

CAFE-DEBAT « SCIENCE & SOCIETE »
18 SEPTEMBRE 2018, 18h30
Café RATELACH, KULTURFABRIK, ESCH-SUR-ALZETTE

MOBILITÉ QUOTIDIENNE TRANSFRONTALIÈRE, ENTRE STRESS ET RÉSIGNATION ?

Décryptons les enjeux



CAFÉ N°3

LA SOCIÉTÉ
EN DÉBAT

**MOBILITÉ QUOTIDIENNE
TRANSFRONTALIÈRE,
ENTRE STRESS ET RÉSIGNATION ?**

DÉCRYPTONS LES ENJEUX

OUVERT AU PUBLIC

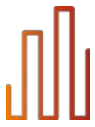
18.09.18 | 18H30 | **KULTURFABRIK**
CAFÉ RATELACH
116 RUE DE LUXEMBOURG | L-4221 ESCH-SUR-ALZETTE

ORGANISÉ PAR LISER

AVEC LE SOUTIEN DE

AVEC LA PARTICIPATION DE

ARA City People Quotidien



Lieu, date et heure :

KULTURFABRIK – Café Ratelach
Mardi 18 septembre 2018
à partir de 18h30

Composition du Panel :

Intervenant principal

Dr Olivier Klein, Chercheur, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER)

Membres

- Monsieur Christophe Reuter, Ingénieur diplômé en génie civil, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports
- Madame Michèle Detaille, Vice-présidente de la FEDIL
- Monsieur Henry Delescaut, secrétaire-général de l'Association des Voyageurs du TER Metz - Luxembourg (AVTERML)
- Monsieur Lucien Piovano, Maire d'Audun-le-Tiche

Modérateur

Monsieur Hubert Gamelon, Le Quotidien

Résumé :

Durant ces dernières décennies, opérateurs et autorités organisatrices de transport ont réalisé d'importants investissements dans les systèmes de gestion des infrastructures à l'instar du nouveau tram et du funiculaire à Luxembourg-ville. En parallèle, des outils numériques d'informations et d'organisation des déplacements ont également été déployés afin de fluidifier le trafic et de faciliter les déplacements des personnes (par ex, CoPilote, la plateforme nationale de covoiturage). Néanmoins, lors de leurs déplacements quotidiens les usagers sont confrontés à une grande part d'incertitude générant du stress (vais-je arriver à l'heure à mon travail ? combien de temps me faudra-t-il ? aurais-je pu ou dû privilégier un autre moyen de transport aujourd'hui ?) et impactant directement leurs agendas et leur organisation du temps de travail, de la famille et des loisirs. Ces questions des déplacements quotidiens transfrontaliers seront abordées à travers l'exemple des frontaliers du Luxembourg dont une large majorité parcourt de grandes distances pour se rendre sur le lieu de travail.



DOCUMENT DE CADRAGE

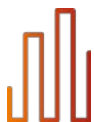
Préambule

L'objectif de ce café scientifique est de mettre en lumière les enjeux liés à la mobilité quotidienne des travailleurs frontaliers se rendant quotidiennement au Luxembourg. Ce document de cadrage a pour objectif de présenter quelques éléments contextuels pour alimenter la discussion. Ainsi, dans un premier temps, ce document présente le contexte général du travail frontalier au Luxembourg et ses conséquences sur la mobilité quotidienne. Dans un deuxième temps, il se concentre sur le quotidien des travailleurs frontaliers. Pour finir, le document présente un certain nombre de projets d'amélioration, aboutis ou au stade de la réflexion, afin de discuter, lors du café-débat, de ces éventuelles solutions mises en œuvre. En toute fin de document, plusieurs questions sont mentionnées qui pourront être utiles à la conduite du débat.

Le travail frontalier et ses conséquences sur la mobilité quotidienne

Le travail frontalier est indissociable de la représentation du Grand-duché de Luxembourg. Il constitue un élément clé de son économie nationale. Depuis plus de 30 ans, le nombre de travailleurs frontaliers résidant en France, en Belgique et en Allemagne n'a cessé de progresser. Aujourd'hui, 192 520 personnes franchissent quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail au Luxembourg (STATEC, 2018). Ces navetteurs, qui représentent 45% de la main-d'œuvre employée au Luxembourg, se composent pour plus de la moitié de frontaliers français (51,8%) et pour l'autre moitié, à part quasi égale, de frontaliers allemands (24%) et belges (24,2%). Pour la seule année 2017, alors que 14 334 emplois sont créés au Luxembourg, 53,7% d'entre eux sont occupés par des frontaliers. Ainsi, chaque jour ouvré, en moyenne, le contingent de frontaliers vient s'enrichir de 31 navetteurs supplémentaires. Cette tendance n'est pas prête à s'infléchir si l'on en croit différentes projections ; au contraire, selon certains scénarios prospectifs, le phénomène frontalier tendrait même à s'accélérer.

