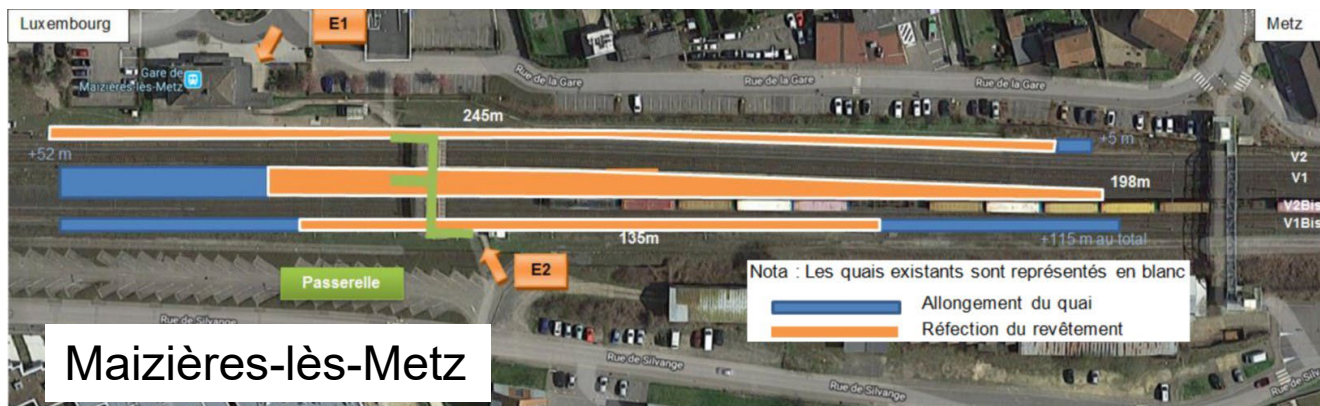
- Travaux réalisés en 2022
- Hettange-Grande, Uckange, Hagondange
- **5,3 Mio€**
 - 50 % Grand Duché de Luxembourg,
 - 25 % Région Grand Est,
 - 25 % Etat FR

Travaux allongement de quais



2^{ème} tranche

- Travaux prévus en 2023
- Walygator, Maizières-lès-Metz, Woippy, Metz-Nord
- **10,7 Mio €**
 - 50 % Grand Duché de Luxembourg,
 - 25 % Région Grand Est,
 - 25 % Etat



Les aménagements de P+R issus de la coopération transfrontalière

Pour accompagner ce développement, il est prévu l'aménagement de parking relais (P+R) à proximité des gares, en particulier Longwy et Thionville (en travaux ou réalisés). D'autres projets sont en cours d'analyse.

P+R de Thionville Metzange 6,5 Mio €

- 764 places publiques pour les usagers des lignes routières frontalières et les covoitureurs
- Mise en service en février 2021



P+R de la gare de Longwy 4,5 Mio €

- Phase 1 : aménagements intermodaux cars/bus/train + voie d'accès au futur P+R; inaugurée fin 2021
- Phase 2 : environ 650 places publiques pour les usagers frontaliers; début des travaux courant 2023

Parking silo de la gare de Thionville 10,7 Mio €

- 629 places publiques pour les usagers frontaliers à proximité directe de la gare
- Début des travaux fin 2022 pour une mise en service envisagée au 1^{er} semestre 2024



2^{ème} phase de développement issue de la coopération transfrontalière

Objectif à partir de 2028-2030 : Pour permettre de **développer les fréquences** et d'offrir un niveau de service comparable à un RER francilien : 1 train toutes les 7 minutes 30 depuis Thionville, 1 train toutes les 10 minutes depuis Metz et 1 train toutes les 30 minutes en direct jusqu'à Luxembourg depuis Nancy.

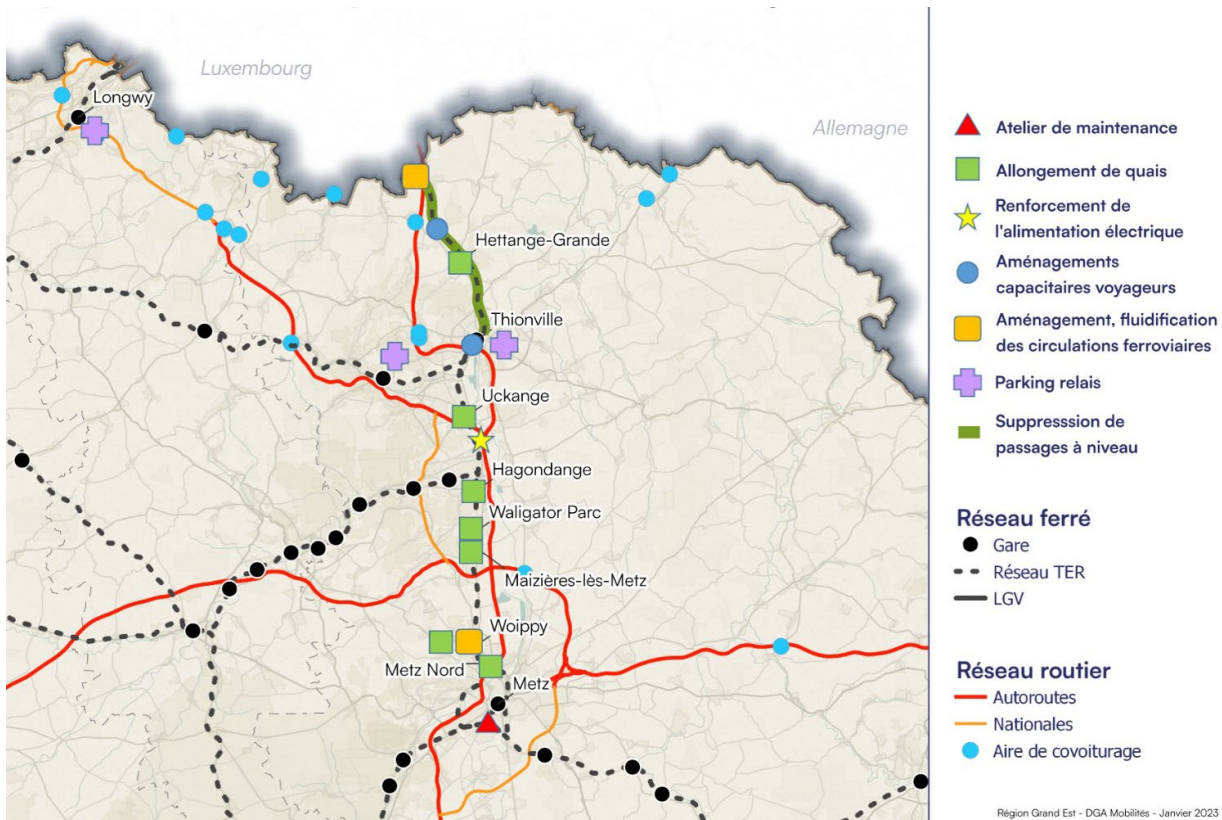
Il est nécessaire d'agir directement sur les infrastructures utilisées par les TER :

