



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion

Les transports durables dans une région transfrontalière



Source : www.grande-region.lu/portal/pages/HomeTemplate.aspx

Document 1 : [Les travailleurs transfrontaliers](#)

Document 2 : [Les Lorrains à l'assaut de l'Eldorado luxembourgeois](#)

Document 3 : [A31bis Toul – Frontière Luxembourgeoise : une priorité pour désengorger le Sillon mosellan](#)

Document 4 : [Evolution du trafic et congestion](#)

Document 5 : [Comparaison des temps d'accès](#)

Document 6 : [Le tout-voiture régresse doucement et des objectifs de développement des transports en commun](#)

Document 7 : [Développer les modes de transport alternatifs à la voiture : une politique durable](#)

Document 8 : [Des initiatives de coopération transfrontalières](#) : TER Lorraine SNCF et CFL en gare de Luxembourg et tramway « Saarbahn » en gare de Sarreguemines

Document 9 : [Parking malin en gare d'Uckange](#)

Document 10 : [Témoignage de frontaliers](#)

Consignes : Les transports durables dans une région transfrontalière

Plus de Consignes (voir ci-dessous)

Consignes

1. Localisez les mobilités dans la Grande Région : leurs acteurs, leurs tracés, leurs intensités.
2. Pourquoi y-a-t-il ces mobilités ? Est-ce des mobilités temporaires ? définitives ? Justifiez votre réponse.
3. Pourquoi faut-il parler de mouvements pendulaires ?
4. Quels problèmes créent ces mobilités à l'échelle de la Grande Région ?
5. Quelles solutions sont adoptées ou envisagées ? Quelle solution est privilégiée par les acteurs publics de la Grande Région ?
6. Pourquoi peut-on dire que les mobilités construisent le territoire de la Grande Région ?



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Grenzgänger

Document 1 : Les travailleurs transfrontaliers

Emploi frontalier / Grenzüberschreitende Berufspendler
Unité: Effectif / Einheit: Anzahl



Quelle: Die Statistischen Ämter der Großregion

Salaires (comparaison)

Gains mensuels bruts des travailleurs employés à temps plein

	Industrie et services*	Hommes	Femmes	Salaires des femmes comparés des hommes
Saarland	3.225 €	3.401 €	2.762 €	81,2%
Lorraine	2.483 €	2.682 €	2.171 €	80,9%
Luxembourg	4.274 €	5.306 €	3.877 €	73,1%
Rheinland-Pfalz	3.280 €	3.456 €	2.836 €	82,1%
Wallonie	2.906 €	-	-	-

*Wallonie: Économie au total.

