

Actes du séminaire de lancement du projet MMUST

mardi 27 mars 2018
 Espace Jean-Ferrat Longlaville

www.mmust.eu

Les «concepteurs» et financeurs



Ce projet bénéficie d'un financement FEDER de 1,7M€



Financé avec l'aide du FEDER
 Fonds Européen de Développement Régional

Les co-financeurs



Les partenaires méthodologiques



Sommaire

Préambule	3
Allocution d'ouverture	4
Introduction	Contexte et présentation du projet.....6
1 ^{ère} table-ronde	MMUST, un outil à construire.....8
Intervention par visio-conférence	L'exemple du Grand Genève..... 10
2 ^{ème} table-ronde	MMUST, un outil à faire vivre..... 12

Préambule



Pourquoi ce projet ?

Avec plus de 210 000 frontaliers, **la Grande Région connaît le taux le plus élevé de frontaliers au sein de l'Union Européenne**, ce qui génère une pression extrêmement forte sur les systèmes de transport. Pour faire face à cette situation, des efforts massifs sont déployés par les autorités luxembourgeoises : doublement de lignes ferroviaires, développement de P&R (Park and Ride), création de gares périphériques, etc. Cependant, les voisins frontaliers, aux moyens plus limités, peinent à développer des projets en capacité de répondre aux enjeux posés par ce phénomène.

De plus, l'organisation de la mobilité transfrontalière est régulièrement confrontée à des décisions unilatérales de part et d'autre des frontières, décisions parfois mal comprises ou mal connues.

Alors que chacun cherche à agir pour le bien commun, force est de constater que la situation des navetteurs transfrontaliers ne cesse de se dégrader (saturation et dégradation des infrastructures, allongement des trajets, etc.). C'est pourquoi, dans le cadre de sa mission de pilotage du groupe « mobilité » du réseau de villes Tonicités (Luxembourg-Ville, Esch-sur-Alzette, Arlon, Thionville, Metz et Longwy) l'Agape a mis en avant l'intérêt pour le territoire de bénéficier d'un outil capable de répondre à cette problématique : un modèle multimodal transfrontalier de prévision des déplacements.

Qu'est-ce que MMUST ?

Lors du deuxième appel à projet du programme INTERREG V A Grande Région, le comité de sélection s'est positionné en faveur du projet « **Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers - MMUST** ».

L'objectif général du projet MMUST est d'élaborer un modèle à visée opérationnelle à des horizons de court et moyen termes, permettant de **simuler l'effet de projets d'infrastructures de transport structurants pour le territoire transfrontalier** composé de la Province du Luxembourg belge, de la totalité du Grand-Duché de Luxembourg, et d'un espace nord lorrain. Il devra également prendre en compte des politiques de transport plus alternatives, en particulier celles visant à renforcer l'intermodalité comme les parkings relais ou le covoiturage. Il s'agira également de **construire une vision prospective commune et partagée de ce territoire**, intégrant à la fois les futurs équipements structurants (plateformes logistiques, équipements commerciaux, zones de développement technologique, etc.) et des perspectives économiques et démographiques globales.

Pourquoi une conférence ?

Cet évènement de lancement, en présence des principaux responsables politiques du projet, marque le début d'une nouvelle coopération en matière de mobilité et d'aménagement du territoire transfrontalier. Cette conférence **officialise le démarrage du projet** en rappelant le contexte et la méthodologie et permet de faire intervenir des experts travaillant sur le modèle multimodal transfrontalier du Grand-Genève afin de procéder à un retour d'expérience et de mieux faire comprendre les possibilités offertes par le projet MMUST.

Plus de 60 participants ont assisté à cet évènement, signe visible du bon démarrage de ce projet d'envergure qui va engager 23 partenaires allemands, belges, français et luxembourgeois jusqu'en 2021.

Allocution d'ouverture

Jean-Marc DURIEZ, maire de Longlaville et président de l'Agape



Messieurs les Ministres,
Monsieur le Président de Région,
Monsieur le Sous-Préfet,
Messieurs les Maires et Bourgmestres,
Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités,

C'est avec un très grand honneur que le Président de l'Agence d'urbanisme Lorraine Nord que je suis vous accueille aujourd'hui à l'Espace Jean Ferrat, à Longlaville, commune dont je suis également le Maire, pour le lancement officiel du projet « Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers », plus connu sous le nom de projet MMUST.

Il est vrai que cet acronyme peut paraître immodeste, mais je crois qu'il résume pourtant très bien l'ambition qui est la sienne, celle d'en faire le MUST de la mobilité transfrontalière, en développant collectivement une organisation efficace de la mobilité transfrontalière au cœur de la Grande Région, avec l'appui de cet outil d'aide à la décision.

