

Schéma stratégique de Mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg (SMOT)

*Conférence de presse du 08-01-09,
site de Belval (L)*

M. Lucien LUX

Ministre des Transports et de l'Environnement du Grand-Duché de Luxembourg,

M. Jean-Pierre MASSERET

Président du Conseil Régional de Lorraine, Sénateur de la Moselle,

M. Bernard NIQUET,

Préfet de la Région Lorraine, Préfet du département de la Moselle

NOTE DE SYNTHÈSE

- 1. Pourquoi élaborer un *schéma stratégique de mobilité transfrontalière* ?**
- 2. Le *SMOT*, un programme d'actions concrètes et des orientations stratégiques partagées**

1. Pourquoi élaborer un Schéma stratégique de mobilité transfrontalière ?

Le contexte et les enjeux

En 2008, plus de 70 000 lorrains travaillent déjà au Luxembourg, ce qui représente 20 % des emplois au Grand-Duché et 50 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers. 1 nouvel emploi sur 3 créé au Luxembourg, ces 5 dernières années, est occupé par un lorrain. **Les flux transfrontaliers vers le Grand Duché ont augmenté d'environ + 50% depuis 10 ans.**

En termes de développement économique et de création d'emplois, la montée en puissance de la couronne sud devient une réalité, notamment avec l'émergence du pôle **d'Esch-Belval**, même si Luxembourg-ville, le plateau du Kirchberg et la zone du Findel restent les plus importantes en volume.

80 % des travailleurs frontaliers lorrains résident dans un triangle compris entre Longwy, Metz et Sierck-les-Bains. De manière complémentaire, l'aire d'attraction transfrontalière s'étend jusqu'au nord meusien et au bassin de vie de Nancy.

Aujourd'hui, près de **11% des travailleurs frontaliers lorrains (soit environ 7 000 usagers au quotidien) utilisent déjà le Métrolor** pour se rendre quotidiennement au Luxembourg.

Grâce à la mise en œuvre, sur la période 2004-2008, d'un premier programme commun d'investissements sur le matériel roulant (automotrices TER-CFL 2 niveaux) et de développement de l'offre (+50% de fréquences), **la part des travailleurs frontaliers résidant dans le Sillon Lorrain et utilisant le Métrolor s'élève à près de 20%. De plus**, 500 usagers utilisent également le TER chaque jour pour rejoindre le Luxembourg depuis le Pays Haut et le nord meusien.

Malgré ce premier programme, une **saturation des principales infrastructures** de transport reliant la France et le Grand-duché est observée quotidiennement. Ainsi, certains tronçons de l'A31 sont fréquentés par plus de 100 000 véhicules/jour et quelques TER, en heure de pointe le matin, affichent des taux de charge très élevés.

Pour l'avenir, **les perspectives de développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg sont très importantes à l'horizon 2030, et devraient concerner environ 135 000 lorrains** au total, rendent indispensable la définition et la mise en œuvre d'une nouvelle politique ambitieuse.

Enfin, au-delà de cette situation du travail frontalier et de ses conséquences en termes de mobilité, la **question environnementale de lutte contre la pollution** doit être prise en compte pour répondre aux enjeux climatiques qui s'imposent à nous (un frontalier effectuant le trajet Metz-Luxembourg avec une voiture moyenne produit près de 2, 4 tonnes de CO2 chaque année).

Dans ce contexte, marqué par la saturation des infrastructures routières et la multiplication des pôles à desservir, l'offre de transports collectifs et ferroviaires doit prendre une nouvelle dimension et la complémentarité entre tous les réseaux de transports doit être développée, quels que soient les opérateurs. Il importe donc de changer d'échelle et de mettre en place des capacités supplémentaires de transport, tout en augmentant la part des transports alternatifs par rapport à celle de la voiture individuelle (*transports collectifs et covoiturage*).

Le partenariat, les objectifs et la méthode

Pour relever ces défis, **M. Lucien LUX, Ministre des Transports du Grand-Duché et M. Jean-Pierre MASSERET, Président du Conseil Régional de Lorraine, ont décidé en février 2008, d'élaborer conjointement, avec l'appui de l'Etat Français, un schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT)**. Le SMOT est un outil opérationnel permettant de coordonner l'action des autorités organisatrices, ainsi que celles des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance. **Un premier programme d'actions concrètes est prévu pour 2009-2010, ainsi qu'un ensemble d'orientations stratégiques partagées pour accompagner le développement de la mobilité transfrontalière aux horizons 2015, 2020 et 2030.**

La nécessité de coordonner les orientations définies dans le cadre des documents de planification lorrains (*Schéma Régional des Infrastructures et des Transports*) et luxembourgeois (*Concepts IVL, Mobil 2020 et PST*) est aujourd'hui évidente.