L'évolution conséquente du nombre de frontaliers engendre des transformations dans leur répartition spatiale. Celles-ci se concrétisent, d'une part, par un étalement de l'espace résidentiel frontalier, et d'autre part, par une densification dans certaines zones proches des frontières. Plusieurs pôles de résidences frontaliers se sont constitués ces 25 dernières années, aux abords de la frontière française autour de Thionville, Villerupt ou Longwy, ainsi qu'en Belgique autour d'Arlon. D'autres pôles plus éloignés émergent également, avec une densité importante de frontaliers, à l'instar de Trèves en Allemagne et de Metz en France. Actuellement, l'espace résidentiel frontalier couvre la majorité de la frange frontalière avec cependant quelques discontinuités vers le nord du Luxembourg.

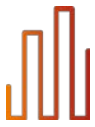


Le fort éloignement entre le domicile et le travail est l'une des principales caractéristiques des frontaliers travaillant au Luxembourg. Ainsi, la distance moyenne parcourue quotidiennement pour se rendre sur le lieu de travail se situe entre 34 et 42 km selon le pays de résidence (Modu 2.0, 2018). Ces distances sont bien supérieures à celles parcourues par les actifs travaillant dans leur pays de résidence. Ainsi, un frontalier français travaille en moyenne à 34 km de son domicile alors que pour la moyenne des actifs français travaillant en France, cette distance est de 15 km seulement. Les frontaliers passent également beaucoup de temps dans les transports, notamment au regard des actifs travaillant dans leur pays de résidence. Leur budget temps de transport, qui représente le temps total passé à se déplacer pendant un jour de semaine de travail, s'élève à près de deux heures, alors que la moyenne est de 1h07 pour les actifs français par exemple. Du point de vue de l'organisation horaire quotidienne, ces frontaliers partent tôt au travail. Plus de 50% d'entre eux quittent leur domicile avant 7h du matin. Outre la longueur du trajet, ce sont principalement les encombrements et les divers aléas de la route qui contraignent les frontaliers à ces horaires matinaux. Toutefois, les frontaliers ayant des obligations familiales (ex: dépôt des enfants avant d'aller au travail) partent en moyenne plus tard et se retrouvent affectés par la congestion routière. Les usagers des transports en commun (TC) ont des horaires de départ plus resserrés que les automobilistes. Plus de $\frac{3}{4}$ d'entre eux quittent leur domicile entre 6h et 8h. En dehors des heures de pointe, peu de frontaliers utilisent les TC. Cette concentration des déplacements entraîne la saturation de certains services de trains ou de bus, qui atteignent leurs limites de capacité.

Une vie quotidienne sous tension

Aujourd'hui, les contraintes spatiales et temporelles des frontaliers sont telles que pour bon nombre d'entre eux, une journée type se résume au triptyque "auto-boulot-dodo". En observant plus en détail la localisation des activités quotidiennes, force est de constater que plus de la moitié des frontaliers ne fréquentent que leur domicile et leur lieu de travail lors d'une journée type (54%). Les autres profils dominants présentent des caractéristiques qualifiées de "domo-centrés", c'est-à-dire privilégiant des activités secondaires à proximité de leur domicile. Finalement, moins de 20% des individus réalisent des activités secondaires de part et d'autre de la frontière. L'analyse d'une journée type montre également que pour ces frontaliers qui réalisent une ou plusieurs activités en dehors du domicile et du travail, le programme d'activité apparaît comme étant très complexe, témoignant des rythmes de vie soutenus et marqués par les distances importantes à parcourir. La nature de ces activités montre également que les frontaliers réalisent plutôt des activités contraintes. Ce rythme de vie soutenu marqué par des long déplacements domicile-travail, associé à la gestion de la vie familiale, tend à favoriser le repli sur soi et sur le domicile.