Car ne nous y trompons pas : je crois véritablement que ce projet marque une étape majeure pour la coopération transfrontalière en Grande Région, coopération pour laquelle nos concitoyens attendent du concret.

On le sait, la mobilité est LE sujet majeur sur notre territoire transfrontalier. Et l'Agence d'urbanisme, notamment dans le cadre de son appui au réseau de villes Tonicités, a récemment mis en évidence que si cette mobilité était déjà un défi permanent pour chacune et chacun d'entre nous, les perspectives laissent à penser que nous n'en sommes encore qu'au début d'un phénomène amené à durer et à s'amplifier.

Donc je pèse mes mots quand je dis que MMUST marquera une étape importante dans notre coopération ; c'est certainement une étape décisive pour réussir le pari du co-développement transfrontalier. Ce pari, nous ne pourrons le réussir qu'ensemble. Zusammen. Zesummen.

Aussi, je crois que si, sans l'Agence d'urbanisme, ce projet n'aurait pas été possible, sans vous tous, ce projet n'aurait pu devenir réalité. Car MMUST, c'est une première européenne sur tant de frontières. C'est donc un pari inédit en Europe, dans cette Europe des territoires qui nous est si chère. Je n'irai peut-être pas jusqu'à dire que c'est un petit miracle que nous sommes sur le point de réussir, mais nous n'en sommes certainement pas très loin.

Nous avons dorénavant 4 ans pour mener à bien ce projet, et réussir le pari pour lequel nous nous sommes collectivement engagés. Et l'aventure commence aujourd'hui, par le lancement officiel du projet MMUST.

Merci pour votre attention.
Vielen dank.
Villmoots merci.

Hubert GAMELON, journaliste et animateur de l'évènement

Je suis journaliste au Quotidien, un petit journal basé à Esch-sur-Alzette et qui réunit des Luxembourgeois, des non-Luxembourgeois résidents et des frontaliers.

Pourquoi l'Agape a-t-elle fait appel à nous ?

Il y a un an, avec mon collègue Erwan Nonet, nous avons publié cette couverture : « ça sature », avec beaucoup de chiffres, où on expliquait que la situation allait devenir compliquée à la frontière.

On ne sait pas ce que nous réserve l'avenir, certainement que de belles réalisations nous permettront de faciliter les choses, mais en attendant les paramètres sont ceux-ci.



Le projet MMUST est donc parfaitement essentiel.



Introduction

Contextualisation et présentation du projet

Stéphane GODEFROY, chargé d'études Mobilité à l'Agape et pilote du projet

Pour bien comprendre ce qu'est le projet MMUST et comment il a vu le jour, il faut repartir du contexte, bien que celui-ci soit connu par le plus grand nombre. Il est important de comprendre d'où viennent les chiffres que l'Agape met en avant. Ces éléments sont le fruit d'un travail notamment réalisé dans le cadre de sa mission pour le réseau de villes Tonicités (villes de Luxembourg, Esch, Thionville, Metz, Arlon et Longwy).

Tout le monde s'accorde pour dire que le cœur de la Grande-Région est un territoire dynamique, économiquement et démographiquement, et que cette croissance induit inévitablement des

impacts, notamment sur les réseaux de transport.

Le Luxembourg attire quotidiennement 190 000 travailleurs frontaliers et ce chiffre est en constante augmentation. Au cœur de ce secteur, le Grand-Duché a connu une forte croissance de l'emploi nécessitant l'apport de main-d'œuvre des pays frontaliers.



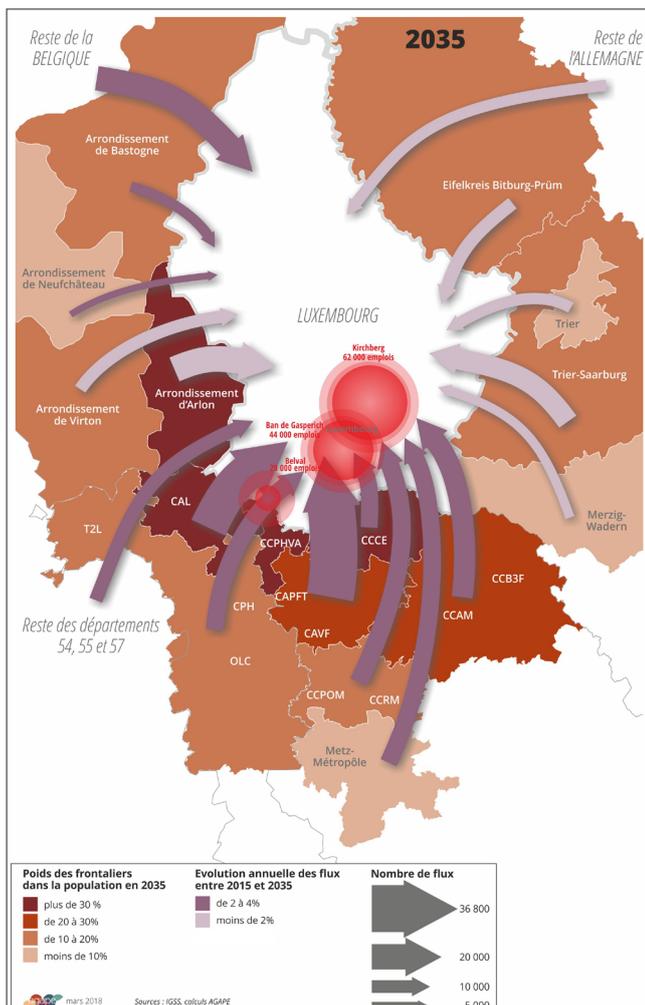
Mais ces flux tendent à « se diluer », ce qui rend plus complexe l'organisation de la mobilité.