Source: <http://www.grande-region.lu/eportal>

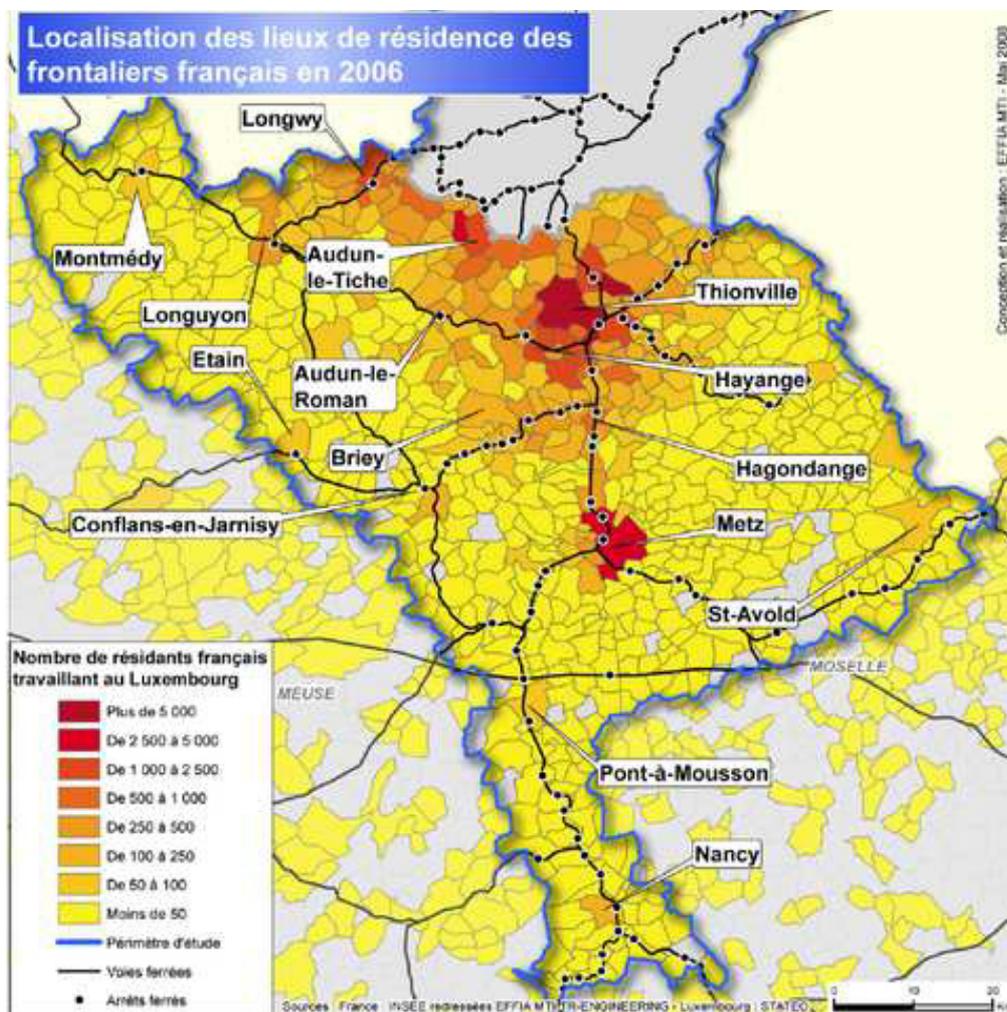
Vocabulaire

le travailleur transfrontalier	Grenzgänger
le salaire	Gehalt, Lohn
le gain brut	Bruttoverdienst
mensuel/le	monatlich
employé/e à temps plein	vollzeitbeschäftigt
les services (m)	Dienstleistungen



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Die Grenzgänger aus Lothringen

Document 2 : Les Lorrains à l'assaut de l'Eldorado luxembourgeois



Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Les frontaliers lorrains: quelques caractéristiques

20% des emplois au Luxembourg
 1 travailleur frontalier sur 2 est lorrain
 1 nouvel emploi sur 3 ces 5 dernières années
 +3750 nouveaux frontaliers lorrains en 2007
 Au total, 64 000 frontaliers lorrains en 2007

Des frontaliers lorrains venant de plus en plus loin:

x 9 à Metz contre x 2 sur Longwy sur les quinze dernières années
 Lié à une forte demande d'emplois tertiaires qualifiés
 La poursuite de la croissance devrait se confirmer
 Pour la Lorraine, les perspectives démographiques, de population active et de niveau d'étude sont favorables au travail frontalier

Luxembourg - Ville et son agglomération conserve son rôle de pôle d'emploi le plus important de la Grande Région

Selon les derniers chiffres de la CMT (cellule de modélisation du trafic), les frontaliers lorrains (72.000 emplois en 2008) occupent en
 ... 2015 environ 92.000 emplois.
 ... 2020 environ 106.000 emplois.
 ... 2030 environ 135.000 emplois.

Vocabulaire

le Lorrain/la Lorraine	un habitant/e de la Lorraine (Lothringen)
l'assaut (m)	ici: Ansturm
le lieu de résidence	Wohnort
le frontalier/la frontalière = le travailleur frontalier/la travailleuse frontalière	Grenzgänger(in)
la demande d'emplois	Nachfrage nach Arbeitskräften
tertiare	im Dienstleistungsbereich
la poursuite	ici: Fortsetzung
la population active	la partie de la population d'un pays qui possède un emploi ou en recherche un
le niveau d'étude	Ausbildungsniveau
être favorable à qc/qn	für etw./jdn. günstig sein
conserver qc	ici: etw. behalten
la cellule	ici: un groupement de personnes ayant un fonctionnement propre
la modélisation	Modellierung
le trafic	ici: Verkehr



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Staus an der Grenze

Document 3 : A31 bis Toul – Frontière Luxembourgeoise : une priorité pour désengorger le Sillon mosellan

« Le projet de A31bis consiste en la réalisation de barreaux en tracé neuf, couplés à l’élargissement de l’A31 entre Nancy et Metz et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.

Il doit permettre de remédier à la congestion récurrente actuelle sur la quasi-totalité du tracé de l’A31 dans le sillon lorrain. Cette situation handicape lourdement le développement régional et pose au-delà de sérieux problèmes de sécurité, de pollution et de qualité de vie.

Contrairement à la plupart des autoroutes françaises, le trafic le long de l’A31 ne cesse d’augmenter, en raison principalement de l’effet d’attraction des grands pôles urbains du secteur.

Les projections montrent qu’en 2030, et malgré la réalisation de plusieurs projets complémentaires proches du sillon (création de la voie rapide 52, mise à 2 x 2 voies de la RD1, développement du transport collectif notamment ferroviaire), la situation devrait tendre vers un blocage de l’axe et un accroissement des problèmes rencontrés ».

