

GRENNELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

DIAGNOSTICS ET ENJEUX THÉMATIQUES

• Novembre 2021



Afin d'accompagner l'identification des chantiers du Grenelle en réponse aux défis que la Lorraine doit relever, un diagnostic a été coproduit par les trois Agences lorraines, la Région et le Pôle métropolitain. Ce corpus a servi de mise de fonds et de support aux différents ateliers qui ont jalonné la première phase de la démarche, marquée par l'irruption de la pandémie de la Covid-19. La capitalisation des débats des différents ateliers a ensuite permis d'amender ce corpus documentaire.

Ce corpus se structure en trois parties. La première est constituée du diagnostic territorial transmis aux participants en préparation à la plénière de lancement du 27 mai 2020. Ce document pose trois constats généraux. Ils révèlent la diversité des paramètres à prendre en compte pour faire de la mobilité un levier de cohérence et de développement territoriaux.

La seconde partie revient sur les défis identifiés par les élus lors du comité de Pilotage de lancement du Grenelle des Mobilités à l'automne 2019. À l'origine, trois défis avaient été déterminés (le défi environnemental et climatique, le défi social et sociétal, le défi de l'innovation dans les transports) ; la crise sanitaire, qui touche l'ensemble de la planète depuis le début de l'année, a accéléré l'urgence de ces défis au point de faire émerger un quatrième défi, plus transverse : le défi de la résilience face aux crises.

Enfin, la troisième partie regroupe les diagnostics thématiques sur les sujets que les élus ont souhaité voir traités. Cinq fascicules avaient été préparés et transmis aux participants afin d'alimenter les débats lors des ateliers. Ces thématiques ne sont pas cloisonnées entre elles et ont également pour objet de croiser les échelles et de répondre aux enjeux des défis identifiés.

SOMMAIRE

PARTIE 01

LA LORRAINE UN TERRITOIRE SINGULIER

P. 5

PARTIE 02

QUATRE DÉFIS POUR LA LORRAINE

P. 23

- le défi de la résilience face aux crises
- le défi environnemental et climatique
- le défi social et sociétal
- le défi de l'innovation dans les transports, ses mythes et ses réalités

PARTIE 03

DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

P. 37

- quelle optimisation des infrastructures ?
- quels services aux usagers ?
- quelles organisations et coopérations territoriales ?
- mobilité et solidarités, comment favoriser les initiatives locales ?
- usagers et entreprises : co-producteurs de mobilités ?

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 1

LA LORRAINE, UN TERRITOIRE SINGULIER

Les flux, miroirs d'une géographie

Quelques constats à partager pour préparer ensemble le Grenelle

1# BASSINS DE VIE : ESPACES RURAUX, BOURGS ET VILLES MOYENNES, DES TERRITOIRES INTERDÉPENDANTS DES AGGLOMÉRATIONS

P 7

- Des bassins de vie structurés par les villes petites et moyennes
- Dans le nord-lorrain, l'émergence de bassins de vie transfrontaliers
- Des bassins de vie captifs de la voiture et qui font face à des difficultés de mobilité
- Des perspectives de développement contrastées selon les bassins

2# UN ESPACE MULTIPOLAIRE MARQUÉ PAR LA MÉTROPOLISATION ET L'IMPORTANCE DES FLUX

P 12

- Une métropolisation multipolaire et transfrontalière
- Une puissante dynamique d'échanges entre agglomérations lorraines et avec le Luxembourg

3# AU CŒUR DE L'EUROPE : LA LORRAINE, UN ESPACE DE CONTACT, DE TRANSIT ET D'ÉCHANGES

P 16

- La Lorraine, terre de contact
- La Lorraine, terre de passage
- La Lorraine, terre d'échanges
- La Lorraine et la grande vitesse ferroviaire

EN SYNTHÈSE

P 22

1#

BASSINS DE VIE : ESPACES RURAUX, BOURGS ET VILLES MOYENNES, DES TERRITOIRES INTERDÉPENDANTS DES AGGLOMÉRATIONS

#**170** habitants au km² en Moselle,
#**140** en Meurthe-et-Moselle,

mais seulement

#**60** dans les Vosges et
#**30** dans la Meuse

La forte densité des populations de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle fait de ces deux départements des parties intégrantes de l'Europe dense (« la dorsale européenne ») ; en revanche, la Meuse et les Vosges intègrent la « diagonale des faibles densités ». Cette bipartition a des conséquences en matière de mobilité.

#**85%** : c'est la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail des EPCI lorrains hors Sillon¹

En excluant les quatre EPCI du Sillon lorrain, la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels des Lorrains atteint 85 %, soit sept points de plus que la moyenne régionale (78 %). Les transports en commun représentent quant à eux 4,5 % des déplacements.

#**52%** des communes lorraines sont couvertes par une AOM, hors Région Grand Est¹

Si les territoires urbains et leurs périphéries disposent d'autorités organisatrices de mobilité locales, c'est plus rarement le cas dans les espaces ruraux, en particulier en dehors du Sillon lorrain. La couverture par une AO ne présage cependant pas du niveau d'offres proposées.

#**2,2%** : c'est la part des déplacements intermodaux dans le total des déplacements dans le sud Meurthe-et-Mosellan²

Plus de la moitié des déplacements combinent plusieurs modes de déplacements collectifs et 38 % sont des combinaisons voiture / TC, dont principalement un rabattement vers une gare. Ce constat est aussi vrai sur d'autres territoires (SMITU : 2 %, SCoT Nord Meurthe et Mosellan : 1,4 %, etc).

#**106 000** frontaliers lorrains travaillent au Luxembourg³

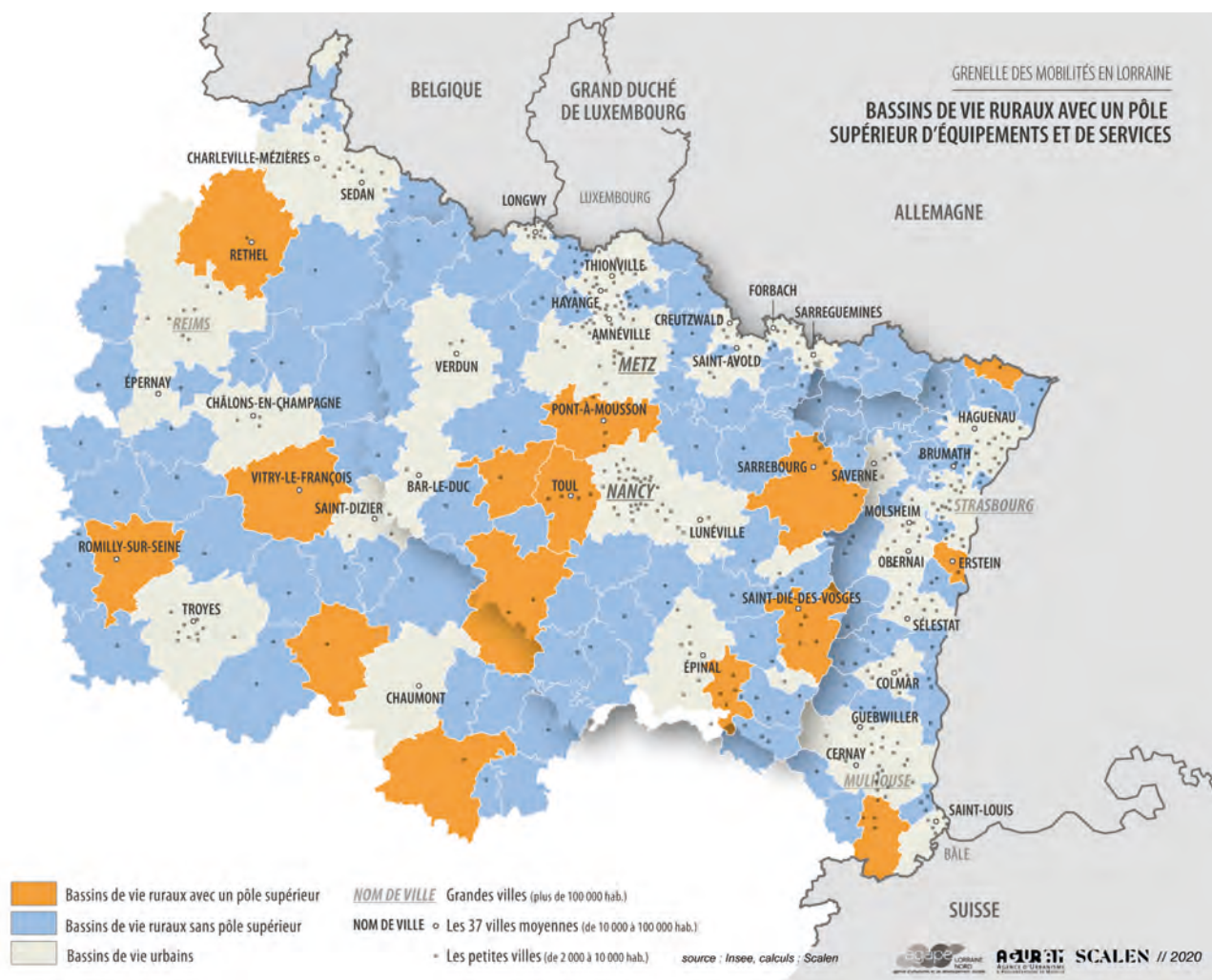
Les flux observés sont hyper-concentrés vers Luxembourg-ville et dans une moindre mesure vers Esch-sur-Alzette. De nombreux Lorrains travaillent aussi en Allemagne (17 000) et en Belgique (4 900). À l'horizon 2035, l'estimation haute du nombre de frontaliers lorrains est évaluée à 280 000 personnes.

¹INSEE, 2016.

²SRADDET, Annexe 2, Diagnostic thématique – transport de voyageurs, RGE, novembre 2019.

³STATEC, 2019.

Des bassins de vie structurés par les villes petites et moyennes

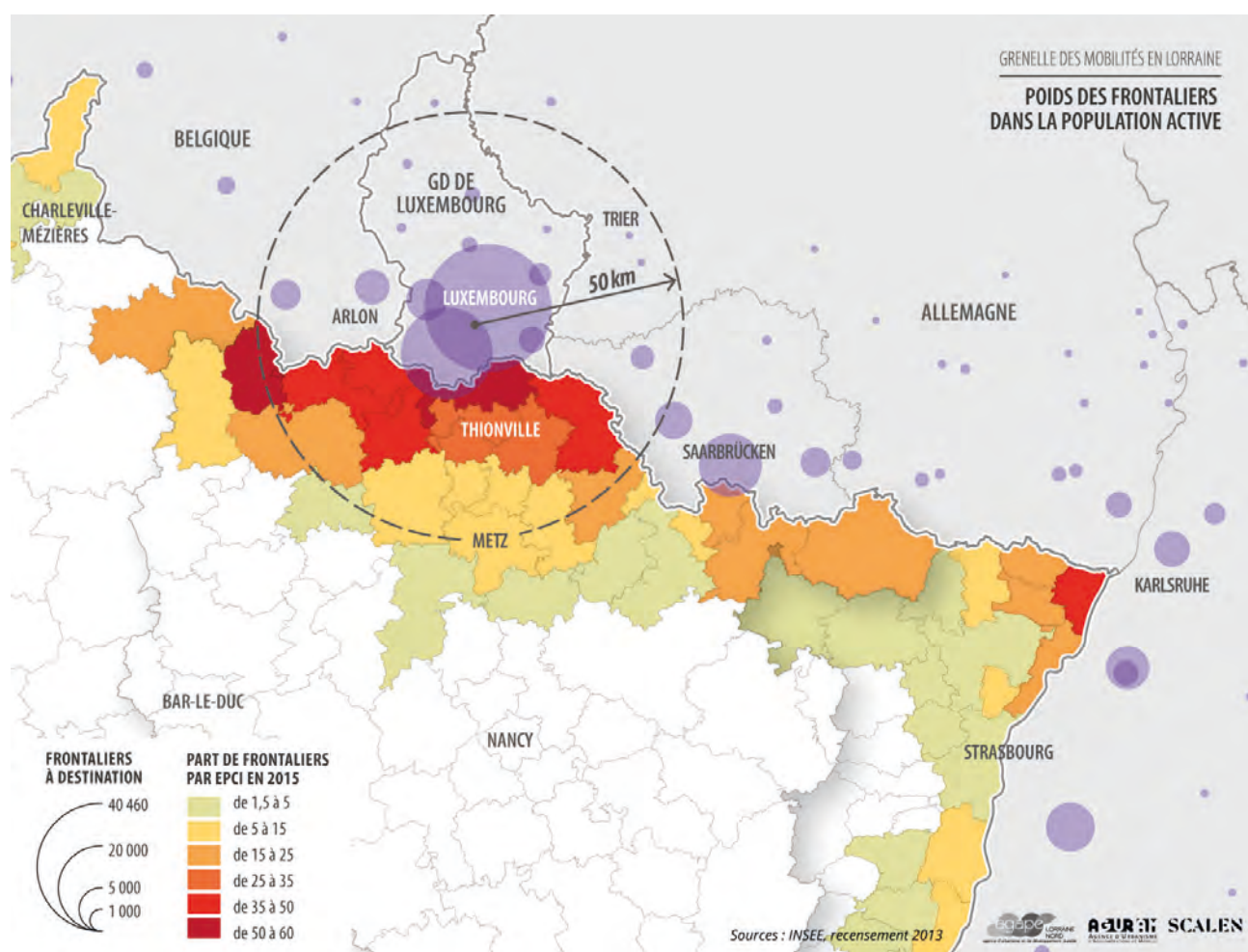


La Lorraine est un front de contact entre « l'Europe des densités » et « l'Europe des grands espaces ». En effet, si le Sillon lorrain et la Moselle-Est sont ancrés à l'Europe dense, longtemps symbolisée par la « dorsale européenne », les territoires ruraux du Plateau lorrain, peu denses et à faibles dynamiques démographiques ou économiques, intègrent la « diagonale des faibles densités » française.

Pour autant, ces territoires peu denses sont structurés par une armature urbaine (Bar-le-Duc, Saint-Dié-des-Vosges, Sarrebourg, etc.) dont le rôle pour l'accès aux services et moyen de mobilité (gares) est primordial. Ils fonctionnent en outre en interdépendance avec les métropoles et les grandes agglomérations lorraines ou transfrontalières.

Autour de chaque agglomération lorraine se constituent donc des bassins de vie selon une double logique : demande de mobilité radioconcentrique locale d'une part (des espaces ruraux et périurbains vers les villes de l'armature urbaine), et depuis les bassins de vie de cette armature vers les grandes agglomérations et métropoles d'autre part. Une « mise en abîme » qui ne facilite pas l'organisation de la mobilité (différentes AOM, problématiques de coordination, etc.) mais traduit bien les interdépendances territoriales.

Dans le nord-lorrain, l'émergence de bassins de vie transfrontaliers



L'emploi transfrontalier est structurant pour les EPCI du SCot Nord 54 ou du SCoT de l'Agglomération de Thionville (SCOTAT), en particulier hors de grandes agglomérations : 64 % des actifs de la CC de communes de Cattenom-et-Environs travaillent ainsi au Luxembourg, ou 61% des actifs du Pays Haut Val d'Alzette. Les flux sont dynamiques et au moins 70 000 frontaliers français de plus devraient franchir chaque jour la frontière d'ici 2035.

Le Luxembourg forme un bassin de mobilité qui s'étend en Lorraine sur un rayon d'environ 50 km et le développement du commerce luxembourgeois accroît la mobilité transfrontalière pour d'autres motifs que le domicile-travail.

Cette attractivité engendre la saturation des infrastructures en heures de pointe, et des difficultés à concevoir une politique de mobilité « à la hauteur », fait parfois aggravé par l'effet frontière (ex. décision unilatérale de la gratuité des TC au Luxembourg).

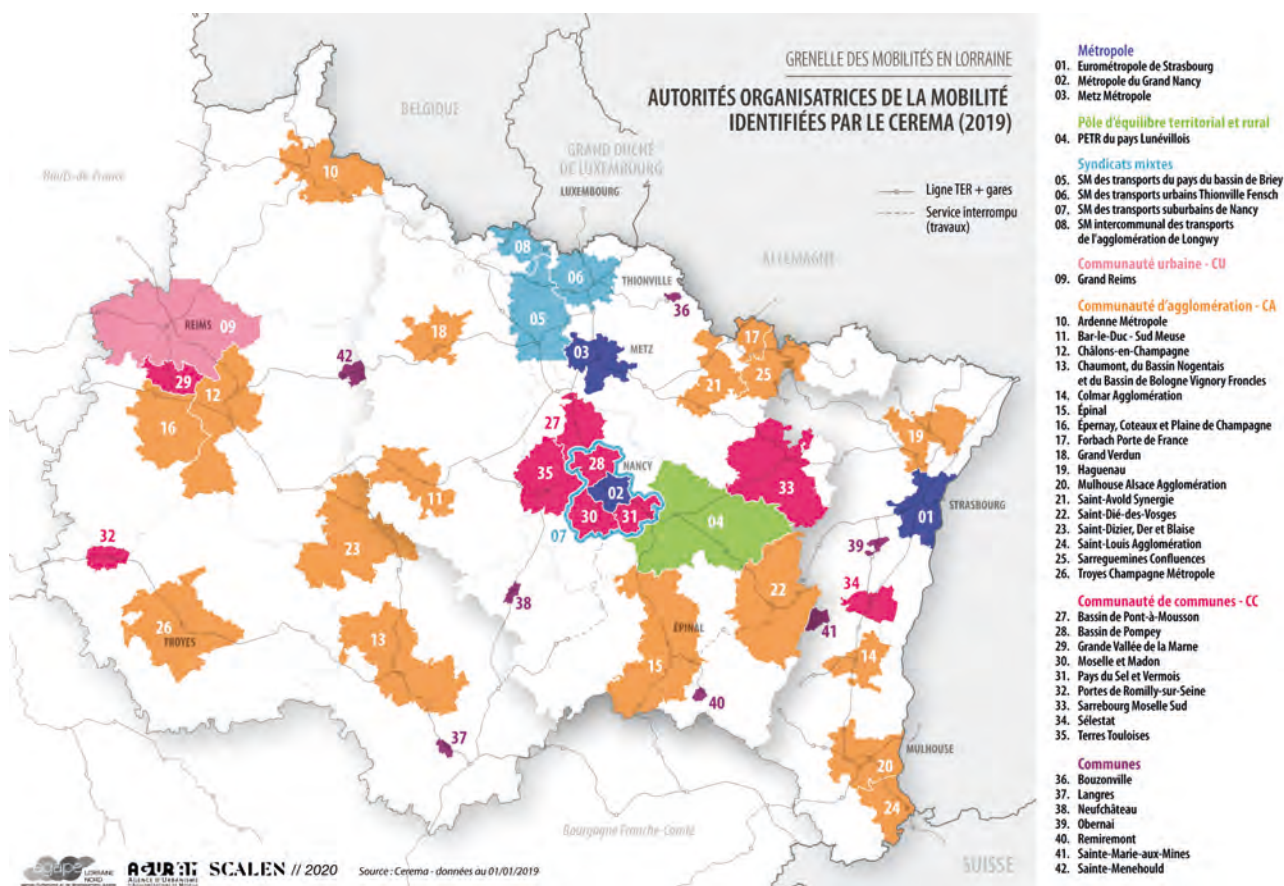
Le phénomène est moins marqué sur la frontière allemande, mais 16 % des actifs de la CC de la Houve et du Pays Boulageois travaillent en Sarre.

DIRES D'ACTEURS

« On fait souvent le lien entre la saturation des infrastructures de transport et la croissance continue de la main d'œuvre frontalière. Effectivement, avec une moyenne de 133 frontaliers supplémentaires par semaine depuis cinq ans et une distance domicile-travail d'environ 38 km pour ces derniers, on comprend assez vite à quel point les contraintes d'utilisation des infrastructures sont considérablement renforcées. »

V. HEIN, Fondation IDEA asbl, 2019.

Des bassins de vie captifs de la voiture et qui font face à des difficultés de mobilité



DIRES D'EXPERT

« La dépendance (à l'automobile) ne peut se résumer à un simple attachement individuel à la voiture, ni à une addiction à son usage. Elle comporte également une dimension sociétale, structurelle. Les actions (contre cette dépendance) sont menées en dehors du système automobile et n'agissent pas directement sur les causes de la dépendance. »

C. GALLETZ (Forum Vies mobiles, 2018), note sur «La dépendance automobile» de G. Dupuy (1999)

Hors du Sillon et de l'armature urbaine, l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est faible et la dépendance à cette dernière forte.

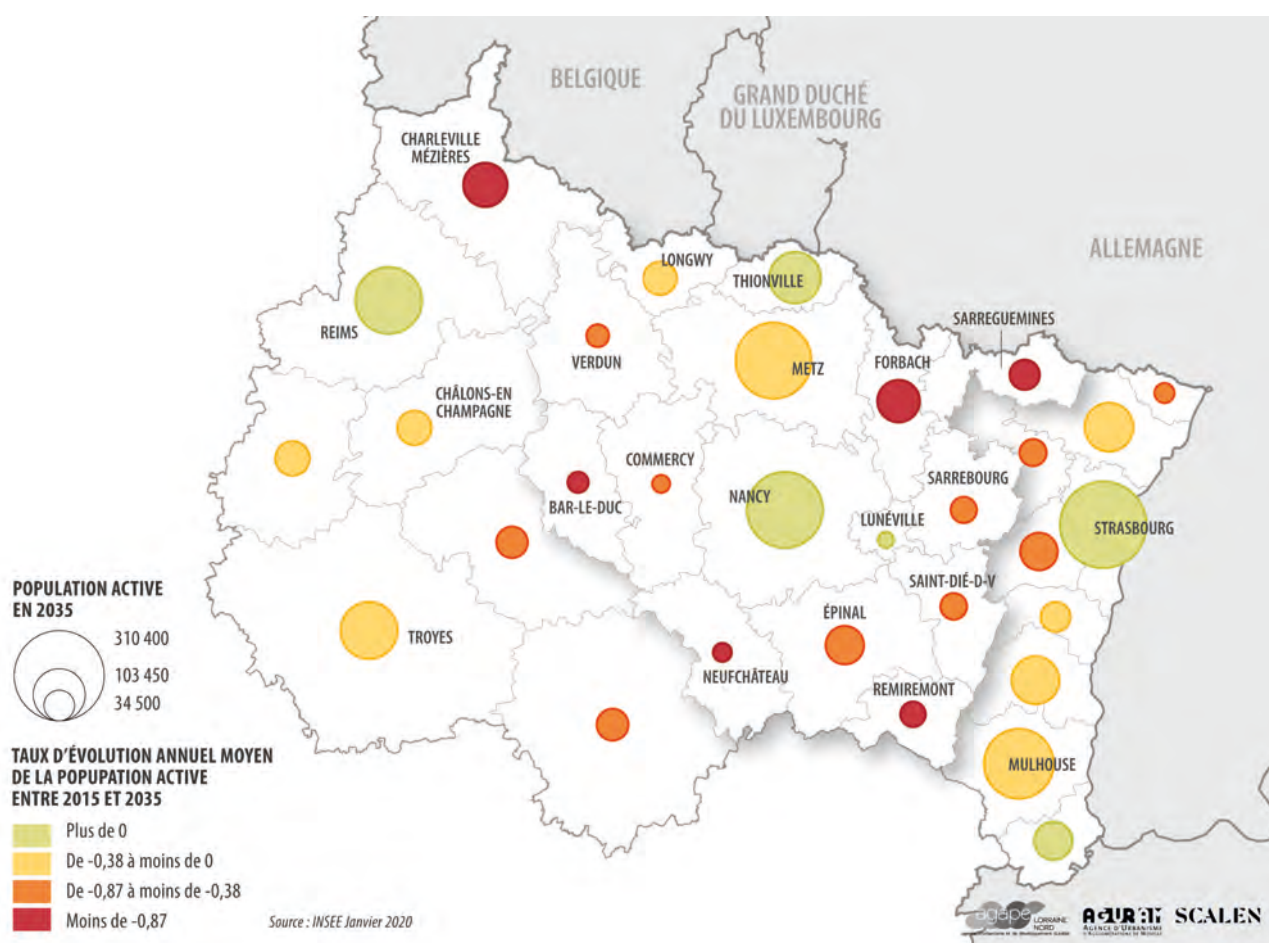
Les territoires peu denses (<50 hab./km² : Plateau lorrain, Plaine des Vosges) sont peu desservis par le TER (Sraddet, 2017) et bénéficient de l'offre routière régionale régulière la moins dense : si la Moselle présente l'offre la plus importante du Grand Est (112 lignes), les Vosges (27) et la Meuse (7) sont moins irrigués. C'est aussi là que l'offre locale structurée (lignes TC régulières, TAD, etc.) y est la plus faible (la Meurthe-et-Moselle ne dispose que de 14 lignes régionales, mais les services locaux sont nombreux.)

Une part non négligeable de la population peut connaître des difficultés de mobilité alors que celle-ci est indispensable face aux problématiques d'emploi, d'étalement urbain, d'insertion sociale et de transition énergétique. Dans un univers dominé par la voiture, 55 % des français déclarent ne pas avoir le choix de leur moyen de déplacement au quotidien¹; les seniors et les jeunes, surtout les plus précaires, sont les plus touchés par ces difficultés : 50 % des plus de 75 ans rencontrent des difficultés liées à la mobilité².

¹Baromètre des mobilités du quotidien FNH-Wimov.

²Institut Elabe/Laboratoire de la Mobilité inclusive : enquête sur « la mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne », mai 2018.

Des perspectives de développement contrastées selon les bassins



Les projections démographiques de l'INSEE pour le Grand Est prévoient une légère baisse de la population. Cependant, les territoires lorrains ne sont pas logés à la même enseigne. Si le Sillon devrait voir sa population stagner ou croître légèrement, en particulier au contact du Luxembourg, les bassins de vie du Plateau lorrain, déjà les moins peuplés, connaîtraient tous une baisse de population.

D'après l'INSEE, au manque d'attractivité de la région devrait s'ajouter un vieillissement marqué de la population. Les zones d'emploi de Nancy et de Metz continueraient d'attirer des populations jeunes, tout comme celles de Commercy et de Verdun, attractives et fécondes, ou celles de Thionville et surtout de Longwy, en plein renouveau et portées par le Luxembourg. Ces projections démographiques sont cependant sensibles aux hypothèses retenues en matière de fécondité, mortalité et migrations.

LORRAINE	2013	2050	Évolution	Évolution en %
Moins de 20 ans	546 350	465 163	-81 187	-14,9
20-59 ans	1 229 361	1 015 161	-214 200	-17,4
60 ans et plus	567 827	786 512	218 685	38,5
Ensemble	2 343 538	2 266 836	-76 702	-3,3

Source : INSEE, projections Omphale

2#

UN ESPACE MULTIPOLAIRE MARQUÉ PAR LA MÉTROPOLISATION ET L'IMPORTANCE DES FLUX

#40% des emplois lorrains
sont localisés dans les quatre plus
importantes agglomérations du Sillon¹

Les métropoles du Grand Nancy (135 000 emplois au lieu de travail) et de Metz (112 000) concentrent l'essentiel des emplois, polarisant ainsi deux vastes aires d'influence et produisant de nombreux flux professionnels et logistiques. Comparativement, le Luxembourg compte 443 000 emplois.

#10 500 déplacements domicile-
travail sont réalisés chaque jour entre
ces quatre agglomérations (EPCI)²

Si les déplacements d'actifs sont très nombreux entre les territoires de Metz Métropole et Portes de France-Thionville (3 700 personnes), c'est entre les deux métropoles que les flux sont les plus denses, avec près de 4 000 personnes par jour. Entre les aires urbaines, les flux sont majoritaires entre Metz et Thionville.

#25% : c'est la part du trafic
d'échange sur l'A31 entre les bassins
d'emplois de Thionville, de Metz et de
Nancy³

Malgré l'offre ferroviaire importante et récemment renforcée, l'autoroute demeure une infrastructure fortement utilisée pour les déplacements inter-agglomérations sur la séquence qui va de Nancy à Thionville.

#50% : c'est la part du trafic local
des véhicules légers sur l'A31 dans le
Sillon lorrain³

Le trafic local correspond aux déplacements entre les trois bassins d'emplois de Thionville, Metz et Nancy, incluant les trajets au sein d'un même bassin. La part importante de ce trafic met en évidence l'attractivité des agglomérations produisant de nombreux flux structurants pour les territoires.

#90 trains de voyageurs qui circulent
quotidiennement entre Nancy, Metz et
Thionville⁴

L'axe ferré Nancy-Luxembourg constitue l'un des axes les plus circulés en France. Ainsi, il représente à lui seul 42 % de la fréquentation du réseau lorrain (2013). En plus, l'infrastructure supporte un trafic fret important (115 trains de fret quotidiens au nord de Metz), et l'offre TGV.

¹INSEE, 2016.

²INSEE, 2014.

³A31 bis au cœur du Sillon lorrain, Dossier du maître d'ouvrage, mai 2015.

⁴SRADDET, Annexe 2, Diagnostic thématique – transport de voyageurs, RGE, novembre 2019.

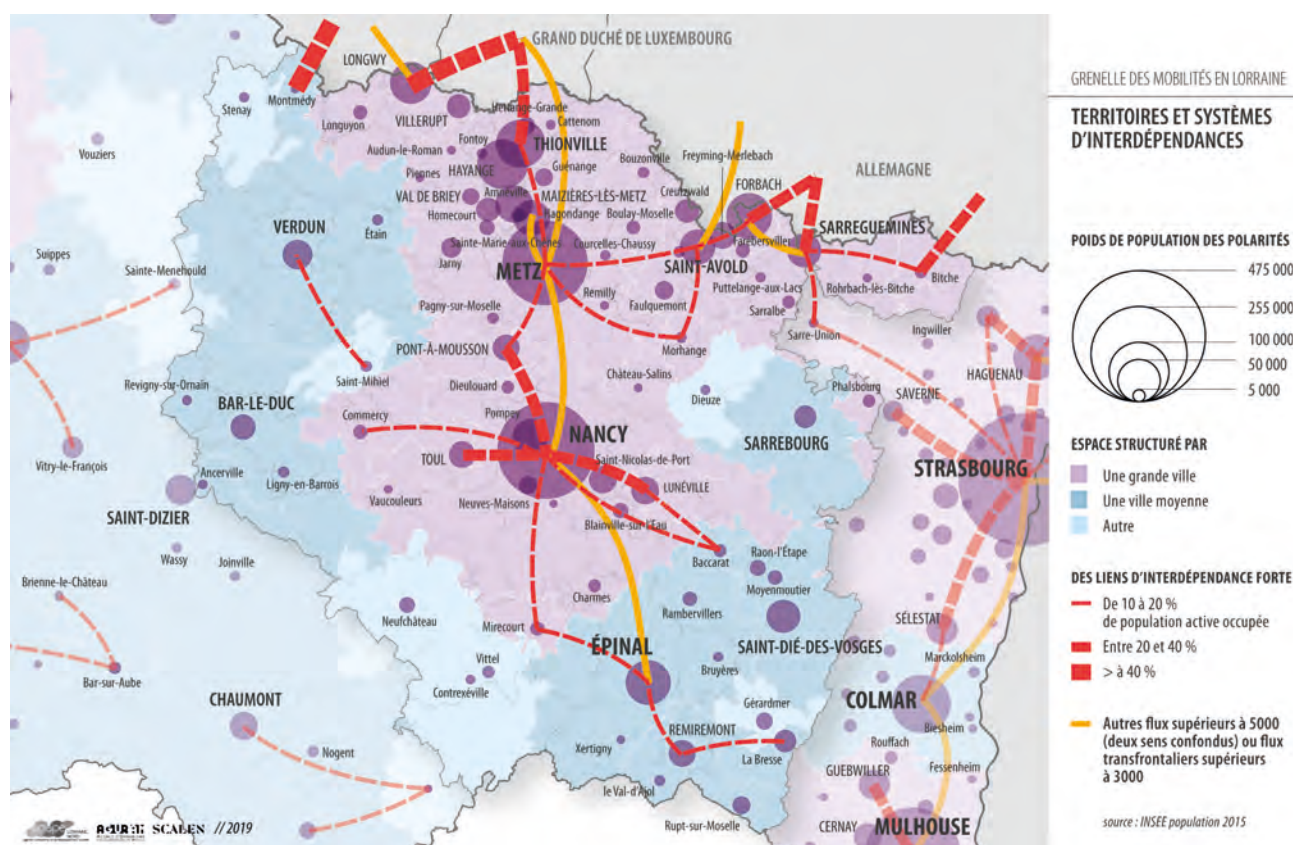
Une métropolisation multipolaire et transfrontalière

L'histoire et la géographie de la Lorraine ont construit une armature urbaine multipolaire qui donne lieu à une forme particulière de métropolisation « en chapelet » sur un axe nord-sud :

- Ce « chapelet » établit des liens forts entre les pôles situés dans le Sillon lorrain, mais des interdépendances plus faibles entre l'extrême nord et l'extrême sud..

- Sa configuration est très asymétrique puisque le nord, dense, est inclus dans une logique de croissance rapide, tirée par le Luxembourg, alors qu'au sud, Nancy structure des espaces de plus faible densité et de faible dynamique.

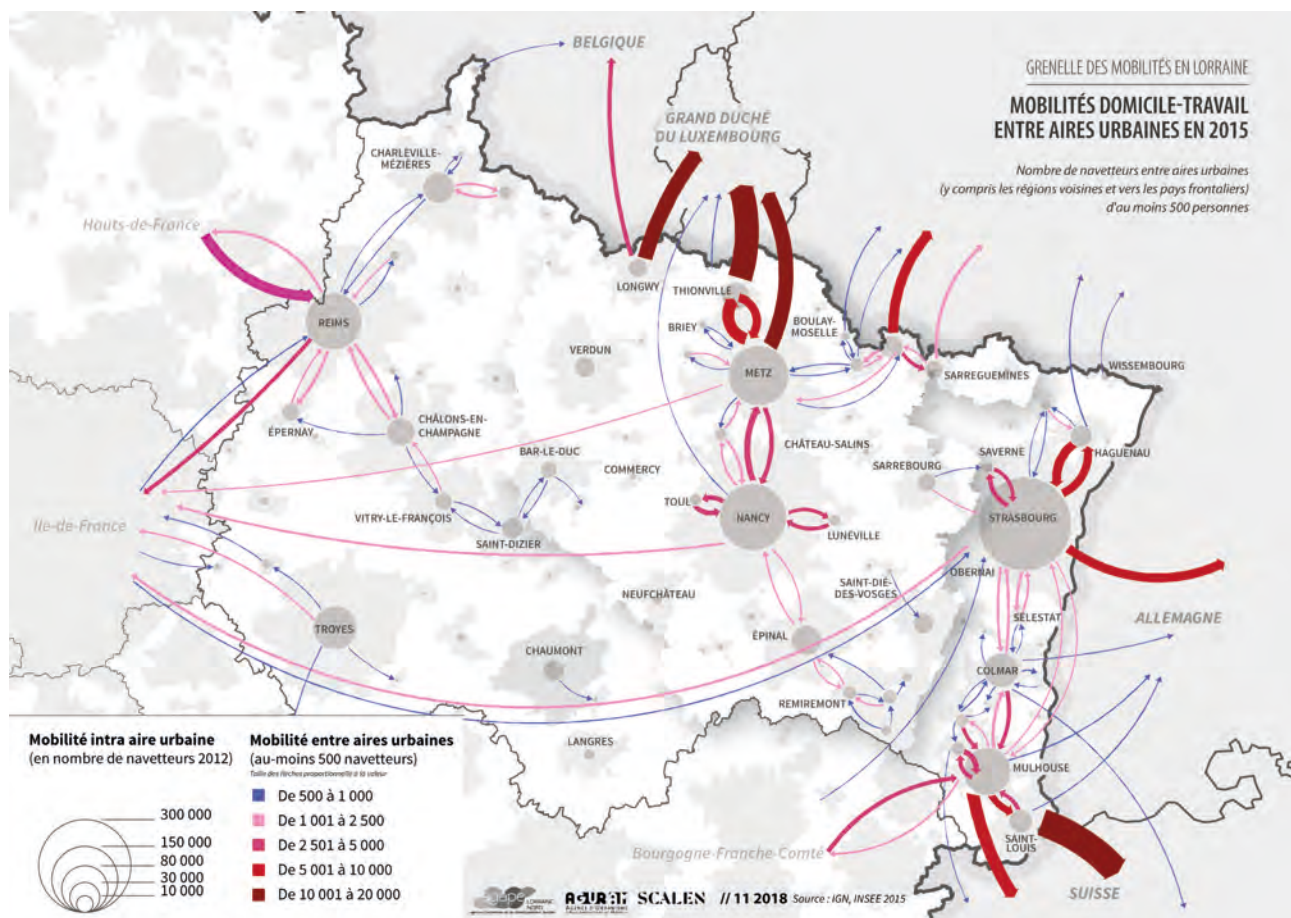
La métropole luxembourgeoise, qui rayonne largement et de plus en plus en Lorraine (services, santé, etc.), fait aujourd'hui partie intégrante de ce chapelet.



Une puissante dynamique d'échanges entre agglomérations lorraines et avec le Luxembourg

La proximité des pôles urbains du Sillon Lorrain et des métropoles de Luxembourg et Sarrebruck favorise les flux d'échanges entre agglomérations. Les flux domicile-travail entre aires urbaines sont ainsi parmi les plus importants en région Grand Est.

Là encore, la situation est contrastée entre les différents pôles attractifs, dont les plus puissants, pour le travail, sont en dehors du territoire (Luxembourg et Sarrebruck).