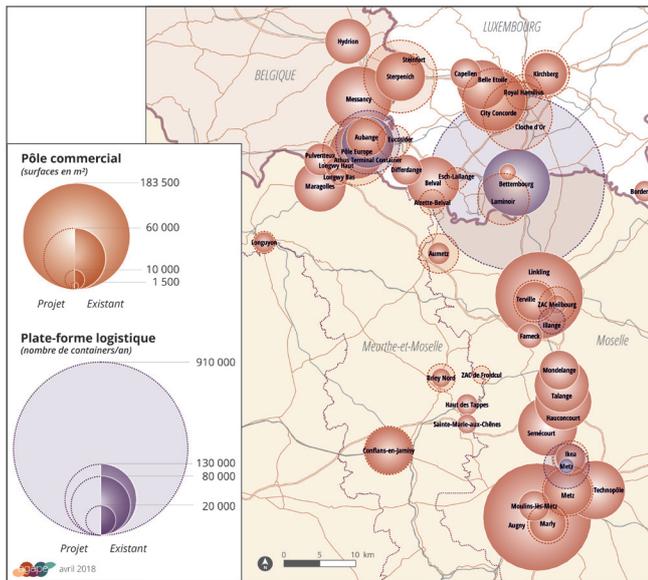
Parallèlement à l'accroissement des flux de travailleurs frontaliers viennent se combiner d'autres phénomènes comme la grande distribution et la logistique. Grâce à un travail de veille permanente, l'Agape a recensé plus de 300 000 m² de surfaces commerciales actuellement en projet ou en construction sur le territoire transfrontalier, soit d'ici 5 ans, environ 25% de plus qu'aujourd'hui.

Dans le même temps, les plateformes logistiques existantes sur le territoire annoncent pour les prochaines années, a minima, un triplement de leur activité. Bien que tout ce surcroît d'activité ne passera pas intégralement par la route, une partie s'y retrouvera inévitablement, engorgeant des réseaux déjà surchargés.

C'est là que nos investigations atteignent leur limite : il est impossible de connaître l'impact de ces poids-lourds supplémentaires sur le réseau routier. Il nous faut maintenant affiner tout cela, être le plus précis, le plus juste possible et se mettre d'accord. D'où le recours à la modélisation. Une étude des modèles existants, notamment celui du Franco-Valdo-Genevois, a conduit à la volonté de construire un modèle transfrontalier spécifique.

C'est ainsi qu'est né le projet MMUST.





Le projet « Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers » consiste en la création d'un modèle de prévisions des déplacements qui est multimodal et transfrontalier et qui, en plus de cela, va prendre en compte aussi bien les voyageurs que les marchandises.

Ce projet offre un véritable défi technique car construire un modèle commun à 3 pays et prendre en compte à la fois les voyageurs

et les marchandises constitue **une première européenne**. C'est pourquoi MMUST est soutenu par les fonds FEDER (Fonds européen de développement régional) à hauteur de 1,7 millions d'euros (pour un coût total de 2,9 millions d'euros), dans le cadre du programme INTERREG VA Grande Région.

« Ce fut difficile, mais ce qu'on retient c'est que tous les partenaires contactés ont accepté de nous suivre dans cette aventure. »

Le projet réunit 23 partenaires et a pour finalité d'analyser collectivement la mobilité transfrontalière et de permettre à chaque opérateur de tester différents projets d'infrastructures ou d'aménagement du territoire et d'en mesurer les impacts afin de pouvoir décider en toute connaissance de cause.

La force de MMUST est que toutes les équipes vont collaborer tout au long du projet et ainsi pouvoir construire un modèle transfrontalier commun aux 3 pays.

