

**Audition du Président du Département de la Moselle,
par la Commission pour l'Europe et les questions du Conseil parlementaire
interrégional du Landtag de Sarre**

Jeudi 8 octobre 2020 à 13h

Seul le discours prononcé fait foi

Monsieur le Ministre des Finances et des Affaires Européennes de la Sarre,
Madame la Présidente de la Commission pour les Affaires Européennes et des Questions
Parlementaires Interrégionales,
Madame la Présidente de la Commission pour l'Economie, le Travail, l'Energie et les
Transports,
Monsieur le Vice-Président du Landtag,
Mesdames et Messieurs les Députés du Landtag,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi en introduction de citer Jean Monnet, développant l'objectif poursuivi par la
construction européenne dans son discours du 15 juin 1953 à Strasbourg devant l'Assemblée
consultative du Conseil de l'Europe : « L'objet est d'éliminer les barrières entre les peuples
d'Europe, il est de les réunir en une même communauté ».

La mobilité est donc dès les origines au cœur du projet européen. La liberté de circulation est
un droit fondamental. L'attachement de nos concitoyens à cette valeur s'est d'autant plus
manifesté que la crise liée à la COVID-19 nous a montré sa fragilité avec une fermeture des
frontières qui n'osait pas dire son nom.

Donner les moyens de franchir une frontière et ainsi de permettre à chaque habitant de
profiter des opportunités offertes par son territoire transfrontalier doit constituer une ligne
forte des politiques publiques qu'il nous faut déployer. J'ai eu l'honneur et le privilège de le
rappeler lors de mon intervention devant vous le 16 janvier 2019.

Aujourd'hui, je suis invité à vous exposer ma vision sur les liaisons transfrontalière et sur les
engagements qu'elle implique. C'est un nouvel honneur qui m'est fait et qui m'oblige, car c'est
aussi une reconnaissance forte de l'implication du Département que je préside dans cette
problématique.

Le Département de la Moselle : un acteur volontaire et ambitieux de la mobilité transfrontalière

Avec 100 000 travailleurs frontaliers, département carrefour des flux Est Ouest et Nord Sud, le Département de la Moselle s'est toujours engagé en faveur de l'amélioration de la mobilité sur son territoire. Chaque action qu'il entreprend poursuit systématiquement un double objectif : renforcer l'interconnexion d'une part avec ses voisins directs et d'autre part avec les grands centres européens. Comme pour l'ensemble de sa politique transfrontalière, le Département de la Moselle veut afficher son ambition, faite de volontarisme et de capacité d'innovation, dans une démarche partenariale et transfrontalière.

Ainsi avec le Land de Sarre, le Département de la Moselle a initié la création des lignes de bus transfrontalières MS, et a participé à leur gestion jusqu'au retrait par l'Etat de cette compétence « transport » au Département pour la transférer à la Région dans le cadre de la loi NOTRe en 2015.

Toujours avec ses partenaires sarrois et rhéno-palatin, il a œuvré pour la desserte TGV du bassin de vie transfrontalier avec notamment la déclaration symbolique de Baudrecourt cosignée avec les deux Ministres-Présidents.

C'est lui encore qui est à l'origine des études pour améliorer le temps de parcours entre Paris et Mannheim par le tronçon nord, en parvenant à fédérer l'ensemble des acteurs territoriaux de part et d'autre de la frontière, mais aussi les exploitants des réseaux français et allemand. C'est encore lui qui a souhaité encourager le développement de l'usage de l'électromobilité dans la Grande Région au travers notamment du projet ELEC'TRA, soutenu par des crédits européens.

La mobilité est une thématique qui intéresse autant l'attractivité que la solidarité des territoires. Par conséquent, même s'il ne dispose plus de la compétence « transport » au sens juridique du terme, **le Département de la Moselle est légitime à agir et à se positionner** dès lors que des choix impacteront directement l'exercice de ses politiques dans ce cadre.

Ainsi, le Département de la Moselle en lien étroit avec ses partenaires rhéno-palatin a défendu le renforcement de la ligne Metz/Trèves. C'est avec une grande satisfaction qu'il a pu constater que son engagement a porté ses fruits. En effet, la Région Grand Est a signé avec les Länder de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg une convention où cette ligne figure parmi les axes prioritaires de développement.