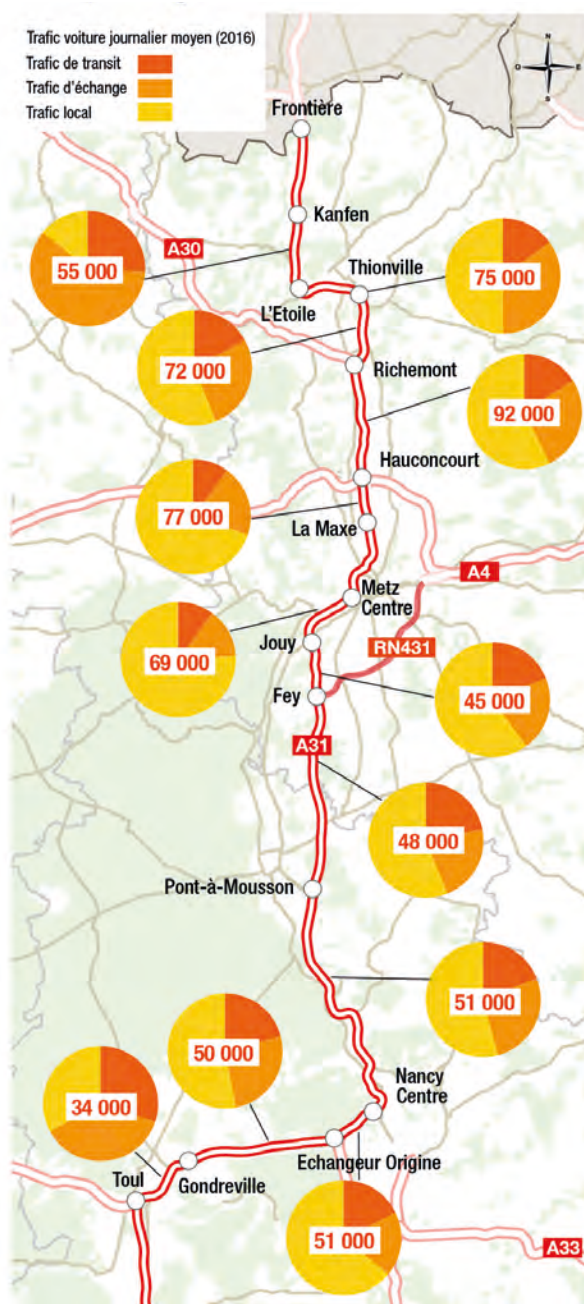


Sur le Sillon lorrain, une imbrication des flux interurbains et locaux

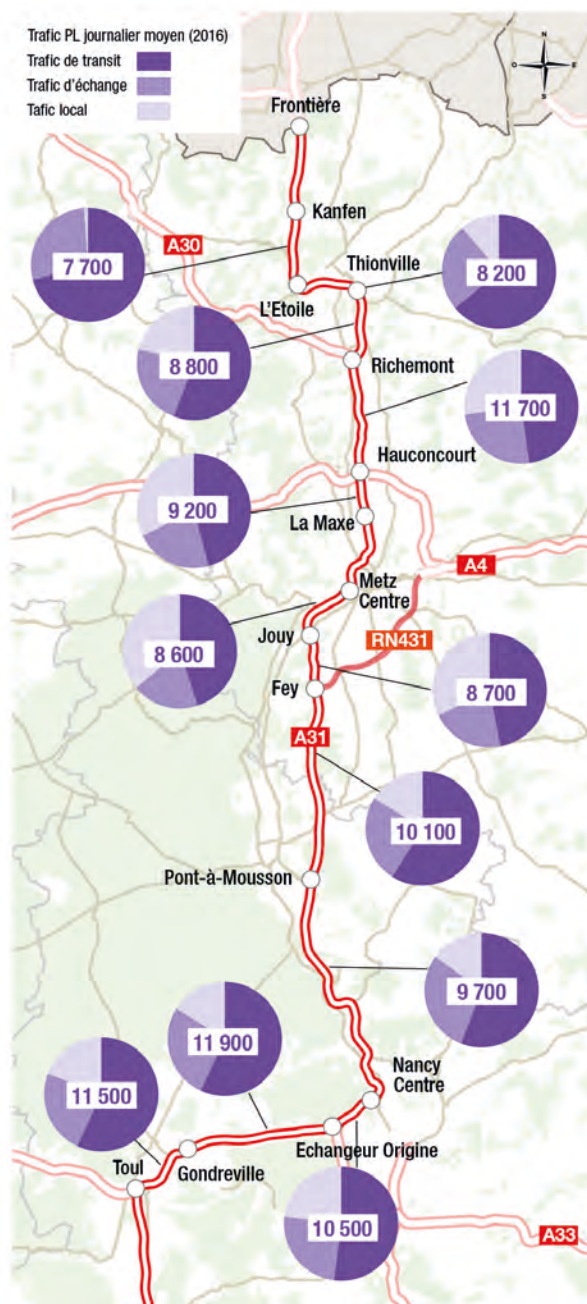
L'histoire et la géographie ont fait du Sillon un espace de densité humaine et un couloir de mobilité où se concentrent les infrastructures (A31, ligne ferroviaire Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, etc.) qui supportent d'importants flux d'échange et de proximité internes (bassins des grandes agglomérations), sans compter le trafic de transit (cf. partie 3.).

Les axes nord-sud du Sillon connaissent donc des phénomènes de congestion récurrents, en premier lieu aux abords des agglomérations. L'autoroute A31, où le trafic excède les 100 000 véhicules par jour sur certaines sections, est aujourd'hui régulièrement saturée autour de Nancy, Metz et Thionville. Le trafic transfrontalier emprunte, pour une part importante, des axes locaux, urbains ou ruraux. Ces axes, à vocation de desserte locale, sont peu compatibles avec l'importance des flux et sont aussi localement saturés : 21 500 véhicules / jour sur la RD16 à Audun-le-Tiche par exemple.

▼ Répartition du trafic routier **voiture** en 2016 :
transit, échange et local



▼ Répartition du trafic routier **poids-lourds** en 2016 :
transit, échange et local



Source : DREAL Grand Est - A31bis, au cœur du Sillon lorrain - Dossier de concertation - Nov. 2018

Les stratégies et solutions qui seront adoptées sur chaque bassin urbain pour la gestion de ces flux (vitesse régulée sur autoroute, accroissement de l'offre TER, etc) affecteront inévitablement les itinéraires régionaux et européens. Une organisation fine reste à trouver pour gérer conjointement les différents types de flux.

3#

AU CŒUR DE L'EUROPE : LA LORRAINE, UN ESPACE DE CONTACT, DE TRANSIT ET D'ÉCHANGES

#3 frontières et 4 horizons structurants

La Lorraine est à l'articulation de quatre espaces structurants à l'échelle européenne : l'Île-de-France et la Vallée de la Seine, le Rhin supérieur, le Benelux et le Rhin inférieur, le couloir rhodanien. Conséquence : le trafic de transit sur les infrastructures lorraines est important.

#2 corridors du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Deux des neuf corridors du RTE-T passent en Lorraine, sur un axe nord-sud (corridor Mer du Nord – Mer méditerranée) et sur un axe est-ouest (corridor Atlantique), la reliant aux espaces européens structurants voisins. Ces corridors supportent le trafic de transit et d'échange, mais aussi le trafic local.

#Woippy, 1^{re} gare de triage de France (SNCF Réseau)

L'axe ferré Nancy-Luxembourg constitue l'un des axes les plus circulés en France. Ainsi, il représente à lui seul 42 % de la fréquentation du réseau lorrain (2013). En plus, l'infrastructure supporte un trafic fret important (115 trains de fret quotidiens au nord de Metz), et l'offre TGV.

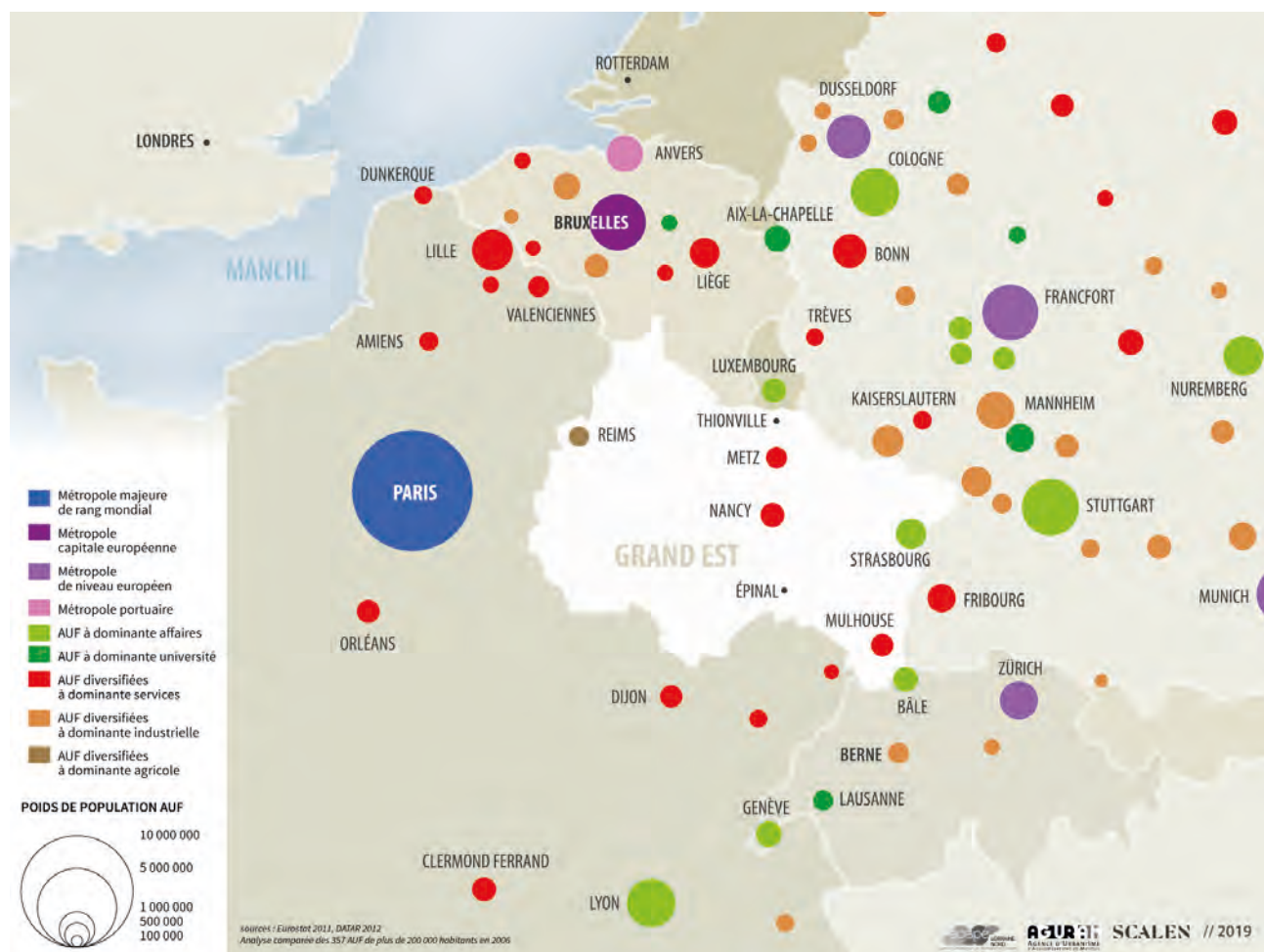
#420 000 conteneurs EVP : c'est la capacité des plateformes multimodales de Bettembourg (300 000) et Athus (120 000)

À cette capacité s'ajoutent, à Bettembourg, les 300 000 remorques du terminal de l'Autoroute ferroviaire. Une part de ce trafic est destinée à la Lorraine, ou y transite. À titre de comparaison, environ 60 000 conteneurs ont été traités en Lorraine en 2019 (Champigneulle et Metz).

#1 LGV est-ouest pour un territoire structuré par un axe nord-sud

Une offre TGV importante pour le développement de la Lorraine car elle cumule l'accès à Paris et à l'Allemagne, ainsi que l'irrigation du territoire. Mais son orientation, qui ne reprend pas celle de l'axe structurant lorrain, pèse sur l'efficacité de l'offre et suscite des remises en cause.

La Lorraine, terre de contact



Située à l'interface de trois frontières ainsi qu'au cœur de la Région Grand Est, la Lorraine est un point de contact historique entre quatre espaces économiques structurants et moteurs de l'Europe du nord-ouest :

- l'Île-de-France et la Vallée de la Seine à l'ouest,
- le Rhin supérieur à l'est,
- le Bénélux et le Rhin inférieur au nord,
- le couloir Rhodanien au sud-est.

Le Sillon lorrain, qui se compose, d'Épinal jusqu'au Luxembourg et la Sarre, de plusieurs polarités reliées par des infrastructures importantes et fortement fréquentées, joue un rôle important dans la mise en relation de ces 4 grands espaces économiques européens. Mais deux problèmes se posent : d'une part l'inadéquation de certaines infrastructures qui fragilisent la relation, notamment au sud avec le couloir Rhodanien, et d'autre part, la capacité de la Lorraine à tirer pleinement profit de cette position de carrefour.

DIRES D'ACTEURS

« La Lorraine, c'est vingt millions d'habitants à deux heures du Sillon, ou encore quatre millions à une heure ». Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, présentation de la conférence « Des singularités territoriales à l'attractivité régionale », 2018.

La Lorraine, terre de passage



DIRES D'EXPERTS

Les corridors « sont désormais au cœur de la stratégie de développement des ports intérieurs dont il est devenu clair qu'elle sera nécessairement multimodale. Les ports qui réussiront sont ceux qui combineront la meilleure desserte fluviale, routière et ferroviaire »

C. TRAUTMANN, coordinatrice RTE-T (L'Antenne, 2017)

La Commission européenne a identifié neuf corridors de mobilité constituant le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Du fait de la concentration des infrastructures multimodales et des flux qui les empruntent, ils sont reconnus comme stratégiques pour l'économie et le bon fonctionnement du marché intérieur de l'Union européenne (ex-marché commun).

Deux de ces corridors passent en Lorraine sur un axe nord-sud (corridor Mer du Nord – Méditerranée) et sur un axe est-ouest (corridor Atlantique), reliant la Lorraine aux espaces européens structurants mentionnés précédemment.

Les infrastructures concernées sont :

- sur un axe est-ouest (corridor Atlantique) : l'autoroute A4, la ligne ferroviaire (fret) Valenton-Sarrebruck/Strasbourg, la LGV Est européenne ;
- sur un axe nord-sud (corridor Mer du Nord-Méditerranée) : l'A31, la ligne ferroviaire Luxembourg-Dijon- Lyon (fret et voyageurs), la Moselle canalisée (en impasse au sud de Nancy).

Conséquence de son positionnement stratégique en Europe, la Lorraine est un couloir de transit international, symbolisé localement par :

- l'importance du trafic poids-lourd sur l'A31 : jusqu'à 70 % de poids lourds en transit en Lorraine sur l'A31 ; ce trafic est favorisé par la taxe routière allemande mais aussi la fiscalité luxembourgeoise sur les carburants qui favorisent le passage par l'A31-A3 pour des liaisons internationales nord-sud,
- l'importance des plateformes logistiques frontalières d'Athus (Belgique) et Bettembourg (Luxembourg), mais aussi de Metz et Champigneulle qui jouent un rôle modeste mais réel de redistribution du trafic conteneurs à l'échelle européenne,
- l'importance de la gare de triage de Woippy, première de France avec environ 70 trains traités par jour (SRADDET),
- l'importance du trafic du fret ferroviaire (près de 125 trains traversent chaque jour Metz, dont les autoroutes ferroviaires au départ de Bettembourg mais aussi de Calais).

La Moselle (trafic de 5,4 millions de tonnes en 2018) dispose d'importantes réserves de capacité, mais le transit est faible, le « grand gabarit » (jusqu'à 3 000 tonnes) s'interrompant au sud de Nancy (Neuves-Maisons). L'essentiel des flux de transit sont donc routiers ou ferroviaires et empruntent les infrastructures du Sillon, par ailleurs très sollicitées pour du trafic local ou d'échange lorrain, qui tendent à la saturation.

DIRES D'ACTEURS

La Lorraine, « axe européen » : solution ou problème ?

« Il est tout de même dommageable qu'un territoire comme le nôtre subisse un trafic international qui n'apporte absolument rien ou très peu au territoire. »

MAIRE DE TOUL (Débat public A31bis, 2015).

Mais...

« À l'approche d'une nouvelle et grande région, il paraît très clair que le Sillon lorrain sera dévalorisé par rapport au Sillon rhénan ; et de ce fait, l'axe européen que devrait être la Lorraine se délitera au fil du temps si rien n'est fait (...). »

AVIS N° 329 (Débat public A31bis, 2015).

La Lorraine, terre d'échanges

Ce sont l'industrie métallurgique et mécanique et le secteur agricole (céréales, etc.) qui justifient, outre l'important potentiel de transit, la création précoce de l'A31 (1966) ou la mise à grand gabarit de la Moselle canalisée (1964).

Aujourd'hui, le Grand Est est la deuxième région exportatrice de France (62 milliards d'euros pour 56 milliards d'importations) et la Lorraine pèse pour 28 % de ces exportations (dont 19 % pour la Moselle).

La Lorraine est dépendante des deux corridors européens pour ses échanges, en particulier pour rejoindre les ports maritimes du range nord européen.

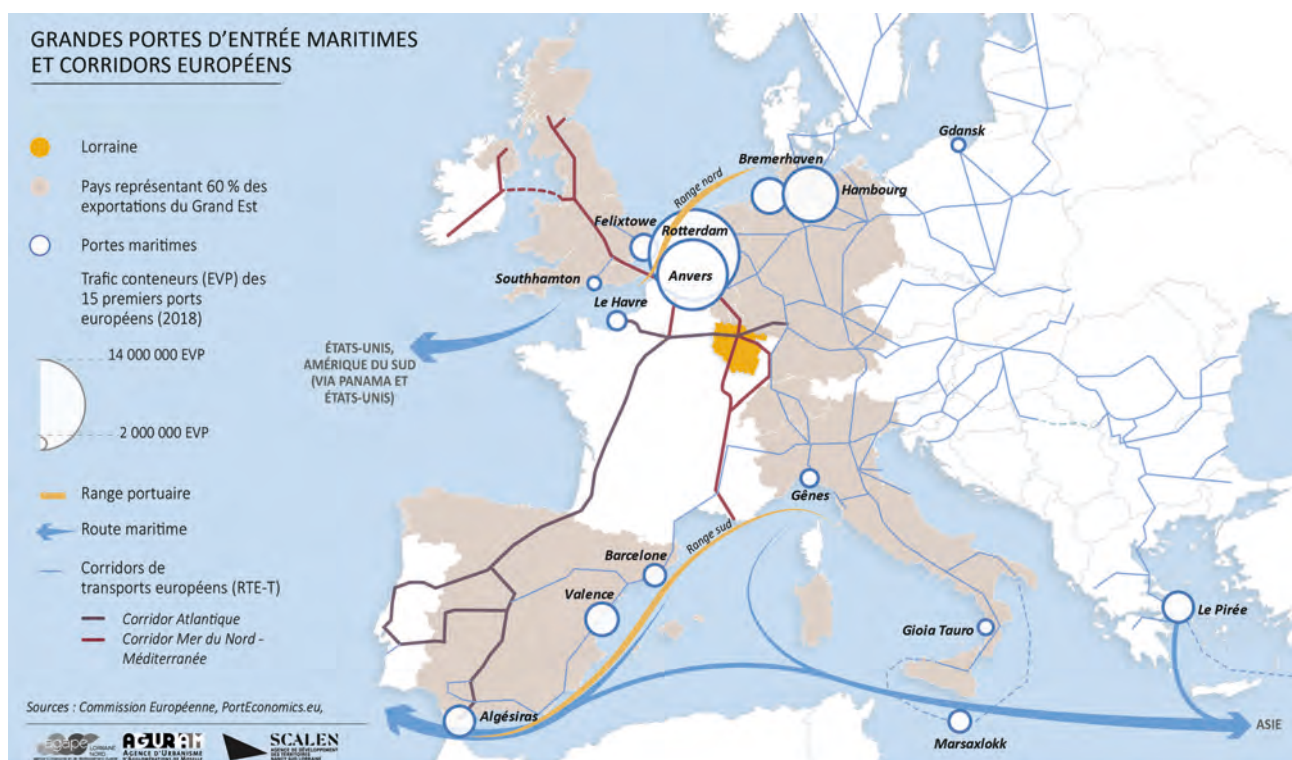
Au-delà des infrastructures, l'organisation et la gouvernance du secteur logistique, qui regroupent 3 800 établissements de transport (41 % du Grand Est), sont primordiales. La Lorraine peut aussi compter sur les plateformes frontalières qui, au-delà des flux de transit, sont aussi au service des exportateurs / importateurs lorrains.

Les échanges avec le reste de la région Grand Est et les autres régions françaises sont également importants. Si les flux internes reposent largement sur la route (95 %), les échanges avec les autres régions sont plus multimodaux, notamment du fait de l'importance des trafics ferroviaires entre les Hauts-de-France et la Lorraine engendrés par la filière métallurgique (ArcelorMittal et ex-British Steel).

DIRES D'ACTEURS

« Sur le Terminal container d'Athus (TCA, Belgique) transitent environ 70 % des conteneurs lorrains traités à Anvers. »

A. RYSMAN, directeur TCA (présentation orale, 2016).



SIGNAUX FAIBLES

L'accessibilité et la géographie lorraines (proximité d'importants marchés, disponibilité de foncier connecté aux infrastructures de transport) ont été mentionnées parmi les facteurs décisifs pour de récents investissements industriels ou logistiques : KvernelandGroup, Amazon, Knauf Insulation, Atelier de Basse Ham.

Les trains Chine-Europe : une nouvelle offre en fort développement (8 000 convois en 2019 contre 3 600 en 2017), mais 50 à 100 conteneurs EVP par convoi seulement, à comparer à la capacité d'un navire porte-conteneurs récent (entre 20 000 et 25 000 EVP).

La Lorraine et la grande vitesse ferroviaire



La LGV Est européenne a été la première ligne à être cofinancée par les collectivités locales. Cependant, pour ce qui concerne le service TGV proposé sur cette ligne, la difficulté réside à construire la desserte efficace d'un territoire multipolaire avec une demande relativement diffuse et structurée sur un axe nord-sud à partir d'une infrastructure visant la massification sur un axe est-ouest.

Ce qui est vrai sur un axe Paris-Strasbourg-Allemagne l'est aussi, pour des raisons différentes, sur un axe Lorraine-Méditerranée.

La logique de massification et d'optimisation des infrastructures LGV pousse l'exploitant ferroviaire à privilégier des liaisons géographiquement indirectes (écologiquement peu vertueuses) mais qui demeurent – à cause d'infrastructures inadaptées ou dédiées au fret (ligne Nancy-Dijon) – les plus efficaces en matière de temps de parcours.

Cette logique limite cependant l'accessibilité au service pour une part importante des lorrains, en particulier dans le sud-Lorraine et la plaine des Vosges.

Pour clore ce rapide portrait de la Lorraine « en mobilité », trois constats généraux révèlent la diversité des paramètres à prendre en compte pour faire de la mobilité un levier de cohérence et de développement territoriaux. Ils justifient que l'on s'interroge, à l'échelle de la Lorraine, sur les enjeux qu'il nous faudra collectivement identifier en préparation des prochains ateliers du Grenelle des mobilités en Lorraine.

#1 Des bassins de vie interdépendants à l'échelle de la Lorraine, y compris dans une dimension transfrontalière

Le renforcement avéré des mobilités au sein de la Lorraine crée des liens et une interdépendance forte entre tous les bassins de vie. Mais deux spécificités imposent une attention particulière :

- Le contraste entre un axe nord-sud fortement urbanisé et doté en infrastructures de transports, et des espaces multiples structurés par un réseau de villes moyennes,
- L'influence déterminante, au nord, de la métropole Luxembourgeoise, partie intégrante de la logique de métropolisation lorraine, alors qu'elle constitue un espace de décision distinct.

#2 Une métropolisation polycentrique à l'œuvre du nord au sud de la Lorraine

L'histoire et l'existence précoce d'infrastructures de mobilité efficaces ont favorisé une métropolisation en chapelet, y compris dans une dimension transfrontalière là encore. Cette multiplicité des foyers de métropolisation, se connectant aux franges de la Lorraine à des espaces foncièrement différents, appelle des réponses diverses et pourtant parfaitement concertées.

#3 Des agglomérations et des espaces ruraux lorrains ouverts sur l'Europe

Terre d'industrie et d'agriculture, terre de contact et d'échanges, la Lorraine est ouverte sur ses voisins et plus largement sur le monde. Pour autant, sa position de carrefour d'échelle européenne pourrait être remise en question par deux logiques :

- L'inadéquation des infrastructures et des services de transports pour lui permettre de jouer ce rôle à la mesure des enjeux économiques et commerciaux européens,
- L'impact excessif d'une mobilité de transit, certes stratégique, mais qui pourrait entraver la fluidité des échanges internes à la Lorraine et donc sa cohérence territoriale.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 2

QUATRE DÉFIS POUR LA LORRAINE

Le défi environnemental et climatique

Le défi social et sociétal

L'innovation dans les transports : mythe ou réalité ?

Le défi de la résilience face aux crises

À l'automne 2019, un Comité de pilotage constitué de la Région Grand Est, du PMESL et ses membres fondateurs ainsi que de l'État a identifié cinq thématiques de travail couvrant largement les problématiques de mobilité en Lorraine.

Ces cinq thématiques, qui ont fait l'objet d'un large diagnostic présenté plus avant dans le présent volume, ont été identifiées comme devant permettre d'adopter un regard à la fois prospectif et transversal pour relever trois grands défis qui se posent à la Lorraine : le **défi environnemental et climatique**, le **défi social et sociétal** et le **défi de l'innovation dans les transports**.

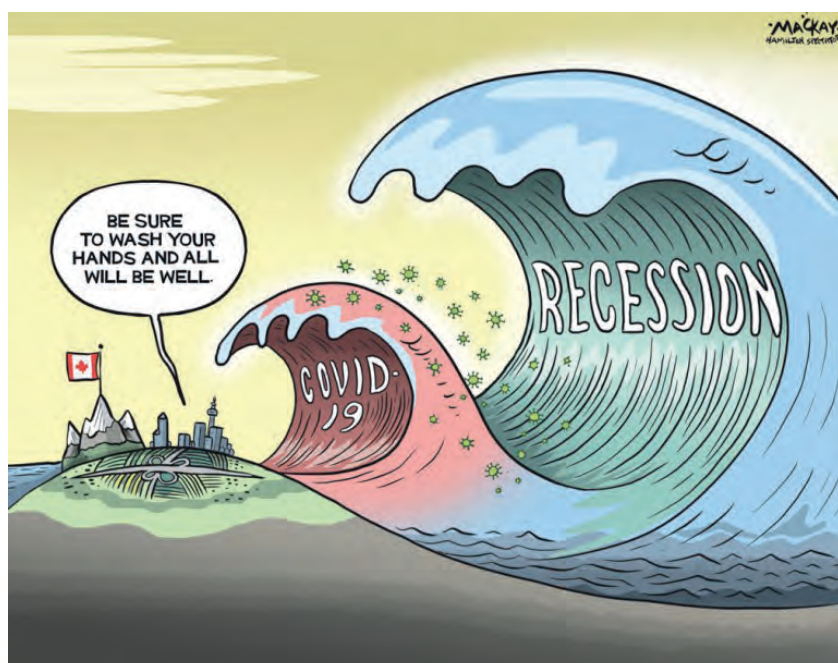
Puis la crise sanitaire est venue bousculer nos quotidiens et nos pratiques professionnelles, nous poussant à renouveler nos questionnements. La Covid-19 a mis au premier plan le défi de crises jusqu'alors plus sous-jacentes que frontalement affichées : crise économique, crise énergétique, crise sociale (les Gilets jaunes, etc.) et, moins attendue, crises sanitaires, etc.

Un quatrième défi s'est donc assez naturellement imposé, celui de la **résilience face aux crises**.

Ces défis exacerbent les problématiques et les enjeux en matière de mobilité et de transport. Ainsi, thématiques et défis ne sont pas cloisonnés entre eux mais bien interdépendants.

D'un côté, il est question du «système transport», et de l'autre, de défis systémiques : un problème nourrit l'autre jusqu'à engager, dans le pire des cas, ce que les spécialistes appellent une «méta-crise». Rien ne prouve, bien sûr, que nous en sommes à ce stade, mais il n'est peut-être pas inutile de nous y préparer...

Les enjeux de ces quatre défis, présentés ci-après, seront à affiner collectivement au regard des cinq thématiques.



Pendant la crise sanitaire de la Covid-19, la presse internationale s'est faite le relais du lien que les experts tissent entre les défis et crises qui menacent l'humanité

LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL ET CLIMATIQUE

Espace de contact entre plusieurs foyers de l'économie européenne, et elle-même structurée par plusieurs pôles urbains, la Lorraine est le lieu d'importants trafics voyageurs ou fret encore largement carbonés et générés par différents phénomènes : périurbanisation et étalement urbain, métropolisation polycentrique menant à une imbrication des bassins de mobilité, puissance de flux transfrontaliers croissants en nombre et distance, poids des circulations de fret (échange et transit) sur les infrastructures, etc.

Les conséquences en sont une forte dépendance aux énergies carbonées et un fort impact de celles-ci sur l'environnement : émissions de gaz à effet de serre et pollution atmosphérique. Toute ambition dans ce domaine devra tenir compte de la fiscalité luxembourgeoise sur les carburants (accises et « tourisme à la pompe ») et sur les véhicules de société (voitures de fonction) qui limite localement l'impact de la fiscalité française sur les carburants (TICPE, TVA et TGAP) et le bonus-malus écologique sur l'achat d'un véhicule.

Enfin, si la mobilité des personnes et des marchandises est un réel facteur de développement des territoires, l'usage dominant de la voiture conduit à l'étalement urbain et la multiplication des infrastructures de transports qui contribuent à une plus grande artificialisation des sols. Des alternatives doivent être imaginées pour répondre aux obligations réglementaires et continuer à faciliter la mobilité et les échanges, sans altérer les qualités paysagères et environnementales de la Lorraine.

Le poids du transport dans les émissions de gaz à effet de serre nationales est aujourd'hui de

29 %, 

avec une tendance à la hausse.

-7,3 % 

c'est la diminution de la production de CO₂ durant les quatre premiers mois de l'année 2020, consécutive au confinement lié à la Covid-19 (les émissions de CO₂ liées au transport ont diminué de 8,3 %).¹

Sur 100 voitures qui roulent en France,

plus de 99  carburent aux énergies fossiles.

D'après l'agence nationale Santé Publique France,

le secteur des transports est responsable, en France, de près d'

1/3 des 48 000 décès prématurés annuels dus aux particules fines. 

¹ <https://www.lemonde.fr/blog/huet/2020/05/11/covid-19-combien-de-co2-evite/>

1

LE POIDS INDÉNIABLE DE LA MOBILITÉ DANS LES ENJEUX CLIMATIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

Développement économique, consommation d'énergie et mobilité ont, jusqu'à ce jour, toujours été liés, jusqu'à mener à l'hyper-mobilité² qui caractérise notre société, du moins jusqu'à la crise sanitaire en cours. Les dépenses totales de transport françaises se sont élevées, en 2017, à 401,8 milliards d'euros, soit 17,5 % du PIB³ national. La mobilité est donc porteuse d'immenses enjeux économiques et sociaux, mais aussi environnementaux.

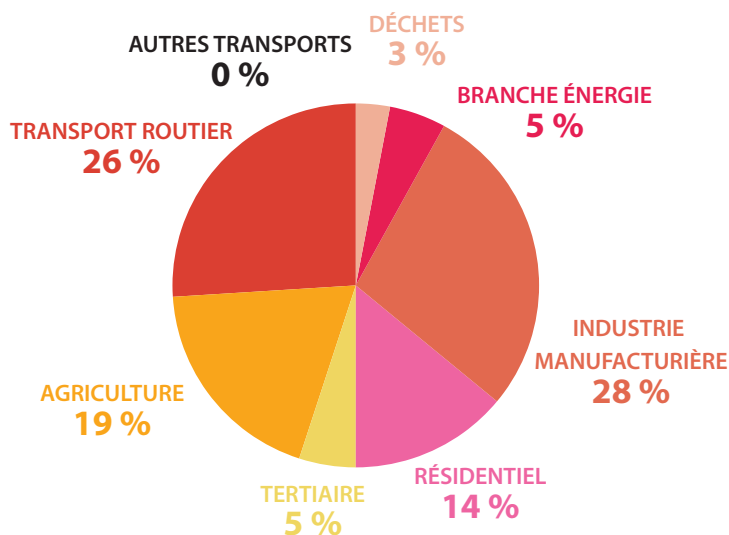
En raison de sa dépendance aux infrastructures et énergies fossiles, notre mobilité pèse lourdement sur l'empreinte écologique des français. Certaines externalités négatives de la mobilité affectent directement les populations, avec un impact connu sur la santé (maladies respiratoires et cardio-vasculaires, allergies ou atteintes au développement du cerveau, etc.) et la qualité de vie : pollution de l'air, bruit, accidentologie, stress, etc.

SIGNAUX FAIBLES

La consommation nationale des ménages en services marchands de transport représente 14 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 1,5 % par an depuis 2012¹. Fin 2017, le secteur des transports et de l'entrepôt employait 1,4 million de salariés et 100 000 intérimaires en France.

Émissions directes de GES dans le Grand Est

RPG 2013 – Format PCAET



Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

D'autres ont un impact plus insidieux. Ils participent à la dégradation de notre environnement global et menacent à terme les grands équilibres sociaux, établissant ainsi un lien avec le défi sociétal et le défi de la résilience face aux crises : émissions de gaz à effet de serre et réchauffement climatique, ruissellements polluants pour l'eau et les sols, fragmentation des écosystèmes et fragilisation de la biodiversité, artificialisation des sols et étalement urbain induit (infrastructure > vitesse > distance > étalement), et, enfin propagation de maladies et espèces invasives (biofouling, ou bio-encrassement).

²Yves Crozet, *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ? Economica*, 2016

³Commissariat général au développement durable, *Chiffres clés du transport*, avril 2019.

2#

ACTIONNER DES LEVIERS LOCAUX POUR RÉPONDRE À UN PROBLÈME MONDIAL

Aujourd'hui, les territoires font, vis-à-vis du défi environnemental et climatique, face à un dilemme : ils sont, en quelque sorte, bourreaux et victimes. Au travers de leur action et compétences, ils doivent en permanence arbitrer entre injonctions de développement et impératif de réduire les impacts de celui-ci. Depuis quelques années s'ajoute la nécessaire adaptation aux conséquences...

Le défi environnemental et climatique offre l'occasion aux territoires de se poser de nouvelles questions et priorités, ou de reconsidérer certaines approches en matière de développement économique, d'aménagement, d'inclusion sociale (...) et, en conséquence, de mobilité...

Deux crises, dont le lien avec la question apparaît progressivement, ont accéléré l'urgence de ce changement de paradigme : le mouvement social des Gilets jaunes et la crise de la Covid-19.

Toute la difficulté consiste à trouver l'équilibre entre l'accès, voire le droit, à une mobilité pour tous (le confinement imposé en France du 17 mars au 10 mai 2020 a d'ailleurs soulevé de légitimes questions sur l'impact humain d'une mobilité débridée et souvent imposée) et la préservation de l'environnement. La population compte sur les collectivités locales – les AOM n'ayant aucune exclusive – pour relever ce défi et considère que ces dernières sont les mieux placées pour promouvoir un territoire accessible (ville du quart d'heure, etc.), au quotidien, par des modes de déplacements qui respectent leur environnement commun. Ainsi, lors du Grand Débat national, les contributeurs aux questionnaires en ligne ont placé les acteurs publics comme les plus légitimes pour proposer des modes de transports alternatifs (43,4 % des réponses)⁴.



Posé ainsi, le défi est finalement plus local que global. Les collectivités peuvent jouer un rôle majeur de planification de l'aménagement, d'organisation de la mobilité, de mobilisation et de coordination des acteurs du territoire et de l'ensemble des citoyens.

⁴Synthèse "Transition écologique" (version actualisée), p. 112 : <https://granddebat.fr/media/default/0001/01/b88758e8caa2733bec607a74b3b5371cc0a3b420.pdf>

LE DÉFI SOCIAL ET SOCIÉTAL

En ville, comme dans les territoires ruraux, l'égalité d'accès à la mobilité est un élément capital pour la cohésion des territoires. Pourtant, exercer ce droit est de plus en plus difficile pour une part croissante de la population, avec plusieurs risques de fracture à la clé : fracture sociale pour l'accès financier ou pratique à la mobilité (seniors, jeunes actifs, ménages précaires, etc.) ; fracture territoriale entre ménages ruraux et ménages urbains, ménages desservis par les TC et ménages enclavés ; fracture numérique liée à l'âge ou à des phénomènes d'illettrisme ou d'analphabétisme, voire de mauvaise couverture réseau ; fracture financière enfin, en fonction des budgets dont les territoires disposent pour financer des services mobilité. En 2018 et 2019, le mouvement des Gilets jaunes a porté au débat des questions centrales en matière de mobilité quotidienne, et pas seulement celle du prix du carburant : dépendance à la voiture et coûts induits, absence d'alternatives, raréfaction des services de proximité. La pandémie de Covid-19 s'est aussi, par ailleurs, faite le miroir des inégalités sociales et territoriales.

Au-delà, la société française évolue : vieillissement d'une population pour qui la mobilité est une évidence, aspiration à changer de rythme et moins se déplacer (d'ailleurs mise en avant durant le confinement de 2020), à consommer localement, etc.

287 000



**c'est le nombre estimé
de manifestants**

lors de la première journée de mobilisation massive des Gilets jaunes, d'après le Ministère de l'Intérieur.

En France, **25 %**

des jeunes ont renoncé à un emploi

21 %



**à une formation en raison
de difficultés de transport⁵.**

Près de la moitié

**des plus de 75 ans ne
sortent régulièrement
pas de chez eux pendant
au moins 24 heures d'affilée.**



1 femme sur 5



**ne disposait pas du permis de
conduire en Meurthe-et-Moselle**

Scot Sud 54 - 2013

⁵ Source : Baromètre sur la jeunesse 2017 de la Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative / DJEPVA

1#

DES DISPARITÉS TERRITORIALES DANS L'ACCÈS À LA MOBILITÉ

Dans l'ensemble des territoires, les collectivités cherchent à favoriser une mobilité inclusive, mais la portée de l'effort dépend des compétences administratives (la LOM redistribuant à cet égard les cartes, mais les questions pratiques restent nombreuses), des compétences techniques, et des moyens disponibles.

En Lorraine, le Sillon, dense et disposant des moyens les plus importants, bénéficie d'un large panel d'infrastructures et de services de mobilité. Mais la Lorraine est aussi constituée de territoires ruraux peu denses et ayant parfois de peu de moyens pour offrir des alternatives à la voiture individuelle qui est généralement indispensable pour une grande majorité de déplacements ou de trajets (rejoindre une gare, un P+R, etc.), d'autant que les services, parfois basiques, se sont éloignés : commerces, administrations, etc. Autour des villes du Sillon, ce constat est aussi vrai pour certains quartiers ou certaines communes, y compris dans les ressorts de mobilité existants.

SIGNAUX FAIBLES

Gilets jaunes et environnement : l'amélioration des transports publics, le développement du ferroutage, l'encouragement à utiliser des moyens de transport plus propres sont, dans les expressions recueillies lors du Grand Débat national en 2019, les éléments les plus cités pour répondre au problème du dérèglements climatiques et de la pollution.

Mais l'offre est-elle accessible, facilement compréhensible par tous et d'un usage sécurisé et sécurisant (etc.) ?

Dans les secteurs les mieux pourvus en service TC, la voiture peu rester indispensable à certaines heures, pour des publics aux moyens limités (agents d'entretien, veilleurs de nuit, aides-soignantes, etc.) : sur le SCoTAM, 6,5 % des déplacements ont lieu entre 21 h et 6 h du matin, et encore 3 % entre 22 h et 5 h. Les contraintes modales pesant sur ces horaires conditionnent d'autres déplacements (aller ou retour) réalisés durant des horaires où une alternative à la voiture existe pourtant.