Grâce à ce projet, nous contribuons à construire l'Europe !

CONNAÎTRE

Les données utilisées proviendront d'enquêtes de déplacements et de comptages effectués de part et d'autre des frontières.

AMÉLIORER

Grâce à la comparaison de différents scénarios d'aménagements, MMUST aidera à mieux définir les stratégies en matière de mobilité.

COOPÉRER

Non seulement lors du projet, mais également à l'avenir grâce à la mise en place d'habitudes de travail inédites entre les pays.

PRÉVOIR

Grâce au simulateur de trafic, MMUST permettra de se préparer aux flux de demain.

Photo : © Claude Piscitelli

1^{ère} table-ronde

MMUST, un outil à construire

Philippe GERBER, Chef d'Unité du Département Développement Urbain et Mobilité au LISER (Luxembourg Institute of socio-economic research)

Le LISER est un centre de recherches et d'études basé à Belval. L'institut travaille sur des aspects socio-économiques et géographiques. Une de ses priorités est de se focaliser sur des expertises et des recherches sur la mobilité. Le projet MMUST se fait en étroite collaboration entre tous les partenaires, cependant, le LISER va s'occuper plus spécifiquement de la collecte et de l'harmonisation des données, ainsi que de la conception de scénarios prospectifs d'aménagement et d'infrastructures.

« Pour l'instant cette collecte concerne une centaine de fichiers, qu'il va falloir harmoniser. »

Partager ces informations auprès des autres partenaires est déjà un défi en soi. Ce travail est long mais nécessaire, car si nous ne partons pas des mêmes bases de données au début, nous aboutirons à des résultats incohérents, il faut donc tout harmoniser dès le départ.

Eric CORNELIS, Responsable GRT (Groupe de Recherche sur les Transports) à l'UNamur (Université de Namur)

« Jusqu'à présent notre vision de la mobilité se fait grâce à des outils nationaux offrant des halos de lumière qui s'obscurcissent au niveau des frontières. Ce que nous voulons, c'est une lumière uniforme. »

Notre objectif pour ce modèle est qu'il soit collaboratif. Il ne s'agit donc pas de superposer des parties de modèles existants, mais chacun travaillera de conserve à la construction de ce nouvel outil.

L'université de Namur aura notamment en charge la réalisation d'enquêtes de déplacements et d'enquêtes de « préférences déclarées ». Ces dernières permettent de prévoir les changements d'habitudes de déplacement en soumettant les



habitants à des scénarios hypothétiques et en analysant leurs facteurs de choix.

L'université de Namur assurera aussi l'interopérabilité de MMUST avec les modèles existants : « MMUST ne doit pas être un îlot isolé [...] il faut faire en sorte que les modèles locaux complètent les résultats de MMUST ». On veillera également à la compatibilité des formats informatiques pour avoir une réelle « valeur ajoutée ».

Guy BESCH, Conseiller de gouvernement, Direction de la Planification de la mobilité au MDDI (Ministère du Développement durable et des Infrastructures)

La mobilité est un sujet majeur pour le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. Le MDDI a participé à la réalisation des SMOT (Schémas de Mobilité Transfrontalière) avec la France, la Belgique et l'Allemagne.

Le Luxembourg possède déjà un outil, via la CMT (Cellule Modèle de Transport), opéré par le ministère et la ville de Luxembourg mais celui-ci est limité au territoire national et n'intègre pas toute la dimension frontalière. Il était donc normal que le ministère s'investisse dans ce projet.

MMUST apportera d'autres réponses car il est plus étendu. Il donnera les grandes orientations des grands flux, mais ne donnera pas de réponses locales.

Le MDDI va effectuer le codage et le calibrage du modèle avec le soutien du LISER et du Cerema.

La construction va consister à prendre toutes les données (comptages, enquêtes, infrastructures) et à les coder. C'est un travail important qui va durer une année entière.

Le MDDI interviendra également pour la réalisation des scénarios et leurs implantations dans le modèle.

Le but est d'être certain d'avoir les bonnes infrastructures à long terme.

Cette dernière partie est cruciale, car c'est elle qui sera visible et concertée par les différents acteurs.