- Reprise du plan de voies de Thionville
- Reprise des blocks de cantonnement des voies entre Metz et Bettembourg
- Renforcement de la capacité électrique
- Adaptations des gares aux flux de passagers

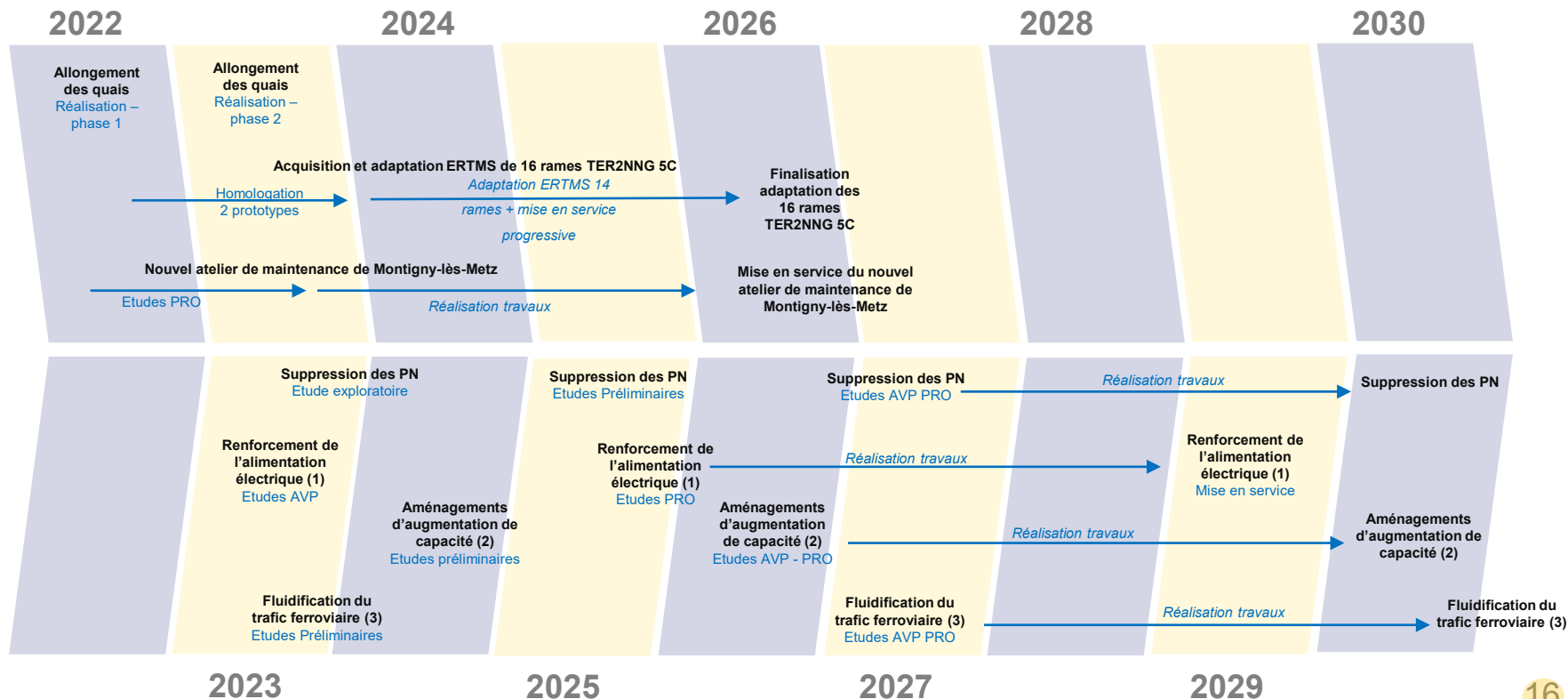
De plus, le développement des fréquences nécessite également d'intervenir sur d'autres composantes de la voie ou interfaces non directement utilisées par les services TER :

- Création d'un sas fret transfrontalier au sud de Bettembourg
- Développement de la capacité du nœud de Metz
- Suppression de passages à niveaux

Développements issus de la coopération transfrontalière



Chronologie des aménagements ferroviaires à réaliser côté français



(1) sous-station de Bévange, 2*25kv ou modernisation sous-station de Thionville

(2) plan de voies de Thionville, block de signalisation

(3) sas fret de Bettembourg et de Woippy

Et après 2030 ?