De même, lorsque la constitution d'un géant mondial de l'industrie ferroviaire Alstom-Bombardier provoque la fermeture du site de Reichshoffen dans le Bas-Rhin, le Département de la Moselle s'engage immédiatement. C'est en effet sur ce site que doivent être construites les rames indispensables au développement du trafic ferroviaire transfrontalier entre la Moselle et ses partenaires allemands de Rhénanie-Palatinat et de Sarre.

L'indispensable développement d'une liaison ferroviaire entre la Sarre et le grand-Duché de Luxembourg via la Moselle :

L'analyse de la qualité des connexions ferroviaires dans la Grande Région démontre que **la Sarre ne jouit pas des meilleures liaisons avec les autres centres de la Grande Région, et en particulier avec Luxembourg**. Si cette analyse est étendue aux grands centres européens, force est de constater qu'il est nécessaire de renforcer les connexions avec Strasbourg d'une part, et Bruxelles d'autre part. Il s'agit donc ici de discuter ici d'une réflexion globale sur la liaison est/ouest qui porte intrinsèquement une double dimension : d'abord européenne en reliant les capitales institutionnelles de l'Europe Strasbourg – Luxembourg – Bruxelles permettant à la Grande Région de se situer au cœur de cet espace fonctionnel et locale ensuite en tenant compte des besoins en fortes évolutions des frontaliers, et en particulier de ceux qui doivent se rendre régulièrement sur le pôle économique de Luxembourg.

Par conséquent, se limiter à examiner et analyser une liaison dans une simple acception locale peut conduire à une erreur d'appréciation. Il est donc indispensable d'ouvrir l'analyse à un espace plus vaste en y associant le plus en amont possible l'ensemble des acteurs sur tous les territoires concernés. En renforçant la mobilité intérieure à la Grande Région, c'est donc aussi la connexion aux grands ensembles extérieurs comme le Rhin Supérieur, l'Eurorégion Meuse-Rhin ou encore le Bénélux, qui est en jeu. Cette ambition s'inscrit pleinement dans les objectifs défendus par l'Union Européenne. En 2017, selon la Commission Européenne, la part du transport ferroviaire dans les émissions de gaz à effet de serre ne représente que 0,5% à l'échelle de l'Union Européenne. Par conséquent, en matière de mobilité durable, le transport ferroviaire occupe une place particulière. C'est une opportunité qu'il faut saisir.

Si arrimer la Grande Région aux espaces européens voisins et valoriser sa dimension de cœur de l'Europe en termes de mobilité constituent des objectifs majeurs dans cette réflexion, il ne nous faut pas perdre de vue que les travaux ainsi engagés doivent dans le même temps permettre de corriger aujourd'hui un déséquilibre à l'intérieur même de la Grande Région.

Force est de constater que d'une part, il existe une déconnexion d'une partie de nos territoires des grands axes de communication, et que d'autre part, les liaisons entre les pôles d'attractivité de la Grande Région ne sont pas optimales.

Renforcer les liaisons entre les grands pôles de notre Grande Région, c'est accroître l'attractivité économique du Quattropôle intérieur de la Grande Région, tout en irriguant les territoires adjacents.

C'est d'ailleurs un des axes de réflexion du futur Schéma de Développement Territorial de la Grande Région. Il a pour objectif de parvenir à l'amélioration de l'accès transfrontalier aux pôles économiques au cœur de cet espace en renforçant l'offre en transports en commun. Il s'agirait alors selon les hypothèses aujourd'hui explorées de s'appuyer sur l'existant, soit en l'optimisant, soit en le redéveloppant.

Sur le versant français, les efforts en matière de mobilité transfrontalière se concentrent sur les axes au départ de Metz, délaissant une partie du territoire. C'est ainsi que la capacité des trains passera de 600 à 900 passagers et que le cadencement sera renforcé, entre Metz et Luxembourg. Cette mobilisation de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise, et qui s'inscrit pleinement dans la logique de co-développement que je défends depuis de nombreuses années, est une réponse à une dynamique sans précédent : dans quelle autre région imagine-t-on un doublement du nombre passager jusqu'en 2025 pour atteindre les 25 millions d'usagers annuels ?