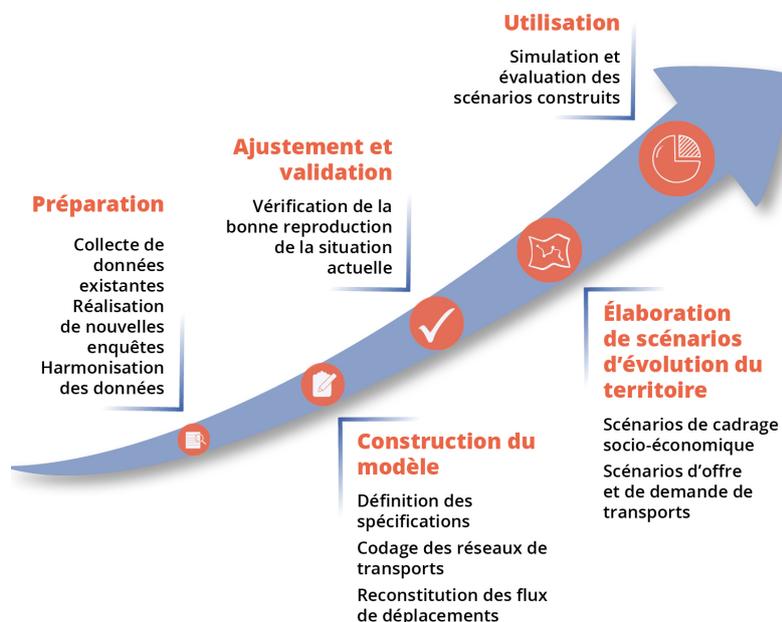
Sylvain LAROSE, Chef de la division Transports - Déplacements au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

« MMUST aura une grande utilité pour imaginer de futures politiques de transport et d'aménagement du territoire. Pour qu'à la fin du projet le modèle puisse continuer à vivre et être utilisé par les autorités compétentes, il est prévu de mettre en place une structure de gouvernance qui en assurera la gestion ».

Le Cerema est un établissement public qui assure des missions d'études et d'expertise technique pour le compte de l'État et de ses services, mais également pour le compte des collectivités locales. La construction d'un modèle de prévision

des déplacements comme MMUST consiste techniquement à reproduire les phénomènes réels à l'aide d'équations mathématiques. Cette mise en équation implique nécessairement une certaine simplification et nécessite donc une étape de « calage ». Cette étape, qui vise à contrôler que la reproduction du réel par le modèle est correcte (charge de trafic routier, volume de voyageurs dans le train, temps de parcours, congestion...), sera pilotée par le Cerema. La sensibilité du modèle à la variation de ses paramètres, élément essentiel pour s'assurer de sa capacité à simuler des situations hypothétiques futures, sera également vérifié.

Le Cerema va aussi animer la constitution d'un partenariat pérenne pour l'utilisation de MMUST. Il est en effet prévu de mettre en place une structure de gouvernance pour qu'à la fin du projet l'ensemble des autorités compétentes puissent continuer à utiliser le modèle.



Echanges / débats

Hubert GAMELON : MMUST ne sera achevé que dans 4 ans, que fait-on d'ici-là ?

Les autorités disposent déjà de modèles nationaux pour prendre leurs décisions, MMUST apportera à terme une couche d'information supplémentaire pour mieux prendre en compte les phénomènes transfrontaliers. C'est à chaque acteur de décider si on doit reporter un projet pour le tester avec MMUST.

Mara BILO, journaliste : Que va-t-on faire concrètement avec ce modèle en 2021 ? Proposer des politiques ?

Le consortium technique ne proposera pas de politiques ou de projets. Les situations testées par le modèle seront construites de manière collégiale avec les partenaires méthodologiques. Le consortium les mettra en œuvre dans le modèle et les partenaires, sur la base des résultats obtenus, pourront décider, en toute connaissance de cause, des suites qu'ils souhaitent donner aux projets ou politiques envisagées.

Intervention par visio-conférence

L'exemple du Grand Genève

Adrien MULON, Chef de projet Mobilité / Grand Genève

Matthieu BARADEL, Chef genevois du Projet d'Agglomération / Grand Genève

Un modèle similaire à MMUST est déjà fonctionnel pour l'agglomération franco-valdo-genevoise du « Grand Genève ». L'agglomération vient d'atteindre le million d'habitants. Elle présente une forte dynamique avec plus de 500 000 emplois et une croissance de la population de 1,6%/an. Cette croissance est cependant assez disparate entre les côtés français et suisse, entraînant une forte demande de déplacement.

C'est dans ce contexte qu'est utilisé depuis 2009 le modèle multimodal transfrontalier. Sa structure de gouvernance est un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT), doté d'une assemblée et d'un comité technique. De plus un mandat de gestion est attribué sur appel d'offre tous les 3 à 4 ans.

L'objectif du modèle est d'effectuer différentes analyses (cf. exemples ci-dessous), le plus compliqué étant de maintenir le modèle à jour, notamment sur les données socio-économiques (état actuel et projection). Un travail important réside dans la qualité et l'homogénéité des données entre les pays.