La Région Grand Est et le Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain pilotent conjointement la réalisation d'un **schéma des infrastructures de mobilités du territoire lorrain** sur la période 2030-2050, ainsi que d'une mission exploratoire sur le financement de ces grandes infrastructures.

Cette mission permettra :

- de disposer d'une vision actualisée de l'équipement et des services actuels et projetés du territoire lorrain à l'horizon 2030 en matière d'infrastructures de transport pour la mobilité,
- de mesurer leur capacité à répondre aux besoins de mobilités sur la période 2030-2050, sur la base de prévisions de développements propres aux territoires et des besoins en matière de transports liés,
- d'examiner l'opportunité de nouveaux projets d'infrastructures au regard de ces besoins,
- de mettre en lumière les mécanismes de financements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

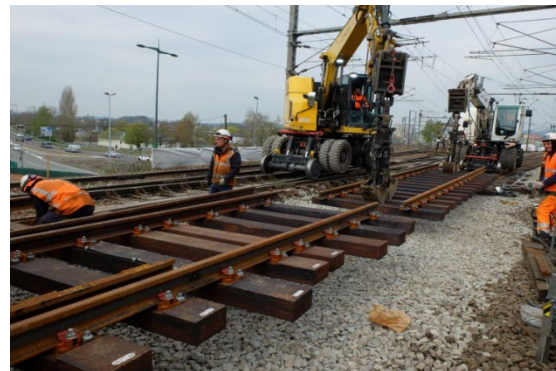
Côté français, engagement d'une réflexion sur la **création d'une Société de Projets** pour poursuivre l'augmentation d'offre et définir une solution globale pour répondre aux enjeux des mobilités.

Région Grand Est : Investissement dans les infrastructures ferroviaires

- Entre 2018 et 2022 (5 ans) : 177 millions EUR
- Entre 2023 et 2030 (8 ans) : 572 millions EUR

Région Grand Est : Acquérir et entretenir le parc ferroviaire

- Entre 2018 et 2022 (5 ans) : 745 millions EUR
- Entre 2023 et 2030 (8 ans) : 2,2 milliards EUR



Luxembourg : Investissement dans l'infrastructure du chemin de fer

- Investissement dans le chemin de fer entre 2019 et 2022 (4 ans): 1,1 milliard EUR
- Investissement dans le chemin de fer entre 2023 et 2026 (4 ans) : 1,4 milliard EUR



Luxembourg : nouveau matériel roulant CFL

- Nouvelle série Coradia : 400 millions EUR d'investissement par les CFL
- Livraison progressive des 34 nouvelles automotrices : de 2023 à 2025



Projets ferroviaire d'envergure des CFL en cours de réalisation

Objectifs :

- Réduire les retards de train
- Réduire les suppressions de train
- Augmenter la capacité de transport

en garantissant toujours un haut niveau de sécurité

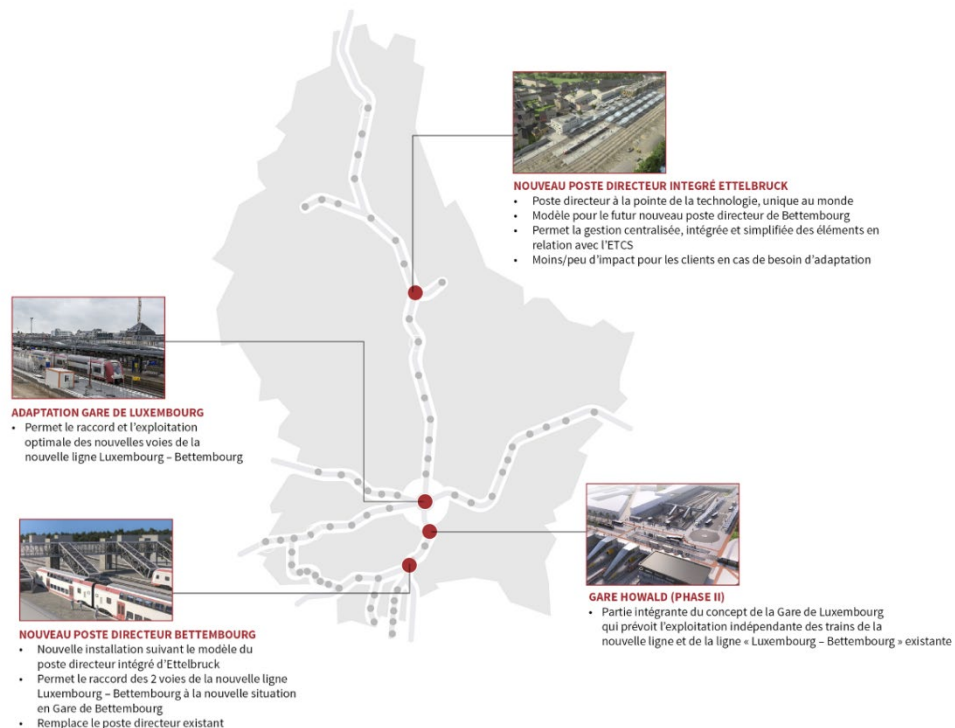
Des projets pour permettre l'exploitation optimale de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg

Mesures:

L'intégration de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national.