Dans ces territoires, finalement nombreux, c'est le sentiment d'une assignation à résidence qui s'installe dès lors que la mobilité automobile devient trop coûteuse, trop fatigante, trop chronophage parfois... Face à l'accumulation des difficultés qui existent souvent par ailleurs (difficultés d'emploi, disparition des services publics, etc.), une goutte d'eau peut faire déborder le vase. C'est ce qui semble s'être passé avec le mouvement de Gilets jaunes, augurant des difficultés à venir du fait d'une possible crise énergétique ou économique. Comme celle qui se confirme avec la crise sanitaire de 2020 ?



*La mobilité, cristallisateur d'un malaise social ?
Le mouvement des « Gilets jaunes » en Lorraine
Source : Le Parisien*

2# AU-DELÀ DE LA GÉOGRAPHIE ET DE L'OFFRE, UNE GRANDE DIVERSITÉ DE FREINS À LA MOBILITÉ

Réfléchir sur les dimensions sociales de la mobilité, c'est partir du constat que tous les individus ne sont pas égaux face à la mobilité. Des personnes sont plus « fragiles » que d'autres. Ces fragilités ont malheureusement tendance à se cumuler, multipliant les freins à la mobilité : barrières physiques, économiques, cognitives, psychologiques, éducatives ou encore culturelles, etc. Cette diversité de freins ne peut être solutionnée par une recette unique consistant à déployer de nouveaux services à la mobilité ou impulser une démarche innovante.

Répondre à des problèmes de déplacements par une politique d'offre nouvelle ou renforcée ne permet pas toujours de répondre aux difficultés de cette population. Dans un contexte de difficultés sociales, face à des publics fragilisés ne trouvant plus de réponses à leurs besoins, le système montre ses limites.

Ce défi montre la nécessité d'avoir une approche décloisonnée et d'adopter une logique de coproduction dans laquelle chacun des acteurs puisse apporter ses compétences et son expertise. La gouvernance est donc un point complexe à traiter.

SIGNAUX FAIBLES

VERS UN DROIT À LA MOBILITÉ... AUTREMENT ?

15 % des ménages Lorrains n'ont pas de voiture, chiffre qui cache des réalités très variées :

- *Des personnes âgées en rupture avec l'automobile, mais désireuses de mobilité : cela met les enjeux de proximité et d'accès aux services au cœur du débat, et interroge la qualité de nos espaces publics pour le piéton et l'accès aux transports publics.*
- *Des hyper-mobiles agiles : plutôt urbains et moins attachés à la possession d'une automobile qu'avant, ils sont utilisateurs des nouveaux services de mobilité, alternant vélo en libre-service, covoiturage ou voiture partagée, voire trottinette.*
- *Des populations en situation de précarité pour qui la mobilité est une clé d'insertion, mais l'automobile a un coût trop important. Par ailleurs, en France, 700 000 personnes conduisent sans assurance, et 18 % des véhicules circulent sans contrôle technique valable.*
- *Etc.*

Si les Français sont prêts à faire des efforts, il existe une demande forte pour qu'ils soient partagés de façon juste entre tous les membres de la société⁶. Ainsi, une réelle dynamique collective de changement est attendue, impulsée notamment par les décideurs.

⁶ADEME, Les représentations sociales du changement climatique, 20ème vague, 2019.

L'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS MYTHE OU RÉALITÉ ?

L'innovation dans les transports et la mobilité peut revêtir plusieurs formes. Concernant les services, l'expérimentation et l'implication d'acteurs privés (start-ups) permettent l'innovation à risque mesuré, et avec un bénéfice variable pour l'utilisateur ou le financeur. Il s'agit là de l'innovation portée par les révolutions numérique et servicielle. L'innovation dans les modes de transport est plus complexe et onéreuse : elle peut aller du lien infrastructure-service (route intelligente, etc.) jusqu'aux infrastructures d'un nouveau type (Hyperloop, Supraways, Urbanloop, etc.), voire conçue avec des matériaux innovants (et plus durables). Pour autant, les usagers eux-mêmes peuvent faire preuve d'innovation dans leurs pratiques – en limitant leur mobilité par exemple – avec un impact sur le système transport dans son ensemble. L'épisode de Covid-19 a montré à quelle vitesse la société a pu s'adapter au risque sanitaire en mettant en place, par exemple, le télétravail et des aménagements cyclables temporaires.

Enfin, la gouvernance et l'organisation des services de mobilité sont aussi objet d'innovations parfois juridiquement et financièrement complexes.

Mais qu'attendre de ces innovations en Lorraine ? Quelles pistes privilégier ?

70 000

véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été immatriculés en France en 2019 (soit 2,6 % du marché)...



...contre

388 100 vélos

et **478 000**

trottinettes à assistance électrique⁷



1 actif français sur 5

était en télétravail pendant le confinement⁸



44 %

des Français estiment que les nouvelles technologies leur ont permis de mieux organiser leurs déplacements⁹



⁷ FP2M (fédération des professionnels en micro-mobilité)

⁸ https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/confinement-le-teletravail-explose-mais-45-des-actifs-francais-ne-travaillent-plus_3905921.html

⁹ Chronos et l'ObSoCo en partenariats avec SNCF, Ademe et PSA – Observatoire des mobilités émergentes, 2014

1# L'INNOVATION, POUR QUOI FAIRE ?

La mobilité, dans ses contours actuels, repose sur des inventions issues de la révolution industrielle pour les engins (train, auto, avion, vélo, etc.) ou de l'ère électronique (1900) puis informatique (1950) pour leur exploitation. La demande, quant à elle, correspond à un ordre social établi à partir du XX^{ème} siècle, conforté par les « Trente glorieuses » après la seconde Guerre mondiale. Aucune invention technique ou évolution sociale récente majeure n'a modifié profondément le système, même si la crise de la Covid-19 interroge sur de possibles évolutions.



*Lyon : 108 trottinettes électriques en libre-service repêchées dans le Rhône en oct. 2019
@AssociationOdysseus3.1*

Les innovations, en revanche, ont été nombreuses. Technologique et concrète (numérique, hydrogène, etc.) ou plus conceptuelle (démobilité, ville du quart d'heure, etc.), leur finalité, au-delà de générer un revenu, navigue entre deux ambitions :

- maintenir le modèle social et économique actuel reposant sur une mobilité et une consommation d'énergie débridée... ;
- ou changer ce dernier pour répondre à l'urgence du défi écologique et climatique et s'organiser en vue d'une possible (probable ?) crise énergétique majeure.

Dans le cadre du Grenelle des mobilités, la question de l'innovation est porteuse de deux grands enjeux : l'utilité pour un territoire et une population à même de s'en emparer ou non, et la performance des solutions apportées aux problèmes (coût croissant, saturation, pollution, etc.)

2#

MAÎTRISER L'INNOVATION POUR LA METTRE AU SERVICE DU BIEN COMMUN ?

L'innovation va au-delà des seules technologies et englobe des évolutions d'ordre serviciel, commercial, organisationnel et juridique (telles que prévues par la LOM, par exemple) ou sociales qui se combinent et mobilisent nombre d'acteurs publics et privés souvent non-traditionnels (GAFAM et start-ups). Le champ des possibles s'élargit mais l'innovation peut s'avérer « disruptive », recomposer ou déstabiliser les équilibres, ou au contraire, manquer sa cible... L'innovation pose alors question.

Complément ou concurrence pour les AOM ?

Outre les innovations portées ou accompagnées par les AOM, pléthore de services, développés par des acteurs privés, sont nés hors du champs d'action de celles-ci, ajoutant parfois à la confusion (cf. la « guerre » des trottinettes de 2019).

Bouquet de service enrichi ou manque de lisibilité pour l'utilisateur ?

L'innovation numérique permet, en l'absence de régulation, à des acteurs privés, de multiplier les modes accessibles et les applications, supports d'information, de distribution, etc. Au risque de perdre l'utilisateur...

Des solutions pour tous ?

Le smartphone simplifie la mobilité... Mais quid de ceux qui n'en possèdent pas, ou qui ne sont pas à l'aise avec le numérique, ou tout simplement l'écrit ?

L'innovation pour changer les habitudes ?

La répétitivité crée l'habitude et transforme toute action, même initialement réfléchie, en réflexe. D'où la difficulté de valoriser pleinement certaines innovations, par exemple le vélo à assistance électrique, ou les supports billettiques multimodaux interopérables.

Des messages flous ?

Autonome ou électrique, une voiture occupe 12 m² et consomme de l'énergie. Les messages qui accompagnent certaines innovations peuvent poser question au regard des objectifs.

3#

L'INNOVATION : EFFICIENCE DES SOLUTIONS PROPOSÉES ET FANTASMES...

Le TGV a changé la France, avec des impacts sur l'économie et la démographie des territoires desservis, ou la répartition modale pour les trajets de moins de 3 heures. Il a ainsi participé à créer son marché – mission accomplie. Mais l'innovation a ici un autre objectif : ce défi s'appréhende comme la capacité des Lorrains à faire évoluer le système transport et ses corollaires (aménagement du territoire, etc.) pour relever les 3 autres défis : environnement et climat, social et sociétal, crises et résilience.

Si cet objectif commun est perdu de vue, l'innovation pour l'innovation risquerait d'aboutir à de grands projets innovants mais inadaptés (coût, efficacité, etc.), ou décalé par rapport à la réalité des besoins à l'horizon temporel visé (quelle place pour la voiture dans 20 ans, fut-elle autonome ?). Longtemps, les conditions économiques et la quasi-absence de préoccupations

environnementales ont permis des aménagements d'infrastructures sans trop questionner les causes et enjeux de la mobilité auxquels ils entendaient répondre, ou la pertinence de la réponse apportée. Cygne noir de la mobilité, la crise sanitaire a, soudain, mis une part inédite et importante des actifs en télétravail. Avec le déconfinement, le vélo apparaît – pour combien de temps ? – comme une panacée au problème insoluble de la distanciation physique en zone dense. Parangon d'une innovation affranchie, Uber licencie 3 500 personnes (en visioconférence, bien sûr) le 15 mai 2020...

Entre possible politique de relance, manque de crédits, et questionnement sur l'évolution de la mobilité dans le contexte de crise économique post Covid-19, il est difficile d'envisager l'avenir des grands projets. En revanche, il est certain que leur apport par rapport aux besoins et contraintes seront questionnés – il y a là matière à innover.

LE DÉFI DE LA RÉSILIENCE FACE AUX CRISES

La pandémie de la Covid-19 a mis la société française à l'arrêt. Outre le drame humain lié à la maladie, la catastrophe a provoqué une crise économique qui impactera la demande de mobilité et les finances des autorités organisatrices bien au-delà du déconfinement. Cette crise aura aussi des conséquences sociales encore mal cernées : chômage, pauvreté, etc. Les circonstances ont imposé le télétravail et modifié les pratiques d'achat ou de vente (Internet, circuits courts, etc.), libérant ainsi les citoyens de déplacements obligés. Les individus ont pris conscience qu'une partie de leurs déplacements pouvaient davantage être faits en proximité, à pied ou à vélo. L'impact sociétal n'est pas neutre et la valeur de l'innovation s'en trouve changée : vélo électrique et logistique de proximité ou voiture autonome ? Co-voiturage, autosolisme ou non-mobilité ?

En modifiant les déplacements les plus anodins (distance, fréquence, mode, etc.), la pandémie a eu pour conséquence une forte baisse d'une pollution (GES, bruit, etc.) dont l'omniprésence faisait oublier la prégnance et le caractère aberrant. Pour l'avenir, la notion de résilience a beaucoup circulé : « demain ne sera pas comme hier ; nous ferons autrement ». La mobilité est concernée au premier chef, mais les difficultés et les habitudes ne risquent-elles pas de limiter le changement profond, alors même que la crise questionne les termes et l'urgence même des trois autres défis que les élus nous soumettent ? La pandémie remet en question l'ensemble du modèle de mobilité et force à s'interroger sur les solutions les plus adaptées pour répondre aux exigences sociales et climatiques... Et pour sortir de l'hypermobilité ?

- 80 % 
c'est la diminution moyenne
du nombre de déplacements en
France pendant le confinement

source : Kisio/Roland Berger

+ 5,5 points 
c'est l'augmentation
des déplacements courts
(0-5 km) durant le confinement

source : Kisio/Roland Berger

1,8 à 2,6 
milliards d'€
c'est la baisse attendue des
recettes du transport public
en France en 2020, selon
les scénarios de reprise
économique

source : DFM, Sénat, UTP, analyses Roland Berger

39 % 
c'est la part des salariés du
secteur privé en télétravail
durant le confinement, dont près
des deux tiers à temps plein

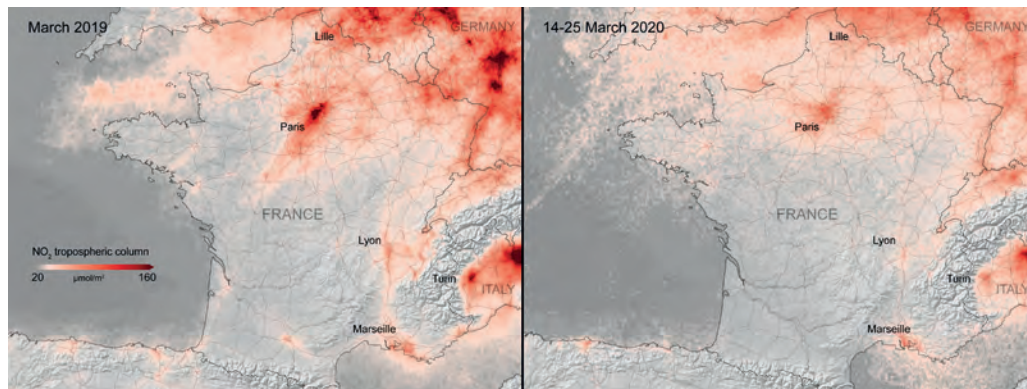
source : Malakoff Humanis

1

LA CRISE SANITAIRE : UNE FRAGILE PRISE DE CONSCIENCE DE LA VULNÉRABILITÉ ET D'UNE CERTAINE ABERRATION DE L'HYPER-MOBILITÉ ?

En mettant la France et le reste du monde au ralenti, la crise sanitaire Covid-19 a mis en exergue la dépendance de notre société à l'hyper-mobilité et le coût sanitaire, économique, environnemental et social (la satisfaction des besoins les plus élémentaires imposant à certains salariés de continuer à se déplacer) de cette dernière. Elle a aussi révélé la vulnérabilité des systèmes de transport et des chaînes logistiques, alors que la demande globale s'effondrait, mais que celle de certains produits explosait : masques, de protection, matériel de télétravail et de télécommunication, etc.

Conséquence de la baisse de l'ensemble des activités humaines et singulièrement des déplacements lointains comme des plus anodins de la vie quotidienne, les pays confinés ont assisté à une diminution significative du bruit et de la pollution atmosphérique, rendant tangible l'impact de notre activité, là où l'évolution sur le temps long du réchauffement climatique éloigne le risque perçu.



Concentrations de dioxyde d'azote : une baisse observable dès le début des mesures de quarantaine en Europe - IQEESA

Mais la crise a aussi mis en évidence certaines capacités d'adaptation, sans encore parler de résilience... : le télétravail s'est imposé parmi les actifs en mesure de le pratiquer, la nécessité absolue de certains déplacements s'est effritée face aux possibilités des visioconférences, des téléconsultations, etc. Enfin, profitant de la chute du trafic, certaines villes ont très tôt imaginé occuper l'espace laissé libre par la voiture au profit des piétons et du vélo, sous couvert d'expérimentation – on parle d'urbanisme tactique.

Enfin, la fragilité des chaînes d'approvisionnement a remis au débat les notions alors quasi stratégiques de circuits de proximité et de circuit court (limitation du nombre d'intermédiaires).

La sortie progressive, et sans doute longue, d'une crise inédite depuis un siècle, va ouvrir le débat et de nombreuses questions se posent. L'épisode actuel bouleverse les modes de vie des Français et l'expérience qu'ils en font semble a priori être l'occasion d'une réflexion sur les priorités, dans un contexte cependant très différent ce qu'il était début 2020...

2# DÉCONFINEMENT ET CRISE ÉCONOMIQUE : EFFET REBOND OU DÉBUT DE LA FIN D'UN SYSTÈME ?

Car, en effet, la France et le Monde ne sortent pas indemnes de la crise sanitaire et une grave crise économique s'engage. En Lorraine, la Moselle, très exposée, a connu une baisse d'activité supérieure à la moyenne nationale (-33 %) durant le confinement, la Meurthe-et-Moselle légèrement inférieure. La crise sanitaire sera donc aussi l'occasion de questionner la résilience globale de nos territoires, du système de mobilité que nous développerons collectivement, et du rôle qu'il a à jouer.



Aménagements cyclables temporaires en préparation à Metz (en h.) et Nancy (en b.), mai 2020 - @ Metz à Vélo, @ Est Républicain

Dans un contexte de pétrole très bon marché et de rejet de la proximité physique, le « Monde d'après » pourrait se traduire par un retour aux mobilités les moins vertueuses. Le covoiturage est déconseillé pour les gens qui ne cohabitent pas. La distanciation sociale est quasi impossible dans les transports en commun qui, mi-mai, ne connaissent qu'une fraction de leur fréquentation d'avant crise.

Mais à plus long terme... Quelles conséquences sociales de la crise, et quel impact sur la demande ? Quelles capacités de financement ? Quelle évolution du prix des carburants alors que l'investissement de maintien des productions est au plus bas et que d'importants producteurs semblent proches d'un pic (Arabie-Saoudite, Russie, etc.) semble-t-il déjà passé à l'échelle mondiale pour le seul pétrole conventionnel ? Quelles tensions internationales exacerbée par la Covid-19 ?

Et surtout, quelles autres crises le réchauffement climatique annonce-t-il, et de quelle ampleur ?

DIRES D'EXPERT

« Nous nous dirigeons vers un monde où nous aurons moins de moyens pour plus de problèmes »

J.M. JANCOVICI,
Mines Paris Tech (prof.)

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3

DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

QUELLE OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES ?

QUELS SERVICES AUX USAGERS ?

QUELLES ORGANISATIONS ET COOPÉRATIONS TERRITORIALES ?

MOBILITÉ ET SOLIDARITÉS, COMMENT FAVORISER LES INITIATIVES LOCALES ?

USAGERS ET ENTREPRISES : CO-PRODUCTEURS DE MOBILITÉS ?

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3 - DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

QUELLE OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES ?

Mieux faire avec l'existant

1# LES INFRASTRUCTURES DU SILLON LORRAIN, COLONNE VERTÉBRALE DE LA LORRAINE

P 42

2# UN OUTIL PUISSANT MAIS EN VOIE DE SATURATION

P 44

L'A31, UNE ARTÈRE VITALE QUI DYSFUNCTIONNE

- Une infrastructure aux usages multiples
- Un trafic en forte hausse depuis quinze ans
- Un axe autoroutier saturé et soumis aux aléas de trafic

L'AXE FERROVIAIRE NANCY-METZ-LUXEMBOURG, BOULEVARD EUROPÉEN OU MÉTRO LORRAIN ?

- Un trafic TER dense pour une métropole polycentrique et transfrontalière
- À corridor européen, trafic fret européen
- La saturation du ferroviaire : trois données pour un problème

3# A31bis ET INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES : des projets de long terme pour un problème immédiat

P 52

- L'A31bis : un mal nécessaire ?
- Ferroviaire : optimiser et saturer l'infrastructure pour maintenir la part modale du TER

4# D'AUTRES ENJEUX, PARFOIS OCCULTÉS PAR LES PROJETS A31BIS ET TER TRANSFRONTALIER

P 54

- Au-delà de l'A31, un risque de saturation du réseau secondaire
- Vers le sud, une ouverture ferroviaire sur le couloir rhodanien jugée insuffisante
- Le réseau fluvial, longtemps oublié
- L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, outil sous exploité ?
- Les infrastructures cyclables d'intérêt régional et départemental, enjeux pour la mobilité locale ?

La Lorraine est irriguée par des infrastructures multimodales structurantes, mais parfois saturées ou au contraire sous-utilisées. La contrainte budgétaire et environnementale appelle à en optimiser l'usage plutôt qu'à multiplier les tuyaux : mieux utiliser les infrastructures saturées (A31, ligne ferroviaire du Sillon lorrain) en intensifiant et diversifiant les usages, plus utiliser celles qui ne le sont pas (fer et fluvial).

Le caractère intrinsèquement interterritorial de ces infrastructures et la multiplicité des gestionnaires font de cette thématique un objet naturellement partagé, d'autant plus important que les projets actuels d'aménagement d'infrastructures (A31bis, TER) ne permettront pas d'évolution des capacités avant une dizaine d'années.



108 000 véhicules
circulent chaque jour
sur l'A31 au nord de Metz...

Au nord de Metz sur l'A31, les pointes journalières s'élèvent régulièrement à 108 000 véhicules ; au nord de Nancy, le trafic affiche des pointes récurrentes à 86 500 véhicules par jour. Dans ce secteur, l'A33 et l'A330 affichent également des pointes supérieures à 60 000 véhicules par jour.

... Pour seulement



1,1 passager / voiture
sur l'A31 (2015)

Le nombre de personnes qui bénéficient directement du service offert par l'autoroute A31 est à peine supérieur au nombre de voitures qui y circulent... Un réservoir de capacité ?

6,2 millions de T de fret
ont transité par la Moselle en 2019,
contre 10 millions en 2000



La Lorraine est, grâce à la Moselle, artère fluviale à grand gabarit, bien connectée aux grands ports maritimes d'Europe du Nord. Pour autant, le fluvial concerne une part modeste des flux internationaux de marchandises, d'autant qu'avec la fin du charbon et des hauts-fourneaux, les trafics ont fondu. La Lorraine dispose là d'importantes capacités de réserve.

+ 34 %

c'est l'augmentation
attendue des déplacements
autoroutiers en échange
avec le Luxembourg en 2030



Le temps de parcours moyen double en période de pointe entre Thionville et Luxembourg. En hypothèse haute, une augmentation de 17 % des flux locaux et d'échanges internes au Sillon lorrain est attendue en 2030 (DREAL), et les flux d'échanges avec le Luxembourg pourraient quant à eux croître de 34 %.

+ de 200 trains
circulent entre Metz
et Thionville tous les jours



TER, fret, TGV... Au global, le Sillon constitue aujourd'hui le premier couloir ferroviaire de France hors Île-de-France.

1#

LES INFRASTRUCTURES DU SILLON LORRAIN, COLONNE VERTÉBRALE DE LA LORRAINE

La vallée de la Moselle a constitué très tôt un axe structurant de circulation fluviale puis routière (voie romaine de Lyon à Trèves). C'est aussi là que se sont concentrées les activités humaines les plus denses, dans ce qui constitue aujourd'hui le Sillon lorrain. Aujourd'hui encore, cet espace concentre environ 70 % de la population lorraine tandis que le reste du territoire est structuré par un maillage de petites villes interdépendantes du Sillon : Verdun, Sarrebourg, Bar-le-Duc, etc.



Voir aussi > *La Lorraine, un territoire singulier*

Le Luxembourg, pour sa part, a connu un fort développement et compte actuellement 614 000 habitants, contre 400 000 en 1994. Aujourd'hui, l'importance des échanges (travailleurs frontaliers, fret, etc.) et des relations (lien sièges-établissements, coopérations, etc.) fait que l'État-métropole du Luxembourg participe pleinement du phénomène de métropolisation du Sillon lorrain. Son développement, autant économique que démographique, fait du Luxembourg un pôle d'attractivité majeur pour le Nord-lorrain, qui est aujourd'hui l'un des rares secteurs à connaître une croissance démographique à l'échelle lorraine, voire même régionale.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU GRAND EST



C'est ainsi dans le Sillon lorrain que les infrastructures se sont le plus développées, à la faveur des besoins de l'industrie et du développement des échanges internationaux (émergence d'un marché commun dans le cadre de la CECA¹, 1952) et de l'émergence d'une « métropole d'équilibre » Metz-Nancy : Canal des mines de fer de Moselle (CAMIFEMO) en 1964, A31 en 1966 et service Métrolor en 1970 :

- autoroute A31 (Fr.) / A3 (Lux.) de Dijon à Luxembourg par Toul, Nancy, Metz et Thionville, A30/N52 de Richemont sur l'A31 à la Belgique par Longwy et A330/N57 de Nancy à Épinal ;
- axe ferroviaire Dijon-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg et voie de contournement ouest de Metz-Thionville (« voie des plateaux » - fret), ligne Nancy-Épinal - Franche-Comté (peu circulée mais perçue comme stratégique par les acteurs du territoire) ;
- Moselle canalisée à grand gabarit, CAMIFEMO prolongée de Metz à Neuves-Maisons (port de SAM - Riva Acier).

Ce couloir fonctionne en complémentarité avec des infrastructures orientées sur un axe est-ouest, utiles aux agglomérations du plateau ou à toute la Lorraine, et parfois développées plus tardivement :

- LGV Est européenne (2007 et 2016) qui supporte des circulations nord-sud (TGV Luxembourg-Lyon par Metz et Strasbourg) et dessert deux gares non reliées au réseau classique (Meuse TGV et Lorraine TGV) ;
- étoiles ferroviaires de Metz et Nancy : lignes Verdun-Metz et Metz-Strasbourg / Sarrebruck, lignes Nancy-Strasbourg, Nancy-Vittel et Nancy-Saint-Dié-des-Vosges. Toutes jouent un double rôle régional et métropolitain ;
- autoroute A4, complétée en 1976 seulement, soit 10 ans après l'axe nord-sud de l'A31 ;
- N4 dont l'aménagement à 2 x 2 voies reste incomplet ;
- canaux au gabarit Freycinet (canal de la Sarre, canal de la Meuse, etc.) ;
- etc.

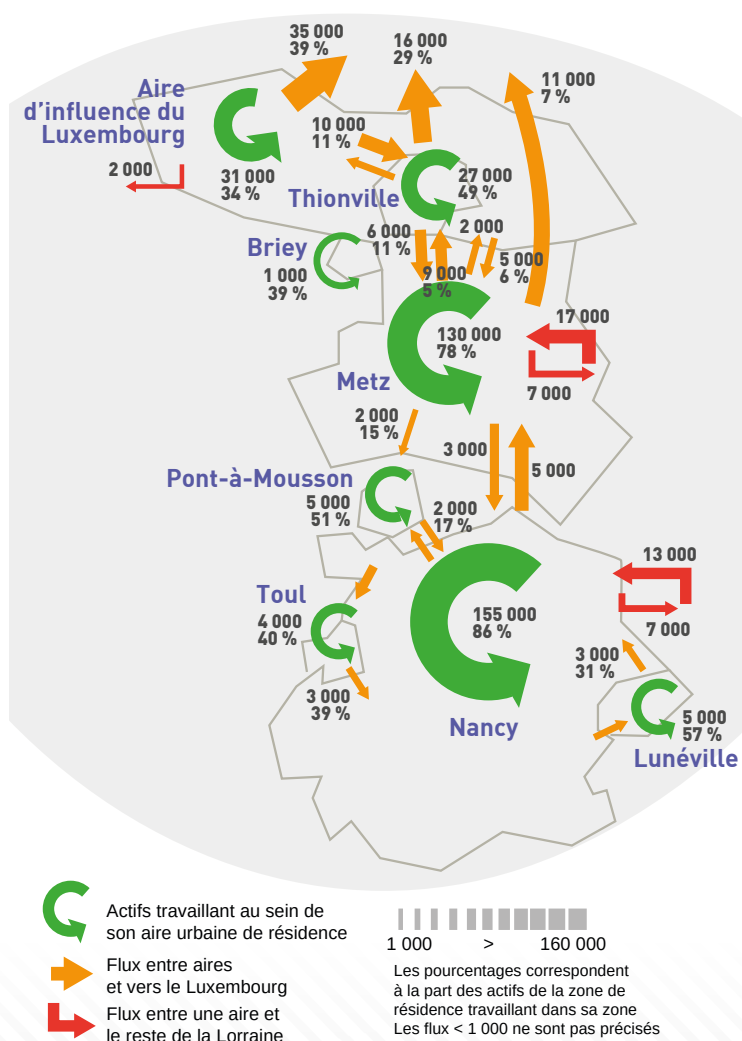
La métropolisation du Sillon lorrain et l'intégration de son économie aux flux européens et mondiaux sur deux corridors européens fait donc de ce dernier la colonne vertébrale de la Lorraine : les flux locaux (bassins de vie) ou d'échanges entre territoires (bassins de vie « imbriqués ») tendent à converger sur les mêmes infrastructures et nœuds, échangeurs, roclades et gares. À ces flux importants, renforcés par la périurbanisation, s'ajoutent d'importants flux de transit entre le Bénélux ou l'Allemagne et l'Europe de l'Ouest ou du Sud.



Voir aussi > La Lorraine, un territoire singulier - carte P.14

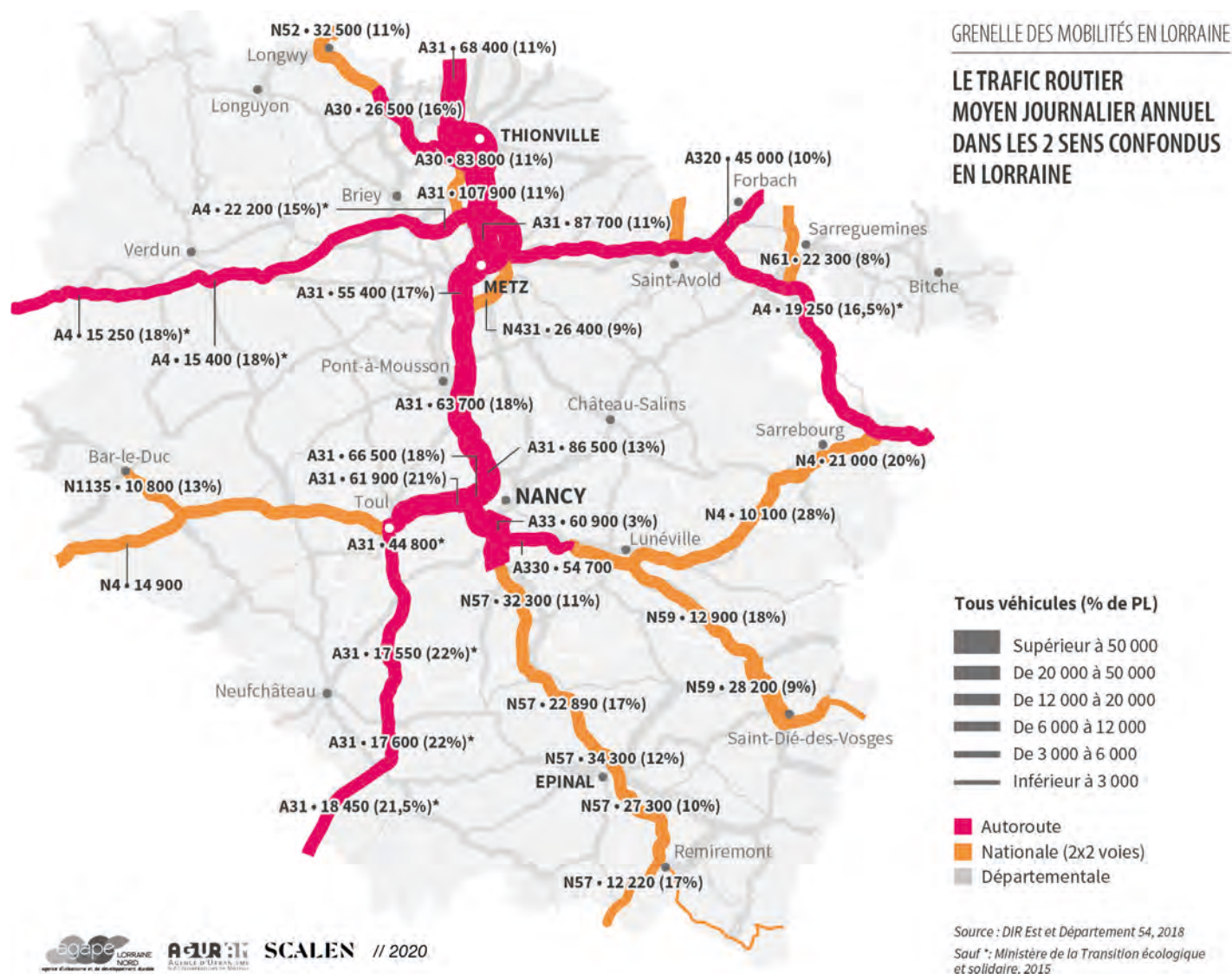
Le Luxembourg, enfin, constitue un pôle générateur très dynamique puisqu'en 2019, 106 000 personnes résidant en Lorraine travaillaient au Luxembourg (STATEC).

▼ Carte des dynamiques de déplacements domicile-travail



2# UN OUTIL PUISSANT MAIS EN VOIE DE SATURATION

› L'A31, UNE ARTÈRE VITALE QUI DYSFUNCTIONNE



Une infrastructure aux usages multiples

L'usage de l'A31 est très varié, allant du grand transit européen jusqu'au trafic local urbain. Cette conjonction de trafics induits fragilise le fonctionnement de l'infrastructure.

De Toul à Thionville, le trafic est essentiellement local, fait d'échanges entre les trois bassins d'emplois de Thionville, de Metz et de Nancy, ou de trajets internes à ces bassins d'emplois. Entre l'échangeur de l'Étoile et la frontière, sur le tronçon de l'A31 au nord de Thionville, le trafic est majoritairement un trafic d'échange avec le Luxembourg (60 %). Enfin, le trafic de transit des véhicules légers varie de 10 % à 30 % : il est marqué par une saisonnalité importante (croissance en période estivale lors des grands départs et retours de week-end).

Le trafic poids-lourds est important sur toutes les sections, oscillant en moyenne entre 11 % et 15 % mais atteignant 25 % entre Toul et Nancy. La part de trafic de transit est élevée parmi les poids-lourds, de 50 % au nord de Metz à 75 % entre Thionville et la frontière luxembourgeoise² pour une moyenne de 55 %. Pour le reste, les trafics d'échanges locaux se répartissent de manière similaire, ce qui signifie toutefois que 45 % des camions assurent des liaisons internes au Sillon.

L'A31 irrigue un réseau routier dense. Le nombre important des accès, 38 échangeurs pour 115 km soit une moyenne d'un échangeur tous les 3 km, lui confère, sur une grande partie de son itinéraire, un caractère d'autoroute urbaine ; la vitesse y est d'ailleurs limitée à 90 ou 110 km/h de Toul à la frontière. Les contournements de Thionville, Metz et Nancy sont également très chargés puisque les voies est-ouest desservant le Plateau lorrain et l'aire urbaine de ces trois agglomérations y convergent.

Un trafic en forte hausse depuis quinze ans

Les conditions de circulation sur l'A31 se sont fortement dégradées depuis le début des années 2000 du fait de l'augmentation des trafics de transit ou d'échanges avec le Luxembourg. À proximité de Nancy, le trafic local joue un rôle important dans la croissance, la métropole ne bénéficiant pas d'une voie alternative à l'A31 comme c'est le cas à Metz (RN 431).

L'A31 supporte aujourd'hui, entre Toul et la frontière, des trafics parmi les plus importants de France hors Île-de-France, avec des sections qui dépassent les 100 000 véhicules par jour (par exemple au nord de Metz). 68 000 véhicules passent chaque jour la frontière franco-luxembourgeoise sur deux voies dans chaque sens, et avec une pointe très déséquilibrée (voir ci-après).

Le trafic est dynamique avec une croissance de 28 % entre 1997 et 2013, tendance confirmée depuis, en particulier entre Thionville et la frontière (+10 % entre 2013 et 2018). Le trafic poids-lourd, sensible au contexte économique, est plus volatile.

L'A31 et le dense maillage en infrastructures routières concourent à la compétitivité des territoires et des entreprises.

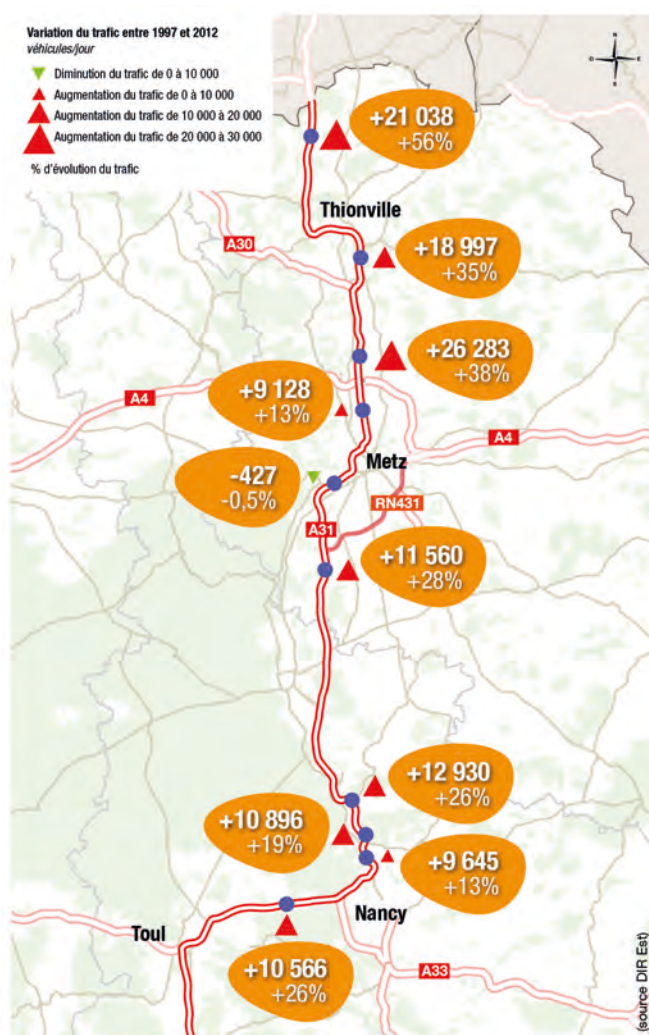
DIRES D'ACTEURS

« L'A31 est l'axe le plus chargé de France, il est supérieur à l'axe Lyon-Saint-Étienne. »

Compte-rendu du débat public sur le projet autoroutier A31 bis (avril-septembre 2015), CNDP.

▼ Évolution du trafic sur l'A31 entre 1997 et 2012-2013

Source : DREAL - Dossier du maître d'ouvrage, mai 2015 - DIR-Est



2 - Flux dont l'origine et la destination se trouvent hors des bassins d'emploi de Thionville, Metz et Nancy.