Source : *Rapport DURON, Mobilité 21* « Pour un schéma national de mobilité durable » : *Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, juin 2013, - p. 57. - [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21 - 27 Juin 2013 vers2 9h38 sans traits de coupe-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21_-_27_Juin_2013_vers2_9h38_sans_traits_de_coupe-2.pdf) (12/10/2015)*

Vocabulaire

désengorger qc	ici: etw. entlasten
le sillon mosellan	Moselgraben, Moseltal
le barreau (routier)	(Straßen-)Verbindung
le tracé	(Straßen-)Führung, Trasse, Verlauf

couplé/e à qc	mit etw. gekoppelt, in Verbindung
l'élargissement (m)	ici: Ausbau, Verbreiterung
remédier à qc	einer Sache Abhilfe schaffen, etw. beheben, beseitigen
la congestion	Stau(s), Überlastung
récurrent/e	häufig, wiederkehrend
sur la quasi-totalité du tracé	sur presque tout le tracé
en raison de qc	à cause de qc
les projections (f)	les prévisions
la voie rapide	Schnellstraße
la voie	ici: Fahrstreifen, Fahrspur
la RD1	la route départementale 1
le transport collectif	öffentliche Personen(nah)verkehr
ferroviaire	Eisenbahn-, Bahn-

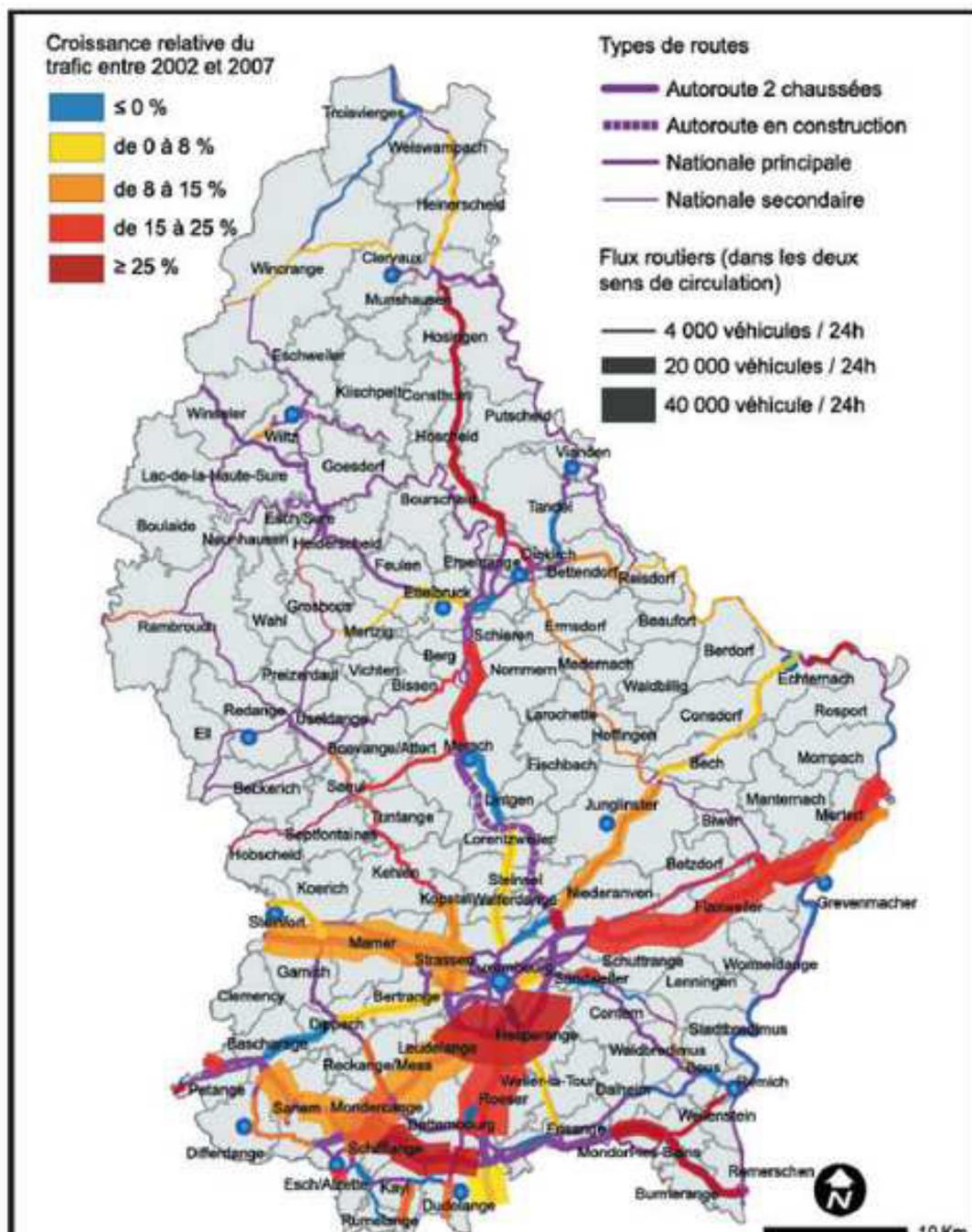
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