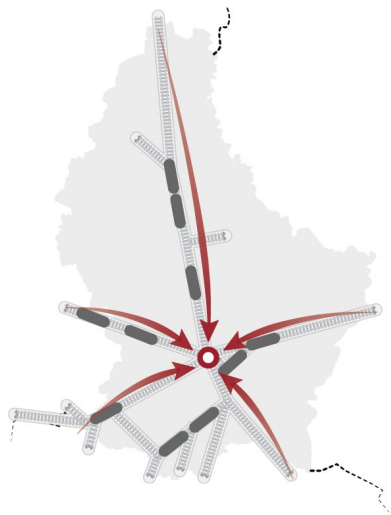
Révision de l'approche de construction initiale en faveur d'un concept capable de répondre également aux exigences futures de l'exploitation et de l'offre transfrontalière.

Interdépendance du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec les projets liés au nouveau concept d'exploitation.



L'adaptation de la Gare de Luxembourg : indispensable pour la qualité de l'exploitation du réseau, y compris de la nouvelle ligne

L'extension et l'adaptation de la Gare de Luxembourg comme condition sine qua non pour un trafic plus fluide, la réduction de « l'effet domino » ainsi que la qualité des services offerts

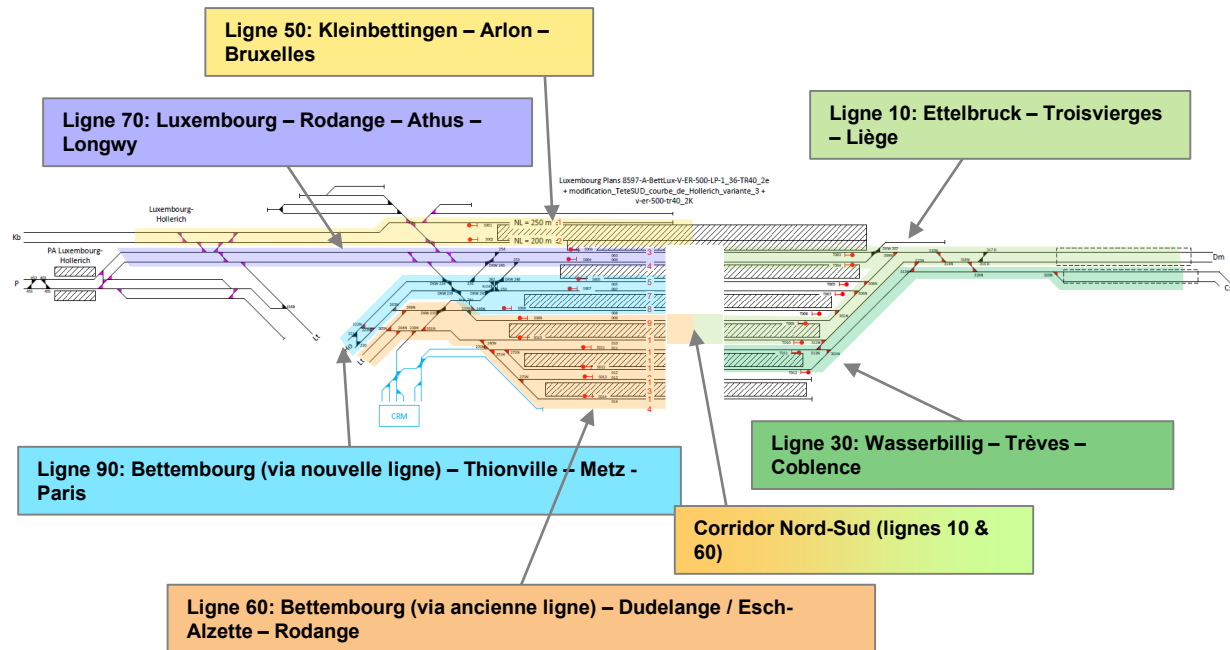


CAPACITÉS & FLEXIBILITÉ

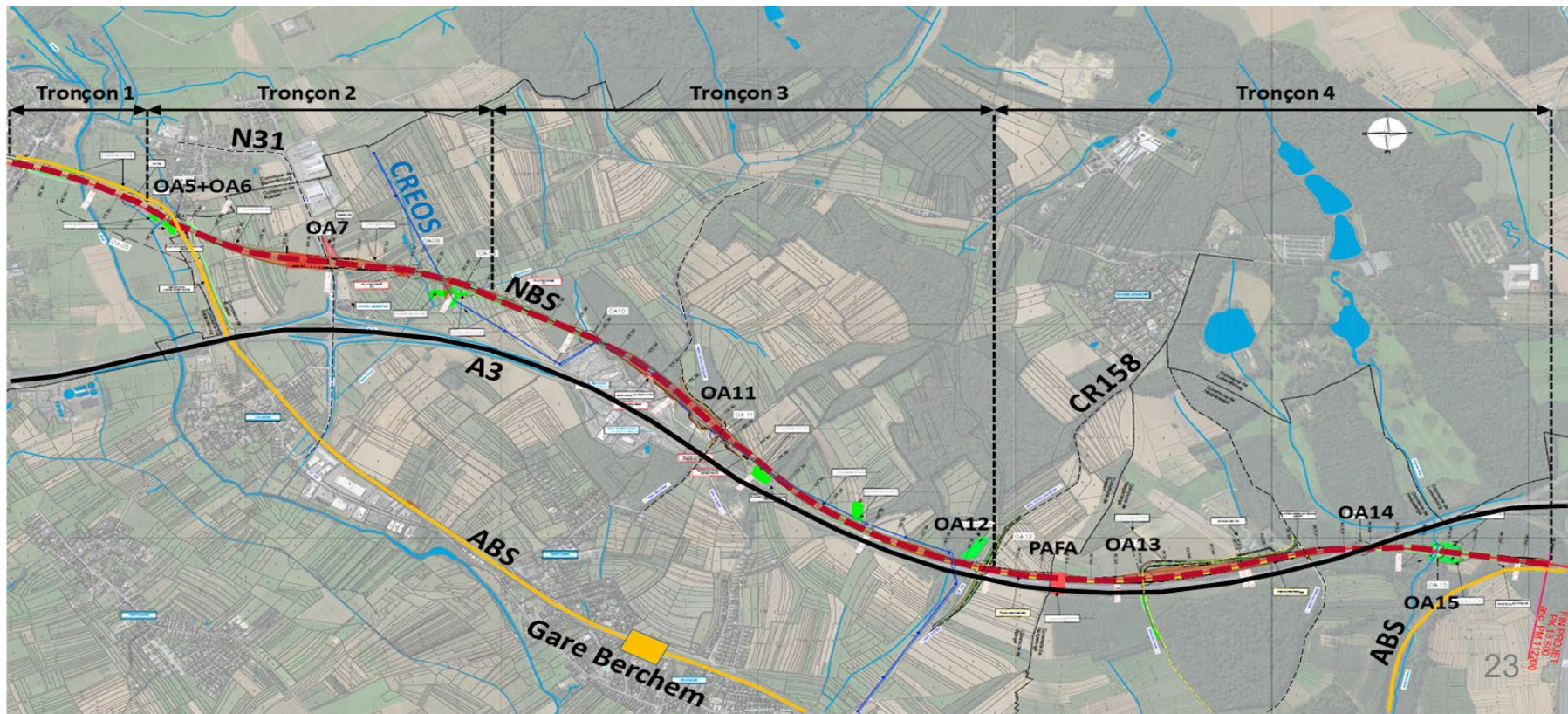
2 nouveaux quais supplémentaires, 4 nouvelles voies à quai dans la Gare de Luxembourg

VOIES DEDICÉES PAR LIGNE ET CORRIDOR NORD-SUD

L'adaptation du plan des voies pour améliorer les flux et réduire l'effet domino

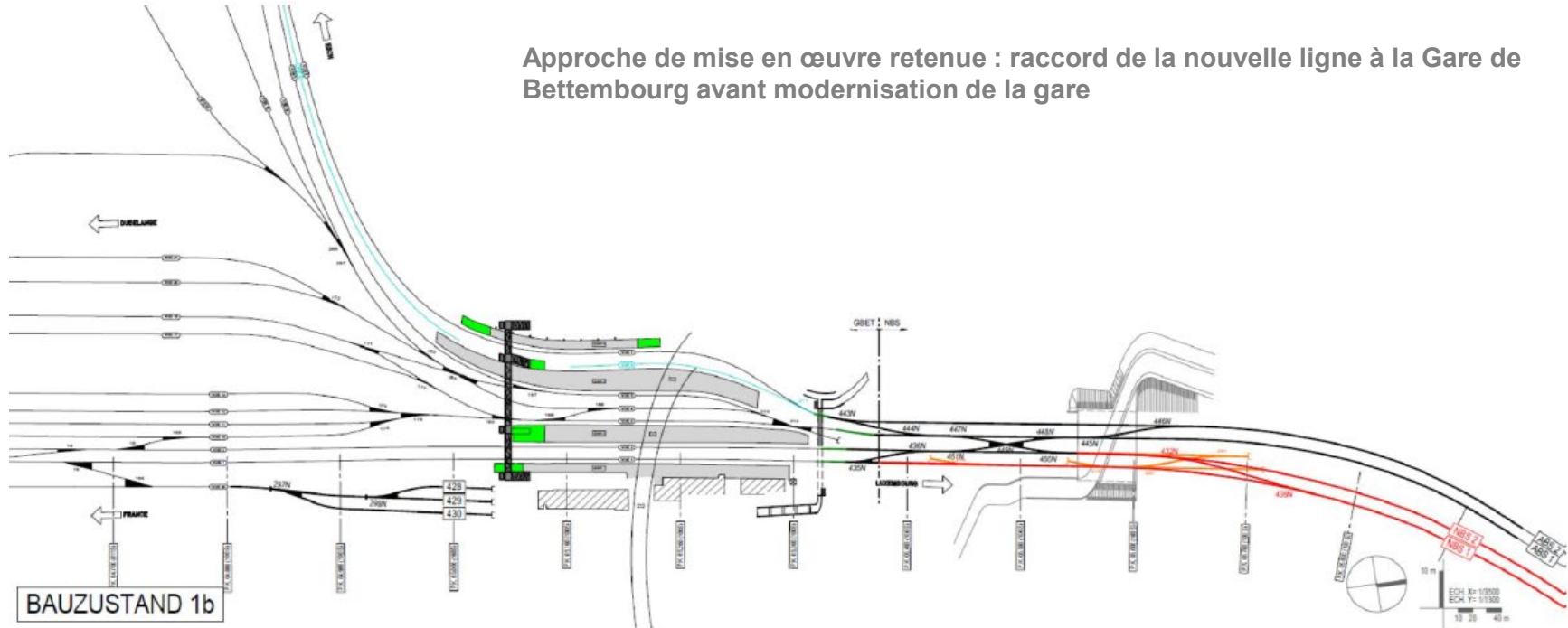


La nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg : plus de capacités pour l'un des tronçons les plus fréquentés

