

Contribution au rapport du BBSR

La thématique de l'accessibilité des pôles supérieurs de la Grande Région a été choisie comme contribution au rapport du gouvernement fédéral sur la mobilité. S'appuyant sur nos propres travaux et analyses, la contribution ci-après a été rédigée en concertation avec les instances compétentes.

Accessibilité des pôles supérieurs dans la Grande Région

Les interdépendances transfrontalières sur le marché du travail de la Grande Région sont importantes et ne cessent d'augmenter. Il en découle donc aussi une augmentation des flux de trafic transfrontaliers. Toutefois, cette tendance touche une infrastructure de transports qui, à l'origine, n'était pas prévue pour des navetteurs qui se déplacent chaque jour d'un lieu à un autre pour se rendre à leur travail. D'importantes orientations en matière de politique des transports datent

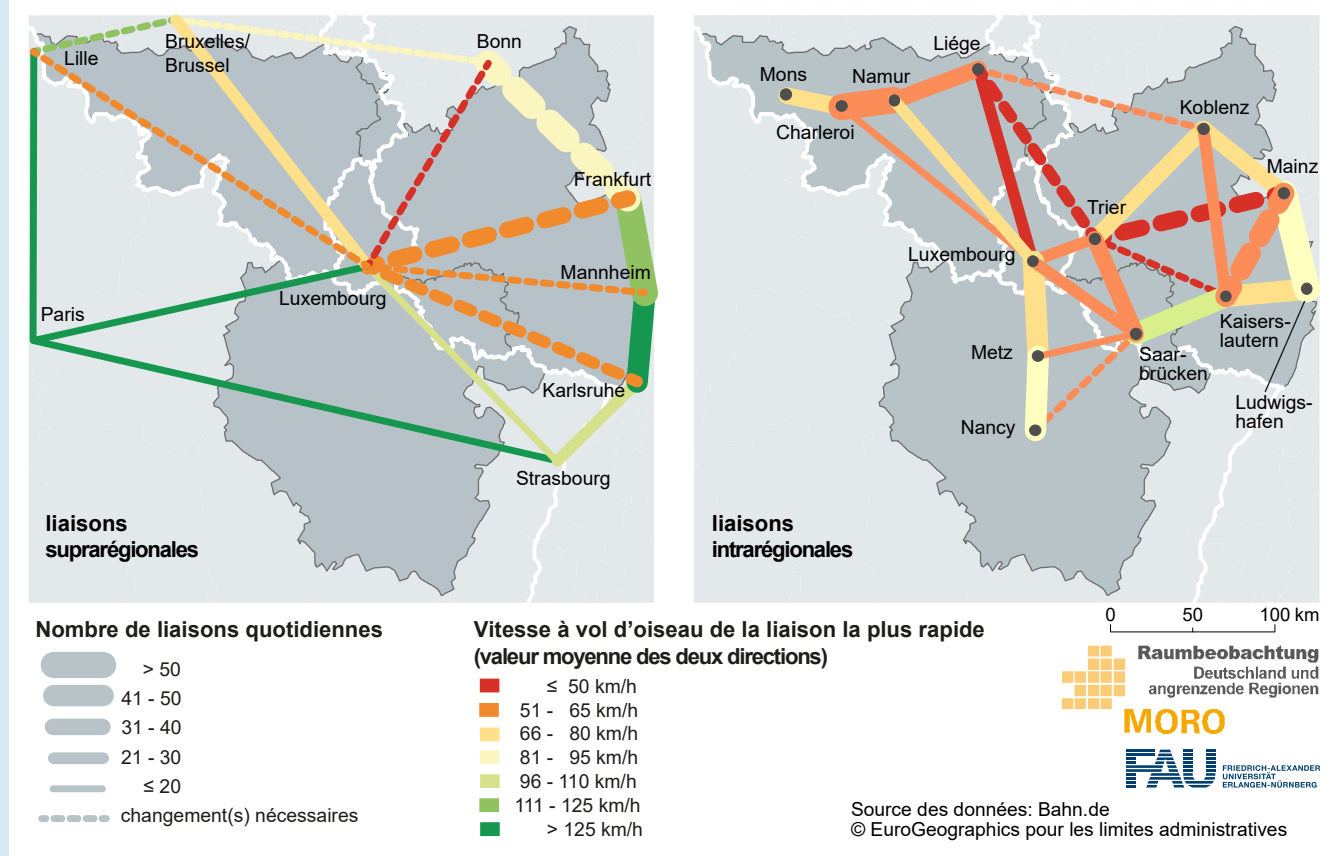
d'une époque où les régions frontalières étaient davantage considérées comme des zones périphériques et non comme des régions faisant partie de marchés de l'emploi internationaux extrêmement dynamiques. L'apparition du marché du travail transfrontalier dans la Grande Région date surtout des années 90. Les infrastructures de transport ont ensuite été développées petit à petit, par exemple avec l'autoroute Luxembourg-Trèves ou les liaisons TGV en direction de la France.