Par ailleurs, c'est avec satisfaction et enthousiasme que j'ai accueilli la convention transfrontalière qui permettra de renforcer la ligne ferroviaire entre Metz/Forbach/Sarrebruck. Si les réponses déjà apportées permettent de construire les solutions de demain face à des problématiques structurantes, il ne faudrait pas en oublier certaines dynamiques. Ne pas les prendre en compte ne pourra que conduire à un renforcement de l'enclavement de certains territoires. Et la situation en Moselle-Est est de ce point de vue exemplaire. Ainsi, sur l'ancien arrondissement de Boulay, c'est là qu'est enregistrée une des plus fortes progressions du nombre de travailleurs frontaliers vers le Grand-Duché de Luxembourg. (Sur la période 2008/2013 +33%).

Il est donc indispensable, dans le cadre d'un développement équilibré, de prendre en compte cette évolution. Il s'agit donc de renforcer l'interconnexion de ce territoire avec les réseaux de transport en commun pour un meilleur accès à destination du Grand-Duché de Luxembourg. Cette ambition doit être nécessairement étendue à la Sarre. Ainsi, entre 2009 et 2017, le secteur de Sarrelouis a connu une augmentation du nombre de ses travailleurs frontaliers à destination du Grand-Duché de Luxembourg de plus de 25%, soit le deuxième taux de croissance de Sarre (source SIG de la Grande Région).

Un des maillons qui permettrait le désenclavement des territoires et l'interconnexion avec les grands axes se situe entre Dillingen et Bouzonville. Il ne s'agit pas de la création d'une nouvelle infrastructure, mais d'un retour à une exploitation régulière d'une ligne déjà existante. Aujourd'hui, elle est actuellement délaissée. Seul un train, et pour une unique fois par an, y circule, et encore grâce à la force et à la volonté de quelques-uns.

Par ailleurs, la société Bahnlog souhaite construire un point de manutention de conteneurs à Bouzonville, mais pour ce faire elle doit impérativement emprunter cette voie. De même, une utilisation future par des entreprises comme la Dillinger Hütte ne saurait être exclue d'emblée. Il s'agira donc de trouver la solution permettant de couvrir les besoins du transport de personnes comme ceux des marchandises, sans conduire à un engorgement qui soit contraire à l'objectif premier recherché. C'est pourquoi il faut conserver à l'esprit, dans la globalité de la démarche, l'ensemble du territoire transfrontalier concerné, du Grand-Duché de Luxembourg à la Sarre en passant par la Moselle.

La réouverture de cette ligne et sa nécessaire modernisation pour une exploitation optimale sont des objectifs que le Département de la Moselle estime légitimes pour assurer le désenclavement et le développement de ce territoire au cœur de l'espace SaarLorLux, au cœur de la Grande Région, et au cœur de l'Europe.

Il s'agit donc d'une priorité au sens du développement équilibré du territoire, objectif affirmé et assumé par l'ensemble des Exécutifs de la Grande Région depuis la démarche visant à valider un Schéma de Développement Territorial à cette échelle. Et ce d'autant plus qu'un consensus de part et d'autre de la frontière semble se former à ce sujet.

Ainsi, lorsque je me suis exprimé ici même, le 16 janvier 2019, devant le Landtag, réuni en séance plénière, j'ai évoqué ce projet. J'ai alors ressenti que nous partagions la même impérieuse nécessité avec beaucoup de députés. C'est en particulier avec M. Günther Heinrich, Vice-Président du Landtag que nous avons construit une démarche commune et transfrontalière pour œuvrer en faveur de ce projet.

C'est pourquoi que j'ai décidé de solliciter l'ensemble des élus dont le territoire est directement concerné par le potentiel d'une liaison entre la Sarre et le Grand-Duché de Luxembourg, en s'appuyant sur la ligne Dillingen Bouzonville. Cette action m'a permis de mesurer le degré d'adhésion à ce projet. Sur l'intégralité du parcours mosellan, j'ai recueilli près d'une trentaine de prises de position positives, se traduisant concrètement sous forme des délibérations et résolutions adoptées par des communes et des intercommunalités. Au-delà des mots, il m'a donc semblé important de matérialiser ce soutien devant vous par une délégation de ces élus qui m'accompagnent.

Je tiens également à tout particulièrement évoquer l'étude menée par la Communauté d'Agglomération Portes de France – Thionville qui avait déjà envisagé une telle liaison et les impacts positifs sur son territoire.