Un axe autoroutier saturé et soumis aux aléas de trafic

Par le volume et la structure du trafic qu'elle supporte, l'autoroute A31 connaît en permanence des conditions de circulation denses ou dégradées, hormis autour de Metz où le contournement est (RN431) permet de maintenir une circulation fluide, mais avec des remontées de files. Les congestions sont récurrentes aux heures de pointe sur les échangeurs des agglomérations, avec un fort impact sur les réseaux locaux. Les accès à Nancy et les abords de Thionville sont particulièrement touchés.

Le phénomène est exacerbé entre Thionville et Luxembourg d'un fait d'un fort déséquilibre des flux qui ne s'observe pas ailleurs : de 7 h et 9 h, en direction du Luxembourg, la vitesse est inférieure à 50 km/h sur une dizaine de kilomètres entre Kanfen et la Croix de Bettembourg. Il en résulte des temps de parcours quasiment doublés de Thionville à Luxembourgville, entre les heures creuses et l'heure de pointe du matin. L'impact est plus modéré pour le trajet retour en heure de pointe du soir, mais reste conséquent.

En 2013, 3 750 événements perturbant la circulation, hors bouchons récurrents, ont été recensés sur l'A31, dont un à deux événements majeurs par semaine, mobilisant les équipes de la DIR Est en liaison avec les forces de l'ordre. Compte tenu des niveaux de trafics, le moindre accident ou incident engendre des ralentissements ou bouchons majeurs.

Depuis 2005, la gravité des accidents sur l'A31 est supérieure à celle observée en moyenne sur les autoroutes en France. En 2013, près de deux accidents sur trois étaient qualifiés de graves dans le Sillon lorrain. Cette gravité s'explique en partie par un fort taux de poids lourds impliqués dans les accidents, du fait d'un trafic poids lourds particulièrement élevé sur l'A31.

▼ Conditions de circulation

Source : DREAL - Dossier du maître d'ouvrage, mai 2015



FOCUS

LA POINTE DU MATIN ENTRE THIONVILLE ET LE LUXEMBOURG, UN PHÉNOMÈNE PRÉCURSEUR D'UNE THROMBOSE GÉNÉRALISÉE DE L'A31 ?

Au point de comptage de Kanfen, les trafics observés sont hyper-pendulaires :

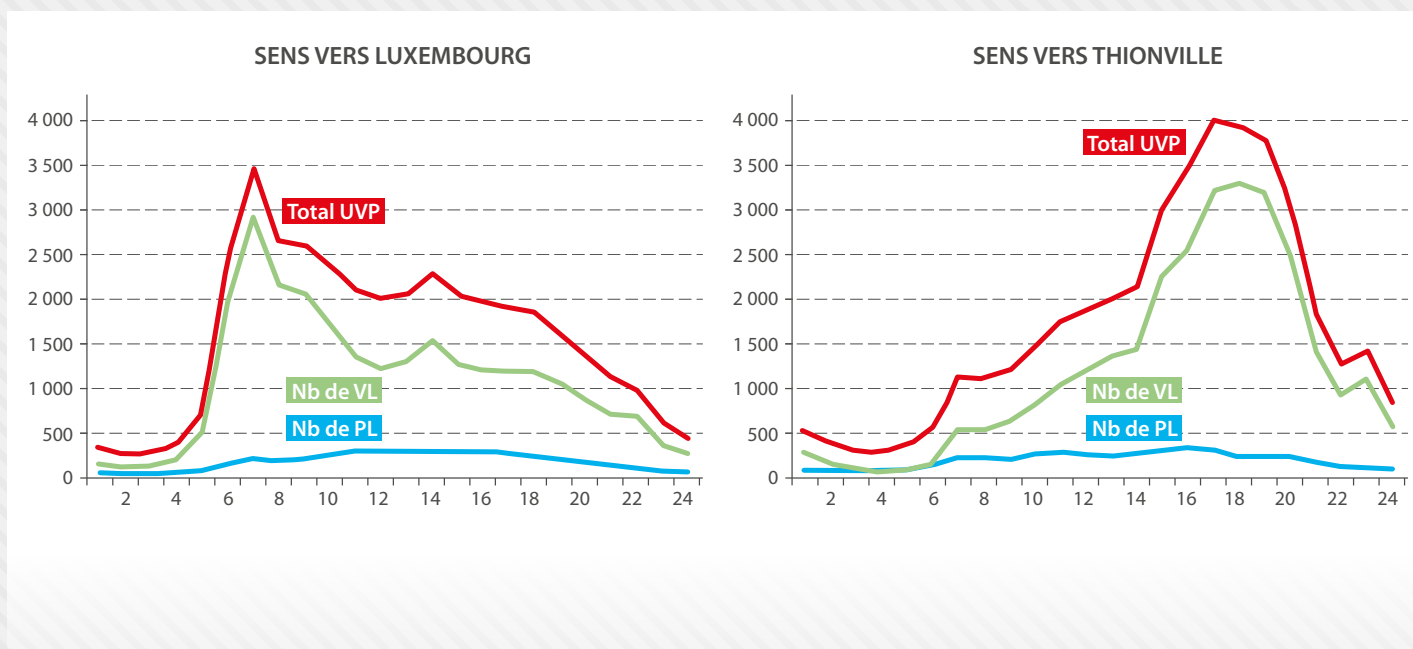
- 3 500 unités de véhicule particulier par heure (uvp/h) entre 6 et 7 heures dans le sens Thionville-Luxembourg et 1 100 uvp/h dans l'autre sens. À partir de 8 heures, le trafic vers Luxembourg décroît tandis que le trafic vers Thionville croît ;
- entre 11 heures et 14 heures, les deux sens ont un trafic similaire, de l'ordre de 2 000 uvp/h ;
- 4 000 uvp/h entre 16 et 18 heures dans le sens Luxembourg.

Quand aucun élément ne la limite, la capacité théorique est d'environ 2 200 véhicules par heure et par voie (source : PIARC, Association mondiale de la Route).

La demande est ainsi fortement concentrée sur un intervalle de temps faible. En conséquence, les conditions de circulation sont extrêmement dégradées aux heures de pointe, mais dans un seul sens.

▼ Nombre de véhicules circulant par heure au nord de Thionville (jours ouvrés)

Source : DIR-Est 2014



› L'AXE FERROVIAIRE NANCY-METZ-LUXEMBOURG, BOULEVARD EUROPÉEN OU MÉTRO LORRAIN ?

Organisé selon un axe nord-sud complété d'une étoile autour de Nancy, Metz et dans une moindre mesure Thionville, le réseau ferroviaire classique lorrain se distingue, dans le Sillon, là encore par des flux et une mixité de trafic parmi les plus intenses de France. En 2017, à Uckange, l'infrastructure supportait 166 sillons fret (dont 44 disponibles), 106 sillons TER, 16 TGV et encore 16 sillons « divers », soit 304 sillons, dont au moins 260 circulés. Pour l'heure, l'absence de nouveaux entrants sur le marché des voyageurs permet une gestion relativement apaisée, limitant les concurrences au type de trafic (fret ou voyageur).

Le trafic se décompose très majoritairement en flux d'échanges TER internes au Sillon, mais dans une dimension transfrontalière (à l'échelle de la métropole polycentrique) et de flux de transit fret, auxquels s'ajoute un trafic fret d'échanges au service de l'industrie et de l'agriculture lorraines.

Un trafic TER dense pour une métropole polycentrique et transfrontalière

L'offre lorraine a été cadencée en 2016 et elle est aujourd'hui très importante entre Nancy et Metz (51 allers-retours quotidiens) et entre Metz, Thionville et Luxembourg (jusqu'à 66 allers-retours). Cet axe, qui concentre environ 45 % du trafic en voyageurs*km lorrain, répond à une demande interurbaine transfrontalière très importante, et à la demande de bassin de mobilité propre à chaque grande agglomération, avec quelques déséquilibres dans la politique d'arrêt entre Metz et Nancy, à l'articulation des « périurbains » (Pagny-sur-Moselle, Pompey, etc.)

En dehors du Sillon lorrain, l'offre peut également être importante, notamment sur les lignes Metz-Forbach-Sarrebruck, sur les liaisons Metz/Nancy-Strasbourg, et en général sur l'étoile nancéienne (Toul, Lunéville, etc.).

La fréquentation a longtemps été très dynamique sur les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg, fréquentées quotidiennement par environ 10 000 personnes. La croissance est aujourd'hui modeste du fait de la saturation de l'offre en pointe. Pour autant, toute nouvelle circulation trouve immédiatement son public.



Il est à noter que Nancy-Vittel n'est plus desservie que partiellement (jusqu'à Pont-Saint-Vincent) depuis 2016 pour cause de vétusté. La ligne Longwy-Luxembourg est quant à elle à voie unique vers Rodange ; son doublement est inscrit dans le SMOT pour l'horizon 2015, mais n'a jamais été réalisé.

À corridor européen, trafic fret européen

Le trafic fret est également très important : jusqu'à 125 trains traversent quotidiennement Metz et, en 2006, 25 % du trafic ferroviaire fret national concernait la Lorraine, en échanges ou transit. Ce trafic est produit par la demande locale (métallurgie, céréales, industrie mécanique, etc. ; la seule métallurgie lorraine engendrant une part très importante des 10 Mt de trafic ferroviaire annuel de la région Grand Est³), mais aussi par un puissant flux de transit européen dont participe l'autoroute ferroviaire entre Calais, Bettembourg et Le Boulou.

Depuis 2018, les deux lignes irrigant la Lorraine sur l'axe nord-sud (par Metz ou par Conflans-Jarny) font partie des rares axes français autorisés à la circulation des trains longs de 850 mètres. Aujourd'hui, un train sur cinq circule dans ce format. Fret-SNCF décline par ailleurs une expérimentation avec des trains d'une longueur de 1 000 mètres : ces essais, réalisés avec des trains commerciaux destinés aux usines d'Arcelor-Mittal, Saint-Gobain, Solvay et Danone, se sont révélés concluants. L'objectif est d'industrialiser cette expérimentation en fin d'année 2021. Allonger les trains de fret peut être un moyen d'améliorer la compétitivité du train face à la route sur le terrain économique.

La plateforme multimodale de Champigneulle a traité environ 30 000 conteneurs (EVP) en 2018, et celle de Metz (Nouveau Port) un peu moins pour le rail/rail et rail/route.

Parmi les indispensables générateurs de trafic industriel, notons les technicentres TER, mais aussi les entreprises de maintenance privée, très implantées dans le nord mosellan, à Yutz, Basse-Ham et Terville ou encore Creutzwald.

La saturation du ferroviaire : trois données pour un problème

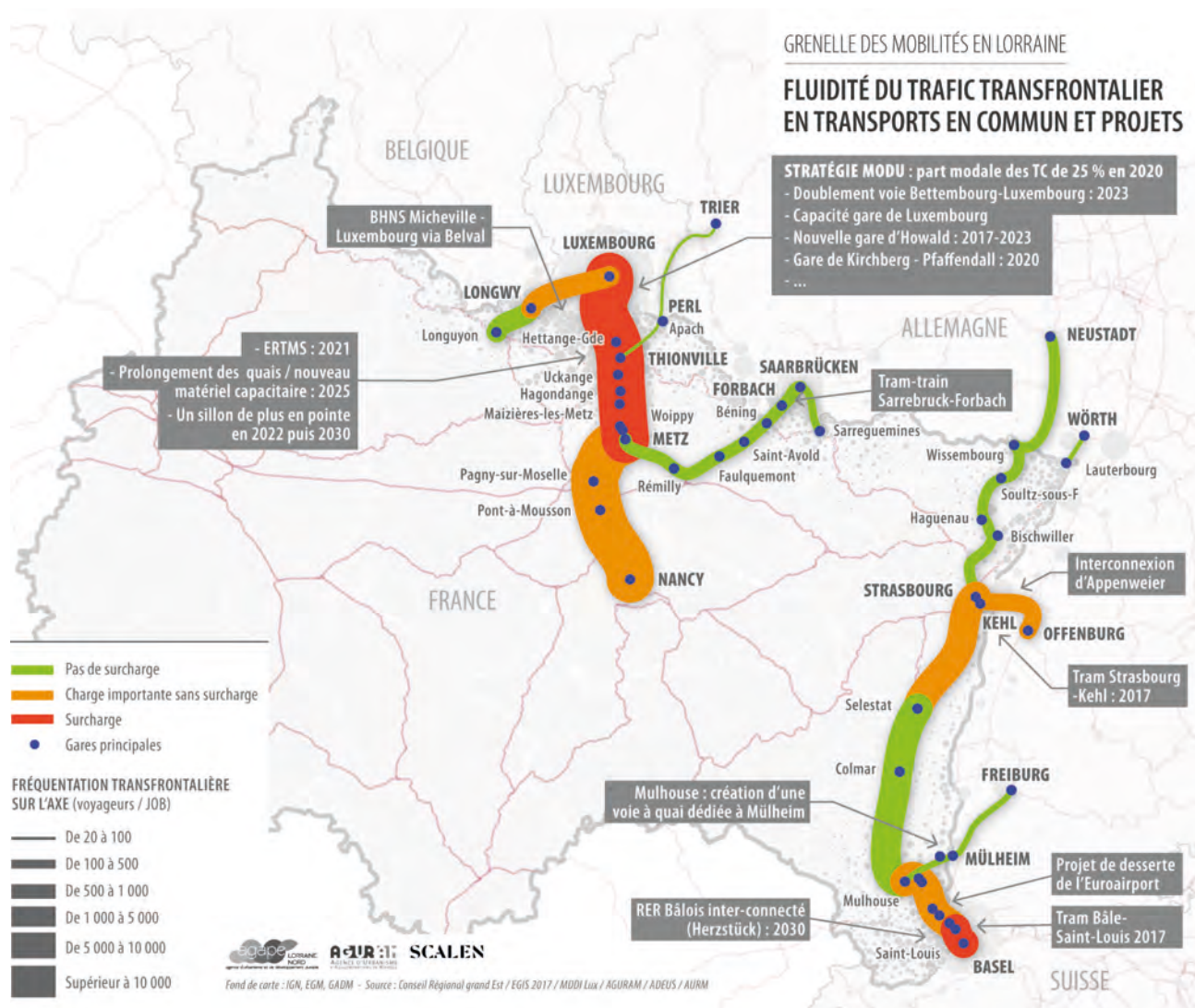
La saturation ferroviaire peut s'analyser selon trois angles : la saturation des services proposés, la saturation de l'infrastructure et la saturation des modes d'accès au service.

La saturation des services TER s'observe en pointe entre Metz et Luxembourg, mais aussi plus ponctuellement sur certains segments de liaisons périurbaines ou interurbaines de proximité : Rémy-Metz, Épinal/Lunéville-Nancy ou encore Pompey-Nancy. Ces problèmes sont parfois liés au fait que l'ensemble du parc roulant capacitaire (TER 2N) disponible en Lorraine est affecté en pointe sur le Sillon, sans réserve.

Il est à noter que, malgré une offre attractive et cadencée, l'offre TER entre Metz et Nancy ne remporte pas pour l'heure le succès escompté et dispose de marges de manœuvre non négligeables, à part en hyperpointe sur de courts tronçons dans la périphérie de Nancy, mais subit la concurrence de l'A31 qu'il est prévu d'élargir.

La saturation des infrastructures, quant à elle, ne s'observe pour l'heure qu'en pointe, essentiellement sur le Sillon, même si les heures creuses et la nuit sont très circulées du fait du cadencement de l'offre TER et du trafic fret. Attention cependant, puisque des phénomènes de saturation récurrents et très importants existent au Luxembourg qui affectent les voyageurs des deux côtés de la frontière.

3 - Sraddet, 2017



La question de la saturation peut par ailleurs être élargie aux abords des gares dont les capacités de stationnement pour les automobiles, généralement gratuit, sont atteintes ou dépassées, comme cela s'observe sur une vingtaine de points d'arrêt en Lorraine, entre Nancy et Metz, à Thionville, Hagondange, Longwy et Longuyon du fait de la demande transfrontalière, ou de façon plus ponctuelle par ailleurs (Rémilly, Saint-Avold, Charmes, Pont-Saint-Vincent, etc.).

Les autres modes d'accès aux gares, en particulier les transports en commun et le vélo, ne sont pas toujours bien exploités, parfois faute d'une AOM locale, par exemple entre Metz Métropole et le SMITU (Thionville).

Autours des gares où l'offre, en particulier transfrontalière, est importante, l'aire d'attraction peut être très vaste, ce qui explique parfois l'importance des rabattements en voiture : 23 communes en 2014 pour Hagondange par exemple⁴, 21 pour Rémilly. Ce phénomène est accentué par la périurbanisation.

⁴ - Aire d'attraction : périmètre continue minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés (82,5% dans le présent cas d'Hagondange) L'aire d'attraction est dite théorique car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014. SCoTAM / Aguram, 2017.

FOCUS

LE LÉMAN EXPRESS, UN RER TRANSFRONTALIER

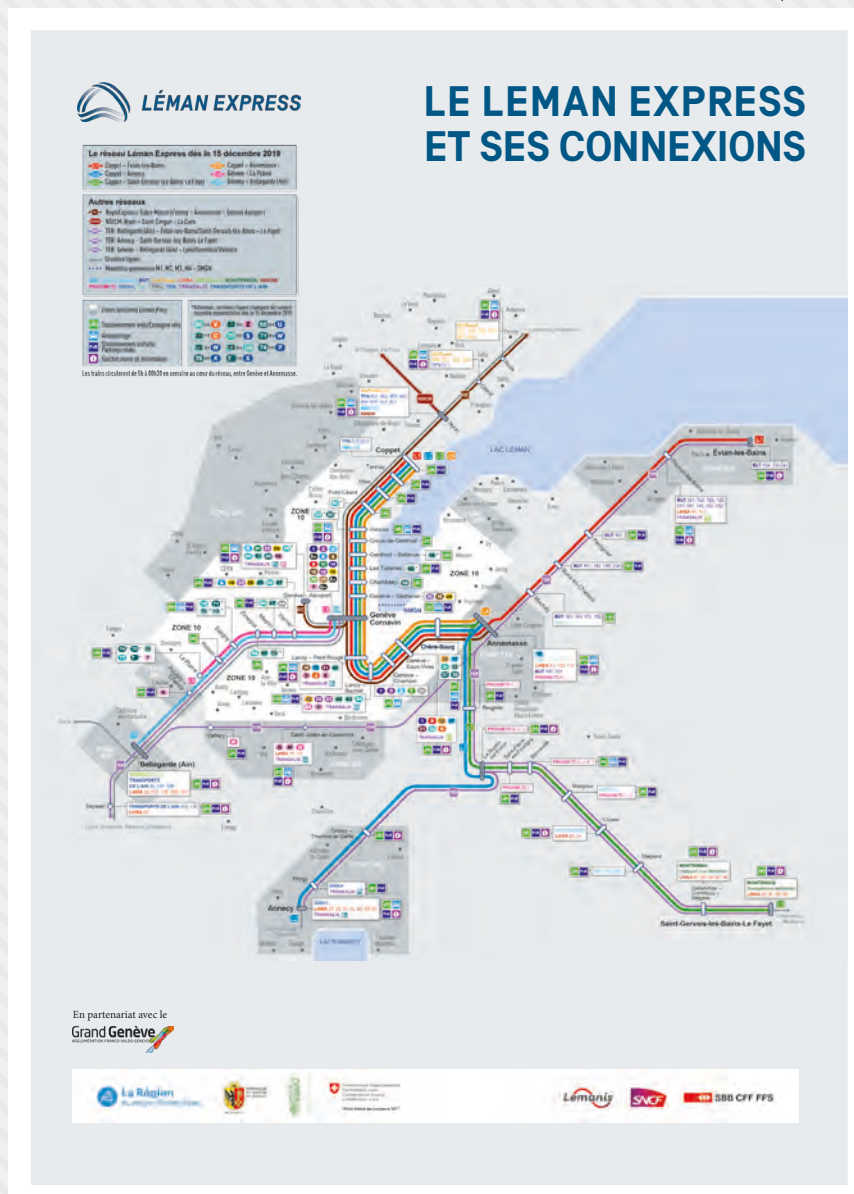
À l'image du Luxembourg, le Grand Genève, qui regroupe plus de 500 000 emplois, a une économie dynamique (croissance de l'emploi d'environ 2 % par an) et recrute sur les territoires frontaliers : 85 000 personnes travaillant dans le canton de Genève résident ainsi en France.

Pour faire face aux enjeux de mobilité liés à cette attractivité transfrontalière, les autorités ont mis en place une gouvernance qui repose sur un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), composé de 24 membres représentant l'ensemble des territoires impliqués. Cette structure assure la gouvernance du Grand Genève, gère les dossiers transfrontaliers dans les domaines de la mobilité, de l'aménagement et de l'environnement. Elle organise les démarches nécessaires à la réalisation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. C'est également elle qui est en charge de la gestion, depuis 2009, du modèle multimodal transfrontalier, un modèle similaire à MMUST.

Source : www.lemanexpress.ch/fr

Le Léman Express, projet phare inauguré fin 2019, vise, à travers la création ou la recomposition coordonnée de six lignes ferroviaires transfrontalières, à mieux relier différents points du bassin d'emploi franco-genevois en limitant les correspondances en gare de Genève. Pour y parvenir, les autorités genevoises, vaudoises et françaises ont créé Lémanis SA10, une structure chargée de planifier et promouvoir l'offre régionale ferroviaire transfrontalière, et de coordonner le travail des CFF et de la SNCF.

Au-delà de son volet transfrontalier, un tel projet est intéressant en ce qu'il impose une pensée large, et permet d'abriter sous un même «parapluie» différents projets ou approches à priori plus sectorielle : tarification, intermodalité et accessibilité aux gares desservies, aménagement du territoire, gouvernance, etc.



3#

A31BIS ET INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES : DES PROJETS DE LONG TERME POUR UN PROBLÈME IMMÉDIAT

Face à la saturation croissante – quoique globalement limitée aux heures de pointe – les gestionnaires d'infrastructures (Dreal, SNCF Réseau) et leurs partenaires ou cofinanceurs (Région Grand Est, etc.) travaillent à deux grands projets : la mise à 2 x 3 voies de l'ensemble de l'A31, sur site ou en doublement, et l'accroissement de la capacité ferroviaire entre Metz et le Luxembourg.

L'A31bis : un mal nécessaire ?

À l'horizon 2030, et à infrastructure constante, les réserves de capacité sur l'A31 seront nulles ou dépassées sur de nombreux tronçons. Les évolutions prévisibles de trafic à cet horizon, et plus encore à l'horizon 2050, présagent d'une forte dégradation des conditions de circulation. Le moindre événement entraînera des perturbations sur l'intégralité de l'axe. L'infrastructure autoroutière ne sera alors plus en mesure d'offrir au territoire une desserte fiable de bon niveau de service.

Le projet A31bis vise à accroître la capacité de l'infrastructure par une mise à 2 x 3 voies intégrale, voire à son doublement sur certains secteurs selon les scénarios (secteurs de Nancy et Thionville).

Ce projet ne permet cependant pas d'envisager une amélioration à court terme puisque sa réalisation est attendue après 2030 : d'ici là, la demande continuerait de croître (sous réserve de l'impact de la crise économique faisant suite à la pandémie covid-19), et la fluidité serait encore détériorée par les travaux lorsque ceux-ci s'engageront.

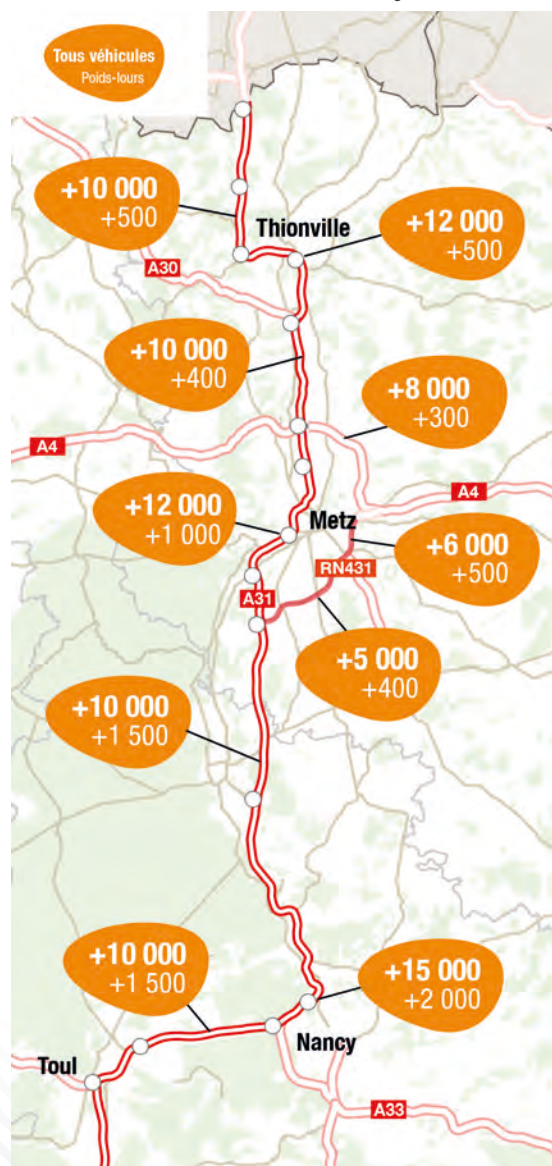
Il pose par ailleurs de nombreuses questions quant à sa pertinence face aux défis environnementaux, climatiques mais aussi énergétiques auxquels nous devons faire face.

De surcroît, l'expérience montre que l'augmentation de la capacité du réseau routier conduit généralement à plus d'embouteillages du fait du comportement des usagers et du trafic induit par la capacité nouvelle disponible, rapidement atteinte ou dépassée (paradoxe de Braess).

Si la réalisation du projet A31bis est une impérieuse nécessité, il ne pourra répondre seul aux besoins de déplacements des Lorrains, en particulier à court ou moyen terme. Il semble aussi difficile d'envisager une mobilité plus durable dans le seul périmètre de ce projet en l'état.

▼ A31 : évolution du trafic de la situation 2015 à l'horizon 2030.

Source : DREAL - Dossier du maître d'ouvrage, mai 2015



▼ Évolution des déplacements par la route en 2030

Source : DREAL Grand Est - A31bis, au cœur du Sillon lorrain - Dossier de concertation - Nov. 2018

TYPE DE FLUX ROUTIER	2030
Flux voyageurs locaux (interne au Sillon lorrain)	+ 17 %
Flux voyageurs en échange avec le Luxembourg	+ 34 %
Flux voyageurs en échange (hors Luxembourg) et en transit	+ 15 %
Flux de marchandises	+ 12 %

Ferroviaire : optimiser et saturer l'infrastructure pour maintenir la part modale du TER

À demande constante ou croissante, les phénomènes de saturation ferroviaire peuvent être traités par deux grands types d'action.

- **SERVICES** : leur saturation peut être jugulée par un accroissement de l'offre ou par la mise en circulation de matériel plus capacitaire si l'infrastructure (sillons, cantonnement, longueur des quais, etc.) et les finances publiques le permettent. Les deux solutions reviennent cependant à mobiliser d'importantes sommes pour répondre à un problème ponctuel dans le temps (horaires) et l'espace (tronçons). Globalement, aucune ligne lorraine n'est saturée en dehors des pointes, même si la pointe transfrontalière tend à s'étendre en journée et concerne pratiquement l'ensemble du tronçon Metz-Luxembourg, soit 60 kilomètres. D'autres leviers d'actions sont aussi possibles, par exemple une tarification différenciée entre les heures de pointe et les heures creuses.
- **INFRASTRUCTURE** : la saturation de l'infrastructure peut se traiter par de l'investissement, des mesures d'exploitation (blocs, etc.), des arbitrages commerciaux dans l'attribution des sillons, etc.

La Région Grand Est et SNCF-Réseau finalisent un projet d'investissement pour accroître la capacité entre Metz et le Luxembourg, avec un appui financier de ce dernier. Ce projet s'appuie sur les deux types d'actions : offre et infrastructure.

Là encore, les horizons ne sont pas immédiats. Côté français, plusieurs actions sont d'ores et déjà prévues, mais sans bouclage financier (CPER à venir ; des aménagements sont également prévus au Luxembourg) :

- **2024** : acquisition (déjà réalisée) de matériel capacitaire (TER 2N NG) de cinq caisses, allongement des quais de certaines gares création d'un atelier de maintenance à Montigny-lès-Metz permettent d'accroître la capacité à offre constante. Des aménagements de parkings sont également attendus ;
- **2030** : des aménagements d'infrastructures (nœuds ferroviaires, sas fret, etc.) et d'exploitation permettent d'accroître l'offre à 6 (Metz) ou 8 (Thionville) trains à l'heure.

Dans un contexte de croissance de la demande, ce projet, qui sature totalement le plan de circulation optimisé en pointe, ne permettrait que de maintenir ou accroître modérément la part modale du TER malgré le passage de 9 000 à 23 000 places en pointe.

Ailleurs, la Région projette :

- d'accroître l'offre directe Metz – Forbach – Sarrebruck et de relancer un service entre Metz et Trèves par l'acquisition en cours de matériel apte au trafic transfrontalier (2024-2025) – une coopération avec la Sarre et la Rhénanie-Palatinat ;
- de mettre en concurrence l'exploitation de Nancy – Vittel et Saint-Dié-des-Vosges – Strasbourg ; dans le premier cas, la ligne articule des espaces ruraux, périurbains et urbains denses, et le marché inclurait la remise en état de l'infrastructure, acquise par la Région.

Les acteurs cherchent par ailleurs à actionner un autre levier qui permettrait d'accroître ponctuellement la capacité offerte : aujourd'hui, SNCF-Réseau neutralise les voies à certains moments de la journée, y compris de jour. Envisager de procéder différemment permettrait des gains non négligeables sur certaines lignes.

4#

D'AUTRES ENJEUX, PARFOIS OCCULTÉS PAR LES PROJETS A31BIS ET TER TRANSFRONTALIER

Au-delà de l'A31, un risque de saturation du réseau secondaire

La dynamique des flux sur l'A31 s'observe aussi sur l'ensemble du réseau routier, en particulier entre France et Luxembourg. Localement – et de façon généralisée le long de la frontière luxembourgeoise – les axes secondaires concernés sont incapables de supporter le trafic actuel ou à venir.

Les axes structurants étant fortement saturés, les trafics ont tendance à se reporter sur les autres liaisons routières, phénomène qui peut être renforcé par l'usage d'application d'assistance à la circulation (« effet Waze »). Ainsi, les réseaux départementaux sont également très sollicités, notamment pour les liaisons transfrontalières où les routes les plus sollicitées sont celles menant à Esch-sur-Alzette (D16 : 19 000 véhicules par jour) et Dudelange (11 300 véhicules par jour pour la D58). Au-delà des axes nord-sud, les voies de maillage est-ouest sont très utilisées à proximité des échangeurs de l'A31 à Kanfen (D15) et Thionville (D14 et D13).



Voir aussi › La Lorraine, un territoire singulier - carte P.11

Sur l'A4, axe est-ouest, les trafics sont beaucoup moins importants, mais correspondent cependant à une mobilité du quotidien, comme l'ont pu le montrer les tensions liées au risque de fin de l'aide à l'abonnement autoroutier par le Département de la Moselle (2017). La N4, pour sa part, montre encore une variabilité du gabarit des aménagements. Enfin, le trafic sur les autres axes autoroutiers (A33 au sud de Nancy, A30 entre la vallée de la Moselle et Longwy) affiche une croissance soutenue et des trafics importants : 38 000 véhicules par jour sur l'A30 à Uckange, avec une progression de près de 20 % durant les cinq dernières années ; plus de 65 000 véhicules quotidiens sur l'A33 à Chavigny.

SIGNAUX FAIBLES

ANTICIPER LES EFFETS DE L'ÉCOTAXE ALSACIENNE ?

En Lorraine, le projet d'écotaxe alsacienne est perçu comme un risque, puisque sa mise en œuvre est susceptible d'accroître le trafic sur l'A31, unique voie alternative par la France (l'Allemagne taxant elle aussi le trafic poids-lourd avec la LKW Maut).

L'impact de cette taxe allemande sur le trafic en Alsace est patent : la part des poids-lourds (13 % à Kanfen entre France et Luxembourg, pour mémoire) est de 24 % à Lauterbourg sur l'A35 à l'extrême nord de la plaine d'Alsace, et à 31 % à Ottmarsheim sur l'A36 au sud, mais seulement 7 % à Saint-Louis sur l'A35 à la frontière suisse. Entre Lauterbourg et Ottmarsheim, l'itinéraire via la France permet clairement aux poids-lourds d'éviter l'A5 allemande qui double l'A35 sur la rive droite du Rhin.

Le risque est d'autant plus élevé en Lorraine que le prix des carburants au Luxembourg peut justifier à lui seul un passage du trafic international par l'A31 (à Berchem, les stations Aral et Shell formant le plus gros centre de distribution de carburant d'Europe) ou par l'A30/N52 vers Longwy.

« Ce trafic international s'explique en grande partie par l'évitement des autoroutes payantes allemandes, le plein en carburant effectué au Luxembourg où les taxes sont faibles. »

Compte-rendu du débat public sur le projet autoroutier A31 bis (avril-septembre 2015), CNDP.

Vers le sud, une ouverture ferroviaire sur le couloir rhodanien jugée insuffisante

Metz et Nancy sont toutes deux desservies par une dizaine de TGV les reliant à Paris, dont quelques-uns sont prolongés à Thionville et Luxembourg d'une part, Épinal/Remiremont, Saint-Dié-des-Vosges et Sarrebourg d'autre part. Sur cet axe est-ouest, Meuse TGV (dont la fréquentation est dynamique) est desservie vers Paris et Strasbourg (mais pas Metz et Nancy), tandis que Lorraine TGV est une gare d'interconnexion vers Bordeaux, Nantes, Lille, etc. Aucune n'est accessible en train TER.

Avec la suppression, à priori temporaire, des TGV Metz-Nancy-Lyon par Dijon (ligne classique), les liaisons vers le sud passent aujourd'hui par Strasbourg ou l'Île-de-France, avec des temps de parcours globalement longs (4 h minimum, très généralement 5 h).

Les liaisons Lorraine-Lyon-Méditerranée font l'objet de réflexions de longue date, de nombreux acteurs lorrains, en particulier au sud de Nancy et dans les Vosges, considérant le « débouché sud » comme un cul-de-sac pour le trafic voyageur, que cela soit par Dijon (axe très sollicité par le fret) ou Épinal (ligne en mauvais état et peu circulée). Une meilleure ouverture vers le sud par un axe lorrain permettrait en outre d'aider au désenclavement des Vosges et d'Épinal.

Le report après 2050 de l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône est l'une des données de cet état de fait. Les études (approche technique ou marketing) visent ainsi, notamment, à montrer l'intérêt de liaisons efficaces entre la Lorraine et le secteur de Belfort pour la fréquentation de la ligne Rhin-Rhône.

Par ailleurs, il est à noter que, depuis la disparition du train des capitales (Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle), les liaisons entre la Lorraine et le Benelux commercialisée par la SNCF transitent toutes par l'Île-de-France, directes depuis Lorraine TGV ou en correspondance à Paris depuis Metz et Nancy).



Le réseau fluvial, longtemps oublié

Le trafic sur la Moselle canalisée a beaucoup baissé du fait de la quasi-disparition des hauts-fourneaux (mais les ports de Thionville-Illange et Neuves-Maisons conservent un trafic) et l'évolution du mix énergétique pour la production d'électricité (fermeture des tranches au charbon : Blénod, La Maxe, etc.). La fermeture de la cokerie de Sérémange-Erzange, prévue à l'horizon 2032 a finalement été anticipée en mai 2020, en partie du fait de la crise de la Covid-19.

Le trafic ne s'établit plus qu'à 6,2 millions de tonnes en 2019, dont environ 50 % à Metz du fait de l'importance du port céréalier. Un trafic conteneur modeste a vu le jour en 2014 sur le Nouveau Port de Metz (3 000 conteneurs EVP en 2019).

Globalement, les trafics fret, fluviaux ou ferroviaires, sont pourtant en deçà des flux produits par l'économie lorraine, mais :

- le potentiel réel est mal connu car tous les trafics ne sont pas économiquement ou techniquement traitables par le fluvial (*transit time*). Ce potentiel est aussi fonction du coût de l'énergie et des contraintes qui pèseront à l'avenir sur les autres modes, et en particulier la route ;
- il faut compter avec les sites multimodaux de Bettembourg et Athus qui sont très compétitifs pour les importateurs et exportateurs lorrains. Pour les sites lorrains, il est difficile de concurrencer les trafics conteneurs préétablis par ces plateformes.



Voir aussi › *La Lorraine, un territoire singulier*

Pour le moment, la capacité des infrastructures, qui disposent de marges de manœuvre importantes (le trafic dépassait les douze millions de tonnes il y a vingt ans, sans saturation), n'est pas un enjeu, contrairement à la pérennité de leur accessibilité routière et ferroviaire existante ou potentielle (La Maxe, ligne mère de Woippy, etc.) qui est à conforter ou préserver, en lien avec le foncier disponible.

Cette accessibilité multimodale est d'autant plus importante qu'il faudra peut-être compter, avec le réchauffement climatique, sur une augmentation de la contrainte liée aux basses eaux du Rhin, question dont le traitement – nécessairement international – dépasse de loin le cadre du Grenelle. Face à cette contrainte, la capacité des sites lorrains de basculer d'un mode à l'autre sera primordiale.

Dans ce contexte, la création récente du SMO Ports lorrains (VNF et Région Grand Est), permet une nouvelle gouvernance des ports publics et un plan d'affaires est en cours de finalisation pour définir une nouvelle stratégie. Il s'agirait notamment de faire jouer la complémentarité des sites publics, au premier rang desquels Thionville-Illange, Metz (deux sites) et Nancy-Frouard.

Enfin, le projet de liaison à grand gabarit entre la Saône et la Moselle a été, en 2013, repoussé à un horizon lointain par le rapport de la commission Mobilité 21.

