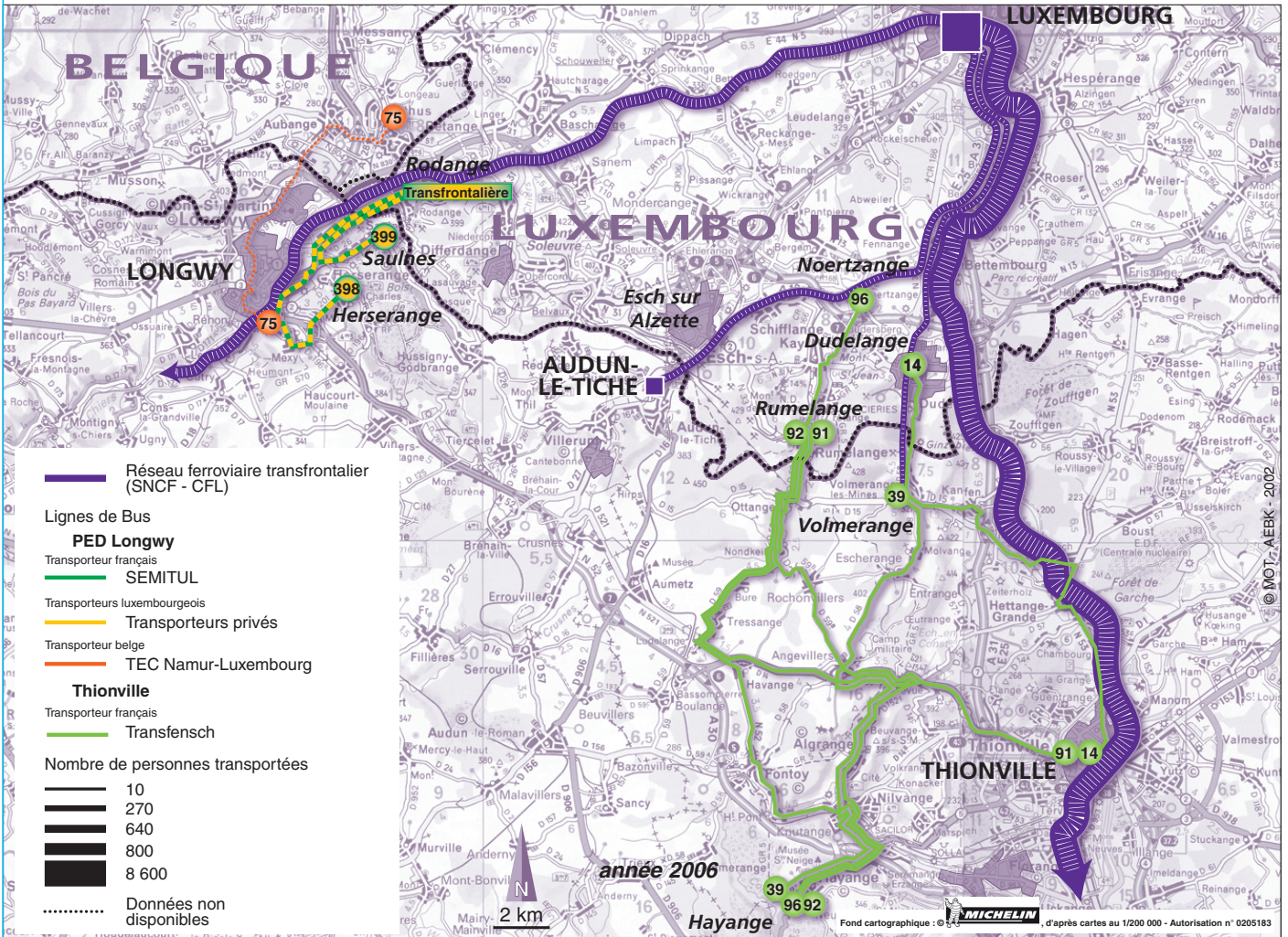


La coopération transfrontalière thématique 2

Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

PED de Longwy - Audun le Tiche – Esch sur Alzette - Thionville - Luxembourg



PED de Longwy

Trois lignes de bus transfrontalières sont en service sur le périmètre de transports urbains du Pôle Européen de Développement : une ligne existe entre la partie française et la partie belge (Longwy (F) – Athus (B)), la ligne 75 est exploitée par le transporteur belge TEC Namur-Luxembourg. Elle dispose de 9 A/R par jour et possède une tarification identique à celle de son réseau. Cette ligne existait depuis 1969 mais était privée : elle servait au transport des salariés d'une entreprise belge. L'initiative de la création de cette ligne désormais publique est le fait du transporteur belge en 2000. La ligne 75 est majoritairement fréquentée par des scolaires. Elle n'est pas en correspondance avec un service ferroviaire mais 4 services sont prolongés jusqu'à la gare belge d'Arlon afin d'assurer une correspondance avec les trains de la SNCF.