Le temps de trajet et par conséquent la vitesse de parcours qu'il est possible d'atteindre sont un critère important pour la qualité des liaisons de transport du point de vue des usagers. Pour évaluer cette qualité, le critère retenu est celui des vitesses à vol d'oiseau entre les pôles de la Grande Région et autour. Ces vitesses sont déterminées à partir du temps de trajet réel sur les différents réseaux de transport, divisé par la distance à vol d'oiseau entre deux lieux.

L'équipement de la Grande Région en liaisons ferroviaires est analysé sous deux angles géographiques, la qualité des liaisons suprarégionales et intrarégionales (cf. carte ci-dessous). Sont indiquées les vitesses à vol d'oiseau, la fréquence quotidienne des liaisons de transport en semaine et la nécessité de changer de train.

Qualité de connexion du transport public ferroviaire dans la Grande Région

(Source : FAU 2017, modifié par S&W)



La carte à gauche, page 38, montre le raccordement suprarégional des transports au cœur de la Grande Région, ici par rapport à Luxembourg-Ville en tant que cœur métropolitain des interdépendances transfrontalières. Des liaisons ferroviaires rapides de Luxembourg en direction de Paris et Strasbourg offrent de bonnes vitesses de parcours. Les lignes reliant Luxembourg à Bruxelles et aux villes allemandes se placent loin derrière. La qualité métropolitaine, dont bénéficie la Grande Région pour un grand nombre d'indicateurs de type économique, ne se reflète pas dans la qualité de son accessibilité et ce, notamment dans la comparaison avec les qualités de liaison entre des pôles situés autour de la Grande Région. Ceux-ci sont en effet reliés par les trains TGV et ICE à des vitesses élevées qui, au départ de Luxembourg, ne peuvent être atteintes à ce point qu'en direction des métropoles françaises.