DIRES D'ACTEURS

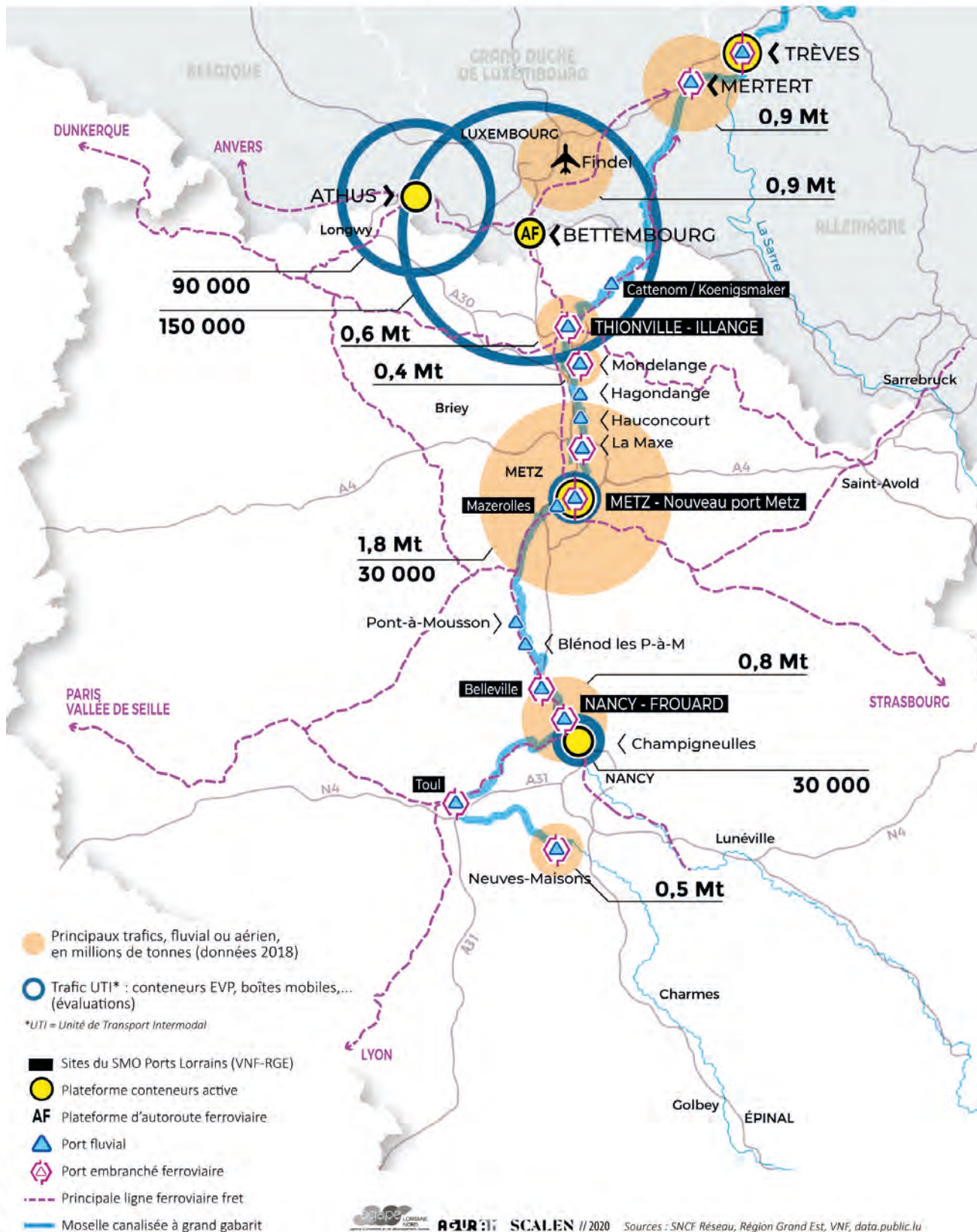
« Il faut savoir qu'à aménagement quasi constant, la Moselle canalisée pourrait doubler de capacité de tonnage. Nous pourrions aller vers les 15 à 18 millions de tonnes sans difficulté. »

« Ces infrastructures portuaires, si elles vont contribuer au report modal de la route vers la voie fluviale, vont également générer des flux routiers importants en pré et post-acheminement. »

Compte-rendu du débat public sur le projet autoroutier A31bis (avril-septembre 2015), CNDP.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES DU SILLON LORRAIN ÉLARGI

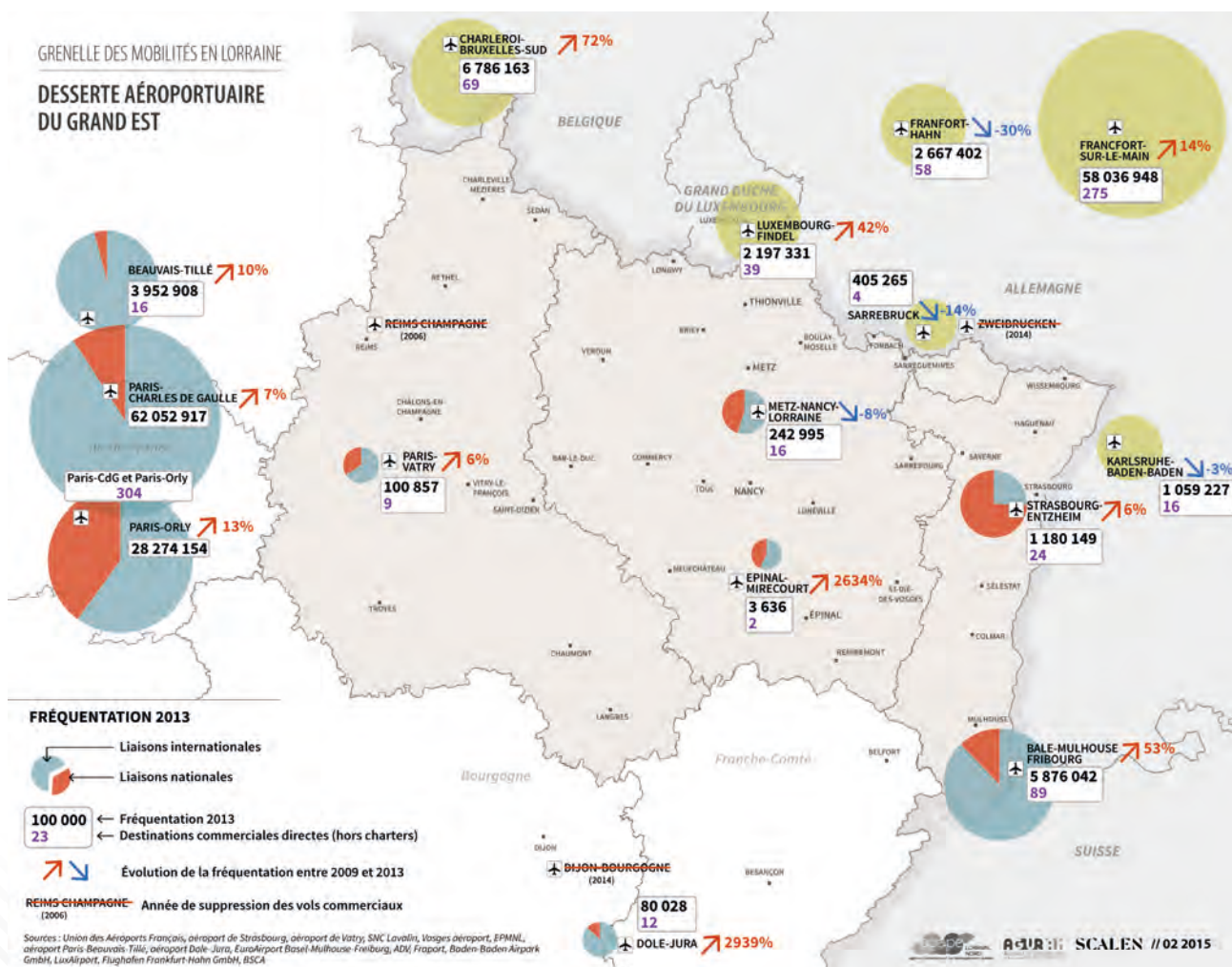


L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, outil sous exploité ?

La Lorraine compte un aéroport de rang régional, Lorraine Airport, dont la fréquentation reste modeste du fait de la concurrence du TGV qui a capté le marché vers l'Île-de-France, et de la proximité de la plateforme de Luxembourg-Findel qui offre des liaisons continentales nombreuses et attractives (offre low cost développée).

Pour autant, Lorraine Airport présente quelques atouts qui en font un outil peut-être sous exploité :

- après une forte baisse suite à la mise en circulation du TGV Est européen, la fréquentation, qui atteignait 350 000 voyageurs en 2005 s'est stabilisé, avant la crise de la Covid-19, aux alentours de 250 000 voyageurs ;
- le coût de cet outil pour la Région, seule collectivité à financer la plate-forme, est d'environ 1,5 M€ par an – ce qui est très inférieur au coût des plateformes de Vatry et Strasbourg-Entzheim par exemple – pour un CA supérieur à 10 M€. L'apport à l'économie lorraine est donc réel ;
- environ 45 % des voyageurs sont à destination du sud de la France (Lyon, Nice, Marseille, etc.), destinations plus difficilement accessibles en train, aujourd'hui traité par Hop, filiale d'Air France qui a annoncé sa fin pour octobre 2020. Il est à noter que la disparition de ce trafic mettrait réellement en danger la pérennité de l'équipement ;
- les liaisons sont nombreuses vers l'aéroport Houari Boumédiène d'Alger, important hub africain (8^e aéroport du continent pour son trafic) ici méconnu et peut-être sous-exploité.



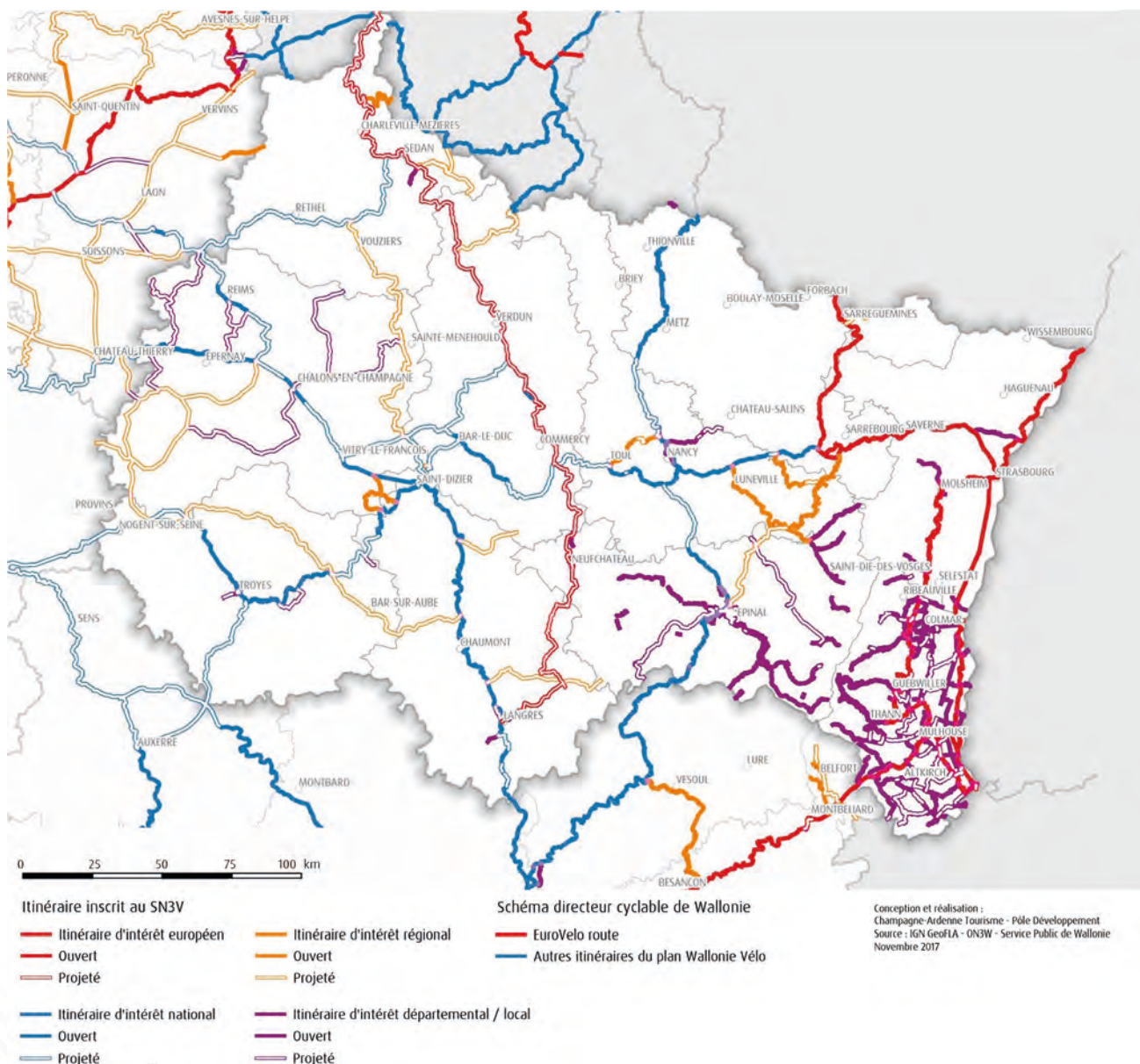
Les infrastructures cyclables d'intérêt régional et départemental, enjeux pour la mobilité locale ?

Le développement du vélo témoigne d'une volonté d'apaiser les villes, d'améliorer la qualité de vie et de préserver l'environnement. Le développement du vélo à assistance électrique pourrait accentuer l'évolution positive de l'usage du vélo, y compris sur des distances très supérieures à deux kilomètres, et ainsi soulager certains axes routiers d'une partie du trafic local.

Le vélo pourrait également être un moyen économique de faciliter l'accès aux points d'arrêt TER et d'intensifier l'usage depuis leur aire d'attraction de proximité.

Afin d'amorcer un fort déploiement de la pratique du vélo sur le territoire, le gouvernement a décidé de lancer en septembre 2018 le Plan national Vélo. Celui-ci doit permettre de tripler la part modale du vélo, afin d'atteindre 9 %, sur le territoire national d'ici 2024. Pour l'heure, les infrastructures adaptées restent rares hors des agglomérations.

▼ Niveau de réalisation du Schéma national des Véloroutes et Voies vertes (2017)



FOCUS

MIEUX PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES PHÉNOMÈNES DE POINTE

Comme le montre la répartition des déplacements sur la journée à l'échelle du bassin de vie nancéien (EMD Sud54), la pointe du matin, assez limitée dans le temps, est dimensionnante, c'est-à-dire que l'ensemble des réseaux doivent être en

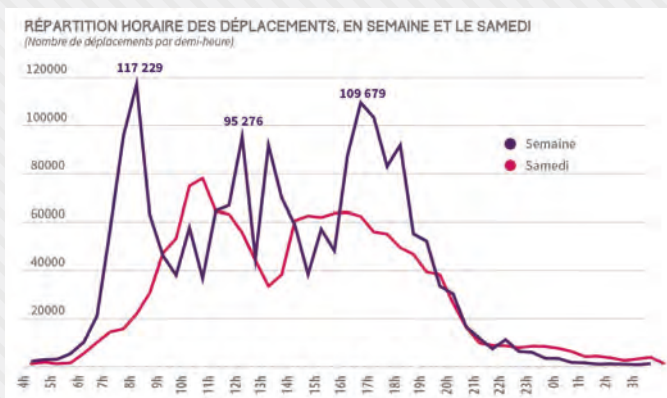
mesure de l'absorber, au prix d'investissements importants. Cette situation s'observe également, rigoureusement identique à Metz (EDGT 2017) et ailleurs en Lorraine.

Comment mieux répartir cette hyperpointe dans le temps pour en limiter le pic dimensionnant ? Le dialogue avec les employeurs et établissements de formation est primordial, pour agir, par exemple, sur le télétravail ou les décalages horaires des prises de poste ou de cours.



Voir aussi > Usagers et entreprises, co-producteurs de mobilités ?

Moduler le tarif des péages ou des services de mobilité selon les horaires est une solution qui a pu être testée, avec un impact modeste, pour écrêter les pointes, par exemple en incitant les usagers à décaler des déplacements non-contraints.



Source : EMD Sud54 (2013)

- Comment tirer profit des infrastructures complémentaires de l'A31 et des voies ferroviaires du Sillon ?
 - voie ferroviaire fret des plateaux ;
 - gabarit de la N431 (Metz) ;
 - alternatives TC à l'autoroute aux abords et entre les métropoles (marge de manœuvre sur le TER Metz-Nancy).
- Faut-il multiplier les mesures de régulation dynamique des vitesses sur autoroute ? voir FOCUS P.25
- Quelles perspectives pour une offre TGV et longue distance au service de la Lorraine ?
 - vers un consensus interrégional (Grand Est, Bourgogne-Franche-Comté, etc.) pour repenser les liaisons nord-sud vers Lyon et la Méditerranée ?
 - vers un consensus international pour les liaisons vers le Bénélux ? Reporté, le projet EuroCap-Rail (Bruxelles-Strasbourg par Luxembourg et Metz) est toujours pré-identifié pour un financement dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. En 2016, les gouvernements belge et luxembourgeois ont remis les liaisons rapides Bruxelles – Luxembourg à l'étude, démarche confirmée par la signature d'une lettre d'intention en novembre 2017.
 - les trains de nuit (en pleine renaissance en Europe centrale et ailleurs) vers le sud, une alternative alors que la nuit appartient au fret ?

FOCUS

RÉGULER POUR MIEUX CIRCULER

En Lorraine, la DIR-Est expérimente la régulation dynamique des vitesses dans deux secteurs afin d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité, et afin de réduire et de retarder l'apparition des congestions :

- sur l'A31 entre Richemont et le Luxembourg depuis 2015 ;
- sur l'A33 dans le contournement de Nancy depuis 2017.

Ce dispositif s'appuie sur une série de panneaux de signalisation lumineux indiquant la vitesse limite autorisée et de portiques indiquant les temps de parcours. Des caméras et des stations de comptage permettent au dispositif de fonctionner en envoyant des données au centre de gestion : vitesse moyenne des véhicules et débit. En cas de forte affluence ou de ralentissement, le système régule la vitesse en amont.

Ce type de dispositif a montré des résultats positifs en matière une réduction du temps congestionné. Parallèlement, une baisse significative du nombre d'accidents et une réduction des émissions de gaz à effet de serre ont aussi été observées. Cette stratégie de gestion de trafic répond à la volonté du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie de lutter contre la pollution en réduisant la vitesse (2015).

Par ailleurs, la DIR-Est mène aujourd'hui une étude visant à permettre l'affichage des temps de parcours sur certaines séquences de l'A31.

- Les autoroutes ferroviaires, une alternative au mode routier dans un contexte où les plates-formes d'accès ne sont pas sur le territoire lorrain ?
- Une écotaxe lorraine, source de financement et levier de report modal ? Un sujet à rapprocher par ailleurs des solutions de modulation tarifaire selon les horaires...
- Comment les infrastructures et l'usage du vélo, notamment à assistance électrique, peuvent-elles être suffisamment développées afin d'avoir un impact, ne serait-ce que local, sur les réseaux routiers ?

DIRES D'ACTEURS

« Si nous considérons que nous avons à peu près 10 000 poids lourds, dont 55 % en transit, l'autoroute ferroviaire aujourd'hui, c'est 10 jours de trafic sur l'A31. »

Compte-rendu du débat public sur le projet autoroutier A31 bis (avril-septembre 2015), CNDP.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3 - DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

QUELS SERVICES AUX USAGERS ?

1# L'EXPLOSION SERVICIELLE	P 66
2# UNE OFFRE DE SERVICES TRADITIONNELS QUI RÉPOND AUX BESOINS DU PLUS GRAND NOMBRE ?	P 67
3# LES NOUVEAUX SERVICES ET ACTEURS DE LA MOBILITÉ : QUELLE ALTERNATIVE ?	P 69
4# LES SERVICES, LA POSSIBILITÉ D'UNE « NON-MOBILITÉ » ?	P 73
5# ET L'USAGER DANS TOUT ÇA ?	P 75
6# QUE SOUHAITENT LES USAGERS ?	P 77
7# QUELS LEVIERS ACTIONNER POUR FAIRE COÏNCIDER OFFRES PUBLIQUES ET PRIVÉES AVEC LA RÉALITÉ DES BESOINS ?	P 79

Au-delà des autorités organisatrices et transporteurs « traditionnels », les acteurs de la mobilité se multiplient : GAFAM, NATU, start-ups et nouveaux prestataires (covoiturage, autopartage, etc.). Aidés par le numérique, les citoyens, eux-mêmes deviennent des acteurs d'une mobilité plurielle (multimodalité) et adaptative (info en « temps réel »).

Avec la LOM, le rôle des autorités organisatrices de transport locales s'est élargi et leur diversité s'est limitée. Toutes deviennent Autorité Organisatrice de « LA » mobilité.

Au croisement de ces deux dynamiques, le « transport » devient « services de mobilité » (ou MaaS) et l'usage « expérience usager (UX) ». Les services connexes de l'offre se multiplient : information, tarification, etc. L'offre elle-même évolue, brouillant les pistes entre services publics/partagés et modes individuels/privés. L'intégration de l'autopartage et du covoiturage dans le bouquet de services des AO en est un exemple.

40 autorités organisatrices de mobilité

ont signé la Charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur en Grand Est



Cette charte permet aux AOM de fédérer leur action autour d'un cadre de travail commun pour apporter des solutions pragmatiques aux questions de mobilité et susciter les changements de comportement.

90 c'est le nombre d'aires officielles de covoiturage en Lorraine



La répartition entre territoires est inégale : la Meurthe-et-Moselle est bien pourvue (bassin de Nancy et Pays-Haut) mais, à l'autre bout du spectre, la Moselle présente une faible offre en la matière.

env. 750 000 lorrains peuvent être considérés comme fragiles de façon permanente en situation de mobilité



Handicap lourd ou léger, difficultés de lecture ou d'expression, difficultés d'orientations, méconnaissance des outils numériques, etc. Les raisons d'éprouver des difficultés à utiliser un service mobilité sont nombreuses et la multiplication des services peut apporter de la complexité pour ces usagers.

48 %

des communes lorraines ne sont pas couvertes par une offre de mobilité locale



Si les territoires ruraux et peu peuplés sont majoritaires parmi ces communes, ce n'est pas exclusif. L'entrée en vigueur de la LOM sera l'occasion de rebattre les cartes, et de questionner l'offre de service.

77 %

des français de 12 ans et plus possèdent un smartphone ¹



Le smartphone, outil d'accès aux services de mobilité numériques, est ancré dans le quotidien des Français. Si les jeunes sont presque tous équipés, sa diffusion progresse encore chez les plus de 40 ans. Lorsqu'il est adopté, il devient indispensable : 94 % des équipés l'utilisent quotidiennement.

¹ - Baromètre du numérique 2019

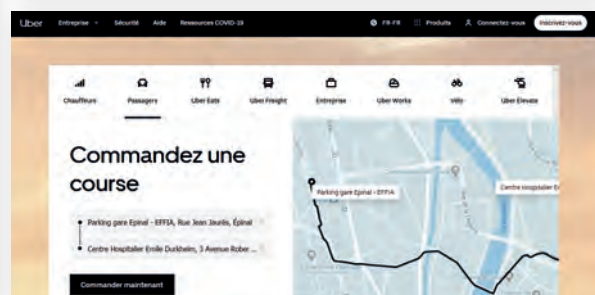
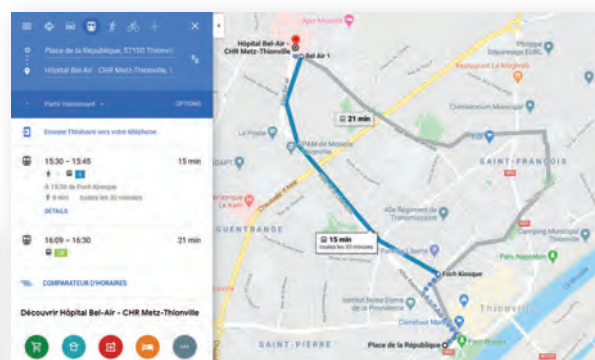
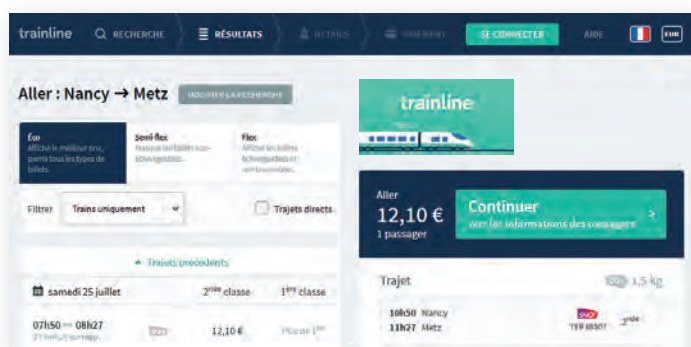
1# L'EXPLOSION SERVICIELLE

La période récente a été marquée par une véritable explosion servicielle favorisée par :

- l'élargissement des compétences couvertes par les AOM, au fur et à mesure des législations (LOTI, SRU, Maptam, LOM, etc.) ;
- la régionalisation des services TER (2002) qui a permis de renforcer l'offre et d'élargir le bouquet de services ;
- la révolution numérique, qui a favorisé l'émergence de nouveaux services proposés par les acteurs traditionnels de mobilité ;
- ...et l'irruption de nouveaux acteurs de la mobilité : GAFAM et autres NATU (Netflix, Airbnb, Tesla et Uber), start-ups.

Le champ des possibles s'enrichit chaque jour de nouvelles solutions. S'il est impossible d'établir une liste exhaustive, deux grandes catégories se distinguent cependant :

- les offres traditionnelles, qui relèvent du champ de compétence des AOM : offre de mobilité élargie (TAD, vélo, covoiturage, etc.) et services complémentaires reposant sur le numérique et parfois sous-traités à de nouveaux acteurs. Ces services sont organisés dans un périmètre défini (à l'échelle des EPCI AOM ou de SMTC), localement assoupli par des coopérations ou coordinations (syndicats mixtes type loi SRU, etc.) ;
- les offres proposées par de nouveaux acteurs indépendants des AOM et opérateurs traditionnels qu'ils viennent parfois déstabiliser par leur puissance ou des interventions « hors cadre » : information (Google, Waze, etc.), distribution (Trainline, MyBus, etc.), exploitation (Padam Mobility, etc.), voire services mobilités en propre (services VTC, Blablacar, Citiz, etc.).



2#

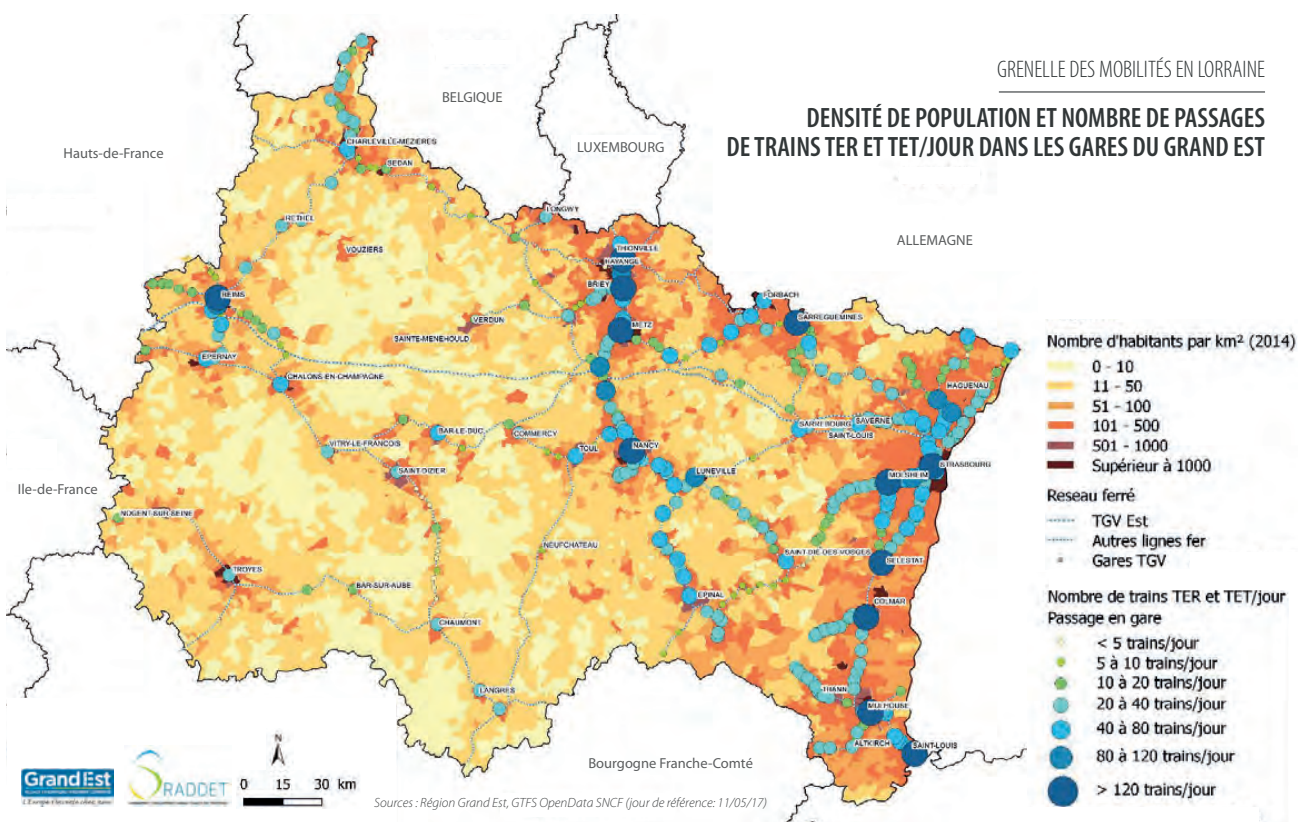
UNE OFFRE DE SERVICES TRADITIONNELS QUI RÉPOND AUX BESOINS DU PLUS GRAND NOMBRE ?

L'offre de services traditionnelles (TER, car, bus, voire vélo, autopartage encadré par une AOM) est bien développée en Lorraine. Outre les services régionaux (TER et routiers), 52 % des communes lorraines sont aujourd'hui couvertes par une AOM locale.

Pour autant, seuls les territoires les plus denses (>50 hab. km²) sont desservis par le TER, sans que cette offre soit toujours très dense : petites haltes sur les lignes structurantes, haltes rurales voire gares urbaines sur le Plateau lorrain et dans le massif des Vosges.

Autour des grandes agglomérations, le TER peut aussi avoir des difficultés à répondre à la fois à la nécessité d'une desserte dense et fine des espaces périurbains, et au besoin d'une offre rapide pour les usagers ruraux ou résidant dans les villes moyennes et bourgs plus éloignés des métropoles.

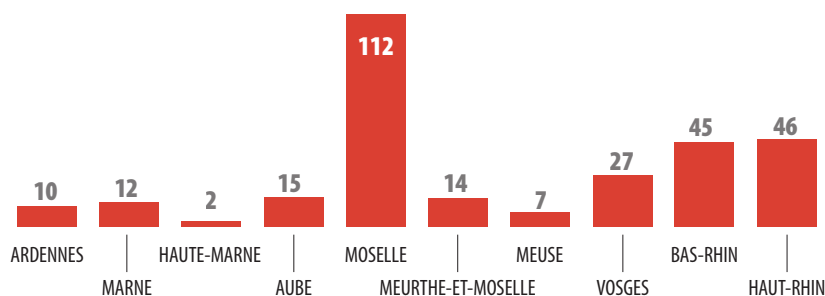
Lorsque le TER ne répond pas aux besoins, parfois limités, les services routiers régionaux prennent le relais. Hérités des départements il y a quatre ans, ces services n'ont pu être encore totalement adaptés (offre, tarifs) à la nouvelle dimension régionale, ne serait-ce que du fait des conventions, marchés et DSP en cours.



Nb : l'offre régionale intègre également les transports routiers (cars, TER et cars anciennement départementaux) récemment transférés à la Région

Si l'offre est dense en Moselle, elle l'est beaucoup moins ailleurs (Vosges et Meuse). En Meurthe-et-Moselle, l'offre tient en partie compte d'un fort développement des AOM locales et d'un degré de coopération déjà développé entre-elles sur le bassin de Nancy (SMTSN).

▼ Nombre de lignes régulières des anciens réseaux de transport départementaux



112 LIGNES RÉGULIÈRES EN MOSELLE

Source : Vialsace, Vitici et Simplicim et sites départements

Quant à l'offre proposée par les AOM locales, elle répond souvent, hors des agglomérations de plus de 10 000 hab., à des besoins spécifiques : scolaires, lignes de marché, etc. Quel que soit leur statut actuel (communes, SIVU, SIVOM, PETR, etc.), il devra souvent évoluer suite à la promulgation de la LOM.

Souvent, il s'agit, dans ces territoires ruraux ou périurbains, de lignes de transport à la demande (TAD), parfois réservées ou conçues pour répondre aux besoins de populations spécifiques (seniors, personnes en recherche d'emploi ou insertion, etc.).



Voir aussi > Mobilités et solidarités : comment favoriser les initiatives locales ?

Enfin, la disponibilité d'une offre TC plus ou moins structurée ne règle pas tout à fait la question de la dépendance à l'automobile du fait de la nécessité de rejoindre des gares ou points d'arrêt parfois peu accessibles autrement qu'en voiture.

À l'échelle nationale, 62 % des habitants de l'espace rural et 53 % des habitants des espaces périurbains² qui n'ont pas recours aux TC citent, pour expliquer leurs pratiques, l'absence d'une ligne répondant à leurs besoins (enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises, Transdev, Ipsos, 2019) et, selon les territoires, 30 % à 40 % l'éloignement du point d'arrêt ou encore une faible fréquence.

SIGNAUX FAIBLES

LE TAD RURAL OU PÉRIURBAIN, QUEL COÛT POUR QUEL USAGE ?

L'usage est très variable selon les territoires et objectifs de l'offre proposée, mais reste, dans ces territoires qui restent attachés à la voiture, relativement faibles : 2 800 voyages pour 33 000 km parcourus par exemple pour la CC du Saint-Quentinoise et 47 000 voyages pour 352 000 km parcourus dans le Soissonnais (Aisne) en 2017, ou encore 57 voyageurs mensuels pour le TAD de la CC Varennes-Forterre (Alliers)...

Le coût est variable lui aussi, mais l'enquête Agir 2018 met en avant, pour les réseaux de moins de 50 000 habitants, un coût kilométrique moyen de 1,4 € du km, et de 15,8 € par voyage, pour une recette moyenne de 1,2 €.

Sources : Agir et ORT Hauts-de-France

2 - Regroupements des catégories Insee suivantes :

> RURAL : petits pôles (de 1 500 à 4 999 emplois) et leurs couronnes, les communes multipolarisées et les communes isolées.

> PÉRIURBAIN : couronnes des grands pôles urbains, les pôles moyens (de 5 000 à 9 999 emplois) et leur couronne.

Ce déséquilibre entre territoires concerne aussi les liaisons transfrontalières. Si 110 trains de voyageurs circulent par jour entre Thionville et Luxembourg-Ville, ils ne sont que 15 à assurer la liaison Longwy-Luxembourg, soit sept fois moins, alors que les EPCI situés dans le Sillon ne rassemblent que 1,6 fois plus de frontaliers que ceux du nord meurthe-et-mosellan (25 700 contre 42 500).

En outre, seuls deux bus permettent de rejoindre Luxembourg-Ville le matin depuis Longwy. Les autres assurent des correspondances en gare de Rodange. Ce sont de l'ordre de 125 bus qui assurent les liaisons depuis Thionville...

À la croisée de ces grands types d'offres, de nombreux territoires ne sont donc pas couverts par une offre structurante adaptée aux besoins de chacun, et ce à l'échelle d'un bassin de mobilité cohérent. L'inexistence d'une offre de service renforce les inégalités territoriales, et, sur un même territoire, les inégalités entre citoyens selon leur degré de dépendance à l'automobile.



Source : AGAPE avec les données du Verkeiersverbond

3# LES NOUVEAUX SERVICES ET ACTEURS DE LA MOBILITÉ : QUELLE ALTERNATIVE ?

Aux innovations déjà évoquées, peuvent être ajoutées nombre de nouveautés : les services de cars en libre concurrence (dits « cars Macron »), le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques par des acteurs publics ou privés, les tarifications et billettiques interoperables, etc.

Des services locaux innovants peuvent, dans certains territoires peu denses, venir enrichir cette liste : auto-stop, covoiturage et TAD dynamiques ou solidaires



Voir aussi » Mobilités et solidarités : comment favoriser les initiatives locales ?

Ce foisonnement apparent semble ouvrir des possibilités intéressantes, en particulier pour les territoires périurbains ou ruraux où la mise en place d'une offre de transports en commun « traditionnelle » ne peut se faire en raison des faibles densités de population ou des longues distances à parcourir.