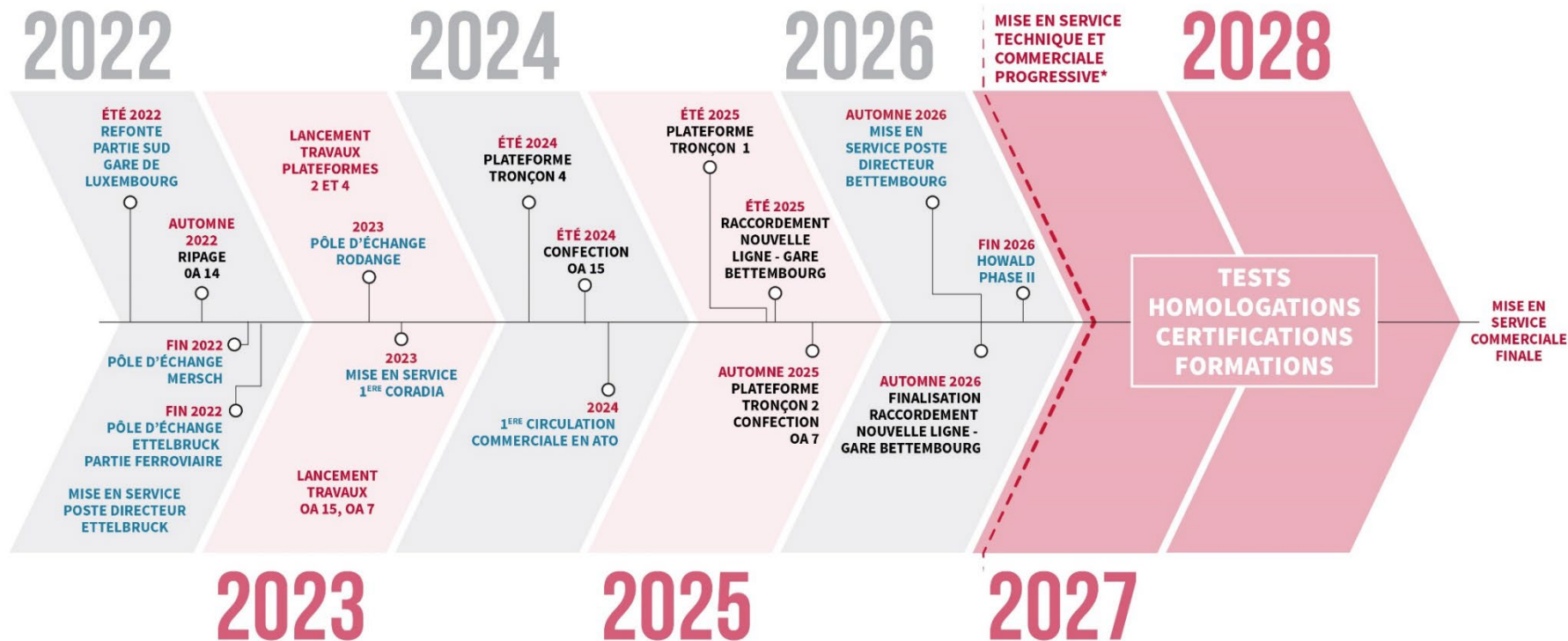


Gare de Bettembourg

Approche de mise en œuvre retenue : raccord de la nouvelle ligne à la Gare de Bettembourg avant modernisation de la gare



Nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg : les prochaines grandes étapes de réalisation



*sous condition de l'accord préalable de l'ACF

Nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg : avancement des travaux-ouvrages d'art réalisés



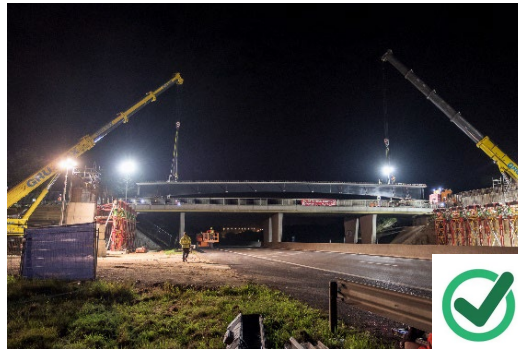
OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