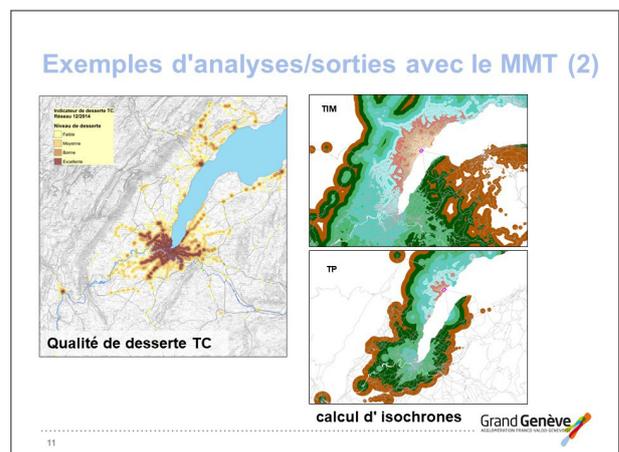
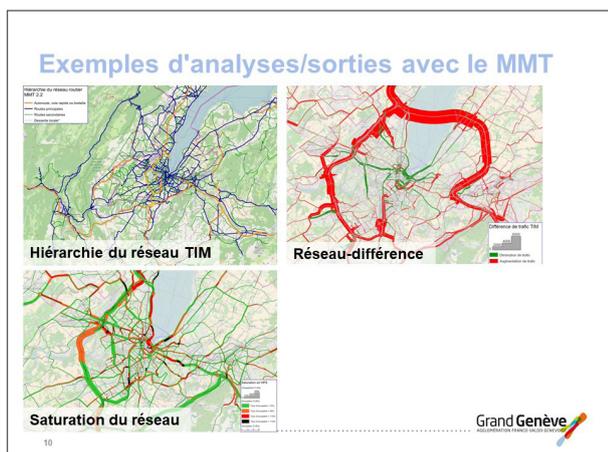
Exemples : évolution des charges de trafic entre deux scénarios du modèle / calcul de congestion à une heure donnée / qualité de la desserte / calcul d'isochrones ...

Les résultats issus du modèle peuvent également être valorisés par d'autres outils. Le Grand Genève utilise ainsi ces données dans le cadre d'un

modèle sur la qualité de l'air (G2AME). **Le modèle n'est plus une fin en soi, c'est l'utilisation que l'on en fait qui compte.** Chaque membre du GLCT peut faire ses propres tests en fonction de ses compétences et des études menées. Si chaque test n'est pas nécessairement partagé – par nature un test constitue une vérification de scénario – le fait de disposer d'un outil unique à l'échelle transfrontalière permet d'avoir le même référentiel au moment d'une mise en commun. Il est également à noter que lorsque cela s'avère nécessaire, les cahiers des charges des études imposent de travailler avec le MMT (Modèle Multimodal Transfrontalier) afin d'avoir des livrables comparables.

Il faut garder à l'esprit qu'aussi complexe soit un modèle, cela reste une simplification de la réalité : il sert à observer des tendances et permet d'arbitrer des décisions.

Il ne faut pas prendre les prévisions en « valeur absolue ». L'échelle du modèle doit aussi être considérée : c'est un modèle macro, il n'est pas adapté pour des analyses à l'échelle micro (par exemple celle d'un carrefour).





Echanges / débats

? **Hubert GAMELON** : Est-on obligé de vous consulter pour toute nouvelle infrastructure ? Y-a-t-il des exemples concrets ?

La modélisation est une étape réalisée par tous les acteurs lors des phases de définition de projet jusqu'à l'avant-projet. L'outil apporte une référence commune à tous les partenaires et devient en conséquence assez incontournable.

? **Pierre CUNY, Maire de Thionville** : Annecy est-il exclu du périmètre ?

Annecy ne fait pas partie du périmètre politique du « Grand Genève », même si des relations de travail existent. Cela-dit la région annecienne est incluse dans les modélisations pour des raisons techniques ; il s'agit d'une zone « externe calculée ».

? **Dominique GROS, Maire de Metz** : Dans vos préoccupations prenez-vous en considération les emplois et leur répartition ?

Oui. Cela reste un des points délicats, notamment concernant la modélisation des effets frontières car les déplacements sont très polarisés. Nous élaborons la version 3.0 du modèle : à chaque fois on affine les calculs.

? **Hubert GAMELON** : Le covoiturage et le télétravail sont-ils intégrés dans ce modèle ? Ces sujets n'ont pour l'instant pas fait l'objet de scénarios spécifiques.