PAROLE D'ACTEURS

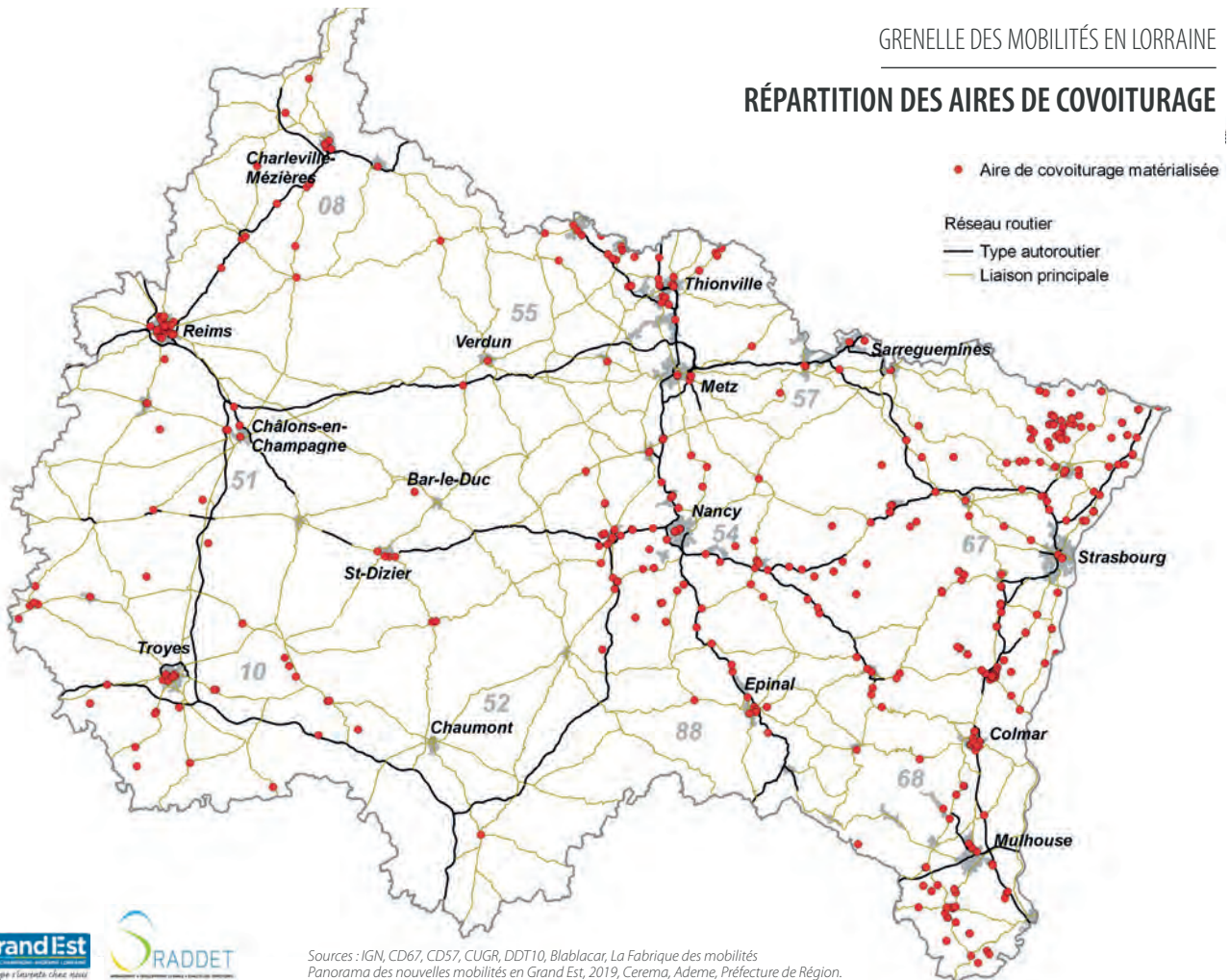
« La mobilité connaît des révolutions technologiques rapides qui offrent de nouvelles perspectives tant pour désenclaver les populations et les territoires les plus isolés que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Région Grand Est représente un formidable levier pour étendre, amplifier et accélérer les initiatives déjà engagées, répondre collectivement aux défis de la mobilité et proposer des solutions adaptées à chacun. L'émergence d'une nouvelle offre de mobilité renforcera l'aménagement équilibré de notre territoire et le lien entre nos villes moyennes et nos métropoles. »

Jean ROTTNER, Président de la région Grand Est

Il en va ainsi des aires de covoiturage officielles, concentrées à Toul et Nancy, mais beaucoup moins développée ailleurs, en particulier dans l'espace rural. De nombreuses aires sauvages existent sans être recensées, faisant perdre lisibilité et praticité à l'offre. Au vu du taux moyen d'occupation des véhicules (1,1 passager par exemple sur l'A31 pourtant incitative), la pratique reste modeste pour les mobilités du quotidien par rapport à la mobilité longue distance pour laquelle l'offre de covoiturage est une concurrence pour le TGV, voire le TER à l'échelle de la région Grand Est.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

RÉPARTITION DES AIRES DE COVOITURAGE



Quant aux services d'autopartage, ils sont pour l'heure limités aux agglomérations de Nancy, Bar-le-Duc et Metz (Citiz) et en cours de mise en œuvre à Sarrebourg et Epinal où ils intègrent cependant le bouquet de service métropolitain (combinés Le Met' + Citiz et CombiStan). Dans l'espace rural ou périurbain, les prestataires privés (tel Citiz) restent frileux devant le risque d'usage faible (lié notamment à la méconnaissance des coûts véhicules) ou de difficultés à offrir le bon véhicule au bon endroit et au bon moment. Ce sont plutôt les services de TAD dynamiques ou solidaires qui semblent le plus à même de répondre aux besoins.



Voir aussi > Mobilités et solidarités :
comment favoriser les initiatives locales ?

PAROLE D'ACTEURS

« Les efforts faits pour innover en matière de rationalisation des usages du parc automobile, notamment l'autopartage, ciblent des publics et des territoires dont les besoins de mobilités sont les moins contraints [...] Or, c'est dans les zones les moins denses, notamment en milieu rural, que les besoins de mobilité sont les plus criants »

Commissariat général au Développement durable,
« Prospective – Usages novateurs de la voiture
et nouvelles mobilités » - Rapport final janvier 2016

SIGNAUX FAIBLES

LE COVOITURAGE COURTE DISTANCE : QUEL PUBLIC ET QUEL COÛT ? L'EXEMPLE DE NANTES MÉTROPOLE, 650 000 HAB.

Fin 2019, Nantes Métropole a initié Covoit'Tan, un service de covoiturage urbain pour faciliter la mobilité sur les trajets difficiles à proposer avec les services réguliers ou TAD du réseau Tan. Le service est réservable via l'application mobile Klaxit, entreprise prestataire de la Semitan. Il est facturé l'équivalent d'un voyage en tramway (1,51 € avec le pass LiberTan et 2 € pour les autres) et inclus dans l'abonnement illimité. Les automobilistes sont rémunérés par l'AOM 2 € par personne transportée, pour un trajet d'au moins deux kilomètres, avec un prévisionnel de 400 € par jour pour fin 2020.

Fin janvier 2020, un peu plus de 5 200 personnes sont déjà inscrites comme conducteur ou passager ; une centaine de voyages par jour

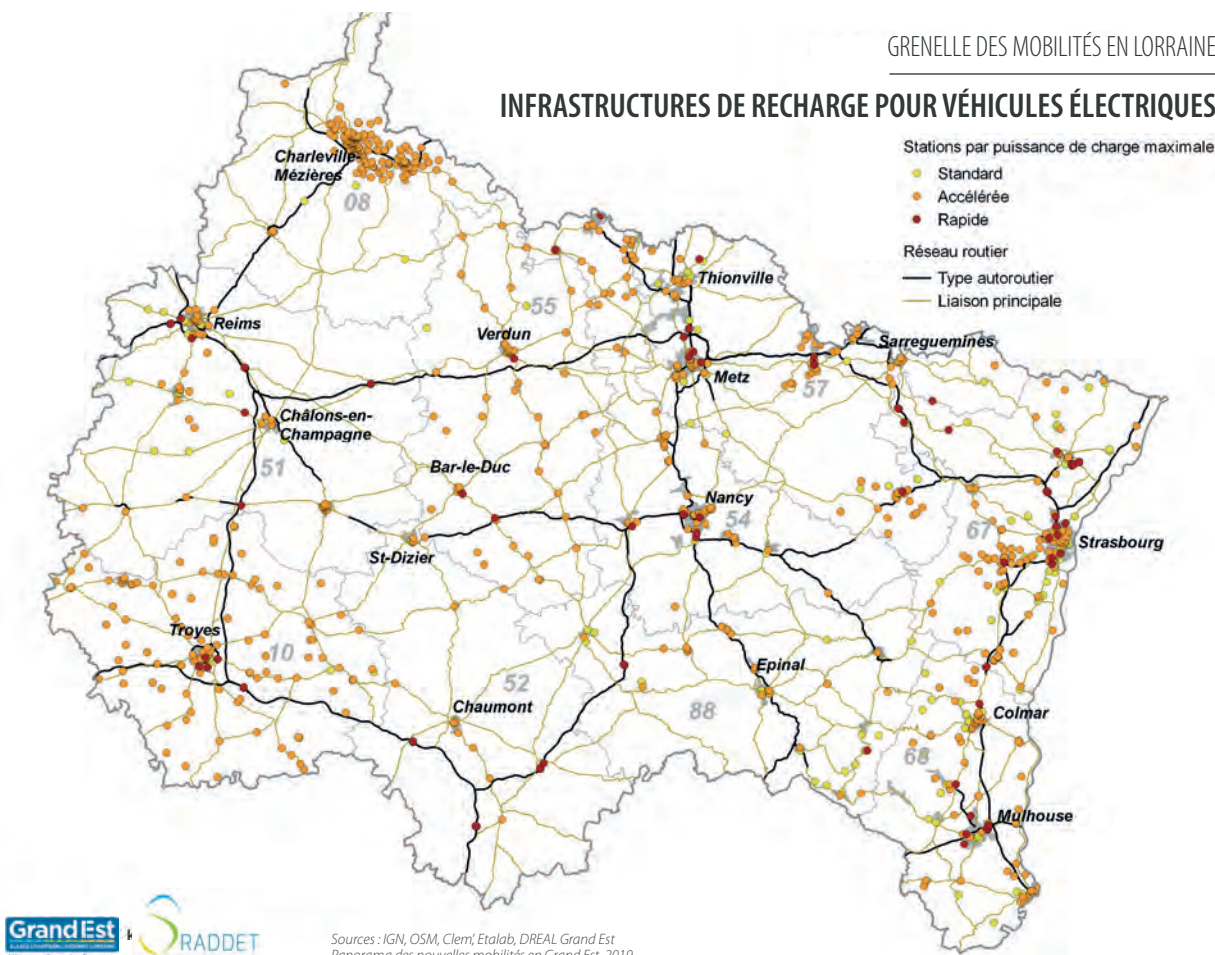
sont réalisés en moyenne, pour un objectif de 200 voyages fin 2020 (prévision antérieure à l'épidémie de Covid-19).

« C'est vraiment un bon début car le covoiturage urbain n'a pas vraiment trouvé son modèle économique, contrairement au covoiturage inter-cités popularisé par Blablacar. Il faut maintenant laisser le temps à la population de s'approprier le dispositif. On mène également un travail d'information auprès des entreprises qui peuvent être un levier de développement important. »

Pascal LEROY, directeur commercial de la Tan. Des grosses sociétés s'apprêtent d'ailleurs à adhérer au service.

Source : 20 minutes, Nantes, 01-2020

La répartition des bornes de recharge de véhicules électriques illustre à nouveau ce fait : diffuser la nouveauté en milieux peu denses reste compliqué et les nouvelles mobilités peinent à y proposer une véritable alternative aux services traditionnels. Lorsqu'elles existent, ces bornes facilitent l'accès à une énergie de traction pour l'heure bon marché (cela peut changer). Demeure la question de l'accès à un véhicule électrique qui représente pour beaucoup de ménages un investissement peu accessible, mais aussi la question de la tarification et du mode paiement qui limitent encore l'effet réseau.



Seuls 43 000 voitures 100 % électriques ont été immatriculées en France en 2019 ; mais, début 2020, (avant l'épidémie de Covid-19) ce segment représentait déjà 8 % des ventes...

Il demeure qu'un mode – et les services qui l'accompagnent – semble pouvoir s'épanouir dans tous les territoires, au moins en réponse aux besoins de proximité : le vélo. Mais si celui-ci se développe peu, c'est souvent faute d'infrastructure adaptée : voirie, parking sécurisé, etc.

SIGNAUX FAIBLES

LE VÉLO, INVESTISSEMENT D'INFRASTRUCTURE, OU COÛT DE FONCTIONNEMENT DE SERVICE ?

Plusieurs territoires lorrains proposent des services de location de vélo en courte ou longue durée (VéloMet' à Metz proposant le parc le plus important), voire de vélos en libre-service (VLS), à l'instar de Vélostan à Nancy. D'autres, AOM ou simples communes, subventionnent l'achat par des particuliers de vélos à assistance électrique (VAE). Il s'en est vendu 340 000 en France en 2018, contre 100 000 en 2015, et seulement 3 900 en 2005. Les VAE représentent désormais 13 % du marché national du vélo et au moins 400 000 unités devraient avoir été vendues en 2019 (source Observatoire du cycle, mai 2019) contre 350 000 trottinettes à assistance électrique.

Si les vélos en location ou libre-service permettent de « mettre le pied à l'étrier », les vélos personnels présentent un avantage important : restant relativement peu onéreux (et leur achat peut être subventionné), ils nécessitent, au regard de l'usage potentiel, un investissement (trop ?) modeste des collectivités pour l'aménagements d'infrastructures, mais un coût de fonctionnement très réduit pour les AOM.

Et avec l'assistance électrique, vélo des villes peut devenir vélo des champs, au service de la mobilité périurbaine et rurale.



Source : Fotolia



Source : Métropole du Grand Nancy

4#

LES SERVICES, LA POSSIBILITÉ D'UNE « NON-MOBILITÉ » ?

Le développement du numérique a aussi permis le développement de services qui limitent, ne serait-ce que marginalement, les besoins de mobilité. Parfois c'est aussi une alternative à la raréfaction des services physiques dans les territoires peu denses – mais pas seulement : médecine, Poste, etc. En revanche, force est de constater que, là encore, les acteurs privés détiennent une partie de la solution, et que le rôle des collectivités reste en partie à définir : collaboration, coordination, etc. ?

Logistique à la personne : la camionnette blanche plus vertueuse que la voiture particulière ?

Longtemps, la logistique à la personne – livraison au particulier – fut le domaine de la Poste et de quelques acteurs de la vente par correspondance (Manufrance, La Redoute, etc.) ou de services à caractère social (livraisons de repas aux seniors, etc.).

Avec l'avènement du numérique, ce domaine s'est largement ouvert à de nouveaux acteurs, dont Amazon, qui prévoit de développer son activité logistique à Metz, est sans doute le plus emblématique.

On parle alors désormais de e-commerce et de vente à distance. Ce segment représente en Lorraine comme en France environ 4 % des achats alimentaires – *essentiellement sous forme de drive*, et 11 % des achats *non-alimentaires*.

Part du commerce en ligne dans les achats en 2019 (CCI) ►

	Achats alimentaires	Achats non-alimentaires
Metz Métropole	4 % <i>dont drive 3 %</i>	12 %
Moselle	4 %	12 %
Métropole du Grand Nancy	5,2 % <i>dont drive 4,2 %</i>	9,9 %
Meurthe-et-Moselle	5,1 % <i>dont drive 3,9 %</i>	11 %
France	4 %	11 %

Si cela limite certains déplacements d'achat (au risque de fragiliser un peu plus encore les commerces de centre-ville et centre-bourg, mais aussi en zone commerciale...), cela pose la question du développement, encore peu maîtrisé par les AOM, de la logistique du dernier km et de la multiplication des « *camionnettes blanches* » (pollution, stationnement, accidentologie, etc.). Il est à noter que le développement des drives impacte peu la mobilité.

En milieu rural, le retour des services, des distributeurs en libre-service et commerces ambulants ou mutualisés (points infos médiations multiservice, ou PIMMS) est aussi à noter, mais mal connu : boulangerie, épicerie, services administratifs, etc.

Télétravail, téléenseignement, télémedecine : la preuve par le confinement ?

Si les téléactivités se développent depuis quelques années, il demeure que leur pratique restait très minoritaire, à l'instar du télétravail ou du téléenseignement. La crise de la Covid-19 a, à partir de mi-mars à juin 2020, fait du télétravail la norme pour ceux qui le peuvent, et généralisé le téléenseignement, selon des formes plus ou moins technologiques ou artisanales selon les établissements.



Voir aussi > Mobilités et solidarités : comment favoriser les initiatives locales ?

Quant à la télémedecine, elle ne représentait que 1% des consultations médicales début 2020 en France, mais a atteint 11 % avec 486 000 téléconsultations durant la dernière semaine de mars 2020 et un million mi-avril, du fait, là encore de la crise sanitaire.

Un tournant pour les territoires isolés et déserts médicaux ?

DIRES D'EXPERTS

30 ANS ET UNE CRISE SANITAIRE POUR ASSOIR LA TÉLÉMÉDECINE

« Plus de 30 ans à convaincre que la relation patient/soignants peut se faire à distance pour permettre à tous, y compris aux populations les plus reculées, d'aider à se faire soigner (...) La santé, censée être un droit universel, le deviendra-t-elle vraiment dans les années à venir grâce au big bang de la crise sanitaire actuelle et son lot de souffrances ? Maigre consolation ! »

Ghislaine ALAJOUANINE, présidente de l'Académie francophone de télémedecine et de e-santé

FOCUS

CRISE ET RÉSILIENCE : QUAND LA MOBILITÉ EST EMPÊCHÉE

Nombre de services mobilité ont été conçus comme une alternative face à deux crises « prévues » : la crise écologique et la crise énergétique qui nous enjoignent de décarboner notre mobilité, voire de la limiter, avec difficultés : développement modeste du télétravail, valorisation du covoiturage, encouragement à l'usage du vélo, etc.

C'est pourtant une crise sanitaire qui éclate et change, en quelques jours, le paysage début 2020 : avec la Covid-19, les téléactivités tendent à devenir la norme lorsque cela est techniquement possible, l'offre TC proposée et la fréquentation s'effondrent (jusqu'à -90 %), le covoiturage est banni, l'autopartage « à risque » et le nécessaire repli sur soi laisse le vélo maître des nouvelles mobilités dans un contexte où les déplacements locaux dominent, voire sont seuls autorisés.

Reste la question, presque morale, de la logistique à la personne : les commerces non-alimentaires sont fermés, mais les commandes par Internet et les drives demeurent ou se développent, posant la question du risque pris par les préparateurs et les livreurs de produits pas toujours essentiels... : alors, l'approvisionnement à distance : solution, ou problème sanitaire ?

Enfin, la Covid-19 remet en exergue la question, jamais définitivement résolue, de l'accès à des services de proximité dans l'espace rural, mais aussi en ville : poste, commerces, etc.

5#

ET L'USAGER DANS TOUT ÇA ?

Les façons de se déplacer et de s'informer changent. Le numérique, les réseaux sociaux, les informations en temps réel s'invitent dans le quotidien de l'utilisateur qui devient, lorsque le bouquet proposé dans un territoire est étoffé, acteur de sa mobilité, autant que consommateur.

Mais l'utilisateur envisage encore son déplacement comme le mouvement d'un point A à un point B, et non d'une AOM A à une AOM B en ayant recours à tel service public, et tel service privé.

Quand bien même les réseaux et services existent, se pose donc la question de leur interconnexion. En effet, environ 15 % des déplacements¹ réalisés tous les jours par les lorrains franchissent une limite administrative entre EPCI et/ou AOM, voire une frontière. Ce taux s'accroît dans l'espace périurbain, et à l'approche des frontières (dans plusieurs EPCI du Nord lorrain, plus de 50 % des actifs travaillent au Luxembourg).



Voir aussi > La Lorraine, un territoire singulier

Adopter une vision usager amène ainsi à considérer, en simplifié, la nécessité pour les acteurs de la mobilité de lui assurer trois continuités à l'échelle des bassins de vie, et plus largement de la Lorraine, y compris dans une dimension transfrontalière :

- **La continuité de l'offre dans l'espace :**
l'offre TER n'est pas toujours, loin de là, relayée localement (intermodalité). Il y a aussi généralement rupture entre deux AOM, sauf dans les cas, rares, où un Syndicat mixte (SMTSN, SMITU) ou la Région (services routiers en Moselle sur la conurbation Metz-Thionville) proposent une offre interterritoriale à l'échelle d'un bassin de vie.
- **La continuité dans le temps :**
faute de coordination ou de moyens, l'amplitude des services proposés est parfois limitée par rapport aux besoins, et les correspondances effectives dans la journée rompues en tout début ou fin de journée.
- **La continuité servicielle ou « de confort » :**
tarification, information, billettique. L'utilisateur est laissé seul face à l'offre publique et privée parfois pléthorique que l'*open data* a permise. L'expérience client n'est alors pas au rendez-vous...

¹ - Moyenne constatée sur les différentes EDGT et EMD disponibles en Lorraine

PAROLE D'ACTEURS

« Pour le bus, j'ai également constaté une anomalie assez importante. Pour aller du sud de Nancy jusqu'à Metz, par exemple, sachez qu'il y a deux réseaux de bus. Il y a un réseau de bus dans le département de la Meurthe-et-Moselle et un réseau de bus dans le département de la Moselle. Mais, là aussi, c'est coupé ».

Un participant,
Compte-rendu du débat public sur le projet
autoroutier A31 bis (avril-septembre 2015), CNDP.



Exemple de service coordonné TCU ▲
(Le Met'), TER (correspondances)
et services routier Fluo.

Face à cet impératif de continuité, la Lorraine ne part pas de rien. Les Autorités Organisatrices du Grand Est se sont engagées, au travers de la *Charte de l'intermodalité et des services aux usagers*, à faciliter le parcours de ces derniers. Cette charte doit permettre de fédérer les actions des AOM autour d'un cadre commun pour apporter des solutions pragmatiques aux questions de mobilité et faciliter le parcours de chaque usager des réseaux de transport public.

Dans cette logique, l'ensemble des signataires a financé une plate-forme de calcul d'itinéraire et d'information commune sous la bannière Fluo Grand Est. Pour autant, les nouveaux acteurs privés sont encore absents de cette plate-forme.

Dans plusieurs territoires (Grand Nancy et SMTSN, Metz Métropole), les AOM et la Région ont par ailleurs mis en place une intégration tarifaire permettant de circuler sur le réseau TER dans le ressort métropolitain avec un titre urbain. Ils partagent des supports billettiques interopérables depuis de nombreuses années, avec la carte Simplicités que la Région Grand Est a choisi et souhaite déployer plus largement avec les AOM volontaires, car l'ensemble des abonnés TER ont depuis l'été 2019 ce support interopérable et hébergeant l'ensemble de leurs titres et de leurs abonnements. Pour autant, le déploiement de tels services peut s'avérer onéreux pour les AOM disposant des budgets les plus limités.

Il demeure que, pour une vision usager aboutie, un élément important est encore parfois peu pris en compte : la lisibilité de l'offre et des services, en particulier dans sa dimension interterritoriale, qui est notamment l'objet du fascicule "Quelles organisations et coopérations territoriales". En effet, sans offre, il n'y a pas de service. Avant d'aller vers l'inclusion numérique, il serait donc nécessaire de garantir cela avant tout.



TER Fluo Grand Est

Vous pouvez voyager en TER au sein de la Métropole du Grand Nancy avec un titre de transport Stan. Il vous suffit de valider votre titre dans l'un des valideurs situés dans les gares concernées :

- Nancy,
- Jarville la Malgrange,
- Laneuveville devant Nancy,
- Houdemont,
- Ludres.

[Site internet TER Fluo Grand Est](#)

L'ABONNEMENT TER + STAN

Profitez de 10% de réduction sur votre abonnement Stan (mensuel ou annuel) en l'achetant en même temps que votre abonnement TER Lorraine.

En vente uniquement auprès de la SNCF.

fluo
Grand Est



stan

PAROLE D'ACTEURS

« Il est aussi important d'agréger les offres de transport et de regrouper les différentes plateformes de ce type de covoiturage sur les systèmes d'information multimodale et assistants de mobilité renseignant sur les horaires et calcul d'itinéraires en temps réel (FLUO en région Grand Est). ».

Gabriel PLASSAT, Co-fondateur de La Fabrique des Mobilités et Ingénieur Energies et Prospectives, Transport & Mobilités, ADEME.

6#

QUE SOUHAITENT LES USAGERS ?

UN SONDAGE TRANSDEV-IPSOS DE 2019¹ NOUS RENSEIGNE SUR LES COMPORTEMENTS ET LES ATTENTES DES FRANÇAIS CONCERNANT LEURS MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :

- 75% de satisfaction à l'égard du temps passé dans les transports.
- Une insatisfaction sur le budget mobilité qui concerne quatre Français sur dix.
- Une incapacité à se passer de la voiture pour plus de 60 % des trajets.
- 81% utiliseraient plus les gares si elle se situaient à une distance raisonnable de chez eux, c'est-à-dire qu'elle se situe à en moyenne 16 minutes de leur domicile.
- L'arrêt de bus ou de car est l'infrastructure de transport que les Français souhaitent avoir le plus près de chez eux, à moins de 8 minutes pour l'utiliser.
- L'absence de ligne de TC et des fréquences de passages trop faibles expliquent l'absence de recours aux TC notamment en zones périurbaines et rurales.
- La mise en place de tarifs plus bas que la voiture, la meilleure fréquence de passage et la possibilité d'avoir un titre unique augmenteraient le recours aux TC.

Les Français en attente de développement de l'offre TC...

PARMIS LES RAISONS SUIVANTES, QUELLES SONT CELLES QUI EXPLIQUENT QUE VOUS N'AVEZ PAS PLUS SOUVENT RECOURS AUX TRANSPORTS EN COMMUN POUR RÉALISER VOS DÉPLACEMENTS ?

Base : à ceux ayant dit se déplacer en voiture uniquement ou en partie en voiture pour chacun des trajets.

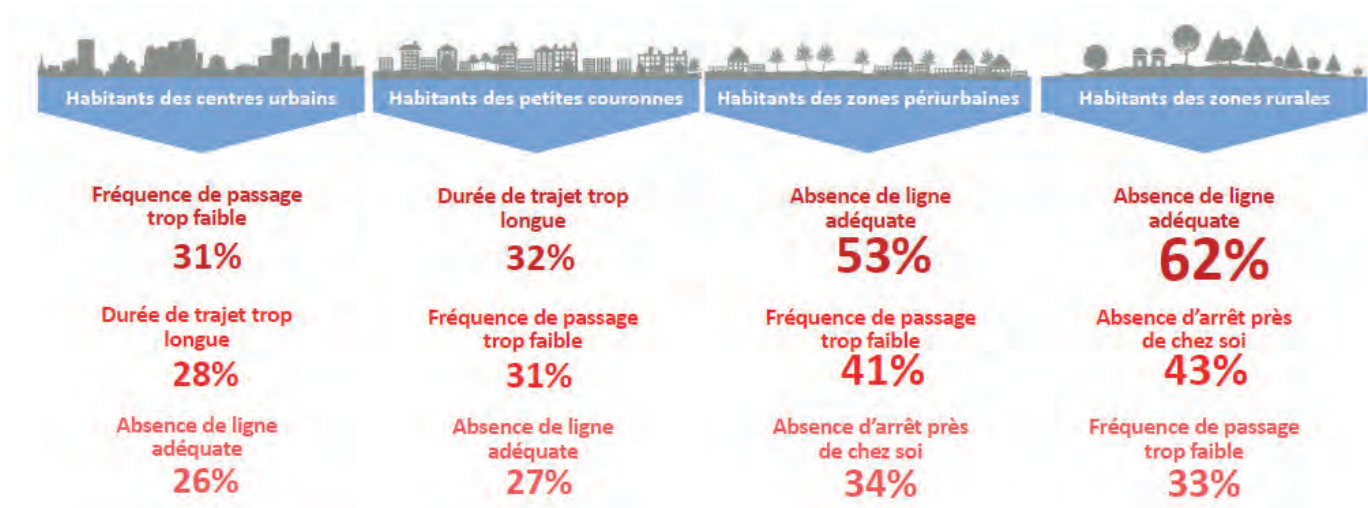


1 - Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises, Transdev-Ipsos, 2019

...notamment dans le rural et le périurbain

PARMIS LES RAISONS SUIVANTES, QUELLES SONT CELLES QUI EXPLIQUENT QUE VOUS N'AYEZ PAS PLUS SOUVENT RECOURS AUX TRANSPORTS EN COMMUN POUR RÉALISER VOS DÉPLACEMENTS ?

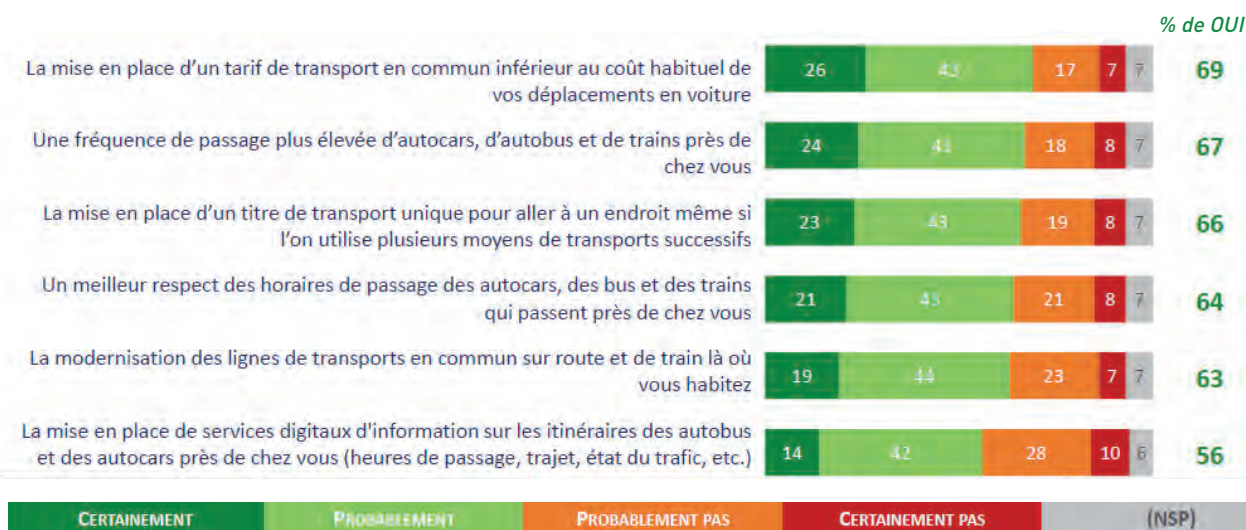
Base : à ceux ayant dit se déplacer en voiture uniquement ou en partie en voiture pour chacun des trajets.



Source : Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises, IPSOS - Transdev, 2019

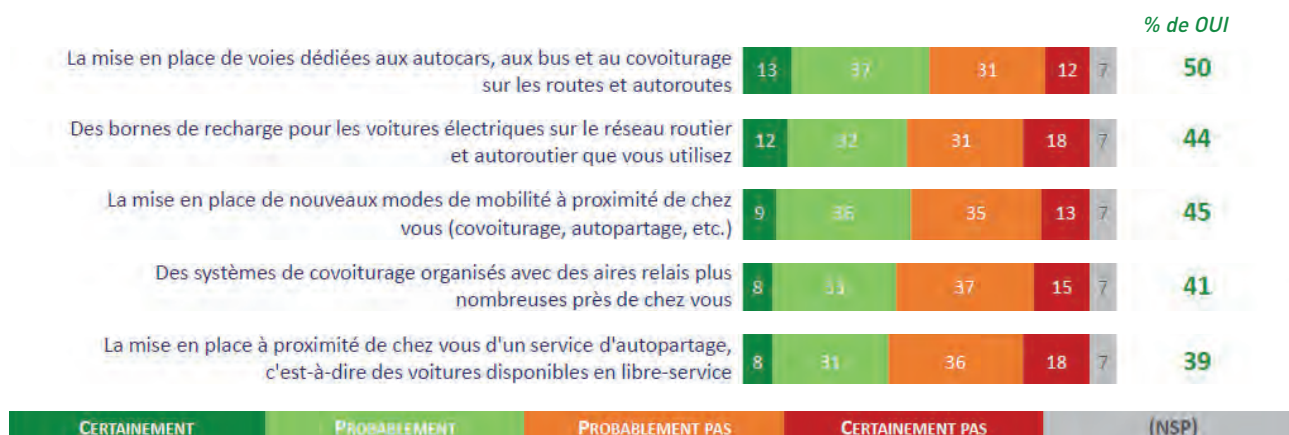
Les solutions concernant les transports en commun sont les plus susceptibles d'amener à un changement de comportement...

ET POUR CHACUNE DES MESURES SUIVANTES, DIRIEZ-VOUS QUE SI ELLES ÉTAIENT MISES EN PLACE, ELLES VOUS PERMETTRAIENT DE MOINS UTILISER VOTRE VOITURE ET D'UTILISER PLUS FRÉQUEMMENT D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT ?



Source : Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises, IPSOS - Transdev, 2019

... mais c'est moins le cas de celles liées au covoiturage/autopartage



7#

QUELS LEVIERS ACTIONNER POUR FAIRE COÏNCIDER OFFRES PUBLIQUES ET PRIVÉES AVEC LA RÉALITÉ DES BESOINS ?

L'émergence du numérique et l'élargissement du cercle des acteurs de la mobilité ont permis une explosion des solutions et services complémentaires des réseaux de transport traditionnels. Pour autant, beaucoup de questions demeurent sur la manière d'articuler intérêts privés (entreprises et individus) et prérogatives publiques au service du bien commun. La crise de la Covid-19 a mis en évidence l'importance de cette coordination de tous les acteurs par les pouvoirs publics.

Les services de mobilité, une solution pour tous ?

La convergence des offres traditionnelles et de nouveaux produits serviciels porte un nom prometteur : les services de mobilité, ou MaaS. Mais la promesse pourra-t-elle être tenue alors qu'une minorité, plutôt urbaine, économiquement et socialement à l'aise et technophile semble pour l'heure plébisciter cette convergence ?

- Qui sont les usagers bénéficiaires ou exclus de ces services ?
- Comment s'assurer que tous les publics peuvent avoir accès à l'ensemble des bouquets de service, y compris en situation de fragilité ?
- Ces services sont-ils applicables dans les territoires moins denses où la voiture reste reine ?
- D'autres alternatives, complémentaires des bouquets classiques sont-elles à imaginer dans les territoires peu denses : retour des services de proximité, logistique à la personne, enseignement à distance, etc.
- Innovation et expérimentation doivent-ils devenir les maîtres-mots ?
- Quelles sont les clefs du succès ?
- Comment avoir une approche globale du système mobilité et « non-mobilité » (télétravail) ?
- Comment rendre un écosystème aussi complexe résilient en temps de crise économique, énergétique, sanitaire, etc. ?

PAROLE D'ACTEURS

« Le problème, c'est que les élus se laissent fasciner et souvent bernés par ces innovations radicales, faites pour le plaisir d'innover, gadgets en quelque sorte mais qui servent surtout à détourner l'attention des problèmes de fond et à ringardiser, à retarder la mise en oeuvre de techniques fiables et plus traditionnelles ».

Jean SIVARDIÈRE, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)

Les services de mobilité, quelle gouvernance à la convergence des intérêts publics et privés, dans les territoires denses ou ruraux ?

Si la faisabilité technique des différents services évoqués est assurée, reste à démontrer que le service proposé peut être gérable, finançable, rentable pour les acteurs privés, et qu'il apporte une vraie valeur ajoutée aux AOM et, plus encore, aux usagers.

Les projets et nouveaux services sont souvent d'abord portés par des entreprises privées et non par un opérateur public. La clé du succès réside donc dans une bonne collaboration et un intérêt partagé entre des acteurs, usagers compris, qui n'ont jamais été aussi nombreux et divers.

- Comment coordonner acteurs publics et privés pour travailler ensemble au bénéfice des usagers ?
- Comment les organismes publics peuvent-elles se saisir des offres privées ?
- Quel est le rôle de l'acteur public ?
- Qui doit financer quoi ? Avec quelle prise de risque ?

PAROLE D'ACTEURS

« Après l'innocence, le temps de la gouvernance, de la disruption à la collaboration. Le numérique exacerbe le besoin de gouvernance urbaine. ».

FING, Gouverner et innover dans la ville numérique réelle, Audacities, 2018.

L'innovation permet-elle de s'affranchir des « basiques » ?

Les nouveaux acteurs se déploient sur les territoires où l'offre en transports en commun est déjà fortement développée. C'est aussi là que l'intégration des services est la plus aboutie (autopartage ET covoiturage intégrés dans le bouquet de TC urbain, comme c'est le cas à Nantes, par exemple).

Avant d'offrir un service intégré :

- Comment offrir un réseau maillé et interconnecté afin d'assurer une continuité de services à l'échelle du bassin de vie et du bassin d'emploi ?
- Comment répondre à tous les besoins ?
- Quelle lisibilité d'une offre de service coordonnée ?
- Quel accompagnement public des services résultant d'initiatives privées ?

Le tout numérique, une réponse à tout ?

Le recours au numérique n'est pas neutre. Une majorité de personnes est équipée de smartphone mais est exclue, de fait, une large part de la population : beaucoup des possesseurs ne souhaitent pas s'en servir pour la mobilité, ne se sent pas à l'aise avec ce type d'outil même s'ils en possèdent un, cela nécessite des mises à jour, et les gens finissent par se perdre dans la pléthore d'applications.

Le numérique serait par ailleurs responsable de 4% des émissions de CO₂ (+9 % par an), soit autant que le trafic poids-lourds mondial...

PAROLE D'ACTEURS

« Les fragilités touchent un nombre de personnes que l'on tend généralement à sous-estimer. Si on ajoute aux 0,8 million de personnes souffrant (au minimum) d'un handicap « au sens large », les personnes en difficulté avec la langue française ou celles ayant du mal à s'orienter, c'est près de 1,8 million d'habitants de la Région Grand Est qui peuvent être considérés comme fragiles de façon permanente en situation de mobilité. ».

Eric CHAREYRON,
Directeur Prospective, Keolis

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3 - DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

QUELLES ORGANISATIONS ET COOPÉRATIONS TERRITORIALES ?

1# UNE COOPÉRATION QUI S'ORGANISE DÉJÀ ENTRE LES EPCI	P 84
2# UNE COOPÉRATION QUI PASSE AUSSI PAR UN DIALOGUE ENTRE LES SCOT	P 88
3# TRANSFRONTALIER : UN NOMBRE IMPORTANT D'INSTANCES DE COORDINATION MAIS PEU DE CONCRÉTISATIONS OPÉRATIONNELLES	P 91
4# QUAND LES PROJETS TRANSFRONTALIERS S'AFFRANCHISSENT DES STRUCTURES DE COOPÉRATION	P 92

La métropolisation de la Lorraine s'étend d'Épinal à Luxembourg et Sarrebruck, des Vosges et de l'Argonne au Sillon. C'est aussi à cette échelle que se structurent la demande de mobilité et les grands réseaux d'infrastructures.

Pourtant, les politiques de mobilité restent très fragmentées, entre les AOM au coeur de la Lorraine, et de part et d'autre des frontières (Luxembourg, Sarre). En témoignent les arbitrages unilatéraux qui affectent la fluidité des déplacements, à l'exemple de l'instauration de la gratuité des TC au Luxembourg, voire les difficultés liées au déploiement de l'ERTMS entre France et Luxembourg.

La coopération et l'organisation doivent s'affranchir des limites administratives pour s'adapter aux territoires de vie des habitants. Plusieurs processus de coopération sont en cours sur le territoire.

5 structures de coopération en Lorraine recouvrant des périmètres transfrontaliers très différents

La coopération transfrontalière prend des formes très diverses, tant dans son extension spatiale que dans son statut juridique (Grande Région, GECT Alzette-Belval, Eurodistrict SaarMoselle, réseaux de villes Tonicités et QuattroPole), ce qui rend la gouvernance complexe.

4 périmètres d'enquêtes déplacements au standard du CEREMA

L'EDVM de Thionville (2012), l'EMD du Sud 54 (2013), l'EDVM du SCoT Nord54/CCPHVA (2014) et l'EDGT du SCoTAM (2017) constituent une source de connaissance majeure. Partager sur cette connaissance permet de poser les fondations de coopérations à venir. Pourtant, ce partage est aujourd'hui complexe à organiser. En parallèle, une enquête est portée dans la communauté de communes de Cattenom et Environs dans le cadre du projet MMUST.

5 SCoT qui s'unissent en InterSCoT

Ces cinq SCoT regroupent plus d'1,5 million d'habitants en Lorraine et constituent un espace qui s'étire des Vosges à la frontière luxembourgeoise. Depuis plusieurs années, les cinq SCoT travaillent de concert sur des problématiques communes qui touchent à la planification, à l'aménagement du territoire et à la mobilité. L'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été l'occasion d'une mobilisation qui leur a permis de s'exprimer d'une voix commune et de faire converger leurs prérogatives.