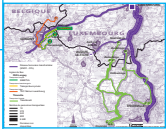
Deux autres lignes relient la partie française au Luxembourg : la ligne 398 (Herseurange (F)-Rodange (L)) et la ligne 399 (Saulnes (F) – Rodange (L)), exploitées par trois transporteurs dont un Français et deux Luxembourgeois : SEMITUL (Transdev), Huberty et Salès-Lentz. Avec un total de 37 A/R par jour, elles font suite depuis 2002 à la ligne dite «

Transfrontalière » qui avait été ouverte en 1992. Ces lignes sont issues d'une volonté politique forte de la part du gouvernement luxembourgeois qui souhaite limiter l'accès des automobiles aux villes du Grand Duché (un actif sur deux travaille au Luxembourg), comme du Pôle Européen de Développement (PED) de Longwy dont les autorités locales souhaitent encourager les habitants à saisir les opportunités d'emploi présentes au Luxembourg.

La vocation de ces lignes transfrontalières franco-luxembourgeoises est d'acheminer les travailleurs transfrontaliers à la première gare CFL (Rodange) et d'assurer la correspondance avec les trains en direction de Luxembourg-Ville (intermodalité très pensée avec correspondance quai à quai, horaires des bus adaptés à ceux des trains en partance ou à l'arrivée, attente des bus en cas de retard du train...). La fréquentation de ces lignes concerne 600 voyageurs par jour (chiffre multiplié par deux entre 2002 et 2005). Presque exclusivement utilisées par des travailleurs transfrontaliers, les usagers luxembourgeois ont quand même la possibilité d'utiliser ces lignes pour les déplacements internes au Luxembourg.

La tarification est spécifique par rapport au réseau urbain de

## 2 - La coopération transfrontalière thématique



### Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs

#### PED de Longwy Audun le Tiche – Esch sur Alzette Thionville - Luxembourg

Longwy : elle est intégrée au système de tarification luxembourgeois, « écopass ». Le Grand Duché paye un forfait aux différents transporteurs, qui lui reversent leurs recettes.

Les lignes 398 et 399 sont entièrement financées par le Grand Duché. Il prend en compte le coût réel, d'une part le coût kilométrique mais aussi le coût d'attente et de mise à disposition au-delà de la valeur kilométrique, par exemple lorsqu'un bus attend un train. Le financement inclut également les frais relatifs à la promotion et au fonctionnement.

La SEMITUL, liée par DSP à son autorité organisatrice française (Syndicat Intercommunal des TRANSPORTS collectifs du bassin de Longwy - le SITRAL), n'a pas de convention de délégation de service public pour l'exploitation des lignes 398 et 399 et opère à ses propres risques et périls. La DSP dispose d'une clause stipulant que les deux lignes franco-luxembourgeoises ne doivent pas rentrer en concurrence avec les lignes régulières franco-françaises. Lors de l'ouverture ou de la modification de ces lignes, il y a donc une procédure de vérification de non concurrence qui vaut autorisation de caboter sur le territoire couvert par le PTU du SITRAL.

Les retours des clients en termes de tarification et de desserte sont très positifs. Il est notamment prévu de remettre en place une ligne entre Villerupt et Esch-sur-Alzette fermée depuis 2003.

**Sur le mode ferroviaire**, Longwy est relié à Luxembourg Ville par 8A/10R. Sa fréquentation est de 800 personnes par jour dont 99 % sont des travailleurs transfrontaliers possédant des abonnements Flexway. Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement luxembourgeois. Il existe un projet de création d'une nouvelle halte sur le trajet pour l'instant sans réalisation.

#### Audun le Tiche – Esch sur Alzette

La ligne de train Audun le Tiche – Esch sur Alzette rejoint Bettembourg (L) puis Luxembourg (L). La ligne a été rouverte en 1992 par les CFL, qui sont les seuls à l'exploiter, afin d'inciter les travailleurs transfrontaliers à utiliser les transports collectifs ferrés. Le niveau d'offre est moyen : 15 A/R par jour. 580 personnes l'empruntent chaque jour étant exclusivement des travailleurs frontaliers. Cette ligne est uniquement exploitée par les CFL avec un service de navette qui fait correspondance avec le service cadencé luxembourgeois en gare d'Esch. Le prolongement de la ligne Audun-le-Tische (F) / Esch-sur-Alzette (L) jusqu'à Villerupt, inscrit au protocole de 2001, n'a pas été suivi d'effet pour l'instant.