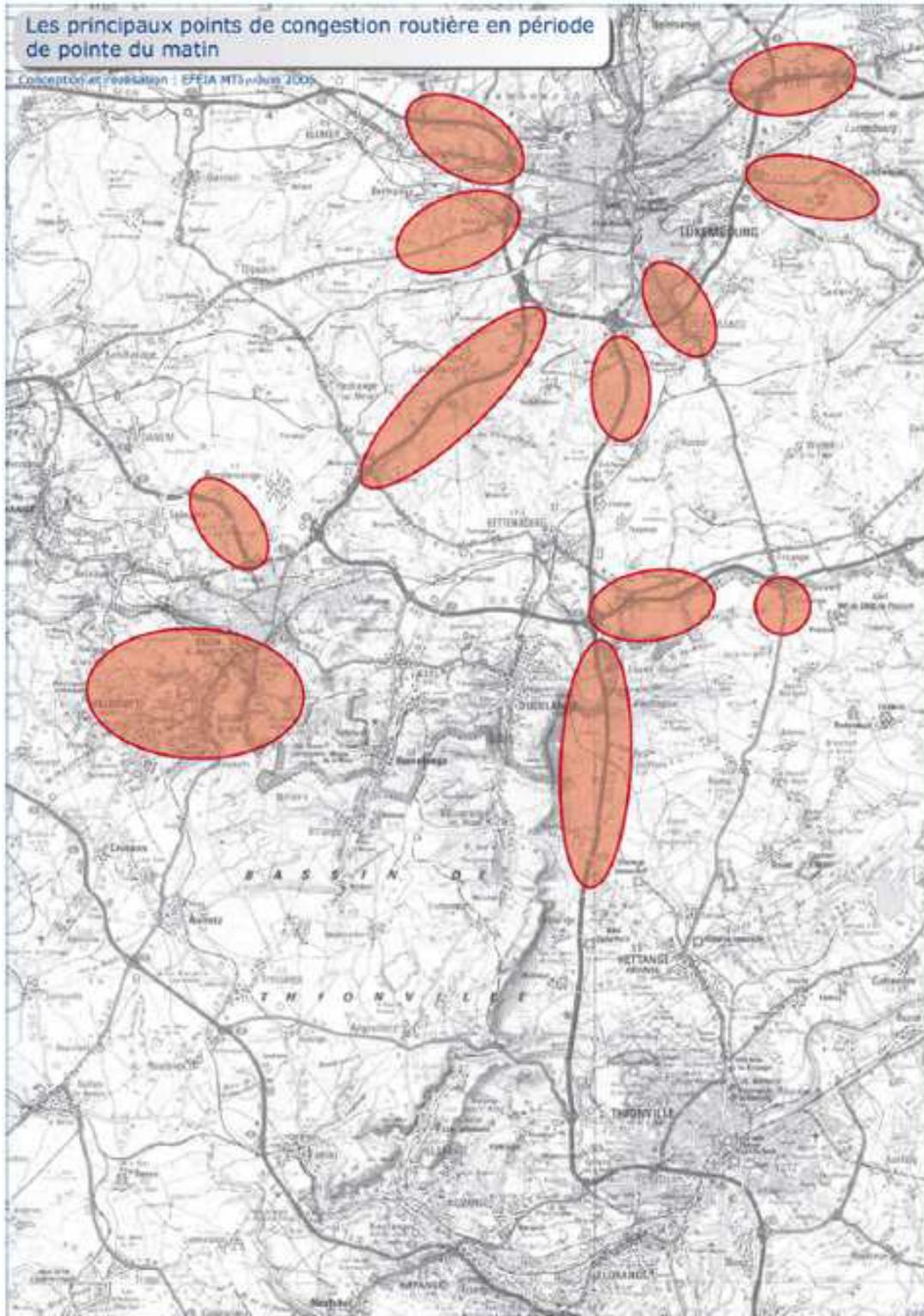
Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Verkehrsentwicklung