5 autorités organisatrices réunies au sein du SMTSN

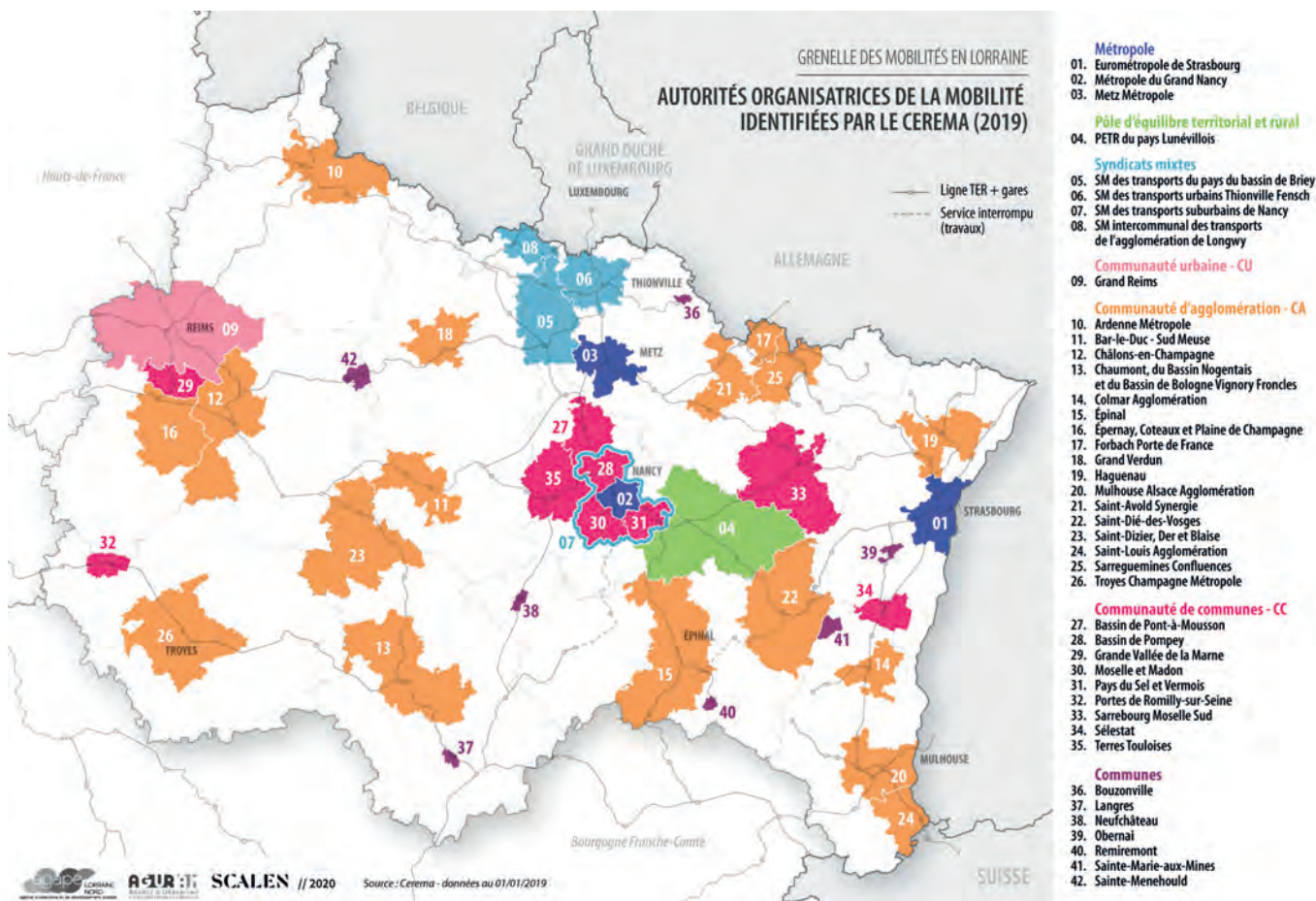
Structure historique à l'échelle nationale, le Syndicat mixte des Transports suburbains de Nancy permet à cinq structures de coopérer sur l'offre, les services, la tarification et même les marchés publics : le Grand Nancy, le Bassin de Pompey, Moselle et Madon, le Pays du Sel et du Vermois et la Région Grand Est.

1# UNE COOPÉRATION QUI S'ORGANISE DÉJÀ ENTRE LES EPCI

En Lorraine, certains ressorts territoriaux d'autorités compétentes en matière de transports urbains (ex-PTU) dépassent le cadre d'un seul EPCI. C'est notamment le cas des Syndicats mixtes AOM dans les secteurs de Thionville et du Val-de-Fensch (SMITU), de Briey (ST2B), de Longwy (SMITRAL) ou encore au sein du Pôle d'Équilibre territorial et rural du Lunévillois.

Cette formule permet de proposer un service unifié, à l'échelle d'un bassin de vie cohérent, indépendamment des limites administratives.

Aujourd'hui, les données du ministère de l'intérieur font état d'un taux de couverture des communes par une AOM de 52 %. Ce chiffre doit cependant être pris avec précaution car il ne veut pas dire que 48 % des communes sont dépourvues de transport : il y a souvent un transport régional interurbain à proximité, un transport scolaire, une initiative locale en faveur de la mobilité, etc.



FOCUS

LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT : DES OUTILS D'INTERTERRITORIALITÉ ?

Parvenir à édifier une structure pertinente à la bonne échelle est un défi territorial complexe. Il faut trouver un équilibre entre densité de la population, réalité des déplacements, périmètres administratifs et infrastructures.

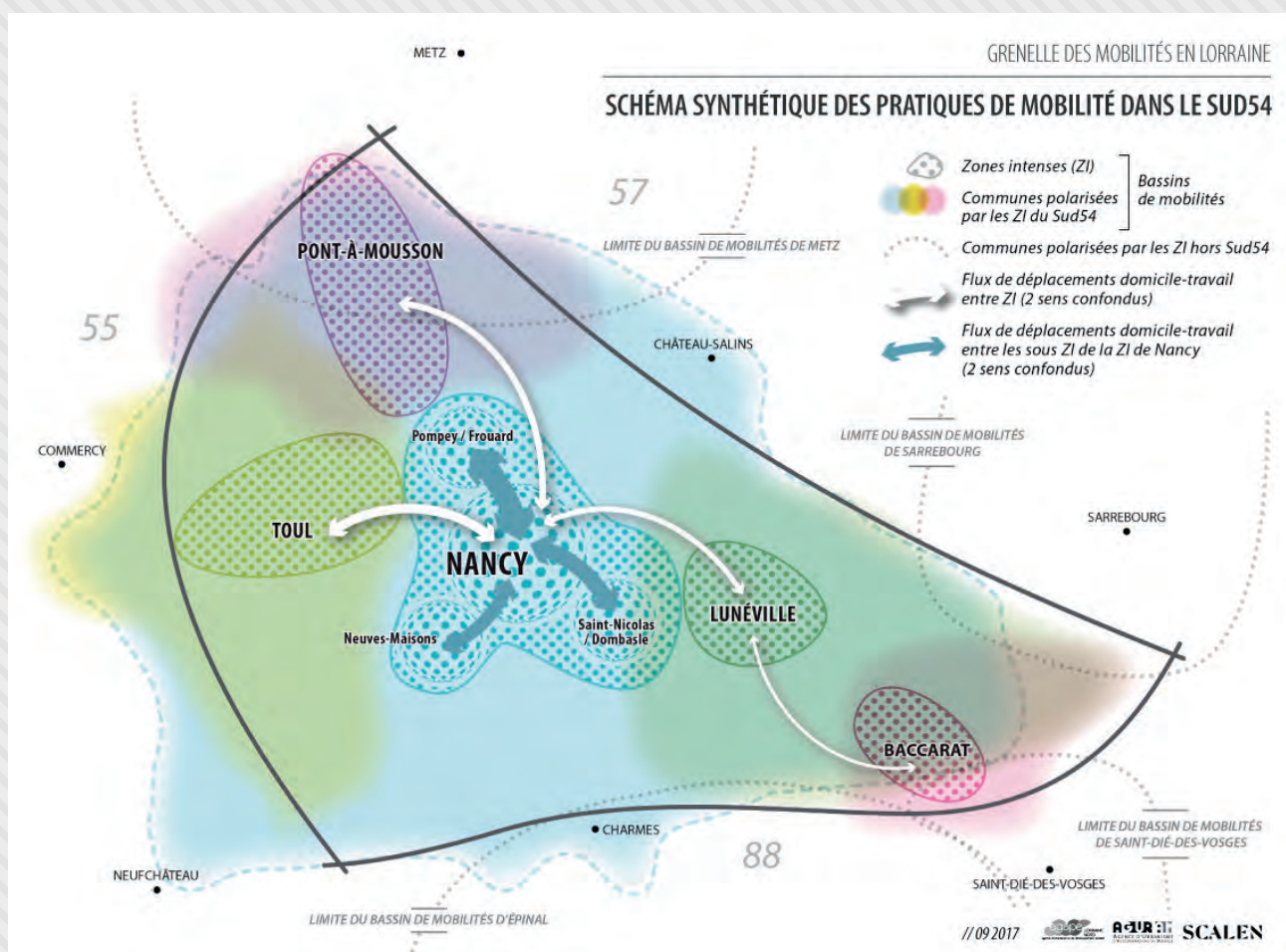
Dans le Sud54, espace marqué par un contraste important entre le bassin nancéien, dense et peuplé, mais spatialement concentré, et des territoires plus ruraux, l'intérêt de créer une structure ad hoc dans un espace d'interdépendance couvrant plusieurs ressorts territoriaux se pose avec une acuité particulière.

Ainsi, depuis plus d'un siècle, le dialogue interterritorial est réalisé au sein d'une structure unique, le Syndicat mixte des Transports suburbains de Nancy (SMTSN). Les relations étroites et anciennes entre l'agglomération de Nancy et les trois bassins industriels qui l'entourent ont conduit, dès le début du XXe siècle, à la création d'une structure de coopération permettant d'organiser les transports à cette échelle. Un siècle plus tard, la question reste d'actualité et se pose désormais à plus grande échelle : le Sud Meurthe-et-Moselle. C'est pourquoi l'Enquête Ménages Déplacements a été réalisée à cette échelle et que le SMTSN historique a fait l'objet de plusieurs évolutions.

Le SMTSN permet à quatre AOM et à la Région de poursuivre une coopération historique :

- il est autorité compétente pour l'organisation du réseau suburbain (Sub) desservant quatre EPCI : Grand Nancy, Bassin de Pompey, Moselle et Madon, Pays du Sel et du Vermois ;
- il coordonne les offres de mobilité et l'intégration tarifaire dans son périmètre ;
- il coordonne une délégation de service public unique pour l'exploitation du réseau suburbain et des services de mobilité : Le SIT' (Bassin de Pompey) et La Navette (CC des Pays du Sel et Vermois).

Le Grenelle est ainsi l'occasion d'interroger les périmètres actuels et de se questionner sur leur ajustement à des échelles peut-être plus pertinentes, en lien avec les bassins de mobilité.



Le versement mobilité, un outil financier valorisable par la coopération entre EPCI

PAROLE D'ACTEURS

« La question du financement est primordiale dans le choix de la structure de coopération. En effet, un budget conséquent va davantage orienter le choix vers une structure bien cadrée juridiquement plutôt que vers les coopérations informelles ou autres structures plus souples (contractuelle, association, etc.). À l'inverse une coopération ne nécessitant pas d'investissements trop importants pourra fonctionner avec une coopération moins formalisée. »

GART, 2012.

L'instauration du versement mobilité est conditionnée par l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes.

Il peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM : services de mobilité, actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires...

L'AOM doit délibérer pour le mettre en oeuvre.

Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement, ce qui constitue une nouveauté par rapport au versement transport. En outre, le versement mobilité, au contraire du versement transport, peut être modulé par le syndicat mixte AOM avec un taux différencié par EPCI composant le syndicat mixte, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal.

Il faut nécessairement rester prudent mais l'observation des territoires lorrains sans AOM montre que le potentiel fiscal du versement mobilité pourrait être estimé à 14 millions d'euros (estimation RGE).

Des actions en cours et des réussites en matière de coopération

Le dialogue et les coopérations entre AOM, mais aussi entre elles et la Région, passent aussi par le travail initié dans le cadre de la Charte de l'intermodalité et des services aux usagers pour faciliter le parcours des usagers.

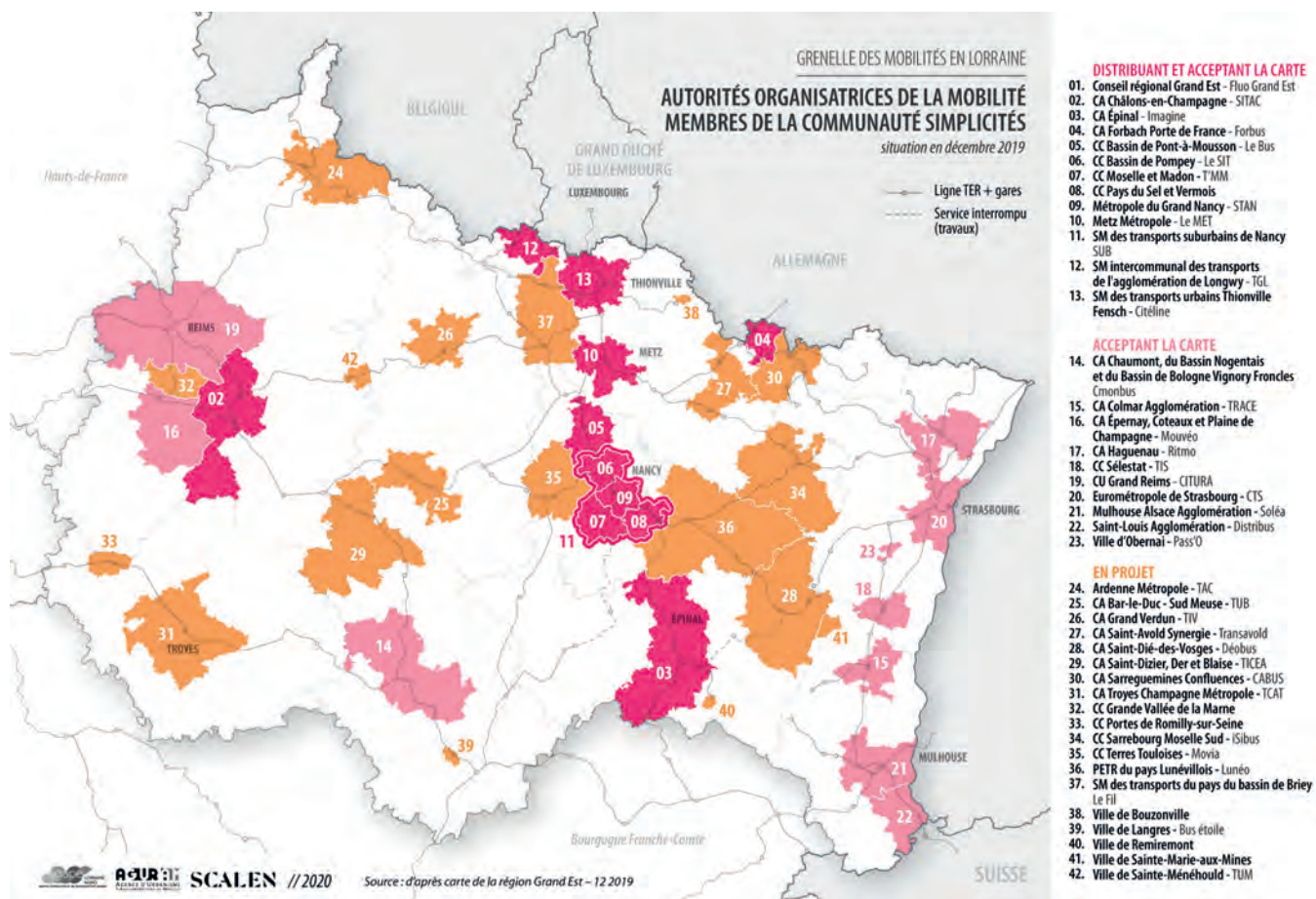


Voir aussi > Quel service aux usagers ?

Par ailleurs, le protocole Hop'link, présent sur la carte Simplicités, permet de stocker des titres de transport de différents modes ou réseaux. Ce qui rend la carte lisible par tous, y compris hors de la « communauté Simplicités ». Ainsi, il est possible de charger un titre wallon sur la carte Grand Est, ou un titre d'ailleurs en France.

La carte Simplicités est certainement le meilleur exemple d'une coopération réussie. En effet, elle permet de faciliter l'usage des transports collectifs et simplifie le parcours client.

Ainsi, le support Simplicités développé initialement en Lorraine permet de promouvoir le déploiement d'une billettique interopérable sur le réseau régional et les réseaux urbains qui le souhaitent.



Par ailleurs, l'ambition générale d'un système d'information multimodal partagé est d'améliorer l'accès des usagers à l'information concernant l'ensemble des modes de déplacements (collectifs et individuels, privés et publics) soit lors de la préparation de leur voyage (horaires, offre tarifaire,

etc.), soit au cours de leur trajet (information en « temps réel »).

C'est l'outil qui a été mis en oeuvre à l'échelle de la Région en avril 2019 avec *Fluo.eu*, financé de manière solidaire par l'ensemble des AOM.

PAROLE D'ACTEURS

« La situation de « rotule » du territoire de Rives de Moselle au sein du sillon mosellan et de ses infrastructures de transport nécessite de réfléchir la mobilité à différentes échelles : interne, de bassins de vie, transfrontalière, voire internationale pour les flux de marchandises.

L'EDGT menée à l'échelle du SCoTAM en 2016-2017 a permis de mettre des chiffres derrière les intuitions et a mis en évidence l'importance des déplacements à l'échelle de l'EPCI, mais aussi l'importance des échanges avec Metz Métropole et le CC du Pays Orne-Moselle. Par ailleurs, l'arrivée de l'hôpital Claude Bernard, à horizon 2023-2024 renforcera le besoin de mobilité vers notre territoire à l'échelle du Nord Lorrain de Metz à Thionville.

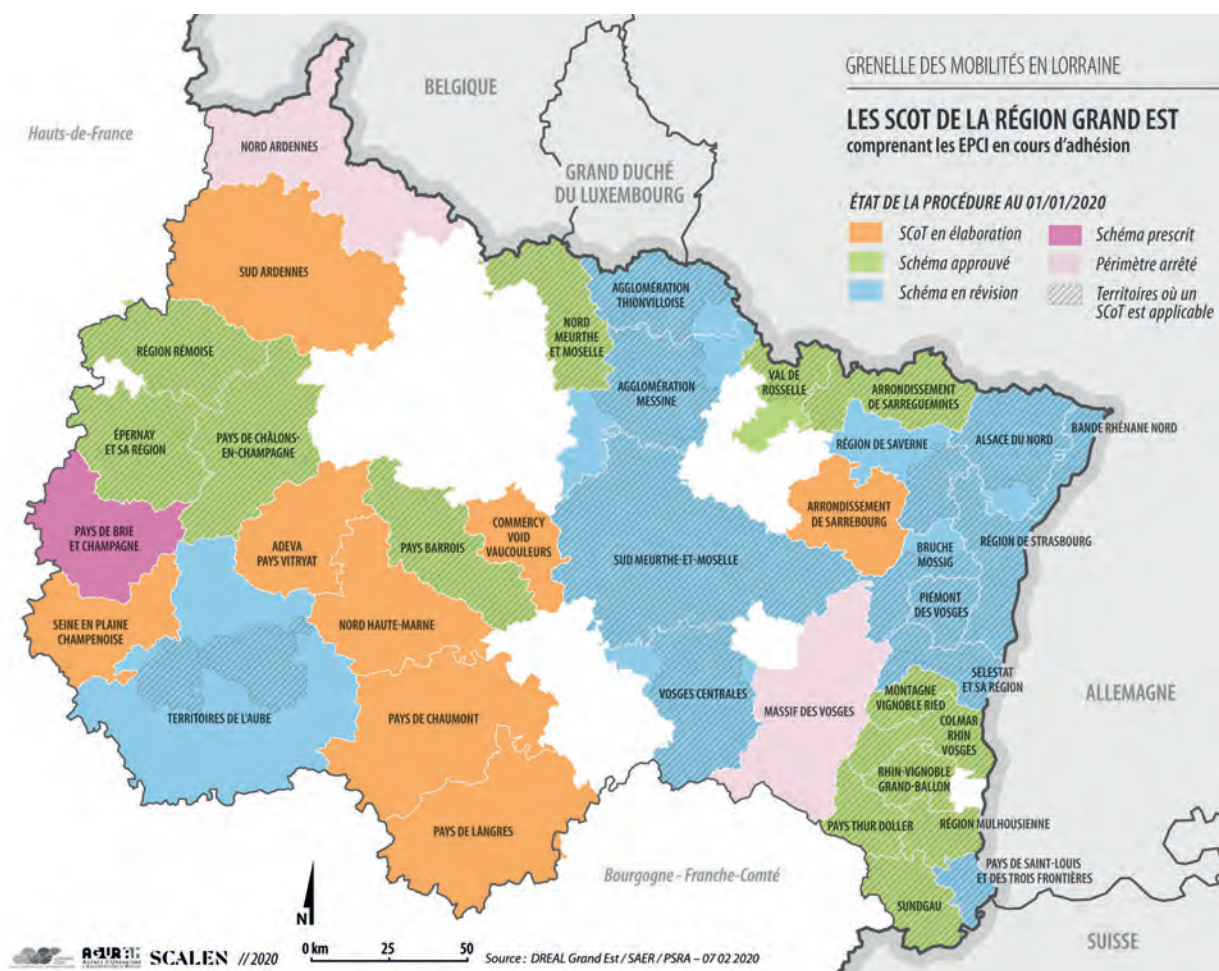
La CC Rives-de-Moselle est ouverte à toute initiative sur ces questions et est prête à travailler avec l'ensemble des territoires et niveaux de collectivités organisatrices des mobilités. L'inter-territorialité est au coeur de l'organisation à mettre en oeuvre. La LOM, modifiée par l'ordonnance du 1er avril nous demande de nous positionner pour devenir autorité organisatrice des mobilités avant le 31 mars 2021.

La CC Rives-de-Moselle y voit une nécessité et une opportunité dont les contours restent à construire dans une logique de bassin de mobilité : plan de transport, tarification, information, coordination d'offre, etc. Une page blanche s'ouvre à nous. »

P. HESS, Directeur général des services de la CC Rives-de-Moselle, 2020.

2# UNE COOPÉRATION QUI PASSE AUSSI PAR UN DIALOGUE ENTRE LES SCOT

Le territoire lorrain est couvert par onze périmètres de SCoT, dont deux en cours d'élaboration



Les cinq syndicats mixtes de SCoT du Sillon lorrain représentent un ensemble territorial cohérent et interdépendant qui s'étire des frontières allemande, luxembourgeoise et belge à la Bourgogne – Franche-Comté. Cet espace s'organise le long de la Moselle et d'infrastructures majeures (A30/A31, lignes

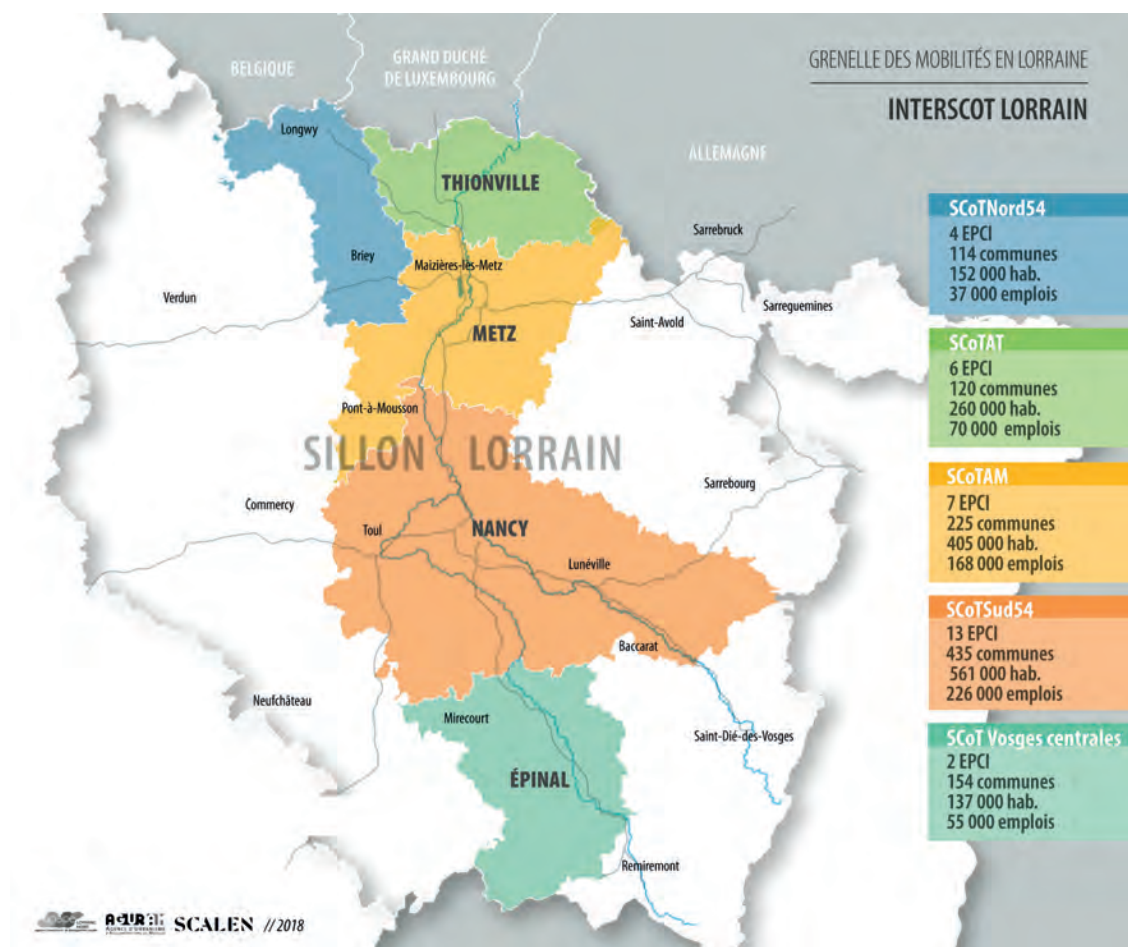
TGV/TER, ports fluviaux, etc.) et constitue un axe structurant de la Région Grand Est dont il regroupe le quart de la population (1,5 million d'hab.) et des emplois (550 000 emplois). Les enjeux communs à ces cinq SCot portent essentiellement sur les questions d'aménagement, de mobilité et le transfrontalier.

Nourris par des enjeux communs, les cinq SCoT du Sillon lorrain ont apporté en 2017 une contribution commune à l'élaboration du SRADDET pour « valoriser les atouts et le potentiel des territoires du Sillon lorrain ».

Cette contribution met notamment en avant la nécessité d'une coordination sur l'aménagement et l'exploitation des infrastructures.

En effet, la combinaison des flux locaux (y compris transfrontaliers) et des flux d'échange ou de transit engendre la saturation des réseaux de transports routiers et ferroviaires. L'ensemble du réseau secondaire est affecté. L'enjeu de fluidification va bien au-delà de la seule A31.

L'organisation de la mobilité pour les déplacements des personnes est un enjeu connexe à la désaturation des axes de transports.



L'InterSCoT, à travers sa contribution au SRADDET, a exprimé son souhait que la Région puisse construire une stratégie de mobilité qui améliore l'accessibilité et qui assure la complémentarité, sur les plans technique, organisationnel et informationnel, des réseaux de transports ferrés et routiers. Cela suppose des lieux d'interconnexion vers et depuis lesquels s'organisent la gestion des flux, mais cela suppose aussi d'offrir un réel choix multimodal aux habitants : accès aux gares TER, connexion aux réseaux de transports urbains, évitement de l'asphyxie des métropoles et des risques

d'enclavement du milieu rural, renforcement de l'accessibilité des territoires ruraux, développement des nouvelles mobilités, etc. En outre, l'InterSCoT pointe que la réussite opérationnelle du SRADDET repose, d'après lui, d'abord et avant tout sur la capacité à organiser la convergence de l'action publique régionale et locale.

Aujourd'hui, l'InterSCoT poursuit ses travaux sur la thématique de la mobilité et souhaite aller encore plus loin dans la coopération avec une focale « aménagement du territoire ».

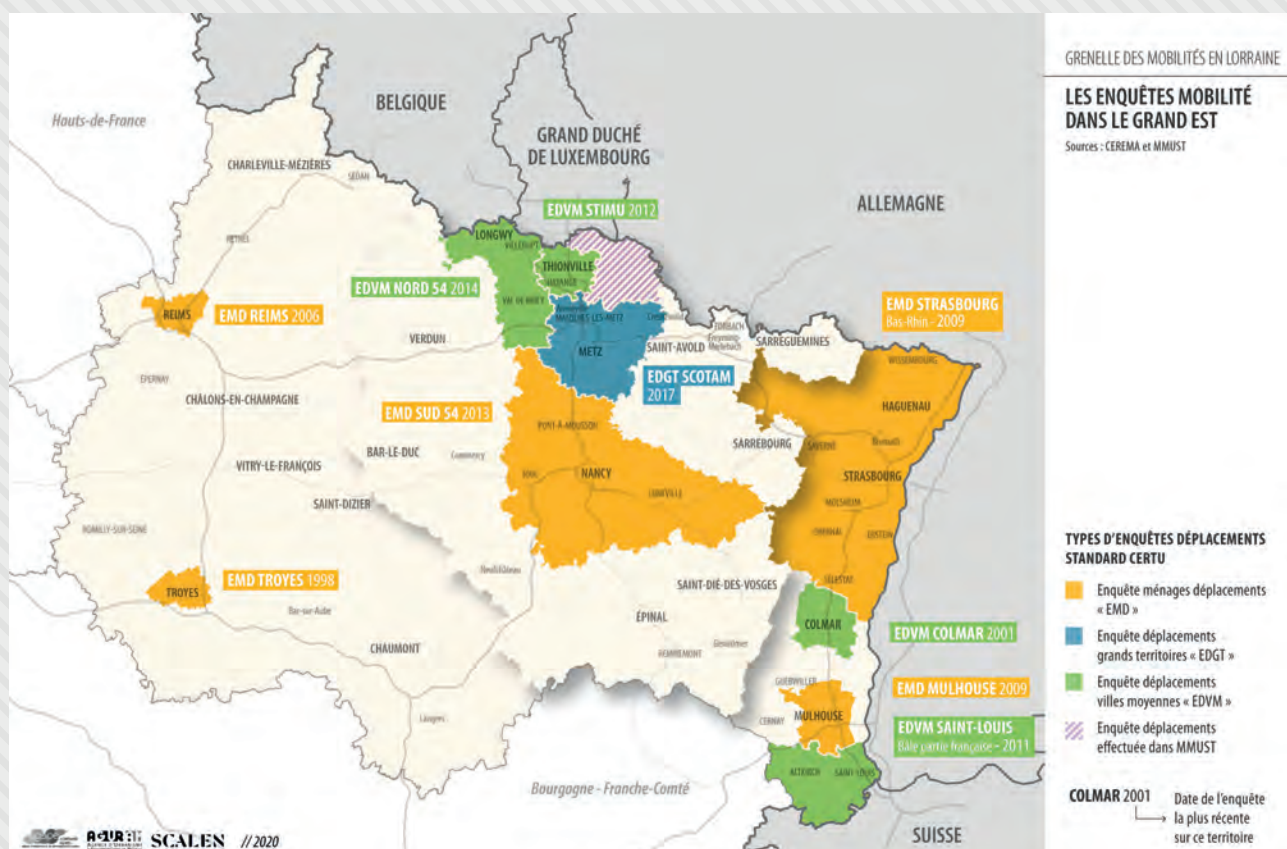
SIGNAUX FAIBLES

LE PARTAGE DE L'INFORMATION, PREMIÈRE PIERRE POUR COOPÉRER : DES ENQUÊTES DE MOBILITÉ POUR TRAVAILLER ENSEMBLE ?

Le territoire lorrain est relativement bien couvert dans sa partie centrale par les enquêtes de mobilité issues du standard du CEREMA : Grand Nancy et Sud Meurthe-et-Moselle, SCoT Nord meurthe-et-mosellan, Metz-Métropole et SCoT de l'agglomération messine, Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch (SMITU), Cattenom et Environs.

Ces enquêtes résultent toutes d'une entente territoriale et d'un partenariat d'acteurs impliqués dans la mobilité. Elles ont impulsé des réflexions communes et des chantiers. La richesse et l'étendue des informations collectées dans ces enquêtes permettent d'alimenter, durant plusieurs années, des travaux et des réflexions complémentaires autour de l'organisation des déplacements et de l'aménagement du territoire. Sans avoir un cadre officiel, les enquêtes fédèrent les acteurs de la mobilité et les fait discuter entre eux de leurs enjeux communs à partir d'un socle de connaissance partagé.

Par ailleurs, la DREAL a lancé un appel d'offres sur une étude des données mobiles pour compléter la connaissance de la mobilité.

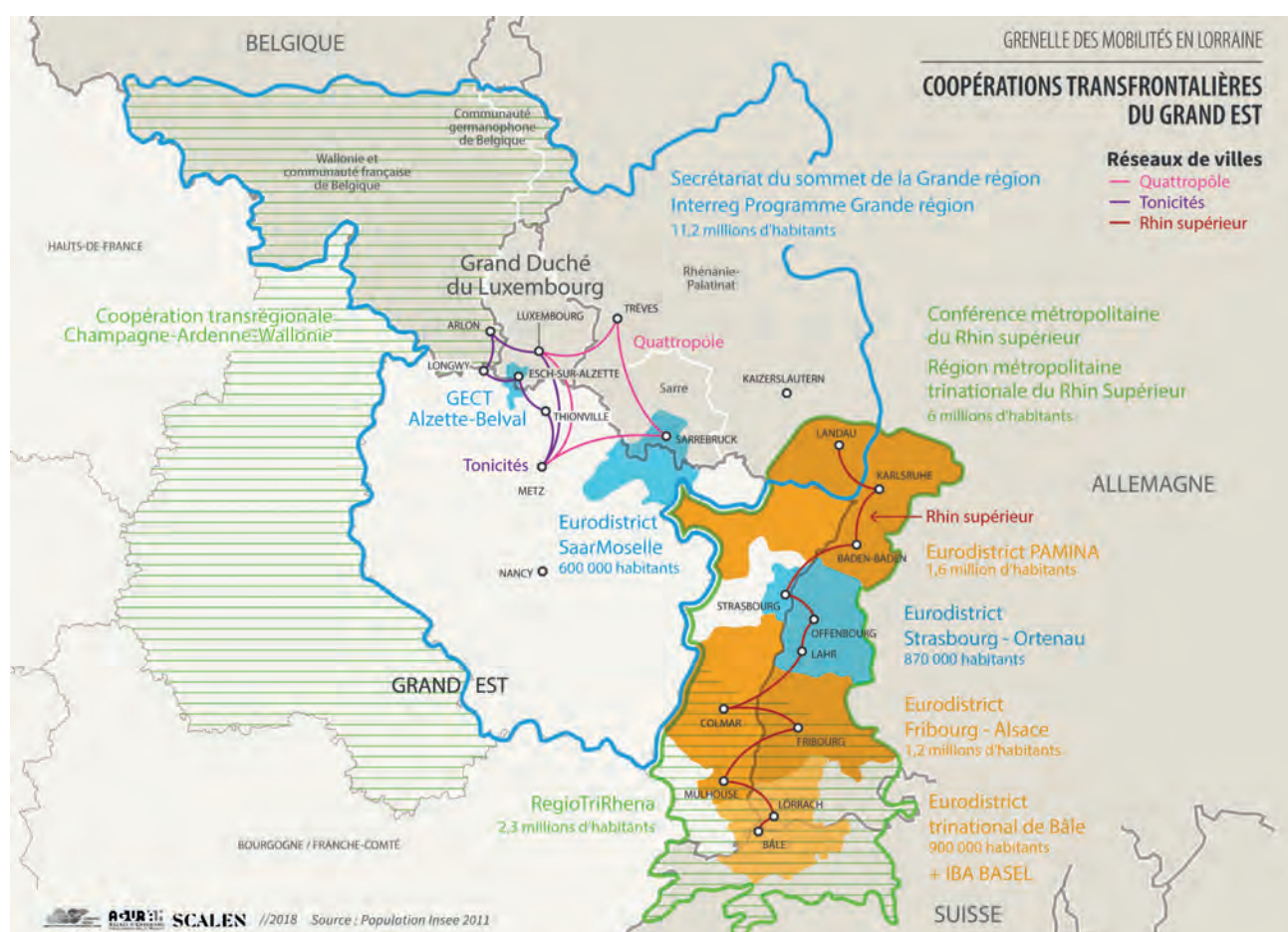


3#

TRANSFRONTALIER : un nombre important d'instances de coordination mais peu de concrétisations opérationnelles

Les études prospectives montrent qu'une amplification du phénomène transfrontalier est attendue. Les problèmes de congestion des infrastructures devraient donc s'accroître, engendrant à la fois des contraintes dans la mobilité quotidienne des personnes et des marchandises. La dernière décennie fut marquée par un important développement démographique et économique dans la Grande Région.

La croissance de l'emploi au Luxembourg dépasse les capacités de sa propre démographie. Ainsi, seul l'apport de main-d'œuvre issue des pays frontaliers permet d'équilibrer le marché du travail luxembourgeois : la croissance du nombre de frontaliers progresse. On estime qu'ils sont environ 135 de plus chaque semaine, dont deux tiers qui proviennent de France.



La coopération transfrontalière revêt donc un caractère primordial dans l'organisation de la mobilité. Pourtant, malgré le nombre de structures existantes, la coopération transfrontalière apparaît morcelée. La Grande Région (ex-Lorraine, Wallonie, Grand-duché de Luxembourg et Landers de Sarre et de Rhénanie-Palatinat) n'a longtemps reposé que sur une déclaration d'intention entre les cinq territoires concernés. Ça n'est que récemment qu'a été créé le GECT¹ Secrétariat du Sommet de la Grande Région.

La Grande Région anime un groupe de travail mobilité, lieu d'échanges et de partage sur les questions d'infrastructures et de mobilité transfrontalière. La Grande-Région élabore en outre actuellement un schéma de développement territorial (SDT-GR) qui aura des interrelations fortes avec le SRADDET.

Plus localement, le GECT Alzette-Belval regroupe 80 000 habitants et douze communes, françaises (8) et luxembourgeoises (4). De son côté, l'Eurodistrict SaarMoselle (670 000 hab.) encourage les synergies sur des thématiques variées pour tendre vers l'excellence de la coopération franco-allemande. Enfin, viennent s'ajouter les réseaux de villes QuattroPole et Tonicités.

¹Groupement européen de coopération territoriale

La mobilité n'est pas toujours au cœur des projets de ces structures et force est de constater que leurs coopérations peuvent apparaître comme limitées : les réseaux de villes ne donnent pas l'impression de travailler ensemble, bien qu'ayant des membres communs (Metz et Luxembourg) ; le GECT Alzette-Belval et le réseau Tonicités ne semblent pas communiquer, bien qu'Esch-sur-Alzette soit présente dans les deux structures, etc.