2^{ème} table-ronde

MMUST, un outil à faire vivre

En présence de :

- **François BAUSCH**, Ministre du Développement Durable et des Infrastructures du Luxembourg.
- **René COLLIN**, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine du gouvernement wallon, et délégué à la Grande Région
- **Jean ROTTNER**, Président de la région Grand Est.
- **Dominique GROS**, Maire de Metz
- **Jean-Marc DURIEZ**, Président de l'Agape

François BAUSCH

Aujourd'hui le transport individuel atteint ses limites, il ne faut plus hésiter à investir dans la multi-modalité, il faut agir vite ! De nombreuses actions sont faites en ce sens par le Luxembourg. Le projet MMUST va permettre de faire le point sur la situation.

Un programme d'investissement à hauteur de 3.9 milliards d'euros est déjà en cours au Luxembourg pour le ferroviaire et va permettre de tripler la capacité en places assises offertes.

Des réalisations concrètes vont voir le jour avec les pays voisins, comme le P+R de Longwy, grâce aux accords de Paris.

En revanche, il faut éviter de répondre à de fausses questions comme le monorail ou l'élargissement

de l'A31, qui ne sont pas des solutions adaptées à nos besoins. Pour l'A31 il vaudrait mieux utiliser cette 3^{ème} voie pour du covoiturage ou les bus.

Par ailleurs, en juin prochain, le MODU 2.0 (stratégie globale pour une mobilité durable) sera rendu public et sera pensé pour les frontaliers.

En matière de coopération, il faut voir plus large que la mobilité. Le Luxembourg conduit actuellement des réformes majeures en terme de développement des territoires. Il va notamment produire un rapport sur l'aménagement des territoires et les frontaliers. Des propositions concrètes y seront étudiées comme par exemple une reconversion en zone franche des friches industrielles pour permettre de profiter du moteur économique luxembourgeois.



Jean ROTTNER

40 % des frontaliers français vivent dans la région Grand Est. L'espace régional est donc tout à fait singulier et doit participer à l'élaboration de l'Europe de demain.

Il nous faut construire un véritable espace de vie transfrontalier.

La Région a des projets concrets avec le transport ferroviaire. En 2028, 23 000 personnes supplémentaires devraient pouvoir être acheminées sur le Sillon Lorrain.

Pour l'A31, ça faisait 30 ans que la France et le Luxembourg ne s'étaient plus parlé. Mais il nous faut travailler ensemble sur ce sujet. C'est ce que je m'attelle à faire. Grâce au dialogue, il est possible de trouver des consensus : la troisième voie devrait ainsi être réservée aux bus, véhicules électriques et au covoiturage.

Des thématiques comme le co-working et le télétravail vont également être intégrées aux discussions.

Cependant, il ne faut pas oublier que le Luxembourg est un Etat. Il doit dialoguer avec l'Etat français et non avec chaque collectivité séparément. Pour mener une réflexion commune d'aménagement du territoire, les collectivités doivent donc se concerter avant le dialogue avec le Luxembourg comme lors de la dernière réunion à Matignon où j'étais l'unique représentant des collectivités territoriales lorraines avec les Premiers ministres français et luxembourgeois.

Concernant d'autres thématiques, il n'y a peut-être pas besoin d'un projet du type de MMUST. Les sujets sur la sécurité et la santé ont déjà été traités, et la formation est en train d'être abordée. Il faut par exemple plaider pour avoir des universités européennes comme à Reims. Il est important de se parler et de mettre en place des concertations sur ces différentes thématiques.

Nous devons parvenir à une vision commune de l'aménagement du territoire, notamment sur l'espace transfrontalier.

Dominique GROS

En 2015, il y a eu des réticences de la part du Luxembourg quand on a commencé à parler du projet MMUST avec le réseau de villes Tonicités. On est en 2018 et finalement on a pu lancer ce projet. En 2022, on pourra commencer à travailler sur la base des résultats de cet outil,

mais le phénomène des frontaliers sera encore plus massif.

Tout le monde est lié dans ce phénomène : Luxembourg est le premier employeur de Metz, mais selon les responsables de la Fédération des Industriels Luxembourgeois (FEDIL), il ne pourra pas se développer et devenir une place internationale s'il reste à l'intérieur de ses frontières. Il doit y avoir des créations d'équipements en dehors du Grand-Duché. Il faut aider la Lorraine pour cela.

Ce lien se voit aussi au travers de la connexion de la plateforme de Bettembourg avec la route de la soie. Elle va amener une multitude de conteneurs dans toute la zone et pas seulement au Luxembourg. Les problèmes sont de plus en plus gigantesques. Il faut pouvoir se parler pour y remédier.

Metz est dans l'optique de collaborer avec le Luxembourg, mais on a déjà perdu beaucoup de temps. Du coup, on arrive à des impossibilités et des situations de blocages.

Techniquement, il est impossible que tous les frontaliers viennent en voiture au Luxembourg et puissent s'y garer. Le problème concerne donc autant la France que le Luxembourg.

