



## Saar-Lor-Lux-Internationale

---

### Conférence sur les transports de la Grande région

#### Projet de résolution Bitbourg

Dans le cadre de sa conférence du 19 février 2011 à Bitbourg et en vue d'une politique commune des transports, l'Internationale Saar-Lor-Lux soutient les principes et propositions suivantes :

#### A

Les infrastructures de transport dans la région Saar-Lor-Lux doivent s'orienter aux principes d'un développement durable afin de

- garantir durablement une mobilité douce
- promouvoir une occupation du sol et une urbanisation à caractère durable
- créer des conditions concurrentielles pour toutes les entreprises de transport basées sur les principes du fairplay et de la transparence
- améliorer la sécurité routière de tous les usagers de la route pour servir l'intérêt général
- réduire l'utilisation des ressources naturelles afin de protéger la nature et les paysages
- réduire les émissions de bruit, les polluants et les gaz à effet de serre
- favoriser l'efficacité énergétique

#### B

Pour l'espace d'interdépendance de la Grande région Saar-Lor-Lux, les infrastructures de transport sont d'une importance primordiale selon plusieurs points de vue :

- Pour pouvoir tirer le meilleur parti de la position centrale et privilégiée entre les grandes zones de prospérité, la Grande région doit favoriser de bonnes relations entre les différents centres culturels et économiques. En tant que charnière (carrefour) entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale, entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, elle profite de l'accès aux flux de circulation internationaux et mondiaux.
- Afin d'utiliser au mieux la force qui repose sur 3,5 mio. d'habitants dans l'espace d'interdépendance de la Grande région, il faut non seulement niveler les barrières politiques mais aussi améliorer les structures de communication internes. Nous devons devenir réciproquement public et clients afin de pouvoir développer des partenariats. Nous avons besoin à la fois d'un esprit concurrentiel et d'une capacité de coordination, ce qui présuppose disponibilité, communication et interconnexion.
- Dans l'espace Saar-Lor-Lux la question d'une bonne accessibilité des emplois concentrés dans des zones d'activités économiques se pose. Ceci concerne aussi bien le Luxembourg, champion actuel dans le domaine de la croissance économique, relié à Trèves, que les zones de concentration à et autour de Metz, Nancy et Sarrebruck.
- La coopération des centres et instituts de formation ne peut devenir fructueuse que si tous les acteurs misent sur une accessibilité facile et permanente.

- Des événements-phares au niveau culturel et sportif ainsi que le recours à une offre commerciale diversifiée présupposent des infrastructures performantes.

## C

La Grande région est suréquipée en aéroports, ou, comme diraient les optimistes, mieux lotie que des régions comparables. Metz/Nancy, Luxembourg, Hahn, Zweibrücken et Sarrebruck ainsi que Bitbourg sont aux aguets. Il s'agit ici de cinq aéroports rapprochés les uns des autres. A part le Luxembourg et dans quelque mesure Hahn, les autres aéroports n'arrivent pas à transcender leur statut régional même s'ils le voulaient, d'autant plus qu'ils ne peuvent coopérer que de manière ponctuelle en raison des réseaux de proximité limités.

Le rêve d'un grand aéroport interrégional semble impossible, bien qu'une telle vision du futur constituerait une concurrence directe pour les aéroports de Paris, Bruxelles et Francfort. Il s'agit donc de continuer à desservir les lignes aériennes existantes et de développer les lignes de chemins de fer menant aux plaques tournantes que sont Francfort, Munich et Paris.

## D

Le dragage tardif de la Sarre et de la Moselle offrent maintenant des voies fluviales fortement utilisées vers le nord et le sud. L'Internationale Sar-Lor-Lux revendique un développement plus rapide des écluses de la Moselle pour pouvoir faire face à une demande de passage croissante.

L'aménagement du canal de la Moselle vers la Saône est souhaitable et offrirait une connexion continue entre la mer du Nord à la Méditerranée, et ceci aussi bien par la Maas que par le Rhin.

## E

L'espace d'interdépendance est traversé par un réseau d'autoroutes. A partir du Luxembourg, toutes les villes sont facilement accessibles en voiture. La connexion entre Nancy et Sarrebruck et par la même occasion vers Kaiserslautern devrait être améliorée de même que les travaux sur le tronçon d'autoroute B 269 de Saarlouis vers St. Avold qui devraient être rapidement achevés. Mis à part le tronçon de l'autoroute A1 dans la région de l'Eifel qui fait encore défaut et l'extension de la B10 à destination de Landau, qui, à l'origine, était partie intégrante de l'A8, les infrastructures pour assurer le trafic sur les longues distances sont excellentes. Même si l'extension de la B50 est contestée à cause du passage de la Haute Moselle, elle revêt d'une grande importance dans la mesure où elle servirait de jonction avec la région Rhin-Main.