Document 4 : Evolution du trafic et congestion



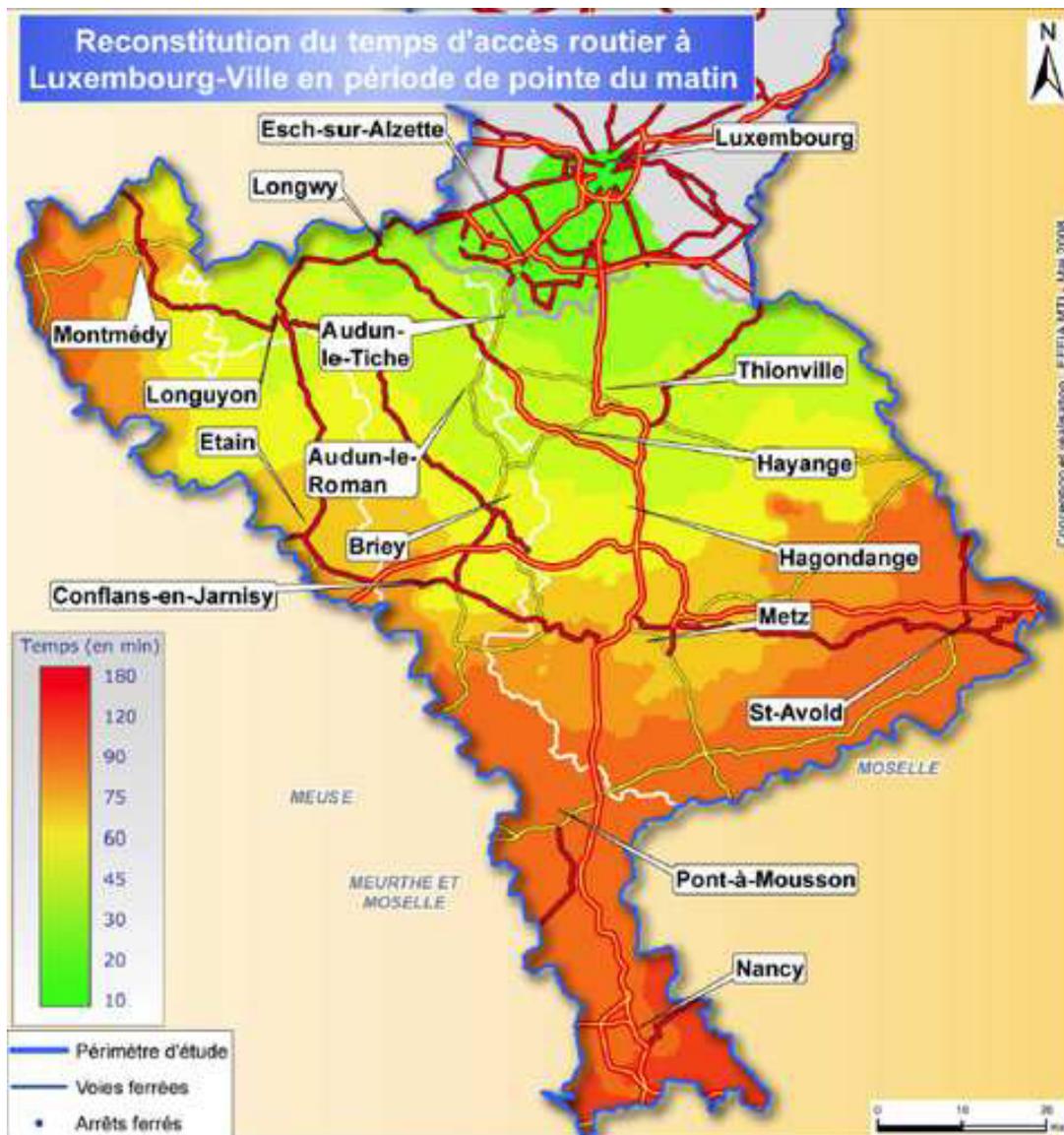
Sources : Administration des Ponts et Chaussées, 2007

Croissance relative du trafic entre 2002 et 2007. - Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf



Les principaux points de congestion routière en période de pointe du matin. - Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Accessibilité routière à Luxembourg le matin



Reconstitution du temps d'accès routier à Luxembourg-Ville en période de pointe du matin

Temps de parcours moyen estimé vers Luxembourg- Ville avec le trafic observé à la période de pointe du matin

Reconstitution à partir d'un modèle routier incluant les comptages et les capacités du réseau

Des facteurs ponctuels peuvent dégrader ponctuellement ce temps:

- Pannes,
- Accidents,
- Météo défavorable.