OA 11



PASSAGE FAUNE



OA 12

Nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg : avancement des travaux



OA 14



OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



OA 11 + Tronçon 3



Passage pour la faune



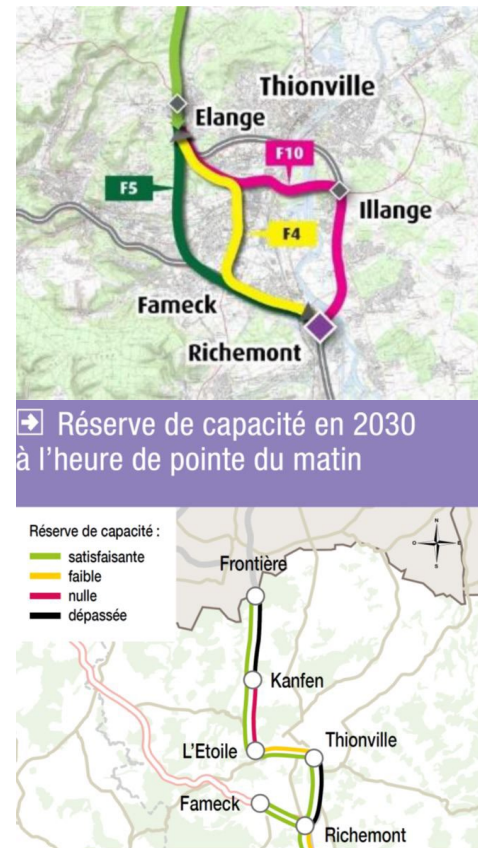
OA 13

Développer une vision multimodale de mobilité : projet A31 bis

Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat

- Élargir à 2x3 voies l'autoroute actuelle au nord de Thionville pour mise en place de voies dédiées pour les cars transfrontaliers et le covoiturage
- Réaliser un contournement de Thionville en tracé neuf: 3 fuseaux à l'étude pour 4 variantes
- Concertation locale à l'hiver dernier pour retenir la variante qui sera soumise à l'enquête publique: en attente d'une décision de l'Etat
- Recours à la concession pour accélérer le projet
- L'autoroute A31 doit faire l'objet d'un transfert de gestion au profit de la Région
- Assurer une continuité d'itinéraire entre la France et le Luxembourg (voies de Transport Haut Niveau de Service (THNS), covoiturage)
- Enquête publique en 2024, Travaux échelonnés entre 2027 et 2035 selon la variante qui sera choisie

Dans cette vision multimodale, des réflexions en cours sur la mise en place de lignes routières Express transfrontalières (ex Forbach – Luxembourg ...) et de voies THNS dans le nord Lorrain.



Mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 entre la Croix de Gasperich et la frontière française

Objectifs :

- Augmenter la capacité et la fluidité du trafic
- Donner une priorité aux bus des transports en commun
- Promouvoir le covoiturage

20 ouvrages d'art sur une longueur de 12 km répartis sur 5 tronçons

- Début des travaux : 2022
avec : tronçon « Gasperich – Livange » et tronçon « Bettembourg–frontière »
- Fin prévue des travaux : automne 2030

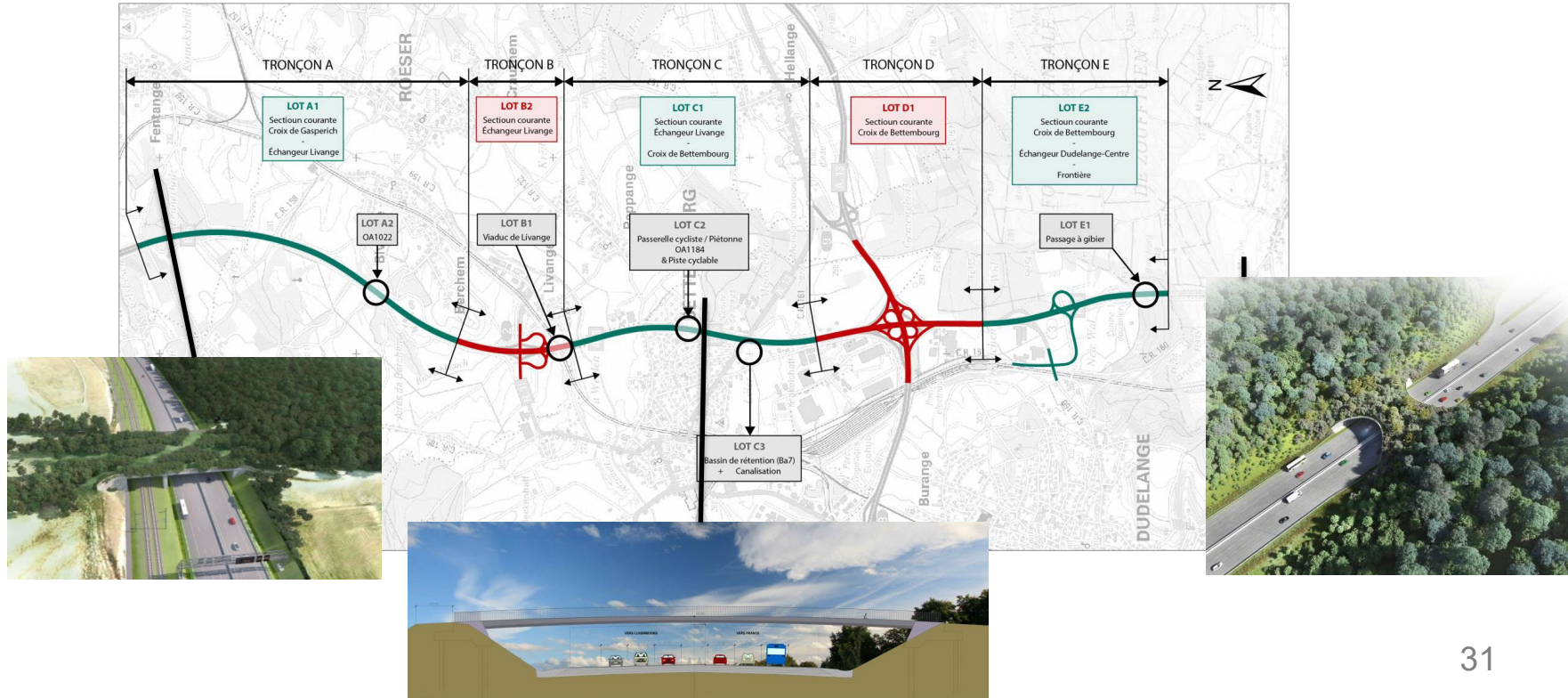
Mise à 2x3 voies de l'autoroute A3

DONNEES TECHNIQUES :