Au moyen d'entretiens menés auprès de frontaliers dans le cadre d'une recherche doctorale (Drevon, 2015), le discours de frontaliers décrivant leur quotidien a pu être analysé. De manière générale, ce discours est structuré autour de trois grandes thématiques : le temps, les



déplacements et la gestion des enfants. Dans ce cadre, les déplacements domicile-travail sont principalement associés à une certaine longueur et à une pénibilité marquée. De la sorte, le déplacement domicile-travail est considéré comme un inconvénient dont l’emprise temporelle est importante. Ce temps passé dans les transports génère simultanément fatigue et stress (en lien avec la ponctualité et la fiabilité des modes employés). Ce temps, incompressible, perturbe la gestion quotidienne des individus et de leur famille et se répercute directement sur l’organisation du ménage. En plus des déplacements, la gestion des enfants et de leur mobilité semble également peser sur les parents dès lors que l’enfant doit réaliser une ou plusieurs activités hors domicile en dehors du temps scolaire durant la semaine. Avec de tels rythmes soutenus, les parents doivent concilier les différents temps de la vie et articuler quotidiennement vie professionnelle, déplacements et gestion du ménage. Cette situation est d’autant plus complexe lorsque les deux parents sont frontaliers. La gestion des enfants et du foyer prend une place importante dans le planning de la journée, s’ajoutant à toutes les contraintes du travail frontalier. Ces couples, composés d’un ou deux travailleurs frontaliers, jugent également disposer de peu de temps personnel ou conjugal. Toutes ces contraintes exercent une pression importante sur les membres du couple qui bien souvent expriment une certaine frustration face au temps limité dont ils disposent.

Des projets pour améliorer le quotidien des frontaliers

Face à la croissance de l’emploi frontalier et aux conditions de déplacements de plus en plus difficiles des travailleurs, qu’ils soient résidents ou frontaliers, les autorités luxembourgeoises ont depuis plusieurs années lancé une série de grands travaux visant à améliorer les conditions de déplacement avec aussi bien la construction de nouvelles infrastructures que le développement de nouveaux services de mobilité. Le funiculaire au Kirchberg, de nouvelles gares périphériques à Luxembourg (Pfaffenthal-Kirchberg et Howald) et la mise en place progressive du nouveau tramway en sont la partie la plus visible, augmentant la capacité de l’offre de transport, notamment en bout de chaîne de déplacement (problématique du dernier kilomètre). D’autres travaux doivent à terme renforcer l’offre de transport en commun, comme l’extension de la gare de Luxembourg ou la construction d’une nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg, ou encore le réaménagement de la gare de Bettembourg. Du côté routier, plutôt que de construire de nouvelles infrastructures (mise en trois voies de certaines portions d’autoroute) qui ne contribueront pas à réduire la congestion mais bien au contraire appelleront à encore à davantage de véhicules individuels, des solutions sont notamment développées autour du co-voiturage. Ainsi, une plateforme nationale de covoiturage - CoPilote - a été lancée en mai dernier, et des premiers travaux visant à mettre en place des couloirs dédiés suivront d’ici peu. D’autres projets à différents horizons temporels sont en cours de réflexion ou de développement parmi lesquels des liaisons BHNS (Bus à Haut Niveau de Services), des liaisons cyclables interurbaines (autoroute cyclable) ou encore, à plus long terme, un tramway reliant Esch à Luxembourg. Tous ces projets et bien d’autres encore pourront être débattus lors du café-débat.



Par ailleurs, des solutions nécessitant moins d'investissements sont également envisageables. Aux côtés des espaces de co-working ou du télétravail, dont les limites en espaces transfrontaliers sont bien connues (cotisations sociales, fiscalité), d'autres solutions sont également envisageables. Ainsi, face à la saturation des réseaux à certains moments de la journée, une solution consisterait à donner la possibilité aux frontaliers (mais également aux résidents) d'étaler davantage leurs départs et leurs retours au domicile. Moduler les horaires de travail permettrait ainsi d'optimiser les capacités des réseaux existants. Cela permettrait également d'éviter de réaliser des investissements onéreux pour accroître l'offre durant le temps restreint de l'heure de pointe.

De tels changements ne peuvent se faire seuls. Ils nécessitent l'implication de tous les acteurs (salariés, entreprises, communes et Etats) pour la mise en place d'une coordination pertinente à tous les niveaux. Les conséquences sociétales sont également importantes et nécessitent une réflexion préalable sur l'organisation des temps de la société, pour veiller notamment à bien concilier les différents temps des individus (travail, famille, loisirs) et d'adapter en conséquence le fonctionnement de la société à de tels changements (par ex. organisation horaires des villes). De telles solutions avaient été expérimentées dans certaines villes et régions européennes, avec un certain succès, dans les années 2000 notamment en Italie, en Allemagne et en France.

Toutes ces éventuelles solutions doivent être suivies, évaluées et validées grâce à des outils d'observation qui permettront à la fois d'analyser et d'anticiper les interactions entre l'offre et la demande de mobilité quotidienne, que ce soit au Luxembourg mais également dans les territoires limitrophes. Le projet Interreg MMUST est sans doute une première pierre à cet édifice ambitieux qui doit permettre de faciliter la mobilité pour tous.

Tous ces éléments pourront être discutés et débattus lors du café-débat.