Pour avoir participé à une réunion publique le 27 novembre dernier en Sarre, je pense pouvoir affirmer que ce soutien est largement partagé avec les élus sarrois, et j'espère que les auditions de ce jour pourront vous le confirmer. Le consensus qui existe sur ce sujet s'est incarné à travers la motion adoptée par l'Eurodistrict SaarMoselle le 4 mars 2020. Des élus sarrois et mosellans ont approuvé à l'unanimité un même texte qui plaide en faveur de la reconnaissance de l'importance de cette liaison en demandant l'inscription autant dans le Contrat de Plan Etat-Région que dans le Verkehrsentwicklungsplan de la Sarre.

L'expression des territoires en faveur de ce projet montre que chacun est aujourd'hui conscient de vivre dans un espace transfrontalier partagé qui offre des opportunités de développement professionnel et personnel.

Ce projet est une traduction concrète de l'esprit schumanien qui m'inspire et anime tout le Département de Moselle. Père de l'Europe et Mosellan, Robert Schuman affirmait que l'Europe se ferait par des constructions concrètes créant d'abord une solidarité de fait. Relier les hommes en dépassant les frontières s'inscrit pleinement dans cet objectif.

Un contexte favorable à la réalisation d'un tel projet

Les opérateurs ferroviaires européens doivent être en capacité de concilier des capacités financières contraintes et des demandes de renforcement de l'offre en croissance permanente. Ainsi dans toute l'Europe, la priorisation des projets est devenue la norme et la règle commune. Rares sont donc les nouveaux projets qui sont des créations ex nihilo d'infrastructures. Les opérateurs privilégient l'amélioration de liaisons existantes ou la réactivation de lignes disposant déjà d'équipements nécessaires à leurs exploitations.

Ce regain d'intérêt se traduit en France par des conventions déclinées régionalement. Ainsi la Région Grand Est a dès le 20 février 2020 signé un protocole d'accord avec l'Etat sur la sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire. **Je ne peux que regretter que la liaison transfrontalière Dillingen-Bouzonville ne figure pas dans ce document signé en Grand Est. Son absence ne signifie pas pour autant qu'elle est moins prioritaire que celles qui y sont citées.** C'est pourquoi c'est avec détermination que je m'engage en sa faveur, comme je l'ai fait quand il s'est agi du devenir de la liaison Metz-Trèves.

A force d'engagement, de conviction et de persuasion, le Département de la Moselle, en lien avec les territoires concernés et en partenariat avec ses voisins de Rhénanie-Palatinat, est parvenu à inscrire cette ligne dans la liste des 10 projets prioritaires de la Grande Région. Elle figure aujourd'hui dans un accord franco-allemand où l'ensemble des signataires la juge comme indispensable au développement de la mobilité transfrontalière. **C'est donc fort de cette expérience que je m'engage personnellement, avec la même force de conviction et la même énergie, pour que la ligne Dillingen/Bouzonville/Thionville/Luxembourg bénéficie de la même reconnaissance auprès de toutes les autorités concernées.**

C'est ainsi que, dans le cadre des négociations sur la préparation et la signature du nouveau Contrat de Plan Etat-Région, j'ai saisi Madame la Préfète de Région et Monsieur le Président de la Région Grand Est pour que ce projet y soit inscrit. A ce titre, il doit pouvoir en bénéficier autant pour les études que pour les travaux de modernisation. Je suis d'autant plus déterminé, que, contrairement à la précédente période, ces contrats se préparent en dehors de toute matrice nationale. Ce nouveau cadre permet de véritablement construire une architecture adaptée aux besoins exprimés par les territoires. S'il existe aujourd'hui une interrogation sur la forme du volet mobilité, la Préfecture de Région et la Région Grand Est ont proposé dès à présent l'introduction d'un pilier transfrontalier. Ce dernier se décline en différents items dont le premier est, et je cite : « Favoriser la restauration des « chaînons manquants » et les infrastructures ferroviaires transfrontalières prioritaires ». Par sa double dimension, tant européenne que régionale, par le soutien et la mobilisation des territoires en faveur de ce projet, je pense qu'il est difficile à ce stade de contester son caractère de « chaînon manquant » et son caractère prioritaire.

S'agissant d'un processus qui s'appuie sur une démarche contractuelle, **je précise que je suis disposé dans ce cadre à envisager la participation directe du Département de la Moselle, qui peut se traduire par un engagement financier, à la bonne réalisation de cette opération.** Je ne peux donc que me réjouir de la déclaration du Président de la Région Grand Est, qui devant les maires de Moselle, a affirmé être disposé à engager une étude sur cette liaison.