Source : *Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. -*

http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Vocabulaire

le trafic	ici: Verkehr
la congestion	Stau(s), Überlastung
la chaussée	Fahrbahn
la (Route) nationale	Nationalstraße
le flux routier	Verkehrsfluss
le sens de circulation	(Fahrt-)Richtung
le véhicule	Fahrzeug
la période de pointe	ici: Hauptverkehrszeit
l'accessibilité (f) à qc	la possibilité d'accéder à qc, d'arriver à un lieu
routier/routière	relatif aux routes
l'accès (m) à qc	la possibilité d'aller, de pénétrer dans un lieu, d'entrer
le temps de parcours	Fahrzeit
estimé/e	geschätzt
le comptage	Zählung
le réseau	Netz
dégrader qc	ici: etw. verschlechtern
défavorable	ungünstig



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Fahrtdauer

Document 5 : Comparaison des temps d'accès

Origine	Destination	Durée VP 2006 à l'heure de pointe	Durée Totale Moyenne Mode Ferroviaire	Durée Transports en Commun Routiers
Audun-Le-Tiche	Luxembourg	41	30	39
Bouzonville		79	88	non pertinent
Briey		65	114	non pertinent
Conflans-en-Jarnisy		74	125	non pertinent
Etain		77	non pertinent	101
Hagondange		70	40	non pertinent
Hayange		53	37	50
Longuyon		57	48	non pertinent
Longwy		45	38	42
Metz		79	51	non pertinent
Montmédy		81	non pertinent	non pertinent
Nancy		111	92	non pertinent
Piennes		71	non pertinent	78
Saint-Avoid		95	106	non pertinent
Sierck-Les-Bains		41	non pertinent	non pertinent
Thionville		46	27	41
Villerupt		41	32	non pertinent

Meilleur temps

Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Vocabulaire

l'accès (m) à qc	la possibilité d'aller, de pénétrer dans un lieu, d'entrer
l'origine (f)	ici: le point de départ
la destination	Ziel
l'heure (f) de pointe	Hauptverkehrszeit
ferroviaire	relatif au chemin de fer
les transports (m) en commun	öffentliche Verkehrsmittel
routier/routière	relatif au routes
(non) pertinent/e	(nicht) zutreffend



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Entwicklung des ÖPNV

Document 6 : Le tout-voiture régresse doucement et des objectifs de développement des transports en commun

En se référant à l'étude CEPS-Instead publiée en mai 2008:

	2003	2007
Voiture uniquement	84,8%	83,4%
Autres modes	15,2%	16,6%

Objectifs de partage modal des transports alternatifs (TC + covoiturage):

- 15% en 2015
- 20% en 2020
- 25% en 2030

Source : *Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Phase 2 : nouvelles orientations à court, moyen et long terme, 2009 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports.* - http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_2.pdf (12/10/2015)