#### Thionville

Parmi le réseau de bus urbain de Thionville, géré par le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville Fensch et exploité par TransFensch (Transdev), cinq lignes peuvent prétendre au titre de lignes transfrontalières : 91, 92, 96, 14 et 39. Quatre d'entre elles franchissent effectivement la frontière entre Thionville et le Luxembourg : les lignes 91, 92, 96 et 14.

Deux d'entre elles, les lignes 91 et 92, font une incursion jusqu'à

Rumelange, à 1200 m de la frontière, pour permettre aux bus de faire demi-tour. Elles sont donc transfrontalières par commodité avant d'offrir un service transfrontalier à proprement parler.

Par ailleurs, la ligne 14, desservant Dudelange à 3,5 Km de la frontière, n'a pas pour but de faciliter les échanges avec le Luxembourg mais les échanges intra-PTU en rabattant les frontaliers français vers Thionville, puisque les horaires des bus sont calés sur les trains français en direction de Thionville.

Enfin, la situation de la ligne 39 est encore un peu plus atypique : elle dessert la gare de Volmerange-les-Mines, gare des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) implantée sur le territoire français. Comme un consulat, elle n'est pas gérée selon les règles définies du territoire sur lequel elle est implantée mais selon celles de son pays de rattachement. Ainsi, bien que la ligne 39 ne traverse pas physiquement la frontière, elle est considérée par le SMITU comme une ligne transfrontalière : pour mettre en place une intermodalité physique, temporelle et tarifaire, il lui faut négocier avec les CFL.

Au final, seules les lignes 39 et 96 peuvent prétendre au statut de ligne transfrontalière. Elles ont été créées en septembre 2004 ; elles sont donc encore dans une phase de lancement.

Ce sont des lignes longues (respectivement 20 km et 30 km) et elles effectuent un seul arrêt par ville traversée. Elles sont offertes par le syndicat mixte chargé du réseau de transport urbain. Cette offre correspond plutôt à un profil interurbain bien que proposée par un syndicat mixte urbain.

Les lignes ne fonctionnent qu'aux horaires "intéressants" : le matin en direction du Luxembourg, le soir vers la France. L'offre est ciblée sur les travailleurs pendulaires France / Luxembourg et sur les scolaires de Thionville. Elles s'efforcent donc d'être les mieux adaptées à leurs besoins. L'intermodalité physique et temporelle joue aussi puisque les bus sont calés sur les trains en provenance ou à destination du Luxembourg.

La fréquentation actuelle est assez faible : 600 personnes par mois pour la première et à 279 pour la seconde.

La ligne 96 est financée à 100% par le SMITU selon le même régime que les autres lignes du réseau urbain alors que la ligne 39 est financée par les CFL. La tarification est celle du réseau urbain du SMITU. Il faut un ticket toutes zones, ce qui correspond au tarif le plus cher pour un ticket à l'unité.

**Sur le mode ferroviaire**, la ligne reliant Thionville à Luxembourg Ville fait partie du Sillon mosellan, l'axe lourd ferroviaire de la Région Lorraine reliant Nancy et Metz au Luxembourg. Cette ligne a un niveau d'offre élevé : 30 A/R depuis Thionville (en 30 minutes), dont 28 depuis Metz (en 50 minutes environ), et 16A/17R depuis Nancy (en 1h30 environ). Sur cette ligne, le matériel et le conducteur sont majoritairement français. Sa fréquentation, en hausse chaque année, est de 8.600 voyages par jour, en faisant une des lignes ferroviaires transfrontalières les plus fréquentées. Ces déplacements sont constitués par des abonnés au Flexway dans 95% des cas.

Depuis la précédente édition de l'Atlas, le tronçon Volmerange-les-Mines (F) / Luxembourg (L) a été ouvert. Il s'agit du prolongement de l'antenne ferroviaire luxembourgeoise de Bettembourg – Dudelange (ligne 60) au-delà de la frontière française. La desserte du nouvel arrêt se fait les jours ouvrables du lundi au samedi depuis le 15 décembre 2003, dans le cadre du service public national luxembourgeois. L'horaire est cadencé au rythme de 2 trains par heure de et vers Bettembourg pour un total de 15A/14R. Aux heures de pointe, des trains directs de et vers Luxembourg viennent renforcer la desserte. La ligne est fréquentée quotidiennement par 270 personnes.