L'ISLL pense que les projets suivants sont toujours nécessaires :

- le contournement au nord de Trèves
- l'extension de l'A31 entre Thionville et Nancy
- la liaison Micheville/Belval-Ouest
- la liaison routière entre St-Vith et Bastogne
- l'extension à six voies de la BAB6 entre l'échangeur Landstuhl et celui de Kaiserslautern-Est

## F

Le développement optimal des infrastructures ferroviaires est le principal défi pour assurer la viabilité de la Grande région. Il consiste à :

- améliorer les infrastructures pour assurer le trafic ferroviaire sur les longues distances
- améliorer l'interopérabilité et l'harmonisation constante au niveau de la technique

- combler les lacunes au niveau de l'électrification du réseau ferroviaire
- réactiver les lignes ferroviaires désaffectées
- harmoniser les connexions entre le trafic sur les courtes et longues distances
- organiser les commandes collectives
- développer un système d'information commun

## G

Grace à la mise en place du trafic ferroviaire à grande vitesse à l'instar de l'ICE et du TGV le 10 juin 2007, la Grande région a su se connecter à l'Île de France, un espace culturel et économique très attrayant. Paris est accessible à partir de Luxembourg et Sarrebruck en deux heures, Nancy et Metz en une heure et demie, alors que la durée du trajet entre Sarrebruck et Francfort a pu être réduite à moins de deux heures.

La prochaine mesure pour améliorer le trafic sur les longues distances consiste à doter les trains à grande vitesse et leurs réseaux du système de sécurité européen pour le trafic ferroviaire (European Train Control System).

D'autres améliorations techniques et des mesures pour développer le réseau ferroviaire sont nécessaires afin d'assurer la compétitivité du tronçon Nord via Sarrebruck et Kaiserslautern par rapport à l'extension prévue du tronçon Sud qui desservira Strasbourg. Ceci implique :

- l'extension et l'adaptation du tronçon Sarrebruck-Mannheim permettant une augmentation de la vitesse de croisière à 230 km/h
- le développement du tracé Hombourg-Bruchmühlbach
- l'amélioration de l'accès à la gare principale de Sarrebruck
- l'extension du tronçon entre Herny, près de Baudrecourt, et la frontière franco-allemande

Les travaux d'extension de la liaison Nord-Sud entre Brussels et Strasbourg (Eurocaprail) doit être poursuivi sans tarder. L'électrification du tracé entre Epinal et Belfort est d'une importance capitale afin de relier le TGV Est et l'Eurocaprail avec le TGV Rhin-Rhône sur le chemin le plus court.

Les liaisons avec la région Nord-est sont extrêmement lentes. Les mesures suivantes s'imposent :

- l'extension de la ligne Moselle reliant Luxembourg, Trèves et Coblenze doit permettre l'augmentation de la vitesse de croisière du trafic ferroviaire
- l'extension à deux voies du tronçon Igel-Wasserbillig et la mise en état du pont de la Moselle à Konz
- le rétablissement d'une deuxième voie pour accéder à Coblenze avec la construction d'un pont
- la commande d'une étude de faisabilité concernant le rétablissement d'une ligne de chemin de fer assurant le trafic entre Trèves et Cologne (Eifelbahn)

L'électrification complète de toutes les lignes importantes notamment celles reprises ci-dessous entraînerait des capacités de transport supplémentaires :

- sur le tronçon entre Türkismühle et Gau-Algesheim
- sur la ligne Sarrebruck-Strasbourg entre Sarreguemines et Mommenheim

## H

Afin d'éviter des bouchons sur les artères principales, il est indispensable d'assurer une meilleure cohésion entre les régions par l'intermédiaire des voies de communication intrarégionales à courte distance. En profitant des effets de synergie de la région il faudra :

- améliorer la coordination des réseaux de bus et de trains existants
- revitaliser les lignes désaffectées
- développer de nouvelles lignes pour pouvoir s'adapter aux nouveaux défis urbanistiques

En visant le statu quo et en se basant sur les propositions du WSAGR (Conseil économique et sociale de la Grande région), les mesures suivantes s'imposent :

- l'introduction d'un système électronique transfrontalier de tarification et d'horaires de transport
- une coordination efficace des plans de voyage
- l'harmonisation d'un système de tarification pour la Grande région
- l'introduction d'une structure commune pour le trafic de proximité associé à une marque et une stratégie de marketing transfrontalières
- l'introduction à moyen terme d'une structure de commandes collectives

L'Internationale Saar-Lor-Lux accueille favorablement la proposition d'une liaison circulaire entre les villes de la Quattropole reliant les quatre métropoles par un système d'horaires harmonisés.

La réaffectation des lignes Winden-Wissenbourg, Wörth-Lauterbourg dans la partie sud de la Rhénanie-Palatinat ainsi que de la ligne de Virton-Athus font figure d'exemples pour d'autres projets tels que :

- le développement de la ligne de la Moselle reliant Nancy et Coblenze en passant par Metz, Apach, Perl et Trèves
- la réaffectation de la ligne reliant Bouzonville à Dillingen avec un éventuel prolongement vers Lebach, Neunkirchen, Hombourg et Zweibrücken (afin de financer la ligne entre Hombourg et Zweibrücken, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat devraient trouver une solution commune)
- la réaffectation de la ligne Audin-le-Tiche vers Fontoy en vue d'un prolongement de la ligne vers Esch-sur-Alzette
- le développement des lignes de chemin de fer de la Sarre et de la Moselle avec une liaison circulaire permanente entre Saar-Rossel-Bist
- la construction et la mise en service d'une ligne de chemin de fer directe entre Luxembourg et Sarrebruck.

## I

Le vélo n'est plus seulement considéré pour sa vocation touristique et sportive mais également pour son utilité en tant que moyen de transport important. L'utilisation des vélos augmentera avec la disponibilité des vélos à entraînement électrique (Pedelec). La ISLL revendique :

- le développement des infrastructures pour les vélos et une coordination transfrontalière dans la Grande région
- le développement du service de location pour vélos particulièrement aux alentours des gares

## K

La ISLL encourage les villes et les communes de la Grande région à tester le principe des espaces partagés.