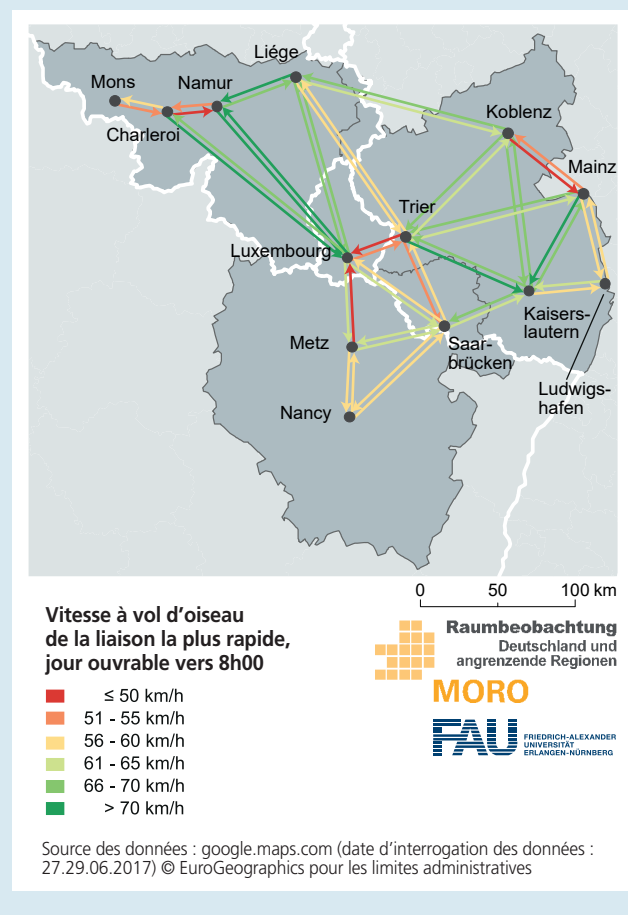
La carte à droite, page 38, montre les qualités de liaison dans les transports en commun par le train pour des trajets sélectionnés entre les pôles supérieurs de la Grande Région. Etant donné qu'il ne circule pas de trains entre Sarrebruck et Luxembourg, les temps de parcours d'une ligne de bus expresse directe de gare à gare ont été utilisés pour représenter cette liaison. La prédominance de couleurs rouges illustre les vitesses relativement lentes. Parmi les liaisons transfrontalières, l'axe Nancy-Metz-Luxembourg est plus fréquemment servi que l'axe Namur-Luxembourg. Les liaisons transfrontalières avec l'Allemagne nécessitent souvent de changer de train et sont – comparativement – lentes. Et la situation est sensiblement la même à l'intérieur des composantes nationales. Même si un grand nombre de trains circulent sur certains axes centraux, les liaisons se caractérisent toutefois – en raison aussi d'un manque de lignes à grande vitesse – par des vitesses relativement peu élevées.

La carte à droite montre la qualité des liaisons par la route, sous forme de vitesse à vol d'oiseau dans les transports individuels motorisés, différenciée selon la direction et mesurée le matin à l'heure de pointe. En ce qui concerne les liaisons plus rapides, les infrastructures satisfont manifestement largement à la demande ; quant aux liaisons plus lentes, il faut s'attendre à une saturation du trafic ou à un manque de qualité et de capacité du réseau routier. Certaines relations indiquent des vitesses relativement lentes et, en même temps, différentes selon les directions, et qui sont des caractéristiques typiques de la circulation aux heures de pointe le matin. C'est le cas sur les liaisons internes (Charleroi-Namur, Coblenz-Mayence) mais aussi entre Trèves et Luxembourg ou entre Metz et Luxembourg. Les interconnexions métropolitaines montrent donc, tant au niveau national que transfrontalier, une image fondamentalement comparable.

La comparaison entre les transports en commun par le train et les transports individuels motorisés montre la tendance à une vitesse moyenne plus élevée des liaisons ferroviaires par rapport à celle de la circulation automobile, mesurée de centre-ville à centre-ville. Ceci souligne le potentiel que présente fondamentalement le train, notamment en ce qui concerne les gares bien desservies. Parallèlement, l'étendue des vitesses de transport pouvant être atteintes sur le réseau ferré est, en raison des différences de qualité d'itinéraire, d'équipement technique et de services, nettement plus large que sur le réseau routier.

Qualité de connexion du transport individuel motorisé aux heures de pointe dans la Grande Région

(Source : FAU 2017, modifié par S&W)



Les fonctions métropolitaines de haut niveau que l'on constate dans la structure économique et sur le marché du travail transfrontalier de la Grande Région qui connaît une croissance fulgurante, ne se reflètent que partiellement dans le secteur des transports. Des goulots d'étranglement existent dans beaucoup de domaines des équipements de transport – pour le raccordement suprarégional des transports ferroviaires, les liaisons ferroviaires régionales et les liaisons routières au moins aux heures de pointe. Les constatations montrent la légitimité du modèle d'aménagement du territoire d'une « région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) » et parallèlement, soulignent combien il est important d'entreprendre des actions dans le domaine de l'accessibilité métropolitaine.