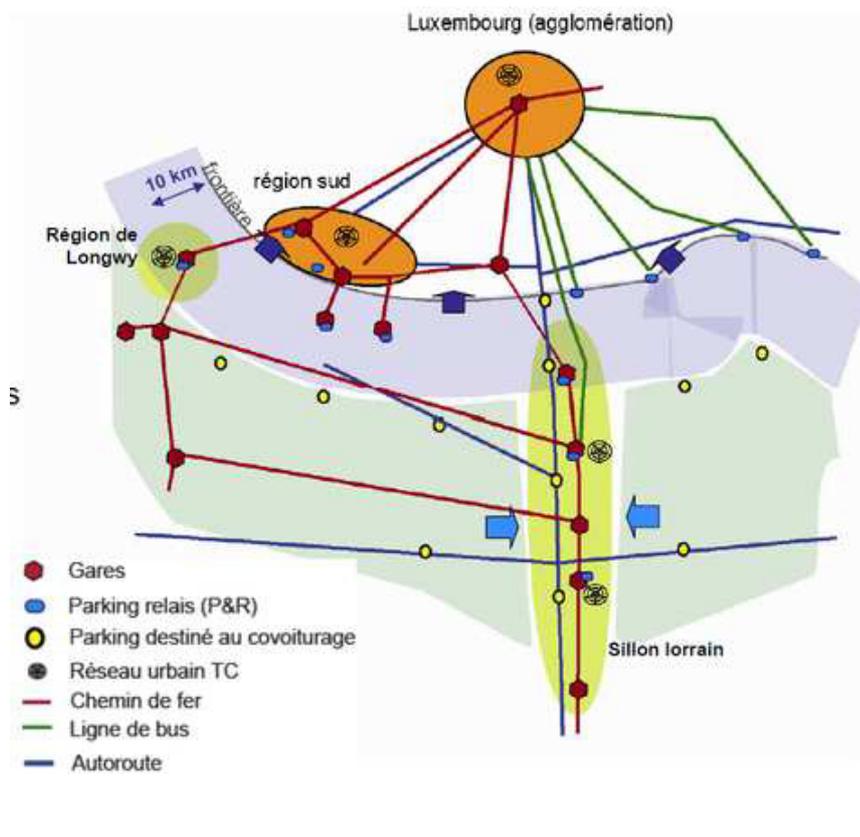
Vocabulaire

régresser	zurückgehen
doucement	lentement
les transports (m) en commun	öffentliche Verkehrsmittel
se référer à qc	sich auf etw. beziehen
l'étude (f)	ici: Studie, Untersuchung
le CEPS/INSTEAD	le centre d'études de populations, de pauvreté et de politiques socio-économiques / International network for studies in technology, environment, alternatives, development (un centre de recherche en sciences sociales basé à Etsch-sur-Alzette au Luxembourg)
uniquement	seulement
le mode	ici: le mode/le moyen de transport
le partage modal	Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel)
les TC (m)	les transports en commun
le covoiturage	Fahrgemeinschaft(en)



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Entwicklung von Alternativen zum Auto

Document 7 : Développer les modes de transport alternatifs à la voiture : une politique durable



Stratégie

Origine (la Lorraine)

- des P&R destinés au covoiturage le long des axes principales (court terme)
- le rabattement en TC vers les gares et haltes ferroviaires (court terme)
- desserte ferroviaire Longwy - Belval - Thionville (court terme)
- 3 lignes de bus transfrontalières de la région mosellane (court terme)
- création de nouvelles capacités ferroviaires / Nancy - Luxembourg- Ville (moyen et long terme)
- Centrale de mobilité de la Grande Région (court terme)
- promouvoir le covoiturage par un site internet (court terme)
- tram léger à Luxembourg-Ville (court terme)
- gares périphériques Cessange, Howald, Kirchberg (court et moyen terme)

Destination (GD de Luxembourg)

Source : Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Phase 2 : nouvelles orientations à court, moyen et long terme, 2009 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_2.pdf (12/10/2015)

Vocabulaire

le mode de transport	le moyen de transport
le parking relais / le parc relais	un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun
le covoiturage	Fahrgemeinschaft(en)
TC	transports en commun
l'axe principale	Hauptachse
à court/moyen/long terme	kurz-/mittel-/langfristig
le rabattement	ici: Zubringerdienst(e), Zubringerlinie(n)
la desserte	ici: Verbindung
transfrontalier/transfrontalière	grenzüberschreitend
la capacité	Kapazität
promouvoir qc	encourager, favoriser, soutenir qc
le tram	Straßenbahn
périphérique	situé à la périphérie (dans les quartiers éloignés du centre d'une ville, en banlieue)
GD	Grand-Duché



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Grenzüberschreitender Bahnverkehr

**Document 8 : Des initiatives de coopération transfrontalières :
TER Lorraine SNCF et CFL en gare de Luxembourg et tramway
« Saarbahn » en gare de Sarreguemines**



« TER Lorraine, fréquence le dimanche » par P.poschadel — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 2.0 fr via Wikimedia Commons - commons.wikimedia.org/wiki/File:TER_Lorraine_fr%C3%A9quence_le_dimanche.png



Source : Wikipedia.org



Source : Wikipedia.org



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Park and ride

Covoiturage



Parking de covoiturage à la sortie d'autoroute A31, à Thionville-Florange. A gauche, un arrêt de bus (ligne Thionville-Luxembourg). - Photo : Christelle Metzler

Parking malin en gare d'Uckange

Inauguré officiellement en octobre 2014, la gare d'Uckange est devenue, grâce à ses aménagements, un véritable pôle d'échanges multimodal pour la Fensch. Afin d'inciter davantage les usagers du TER vers Metz et le Luxembourg et l'utiliser, il ne reste plus qu'à « activer » le parking du covoiturage. « Une initiative innovante voulue par la Région Lorraine », comme l'a souligné hier Patrick Hatzig vice-président du conseil régional. « Ce sera chose faite le mercredi 2 septembre », a confirmé Jean-François Medves, vice-président de la Communauté d'agglomération du Val de Fensch (CAVF). L'intercommunalité sera chargée de l'entretien des installations. « L'originalité, c'est que pour entrer, le conducteur et le passager devront poser leur badge SimpliCités en même temps sur leur borne respective. a expliqué l' élu.