Cet engagement renforce la dynamique que nous avons pu engager avec les territoires. Le Gouvernement français dans le cadre de son plan « France Relance » a développé un axe qui a trait au développement des transports ferroviaires comme alternative au mode de transport routier. L'objectif est de doubler la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'ici 10 ans. Il nous faut clairement profiter de cette opportunité.

Par ailleurs, j'ai relevé avec satisfaction les engagements pris par le Bund et la Deutsche Bahn de réinvestir sur des lignes régionales. Il s'agit ici d'un véritable projet d'avenir qui s'inscrit en parfaite adéquation avec les objectifs poursuivis dans le cadre de la réouverture de la ligne entre la Sarre et la Moselle et à destination du Grand-Duché de Luxembourg. Ce projet est un symbole fort de l'étroite coopération qui existe entre la Moselle et la Sarre. Il nous faut donc agir collectivement pour parvenir à sa concrétisation. A ce titre, **une instance peut se révéler fondamentale : il s'agit du Comité de Coopération Transfrontalière. Il est expressément indiqué dans le Traité d'Aix-la-Chapelle qu'il doit se saisir de la problématique de la mobilité transfrontalière.** Je souhaite que ces travaux ne se limitent pas aux seules 7 lignes transfrontalières visées par la Convention transfrontalière quadripartite signée en 2019. Il doit être possible de compléter le programme de travail par de nouvelles liaisons dès lors qu'un intérêt porté par la coopération franco-allemande de proximité s'est manifesté. Et c'est précisément la situation dans laquelle nous nous trouvons avec la ligne Dillingen-Bouzonville, sans oublier son ouverture grand-régionale et européenne.

Si la dimension franco-allemande de ce projet est indéniable, il faut y associer au plus vite le Grand-Duché de Luxembourg. Il doit être possible avec lui de construire un concept global, qui s'intègre pleinement dans la logique de codéveloppement qu'il prône et à laquelle j'adhère pleinement. Un tel projet est de nature à faciliter la vie des frontaliers et donc à améliorer leur bien-être. A ce titre, il faut co-construire une solution qui puisse mobiliser tous les partenaires transfrontaliers qui pourraient en bénéficier.

Ainsi, dans le cadre de l'engagement pris par le Président de la Région Grand Est, il s'agira en particulier de conduire avec le Grand-Duché de Luxembourg l'étude annoncée pour établir le coût réel de cette liaison, notamment à l'aide d'un comparatif entre la création d'une ligne directe et la réutilisation d'infrastructures existantes, en y intégrant leur modernisation.

Ce projet est donc indispensable au développement de nos territoires qui constituent un bassin de vie transfrontalier partagé, et il s'inscrit dans une dynamique européenne forte. Ainsi, le Green Deal européen insiste sur la nécessité de réduire l'usage du véhicule thermique, d'augmenter le transport de marchandise par le rail, et d'encourager le recours à une mobilité plus durable. L'offre multimodale de transports est en cours de développement, en associant donc des moyens de transports peu polluants. Il est alors évident que le renforcement des liaisons transfrontalières par le fer y participe pleinement. Comme pour le lancement des lignes de bus transfrontalières, la dimension européenne doit être pleinement intégrée à ce projet. Il faut l'inscrire dans les priorités qui sont celles de l'Union Européenne aujourd'hui, et ce d'autant plus avec le plan de relance.

Valoriser un projet transfrontalier au service d'une ambition européenne

C'est parce que les obstacles à franchir sont nombreux :

- normes techniques en matière ferroviaire différentes, malgré l'appartenance à un même espace transfrontalier,
- voltages différents dans les trois pays,
- absence de conformité des systèmes de freinages des rames circulant sur cette nouvelle liaison,
- interrogations sur le coût du développement d'un matériel roulant adapté à cet environnement trinational,

q'il y a nécessité à ouvrir la réflexion à un espace plus important C'est bien dans la co-construction que la solution devra émerger. J'y suis prêt, le Département de la Moselle y est prêt et les territoires y sont prêts, et aujourd'hui je me réjouis que la Région Grand Est y soit prête également. Je forme donc le vœu qu'à l'issue de vos auditions, la suite de vos travaux permette d'engager la phase opérationnelle pour le bien-être de nos concitoyens qui vivent au quotidien cet espace transfrontalier partagé.

Je vous remercie de votre attention.