Longueur totale:	ca. 12 km (réparti sur 5 tronçons A – E)
Largeur du gabarit routier (section courante):	32,50 m (largeur existante 24,00 m)
Nombre d'échangeurs:	2 (éch. de Livange et de Dudelange-Centre)
Nombre de croix autoroutière:	1 (croix de Bettembourg)
Nombre d'ouvrages d'art:	20
Bassins de rétention:	7 (dont 1 existant restant en service)
Longueur murs anti bruit:	5,3 km (longueur existante 2,3 km)
Passages à faune:	2 (dont 1 cofinancé avec les CFL)
Emprises:	140 parcelles (+/- 24,58 ha)



Chantier découpé en 5 tronçons

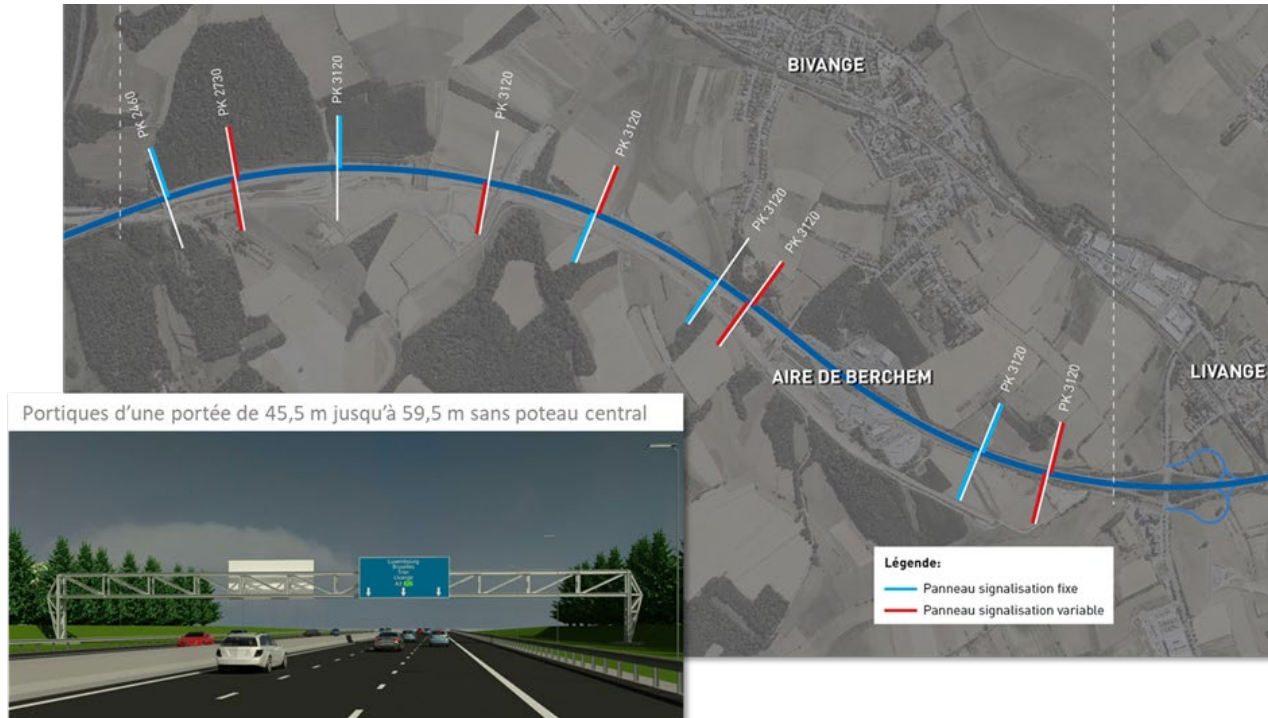


Modélisation 3D du projet



Mise à 2 x 3 voies de
l'autoroute A3 Luxembourg-
Dudelange : animation 3D

Amélioration de la signalisation



Résumé: Les enjeux et mesures de la politique de mobilité transfrontalière Franco – Luxembourgeoise

Enjeux:

- Mobilité transfrontalière franco-luxembourgeoise : répondre à des besoins de mobilité en forte progression

Instruments et stratégies pour la mise en œuvre d'une meilleure mobilité

- Plan National de la Mobilité 2035 (Lux)
- Des projets nationaux financés par chacun des acteurs
- Accord de Paris de 2018 et Avenant de 2021 (total de 460 Mio € investis par FR et LU en France)
- Lancement d'une étude de définition d'un Plan multimodal d'interopérabilité et de développement des mobilités franco-luxembourgeoises

Mesures en cours de mise en œuvre :

- Augmentation massive de l'offre ferroviaire transfrontalière et de la fiabilité du service
 - Multiplication par 2,5 du nombre de places dans les trains sur la période des pointes à l'horizon 2030 (22.500 places / 9.000 places aujourd'hui)
 - Mesures infrastructurelles en cours de réalisation (FR et LU)
- Augmentation massive de l'offre de stationnement vers le transport public (train et bus) par l'aménagement de P+R au Luxembourg et en France ;
- Augmentation de la capacité et la fluidité du trafic sur l'A31 et l'A3
- Priorisation du transport en commun et du covoiturage sur l'A31 et l'A3

Vision partagée des aménagements en cours et à venir