Le but est évidemment que les voyageurs soient au moins deux dans le véhicule pour inciter au covoiturage. »

Dans le cas où le conducteur ne disposerait plus de places disponibles sur ce parking fermé de 23 places, il aura la possibilité de se rendre vers le parking situé à l'arrière de la gare à Uckange disposant de 250 places gratuites.

Seuls les abonnés au réseau TER Lorraine ou au réseau Cîtéline du Smitu (Syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch) pourront accéder au parking de covoiturage, gratuit et vidéosurveillé par quatre caméras.

Source : © Le Républicain Lorrain, Vendredi, 28 août 2015, page 5.



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Sicht der Grenzgänger

Témoignage de frontaliers :

Roland, 42 ans, marié, deux enfants, Allemand vivant à Hettange-Grande et travaillant dans une banque à Luxembourg.

« Je prends le train tous les matins à la gare d'Hettange-Grande vers 7 heures 30. Je commence mon travail vers 9h et la banque n'est pas trop loin de la gare. Ma femme et moi avons choisi d'habiter en France car mon épouse y travaille et car les maisons y sont moins chères qu'au Luxembourg. Je gagne bien ma vie et nous avons une maison confortable. »

Guillaume, 30 ans, jeune marié, habite à Metz non loin de la gare, enseignant au lycée français.

« Mes horaires sont très différents d'un jour à l'autre, c'est pourquoi le train n'est pas forcément une solution pour moi. Je préfère prendre la voiture pour être plus libre de mes mouvements. Nous habitons Metz pour pouvoir profiter de la vie culturelle et des restaurants avec nos amis. J'ai choisi de travailler au Luxembourg car les conditions de travail et le salaire y sont meilleurs. Je passe plus de 3 heures chaque jour dans les trajets. »

Amélie, 35 ans, mariée, deux enfants, habitent à Itzig au Luxembourg depuis un an, travaille au lycée Français.

« Mon mari travaille dans une banque au Luxembourg. Nos salaires sont assez élevés pour que nous puissions vivre dans la banlieue de Luxembourg-ville. Mais nous n'avons pas pu acheter de maison. Nous vivons dans un appartement avec jardin. Mes enfants sont jeunes et je ne voulais pas les laisser toute la journée en garderie. En vivant au Luxembourg, j'ai plus de temps pour m'occuper d'eux. »



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Arbeitshinweise

Consignes - Les transports durables dans une région transfrontalière

Elèves de 11 à 13 ans

Problématique générale : comment diminuer l'émission de gaz à effet de serre ?

Document 1 :

1. Observe la carte et nomme les régions de France, d'Allemagne et de Belgique qui forment avec le Luxembourg la Grande Région.
2. Calcule combien de travailleurs se rendent chaque jour de la semaine en voiture au Luxembourg pour travailler.
3. Quelle nationalité est la plus représentée ? Donne une explication grâce au tableau situé sous la carte.
4. A ton avis, quels problèmes ces déplacements provoquent-ils chaque jour ?

Document 6 :

1. Quelle évolution nous montre ce tableau ?
2. Quels sont les deux solutions citées pour diminuer les trajets en voiture ?
3. Quelles autres solutions proposerais-tu ?

Résumé :

Rédige quelques lignes pour décrire le problème étudié et les solutions mises en œuvre pour améliorer la situation.

Elèves de 14 à 17 ans :

Problématique générale : le développement durable, un enjeu qui dépasse le cadre national.

Etude de cas : migrations pendulaires et coopération transfrontalières.
Travaux autonomes réalisés en groupe.

1. Document 4 : Décrivez l'évolution récente du trafic autoroutier au Luxembourg. En quoi est-ce un problème de développement durable ?
 2. Expliquez cette évolution grâce aux documents 1 et 2.
 3. Document 5 : Existe-t-il des modes de transport alternatifs à la voiture qui soient avantageux pour les usagers ?
 4. Documents 5 et 6 : comment expliquer que ces moyens alternatifs moins polluants soient si peu utilisés par les transfrontaliers ? Distinguer plusieurs cas de figure, selon le moyen de transport et la région d'origine des travailleurs.
 5. Document 7 : quels sont les aménagements envisagés selon le ministère du développement durable luxembourgeois ?
 6. Pourquoi ces objectifs ne peuvent-ils être atteints que dans le cadre d'une coopération entre les pays ?
-

Elèves de 16 à 19 ans :

Problématique générale : intégration européenne et aménagement du territoire.

Etude de cas : migrations transfrontalières et politique de la Grande Région.

A l'aide de ce dossier documentaire, vous présenterez le problème de développement durable posé par la mobilité transfrontalière dans la Grande Région, puis les solutions d'aménagement du territoire envisagées. Vous porterez un regard critique sur cette politique.