Par ailleurs, l'insuffisance de l'articulation entre les documents de planification du développement urbain, d'une part, et du développement des infrastructures et des transports, d'autre part, facilite l'émiettement de l'habitat. Un aménagement durable des territoires lorrains et luxembourgeois intégrant le maillage des réseaux de transports collectifs est fondamental dans ces conditions, ainsi qu'un usage plus rationnel de l'automobile.

La démarche proposée dans le cadre du SMOT intègre l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport comme élément fondateur de la structuration de l'offre.

A cet effet, les **complémentarités entre le rail et la route doivent être développées**, notamment :

- **en renforçant les capacités et l'efficacité du mode ferroviaire**, qui constitue l'épine dorsale de la mobilité Lorraine-Luxembourg, car il dispose encore de marges de progression importantes,
- **en créant de nouvelles lignes d'autocar** transfrontalières pour organiser les correspondances utiles avec les gares TER-CFL, ainsi que pour desservir les zones d'habitat et d'emploi éloignées du réseau ferré,
- **en favorisant le covoiturage.**

Porté par une volonté politique forte du Conseil Régional de Lorraine, du Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Etat Français, le schéma de mobilité transfrontalière, démarche pionnière de coopération transfrontalière en Europe, a pour objectif d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle (*transports ferroviaires + collectifs et covoiturage*) à 15, 20 puis 25 % de l'ensemble des déplacements Lorraine-Luxembourg.

2. Le SMOT, un programme d'actions concrètes et des orientations stratégiques partagées

Des actions concrètes pour 2009-2010

Les partenaires du SMOT et l'ensemble des acteurs de la mobilité souhaitent apporter des réponses immédiates aux frontaliers dès 2009-2010 avec un premier programme d'actions concrètes et innovantes.

La mise en œuvre de cette nouvelle dynamique a été anticipée dès **2008** par la mise en service de la ligne routière *Vila'Ville* (Hayange/Thionville-Kirchberg), l'élargissement de la gamme *Flexway* (tarification transfrontalière), la rénovation de la gare de Woippy et l'ajout de 1 000 places supplémentaires TER en juillet 2008 avec la mise en service, par la Région Lorraine, de 3 nouvelles rames Métrolor.

Dès **2009**, un *abonnement tout public* sera proposé pour simplifier les démarches des usagers du TER et une première démarche d'intégration billettique Lorraine-Luxembourg sera menée. De nouvelles fréquences et de nouvelles lignes ferroviaires (ligne TER-CFL directe entre la Lorraine et Belval) seront créées depuis le Sillon Lorrain et le Pays Haut. Concernant les modes alternatifs, la Région Lorraine lancera également une plate-forme internet régionale de co-voiturage pour organiser et développer cette pratique de mobilité, et des parc-relais seront créés, notamment à Frissange (L).

Pour 2010, les partenaires du SMOT veulent rendre les systèmes billettiques *SimpliCités* (F) et *E-Go* (L) compatibles. Toujours dans le domaine ferroviaire, des travaux sont prévus pour augmenter la capacité des réseaux. Enfin, à l'été 2010, avec l'achèvement des travaux de la nouvelle gare Belval-Université (intégrant un parc-relais), la desserte ferroviaire de Belval depuis la Lorraine sera complète avec la mise en service de 4 allers-retours TER-CFL quotidiens.

Une ambition commune et des orientations stratégiques partagées

Cette ambition se concrétise par des projets communs programmés à l'horizon 2015, 2020 et 2030, qui seront déclinés en lien avec les projets de l'ensemble des acteurs de la mobilité :

- **L'acquisition de nouvelles rames** : Le Ministère des Transports du Luxembourg et La Région Lorraine s'associeront dans le cadre de nouvelles commandes coordonnées de matériel roulant TER-CFL de nouvelle génération et de grande capacité, disponible à compter de 2013/2014.
- **L'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire** sera engagée dès 2009 avec le traitement prioritaire des principaux nœuds du réseau (Metz, Hagondange, Bettembourg et Luxembourg), l'analyse de la capacité des lignes ferroviaires sera engagée dès 2009 afin de prioriser les investissements et travaux d'infrastructures futurs ainsi que la construction des nouvelles lignes ferroviaires prévus dans le concept *Mobil 2020* (L)
- **La construction de nouvelles gares et parkings périphériques** permettant, en amont de leur trajet, le rabattement des automobilistes vers les modes de transports alternatifs. Ces projets doivent tenir compte et anticiper le développement urbain afin d'accroître leur efficacité et d'étendre leur périmètre de captage.
- **Le développement de nouvelles lignes d'autocar transfrontalières**, complémentaires du réseau ferroviaire et assurant la desserte des zones mal couvertes, du fait de leur éloignement, par les réseaux de transport collectifs plus structurants.