Sans coopération, il sera impossible de solutionner ce problème de la mobilité transfrontalière.

C'est pourquoi, il faut s'inspirer du travail énorme effectué à Genève pour un co-développement harmonieux du territoire. Il faut se parler et s'appuyer sur le projet MMUST pour cela.

René COLLIN

Le lancement du projet MMUST est un événement important pour la Grande Région. Pour la première fois, nous disposerons d'une véritable modélisation qui nous offrira un éclairage précis. Je veux soutenir les acteurs du projet. MMUST va permettre de relier le constat et les politiques de mobilité à mettre en place. Il est donc important que le projet ait un mode de gouvernance politique, et pas uniquement technique. Cette gouvernance sera la garantie pour que MMUST soit un véritable outil d'aide à la décision.

Aujourd'hui les flux sont tels qu'il faut des financements bilatéraux. Les accords de Paris sont le prototype de ce qu'il faut faire.

Concrètement le gouvernement wallon plaide pour avoir un suivi rapide au niveau du chemin de fer, car nous regrettons les retards colossaux accumulés notamment sur Eurocap rail.

Le gouvernement wallon a aussi pour autre priorité les espaces de co-working.

Il faut des actes qui ne soient pas uniquement liés à la mobilité.

L'aménagement du territoire est au cœur de la problématique.

On ne peut pas les dissocier. L'économie dépend fortement de l'aménagement du territoire et de la mobilité.

Jean-Marc DURIEZ

Il n'y a pas d'équivalent aux agences d'urbanisme en Belgique et au Luxembourg. Leur rôle est de contextualiser les études. Par exemple, l'Agape a permis de mettre en lumière les différences démographiques de chaque côté des frontières, et de mieux comprendre les tendances actuelles et futures.

Les travaux de l'Agape démontrent aussi le besoin d'une ingénierie transfrontalière qui étudie de manière constante et continue le territoire. Les élus ont besoin d'aide pour sortir

de l'urgence. Actuellement chacun fait beaucoup d'efforts de son côté, parfois avec de lourds investissements, mais force est de constater que les réseaux de transport saturent de plus en plus. Les attentes par rapport au projet MMUST sont donc très grandes. Avec MMUST on va essayer d'aller plus loin, plus finement et de partager collectivement, c'est une vraie avancée. On ne peut pas se permettre d'attendre 4 ans, mais c'est un outil qui va nous permettre de la réflexion et de la prospective. MMUST est un projet fondamental et qui nous plait beaucoup. Lorsque cet outil aura été créé il faudra veiller à l'actualiser constamment. Il faut préciser que même si la Sarre ou la Rhénanie-Palatinat ne sont pas modélisées, les Allemands s'intéressent de près au projet.

Je souhaite que MMUST puisse constituer pour nos partenaires un modèle de référence pour la mobilité.

Echanges / débats

?

Daniel CODELLO, conseiller municipal à Esch-sur-Alzette : Au-delà des accords de Paris, ne faudrait-il pas déjà réintroduire les liaisons ferrées à l'instar de la ligne Longwy-Belval Thionville ?

François BAUSCH : Concernant la question du rétablissement de la ligne Longwy-Belval-Thionville, elle pourra être envisagée une fois que les problèmes sur l'axe Thionville-Luxembourg, qui concentrent des flux majeurs, seront résolus : « c'est un travail énorme qui consiste à investir entre Thionville et Bettembourg, on pourra ensuite penser à d'autres liaisons ».

?

Daniel CODELLO, conseiller municipal à Esch-sur-Alzette : Ne faut-il pas créer une mentalité transfrontalière et davantage mettre en avant la Grande Région ?

René COLLIN : Concernant la Grande Région, on peut voir le verre à moitié vide et le verre à moitié plein : elle existe certes depuis longtemps sans être très marquée, mais il ne faut pas oublier les initiatives déjà en place. Par exemple, le Centre de coopération policière et douanière (CCPD) est une réalité en matière de sécurité. Il existe aussi des accords bilatéraux concernant les formations. On peut multiplier les exemples. Même si la Grande-Région a du mal à se faire connaître, INTERREG en est son visage.

Jean-Marc DURIEZ, Maire de Longlaville et Président de l'Agape, clôt la séance en remerciant l'ensemble des personnes présentes dans la salle cet après-midi dont Messieurs les Ministres, Messieurs les Maires et Monsieur le Sous-Préfet de Briey, représentant l'État.

Je considère et nous considérons tous que ce 27 mars est une date déterminante pour notre avenir transfrontalier.



www.mmust.eu

Contact **AGAPE** | Agence d'urbanisme Lorraine Nord
Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - F-54810 LONGLAVILLE
tél : (+33) 03 55 26 00 10 - agape@agape-lorraineord.eu