Mais de larges portions de l'espace transfrontalier ne sont pas couvertes par d'autres structures de coopération que la peu opérationnelle Grande Région. Pourtant, plus encore qu'ailleurs, la gouvernance de la mobilité nécessiterait une forte coordination entre AOM (et seulement des États) des deux côtés des frontières, en particulier entre France et Luxembourg.



Conférence de lancement du Grenelle
Vittel, 1er juillet 2019

Le quotidien des usagers et opérateurs est rendu plus complexe encore du fait de décisions légitimes mais unilatérales (gratuité des transports au Luxembourg), de stratégies dissymétriques (covoiturage sur troisième voie A3/A31), et de la disproportion des moyens mis en œuvre.

4#

QUAND LES PROJETS TRANSFRONTALIERS S'AFFRANCHISSENT DES STRUCTURES DE COOPÉRATION

Malgré tout, au travers de différents projets européens et, parfois, en dehors des structures dédiées, des projets existent et font progresser la mobilité transfrontalière et surtout la coopération entre les acteurs des différents pays hors des cadres classiques.

De la coopération en matière de mobilité douce

Mobilité douce 3 Frontières

Une des problématiques récurrentes de l'agglomération transfrontalière des Trois Frontières (Longwy-Aubange-Pétange) est l'engorgement du réseau routier aux heures de pointe. Plus de 120 000 Belges ou Français passent quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

Ce flux est accentué par un transit fret important, ainsi que par une forte mobilité d'achat liée à la concentration de zones commerciales. Mobilité douce 3 Frontières propose une alternative à la voiture individuelle : un itinéraire majoritairement en site propre et sécurisé reliant les noyaux d'habitation et les principales gares du territoire. Il permettra de rejoindre la gare la plus proche à pied ou à vélo, en vingt minutes maximum.

ABACTIV! – Alzette Belval, à vélo et à pied !

Le GECT Alzette Belval souhaite multiplier les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle. Considérant les faibles distances à parcourir et le fait qu'un nombre de résidents français du GECT travaillent dans les communes luxembourgeoises de l'agglomération d'Alzette Belval, ABACTIV vise à créer un réseau cyclable transfrontalier sécurisé assurant un maillage territorial et une continuité des itinéraires pour les déplacements quotidiens.

Coopérer pour innover

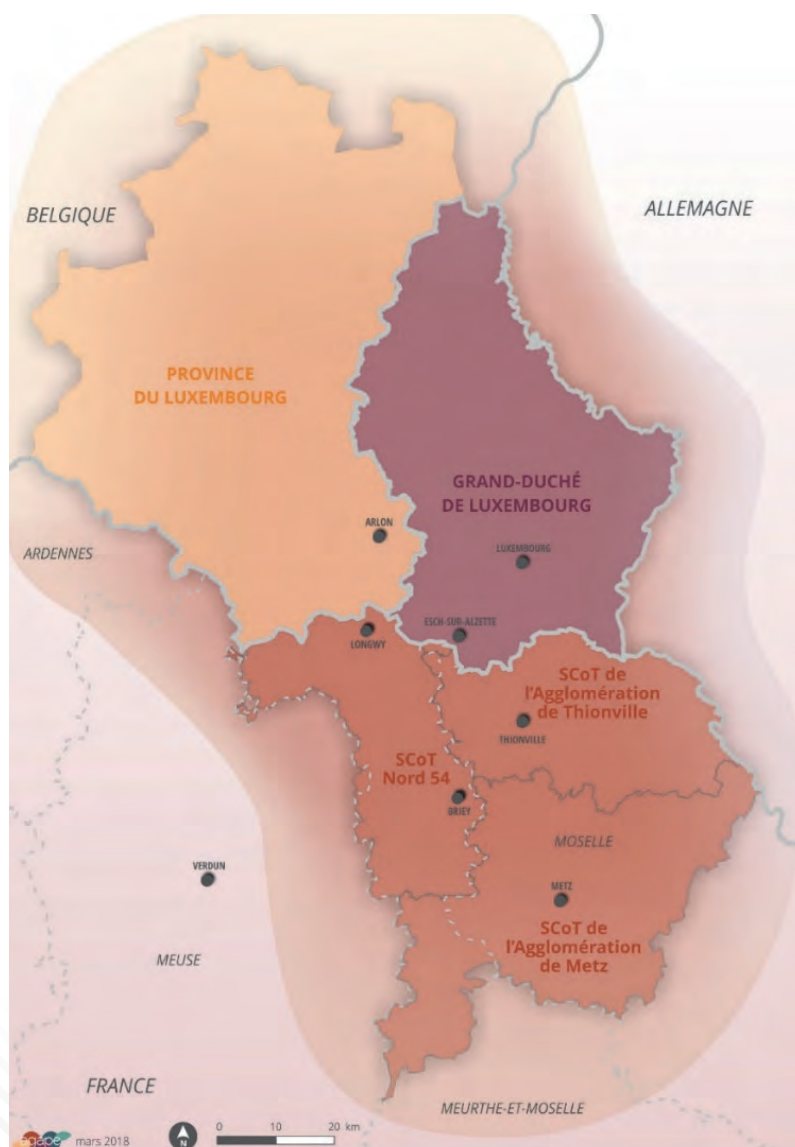
Ticketing Saar-Moselle – Billettique transfrontalière Sarre-Moselle

Le projet vise à faciliter un voyage transfrontalier de bout-en-bout avec une seule carte de transport, quel que soit le mode utilisé (train, bus, car, etc.) ou le pays d'origine. Au-delà de cet objectif, le projet contribue à effacer les effets « frontières » au sein de la Grande Région. L'interopérabilité entre les systèmes billettiques français, allemands, luxembourgeois et wallons doit permettre d'améliorer la mobilité transfrontalière des populations en apportant des réponses concrètes aux besoins croissants de mobilité et aux nombreuses problématiques liées à la proximité des frontières.

TERMINAL – Minibus électriques automatisés pour les navetteurs transfrontaliers

Le projet vise à tester une ligne de bus transfrontalière fonctionnant avec un minibus automatisé électrique en conditions de circulation réelles. Outre la résolution des défis techniques, il a aussi pour objectif d'étudier les exigences du cadre juridique ainsi que celles des navetteurs.

Coopérer pour se doter d'un outil de décision commun



S'appuyant sur un dispositif d'étude ambitieux, MMUST permettra d'analyser collectivement les évolutions de la mobilité transfrontalière dans le temps. Chaque acteur pourra ainsi tester différents projets d'infrastructures ou d'aménagement du territoire, et en mesurer les impacts sur les différents versants de la Grande Région. In fine, il permettra une réflexion conjointe quant aux évolutions à prévoir sur l'offre de transport pour faciliter les déplacements entre la France, la Belgique et le Luxembourg.

PAROLE D'ACTEURS

« Sans coopération, il sera impossible de solutionner ce problème de la mobilité transfrontalière. Nous devons parvenir à une vision commune de l'aménagement. »

Jean ROTTNER – Conférence de lancement du projet Interreg MMUST, 27 mars 2018, Longlaville.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3 - DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

MOBILITÉ ET SOLIDARITÉS, COMMENT FAVORISER LES INITIATIVES LOCALES ?

1# LA MOBILITÉ : UNE LIBERTÉ POUR CERTAINS, UNE CONTRAINTE POUR D'AUTRES	P 98
2# POUR UNE APPROCHE TERRITORIALE DES MOBILITÉS	P 101
3# DES INITIATIVES INNOVANTES ET INSPIRANTES	P 102

La LOM vise la couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de mobilité locales. Or, souvent en réponse à des préoccupations sociales, les territoires se sont déjà mobilisés.

En Lorraine, des expérimentations locales existent : covoiturage solidaire, transport à la demande, accompagnement au retour à l'emploi, etc. De nombreux territoires seront prochainement amenés à se positionner.

Mais dans un environnement fait d'interdépendances territoriales, comment, à l'échelle lorraine, aider les territoires et acteurs locaux à développer et financer des expérimentations locales coordonnées en réponse à des problématiques de bassin de mobilité ?

20%
des femmes



ne possèdent pas le permis de conduire dans le Sud 54

Parmi les femmes enquêtées dans l'EMD du Sud 54, une sur cinq ne possède pas le permis de conduire. Au total, 15 % de la population enquêtée n'en dispose pas. Ce sont surtout les plus de 65 ans qui sont concernés (ils représentent 31 % des personnes sans permis) et les jeunes de 18 à 24 ans (27 % des personnes). Ces personnes sont dites « captives » des solutions de transport public ou de la solidarité des proches. Dans le Nord 54, un quart des étudiants ne possède pas de permis de conduire.

28%



de la population lorraine
non couverte par une AOM locale²

Si les territoires urbains et leurs périphéries disposent d'autorités organisatrices de la mobilité, c'est plus rarement le cas dans les espaces ruraux, en particulier en dehors du Sillon lorrain. Hormis dans quelques territoires pionniers comme le PETR du Lunévillois ou la CC Sarrebourg Moselle Sud, les services de mobilité apparaissent souvent comme des initiatives isolées: ainsi, plus du quart de la population lorraine n'est pas couverte par une AOM.

14%



de la population

ne quitte pas son domicile pendant 24 heures d'affilée dans le Nord 54

D'après l'EDVM du SCoT Nord 54, ce sont près de la moitié des personnes de plus de 75 ans qui demeurent à leur domicile durant ce laps de temps.

26%



des jeunes

ont renoncé à un emploi en raison de difficultés liées aux déplacements¹

Le renoncement à la mobilité touche en particulier les jeunes les plus en difficulté et les moins diplômés. Cela concerne les déplacements liés à l'emploi, mais aussi d'autres motifs de déplacements : la visite à un proche, les vacances, la formation ou les études. L'éloignement des lieux d'emploi et de services renforce les difficultés de déplacement.

85%



de part modale de la voiture

dans les déplacements domicile-travail des EPCI lorrains hors Sillon²

En excluant les quatre EPCI du Sillon lorrain, la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels des Lorrains atteint 85 %, soit sept points de plus que la moyenne régionale (78 %). Les transports en commun représentent quant à eux 4,5 % des déplacements. Dans les EPCI du Sillon, les parts modales voiture et TC sont respectivement de 70 % et de 14,5 %.

¹INJEP-CREDOC, Baromètre - DJEPVA sur la jeunesse, 2017. Champ: ensemble des jeunes métropolitains âgés de 18 à 30 ans.

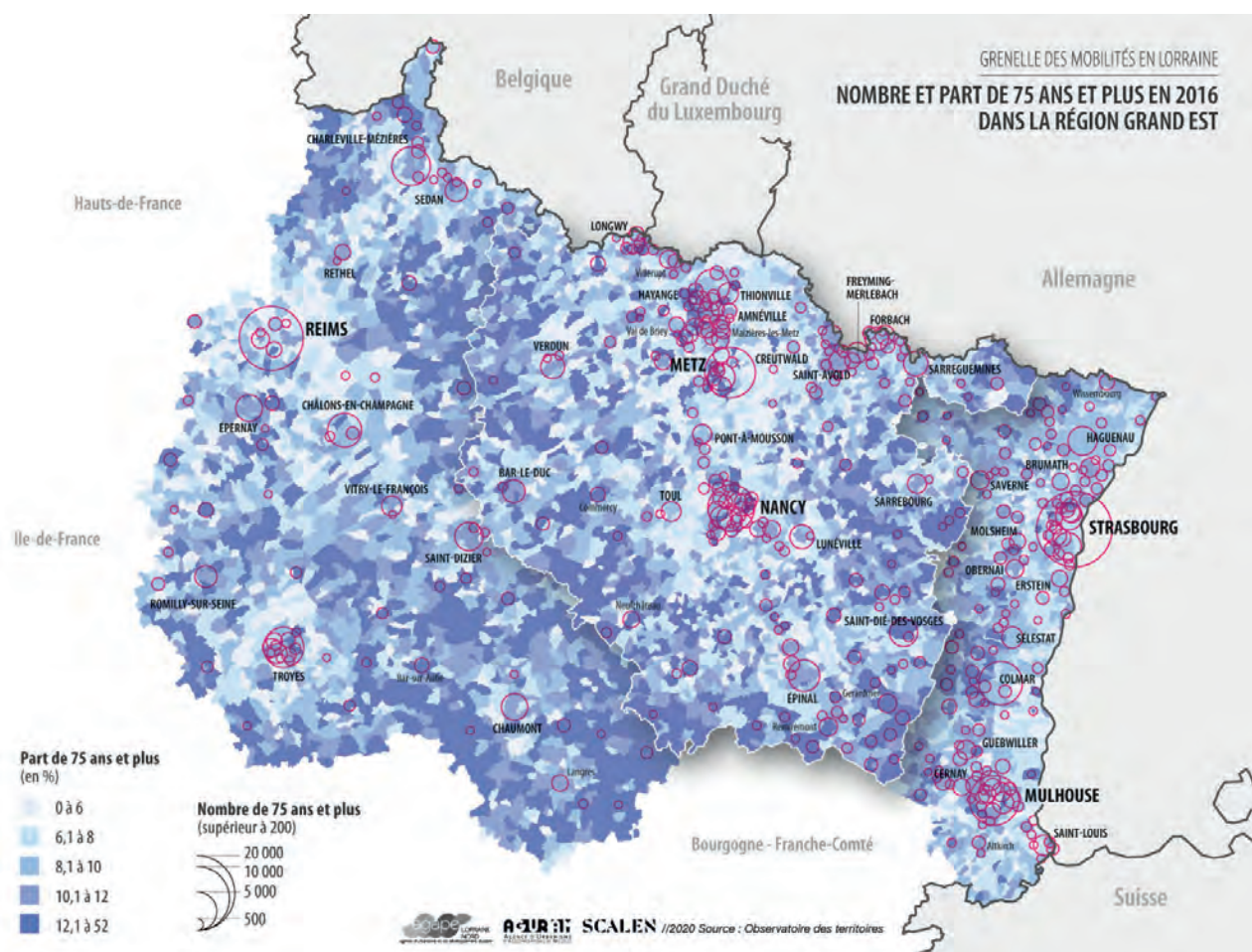
²INSEE, 2016.

1

LA MOBILITÉ : UNE LIBERTÉ POUR CERTAINS, UNE CONTRAINTE POUR D'AUTRES

Une partie non négligeable de la population est confrontée à des difficultés de mobilité. Ce constat n'est pas nouveau mais, au fil du temps, la mobilité est devenue une condition indispensable face aux problématiques d'emploi, d'étalement urbain, d'insertion sociale et de transition énergétique.

La mobilité n'est plus un choix, elle est devenue une nécessité. Ainsi, près de 50 % des plus de 75 ans rencontrent des difficultés liées à la mobilité. Près d'un jeune sur deux de 18 à 24 ans a le sentiment d'être contraint dans ses déplacements ou ses modes de transports.



Une problématique qui touche autant les espaces ruraux que les espaces urbains

Abandon de la voiture, complexification de l'espace urbain, méconnaissance des transports publics sont autant de problématiques qui rendent complexe la mobilité, même élémentaire, de certaines populations. Cette réalité ne concerne pas uniquement les espaces ruraux : en ville une personne âgée sur trois affirme régulièrement ne pas sortir de chez elle pendant plus de 24 heures d'affilée.

En parallèle, cette complexité provoque des difficultés quant à l'accès à l'emploi et à la formation. Une personne sur deux en insertion aurait déjà refusé un travail ou une formation en raison de problèmes de mobilité. Un facteur qui serait d'ailleurs le deuxième frein du retour à l'emploi.

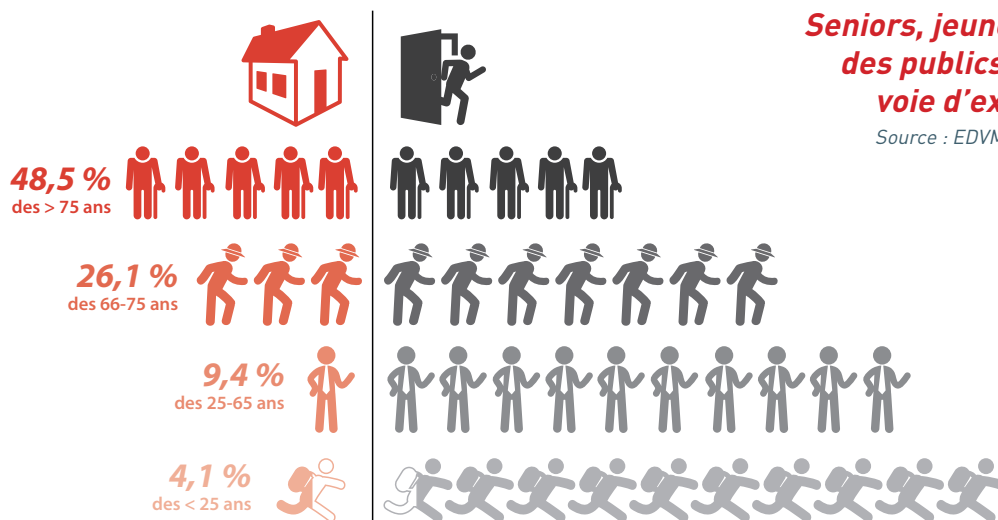
L'absence de mobilité affecte tous les motifs de déplacement

Plus largement, ce sont tous les motifs de déplacement qui sont concernés. Quatre Français sur dix déclarent avoir déjà renoncé - ou repoussé à plus tard - à accéder à des loisirs ou faire une sortie culturelle (41 %), faire des démarches administratives (36 %), se rendre à un rendez-vous médical (30 %), pratiquer une activité physique ou sportive (29 %), ou faire ses courses

alimentaires (26 %) à cause d'un défaut de mobilité. Ces chiffres sont le reflet du risque d'exclusion d'une part de la population.

Les enquêtes déplacements nous montrent qu'au-delà de 65 ans, la mobilité diminue fortement et que l'absence de mobilité est croissante avec l'âge.

Part des immobiles par âge



**Seniors, jeunes, précaires...
des publics fragiles en
voie d'exclusion ?**

Source : EDVM SCoT Nord 54

La dispersion de l'habitat, la concentration des services et des commerces, l'allongement des distances parcourues tendent à créer une forte dépendance des personnes à l'égard de la voiture. Ainsi les ménages ne disposant pas de moyens de locomotion propre (absence de permis de conduire, incapacité à conduire, contrainte financière, etc.), sont dépendants des transports publics ou des systèmes de solidarité. L'absence de véhicule contribue à créer des situations d'isolement, voire d'exclusion d'une part non négligeable de la population.

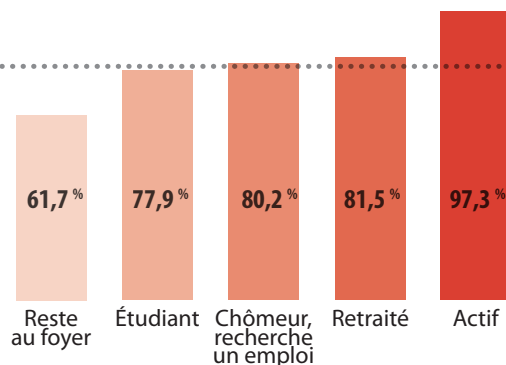
Les personnes les plus précaires et les plus isolées sont les premières confrontées à la difficulté de se déplacer lorsqu'elles ne peuvent accéder aux transports en commun ou à des services adaptés à leurs besoins. Les taux de possession de véhicule et de permis sont donc primordiaux dans l'analyse de la mobilité. Plus largement, c'est l'ensemble des populations dépendantes de la voiture, et particulièrement dans les zones rurales et périurbaines qui sont vulnérables. En cas de hausse du prix des carburants, même au Luxembourg, il existe un risque de voir un nombre important de ménages basculer dans la précarité.

Possession du permis selon l'occupation

TAUX DE
POSSESSION
DU PERMIS



Artois	76 %
Longwy	80 %
Rouen	81 %
Amiens	82 %
Thionville	86 %
Bordeaux	86 %
Arles	88 %
Laval	90 %
Angoulême	90 %
Quimper	92 %
Vannes	93 %



**14 % des ménages
n'ont pas de voiture**

Source : EDVM SCoT Nord 54

L'analyse des données issues des enquêtes mobilité, bien que nous imposant de faire abstraction des conditions de revenus de la population, nous permet d'esquisser le portrait des laissés pour compte de la mobilité au premier rang desquels on trouve les personnes âgées. L'enjeu de mobilité des seniors est donc fort, notamment pour leur permettre d'effectuer leurs achats et de pratiquer des loisirs afin qu'ils conservent du lien social.

Selon les projections de l'INSEE, un français sur trois aura plus de 60 ans en 2050.

Ainsi, il faut s'interroger dès maintenant sur la présence des commerces et services dans les zones périurbaines pour les personnes âgées qui ne veulent ou ne peuvent plus conduire.

L'enjeu ne se limite pas aux seniors. Les chômeurs sont parmi les personnes qui sont amenées à réaliser le plus grand nombre de déplacements au quotidien, plus que les actifs à plein temps. Le constat est souvent le même pour les personnes à faibles qualifications car elles ont souvent des horaires atypiques, des emplois loin des centres-villes et qu'elles cumulent parfois plusieurs emplois. Il s'agit pourtant d'une population, souvent en précarité, pour qui le coût du transport pèse fortement.

Ainsi, au cours de la scolarité, lors de la recherche d'emploi, du passage à la retraite à l'entrée dans le grand âge, les besoins et contraintes de mobilité sont très variables. Il est donc complexe d'y répondre de manière globale.

2#

POUR UNE APPROCHE TERRITORIALE DES MOBILITÉS

En rural/périurbain, il n'existe pas d'alternative crédible à la voiture pour l'ensemble des déplacements. La réponse réside moins dans l'investissement massif dans des transports en commun coûteux que dans la recherche d'une meilleure articulation des actions existantes. Il est en effet illusoire, au regard de la complexité des questions soulevées, de penser qu'il existe une réponse unique aux défis de mobilité. C'est pourquoi il convient de tenir compte dès aujourd'hui de ces phénomènes dans la définition des politiques publiques car l'aménagement de l'espace public, la mise en place d'infrastructures

adaptées ou encore la mise en place d'offres de services dédiés demandent nécessairement du temps.

Il semble impératif de faire évoluer les comportements, de travailler à la mise en place d'un bouquet d'offres de mobilité, de faire évoluer l'urbanisme, de s'appuyer sur les évolutions techniques, d'améliorer l'information des publics sur les offres de transports, d'accroître la coordination des autorités organisatrices, de favoriser l'appropriation par tous les élus de cet enjeu.



Les PETR, mais aussi les syndicats mixtes de SCoT, en s'appuyant sur l'armature des villes moyennes et des bourgs structurants, sont à même de porter des initiatives en matière de mobilité en milieu rural (services, planification, énergie, etc.)

Enfin, le monde rural a fait preuve d'adaptabilité et il compte de nombreuses initiatives locales qui sont autant d'expériences et d'outils qui permettent déjà de répondre aux problèmes des citoyens. Les collectivités territoriales rurales ont en effet inventé des solutions pour répondre aux problèmes

des citoyens, comme les transports à la demande. Les habitants, de leur côté, partagent véhicules et frais afférents. Il s'agirait déjà de faciliter ces solutions alternatives en les rendant visibles et en assurant leur coordination.

3#

DES INITIATIVES INNOVANTES ET INSPIRANTES



WIMOOV

Développer des plateformes de mobilité pour les personnes en situation de fragilité <https://www.wimooov.org/enjeux-et-vision>

OBJECTIFS

- Donner accès à la mobilité pour les personnes les plus fragiles afin que leur situation géographique ne soit plus un frein à l'insertion professionnelle et/ou sociale.
- Respecter le pilier social du développement durable en assurant une politique de mobilité inclusive.
- Répondre à l'isolement des personnes habitant en milieu rural et ne disposant pas de moyen de transport.
- Accompagner les personnes en situation de fragilité vers une mobilité autonome et durable.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

Métropoles et EPCI, État, région, département, associations, pôle emploi, organisme d'insertion.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : aider les populations en situation de fragilité économique ou sociale.

Freins : un service pour l'instant présent uniquement en Moselle.

Opportunité : depuis 2014 et la loi MAPTAM, les AOM sont obligées de fournir des conseils en mobilité.

Coût et nombre de bénéficiaires

Véritable interface de l'ensemble des services mobilité, les plateformes accompagnent plus de 11 000 personnes par an (personnes en insertion professionnelle, mais aussi personnes en situation de handicap ou public âgé).

- 25 plateformes
- 9 régions
- 100 professionnels de la mobilité
- 920 partenaires sur les territoires
- 46% de taux de sortie positive
- 151 000 personnes sensibilisées à la mobilité responsable

OBJECTIFS

- Offrir une offre alternative de covoiturage sans commission.
- Redonner au covoiturage un aspect coopératif et non marchand.
- Offrir d'autres services de mobilité solidaire et de gestion des flottes de voitures pour les entreprises.
- Compléter l'offre de transport en commun saturée et faire du covoiturage un service non marchand.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

EPCI, prestataire de services de covoiturage, AOM, région.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : compléter l'offre de transport en commun par une nouvelle offre.

Freins : nombre d'adhérents assez faible sur la plateforme.

Opportunité : répondre aux problèmes de congestion des axes routiers les plus denses.

Coût et nombre de bénéficiaires

- Les prix sont fixés par les conducteurs, le site ne prélève aucune commission sur les covoiturages. Les utilisateurs de la plateforme ne sont pas obligés d'être membres de la coopérative.
- Mobicoop.fr est à but non lucratif. La communauté participe à son financement via ses dons.
- L'objectif de Mobicoop est de réunir au moins 20 000 coopérateurs et de collecter au moins 2 millions d'euros - la part valant 100 euros.
- Mobicoop rassemble déjà 350 000 utilisateurs effectuant plus de 100 000 covoiturages par an.



REZO POUCE

Dispositif d'autostop organisé

<https://www.rezopouce.fr/>

OBJECTIFS

- Sécuriser la pratique de l'autostop.
- Lutter contre la précarité en matière de mobilité.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

Collectivités, Transdev, Fondation Macif.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : des territoires ruraux où la voiture est indispensable pour se déplacer.

Freins : une offre relativement faible dans les secteurs peu denses.

Coût et nombre de bénéficiaires

- Adhésion annuelle : de 2 500 à 6 000 € HT (en fonction du nombre d'habitants de l'EPCI).
- Engagement minimum de 3 ans :
 - mise à disposition des éléments de communication,
 - sessions de formations,
 - application smartphone et site internet.
- Moissac, ville de plus de 12 000 habitants, 6 % de la population y est inscrite
- Agglomération de Sète : 250 personnes ont adhéré à Rezo Pouce
- Deux mois après son lancement, sur la Communauté d'agglomération de Saintes, Rezo pouce compte 55 inscrits.



TAXITO

<http://covoiturage-arcjurassien.com/2017/06/26/taxito-covoiturage-spontane-securise/>

OBJECTIF

Mettre en place un covoiturage transfrontalier à la manière d'un service d'autostop.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : forte demande, notamment transfrontalière, sur des axes de fort trafic (A31, routes convergeantes vers les métropoles...).

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

PNR du Haut Jura, Arc juracien, Communauté urbaine, Canton du Jura, CGET, interreg Franco-Suisse.

Nombre de bénéficiaires

- Nombre d'utilisateurs en Suisse : 930

Extrait des prix 2020 :

- Prix annuel de la location par point : 4 420 €
- Achat : 8 500 €
- Abonnement : 1 700 à 2 800 € (tous les prix sont sans TVA).

MAISON MOB CHAMP

<https://www.francemobilites.fr/projets/maisonmobchamp>

OBJECTIFS

- Mettre en place un service « d'autopartage » et de covoiturage solidaire avec mise à disposition par la Collectivité de véhicules électriques.
- Favoriser l'attractivité résidentielle globale en améliorant l'accessibilité des activités, équipements, services, en particulier à destination des familles et des seniors.
- Fédérer les acteurs du territoire (associations, entreprises, artisans, commerces, habitants, etc.).

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

CC de la Grande Vallée de la Marne – maison des mobilités en Champagne, PNR de la Montagne de Reims, ADEME, DREAL, région, AOM et opérateurs environnants du bassin de vie.

Coût

Projet accompagné par le programme France Mobilités

- Durée de 24 mois,
- Montant du projet : 213 220 € dont aide AMI > 44 610 €



MOBILITÉ SOLIDAIRE

<https://www.famillesrurales.org/ciel/Contenu.php?article=14&arbo=26>

OBJECTIFS

Lutter contre l'exclusion liée à l'absence de mobilité et créer du lien social en proposant aux personnes vulnérables de se déplacer grâce à une équipe de bénévoles.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

CC du Pays de Colombey et du Sud toulais et CC du Saintois, Association familles rurales du Pays de Colombey.

Coût et nombre de bénéficiaires

- 10 centimes du kilomètre
- une centaine de foyers bénéficiaires

MOBIL'ARGONNE

<https://www.francemobilites.fr/projets/mobilargonne>

OBJECTIFS

- Mettre en place un bouquet de solutions de mobilités en secteur peu dense.
- Coordination des actions et accompagnement aux changements de comportement.
- Maintenir la population.
- Faire face à la paupérisation et au vieillissement de la population.
- Penser la mobilité avec les territoires voisins compte tenu de leur liaison forte et la présence de nombreux services hors du territoire.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

CC de l'Argonne Ardennaise, région, département, État, pôle emploi, mission locale mais aussi à l'échelle locale, le centre social, les entreprises de transports commerciaux (taxis/ambulances).

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : de nombreux territoires (rural, zones blanches, etc.) potentiellement concernés.

Opportunité : approche multiservices.

Coût et nombre de bénéficiaires

- Couvre un territoire de 17 400 habitants
- Durée de 36 mois
- Montant du projet : 885 632 € dont aide AMI > 100 000 €



AVESNOIS MOBILITÉS

<http://www.avesnois-mobilites.fr/>

OBJECTIF

Proposer et expérimenter de nouvelles solutions de mobilités innovantes en zones rurales et au service de l'emploi destinées aux personnes se rendant sur leur lieu de travail, en formation ou encore en rdv d'embauche/insertion.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

Communes du Sud Avesnois, Transdev.

Coût et nombre de bénéficiaires

- Investissements : 60 000 €
- Fonctionnements / Exploitations : 50 000 € / 60 000 €

Bouquet de solutions de mobilité dédié aux territoires peu denses :

- 50 voyageurs /jours sur le TAD
- 250 locations de vélos électriques
- 4 communautés de co-voitureurs
- 30 visites / jours sur la plateforme numérique de services
- 15 ateliers de coaching

mobipartage

MOBI PARTAGE

<https://www.mobipartage.fr/>

OBJECTIFS

- Mettre en place une plateforme de covoiturage locale et gratuite.
- Développer l'échange et le partage.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

CC du Canton de Charly/Marne, une plateforme de covoiturage locale, Pôle d'Equilibre Territorial et Rural – Union des Communautés de Communes du Sud de l'Aisne, département de l'Aisne.

Coût

100 % local, 100 % gratuit, se veut solidaire et collaboratif.

MOBILIS

<https://www.pays-lunevillois.com/mes-deplacements/pays-autorite-organisatrice-de-mobilite>

OBJECTIF

En cours d'expérimentation, le projet vise à apporter « le bon mode au bon endroit », en faisant l'équilibre entre les modes de transport organisés (transport urbain, TAD) et les modes partagés et actifs. Le projet s'est concrétisé en juillet 2020 avec le lancement de "Lulu", le service d'autopartage zéro émission.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

PETR du Lunévillois, Multipole Sud Lorraine.





ZAPT

<https://www.banquedesterritoires.fr/zapt-une-centrale-de-mobilite-pour-favoriser-les-deplacements-sur-le-bassin-demploi-du-pays-dapt-84>

OBJECTIFS

- Favoriser les déplacements dans le bassin emploi du pays d'Apt. pour l'accès aux services et à l'emploi.
- Développer les échanges pour limiter les déplacements.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

FEADER, LEADER, Pôles d'Excellence Rurale, Région, Département du Vaucluse, Pays d'Apt, Communauté de communes, Fondation PSA Peugeot Citroën.

Coût et nombre de bénéficiaires

Sur trois ans (2011 à 2013) le budget s'élève à 150 000 €.

Éléments de fréquentation :

- 7 000 personnes renseignées et/ou sensibilisées, à travers l'accueil (physique ou téléphonique) et les animations
- ZAPT représente 900 adhérents au service de covoiturage.
- 1 000 annonces de covoiturage déposées depuis la création et 220 annonces en file active.



STOP-EN-BAUGES

<http://www.baugez-vous.fr/stop-ameliore/>

OBJECTIF

Stop organisé ou covoiturage spontané.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

Parc naturel régional (PNR) du Massif des Bauges, région Rhône-Alpes, Ademe.

Coût et nombre de bénéficiaires

Le budget pour l'année de lancement s'élève à environ 30 000 € pour couvrir les frais de signalétique et de communication, et il faut prévoir 10 000 € par an pour continuer à communiquer sur le dispositif.

100 personnes inscrites au bout de six mois, l'objectif est d'atteindre 300 à 400 inscrits supplémentaires en 1 an.



TRANSBOULOT

<http://trans-boulot.fr/>

OBJECTIFS

- Garantir une mise à disposition temporaire d'un moyen de transport en direction des bénéficiaires des minimas sociaux.
- Proposer un accompagnement à la mobilité.
- Favoriser l'insertion socioprofessionnelle de certains publics notamment les travailleurs intérimaires en situation précaire.
- Rendre possible le déplacement vers l'emploi, notamment en cas d'horaires atypiques.
- Offrir des postes de chauffeurs à des personnes en insertion, assortis d'une formation professionnelle.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

Moselle, Meurthe-et-Moselle, Communautés de communes, sociétés de transports, des élus, des acteurs sociaux, Missions locales, Pôle emploi, Services insertion des Conseils Généraux, chantiers d'Insertions.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : des secteurs en « décrochage »

Opportunité : tension et difficultés de recrutements de chauffeurs en Lorraine, en particulier dans les zones frontalières (salaires x 2 au Lux.).

Coût et nombre de bénéficiaires

- TAD : 405 usagers et 24 391 trajets,
- Transport spécifique : 219 usagers et 3 359 trajets,
- Location solidaire : 34 bénéficiaires et 1 328 jours de location,
- Micro-crédit : 68 dossiers.
- Investissements : 50 000 €
- Fonctionnements : 100 000 €



LIBERTY SENIORS

<http://www.tgl-longwy.fr/liberty.php>

OBJECTIFS

Assurer la mobilité des plus de 75 ans.

- service porte à porte, réservation la veille avant 17 h,
- une journée par commune,
- au tarif d'un ticket de bus.

ACTEURS DIRECTS ET INDIRECTS

SMITRAL, TGL, Meurthe et Moselle, Communauté d'Agglomération de Longwy.

ET EN LORRAINE ?

Enjeu local : vieillissement de la population marqué en Lorraine, en particulier en Lorraine rurale.

Coût et nombre de bénéficiaires

- Coût global de fonctionnement est de 70 000 €
- 23 communes sont desservies par ce service.
- En neuf mois, 879 courses ont été réalisées. On estime à 500 personnes le nombre de passagers réguliers susceptibles d'avoir recours à ce dispositif.

GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

PARTIE 3 - DIAGNOSTICS THÉMATIQUES

USAGERS ET ENTREPRISES : CO-PRODUCTEURS DE MOBILITÉS ?

1#	LA CO-CONSTRUCTION DE LA MOBILITÉ, UNE PLUS-VALUE POUR LES EMPLOYEURS	P 112
	▪ Un enjeu de recrutement ▪ Un enjeu de bien-être des salariés ▪ Un enjeu de performance pour l'entreprise	
2#	PLUSIEURS OUTILS SONT À DISPOSITION DES EMPLOYEURS POUR ORGANISER LA MOBILITÉ	P 115
	▪ Les employeurs contribuent à financer la mobilité ▪ Les employeurs contribuent de plus en plus à organiser une part de la mobilité ▪ Un accompagnement par la collectivité	
3#	UN SCHÉMA DES ACTEURS QUI DEMANDE À ÊTRE CLARIFIÉ	P 117
	▪ Une mobilisation en interne ▪ Un accompagnement externe ▪ Le Comité des Partenaires	
4#	LES EXEMPLES RÉUSSIS SONT DÉJÀ NOMBREUX EN LORRAINE	P 119
	▪ L'Université de Lorraine ▪ La plateforme Mobil'Clic ▪ Metz Métropole ▪ Métropole du Grand Nancy ▪ CA Portes de France-Thionville	

Les mobilités domicile-travail et domicile-études sont le principal générateur des flux de pointe. Les grands centres de formation et les entreprises, outre les flux logistiques qu'ils produisent, sont donc d'importants acteurs de la mobilité. Ils sont en première ligne dès lors qu'il est question de modérer l'intensité des flux : réduction des mobilités obligées, télétravail, adaptations horaires, etc.

Les entreprises lorraines sont aussi confrontées à des difficultés de recrutement, et les contraintes de mobilité des salariés en sont une cause croissante.

Soumises au versement mobilité (VM) et au Plan de mobilité (PDM, ex PDE), elles voient leur rôle dans l'organisation de la mobilité renforcé et affirmé par la LOM au travers des futurs Comités des Partenaires.

Si les associations d'utilisateurs sont régulièrement consultées, le dialogue reste à organiser entre les grands générateurs de flux, leurs utilisateurs et les autres acteurs de la mobilité.

Technopole de Brabois
(Grand Nancy)



17 500 usagers

quotidiens sur environ 20 000
sont concernés par les actions
du PDM-IE en 2019¹

En six ans, les actions du PDM-IE (ex-PDIE), produites d'un dialogue étroit entre entreprises, utilisateurs et acteurs de la mobilité, ont permis de faire diminuer la part modale de la voiture de 9 % et de faire croître celle du vélo de 300 %, celle des TC de 33 % et le covoiturage de 50 %.

29 jours
de télétravail



pour les résidents français salariés
au Luxembourg

Ce seuil est fixé par la convention fiscale franco-luxembourgeoise. Si le recours au télétravail peut encore être optimisé dans cette enveloppe, il est à noter que pour les résidents belges, la possibilité de passer de 24 à 48 jours a été proposée, sans concrétisation pour le moment. Pendant la crise sanitaire liée au Covid-19, le télétravail des frontaliers n'était plus limité.

En France,

env. 20
collectivités



travaillent les questions temporelles²

L'association Tempo Territorial, qui les regroupe, a pour objet de sensibiliser les collectivités à la pertinence d'intégrer dans leurs actions la prise en compte des temps individuels et collectifs. Elle favorise aussi l'échange, le partage, l'apprentissage, la mutualisation et la coopération entre acteurs des démarches temporelles territoriales. Dans le Grand Est, la ville et l'Eurométropole de Strasbourg intègrent ce réseau.

À Rennes,

le dialogue



entre l'AOM et l'université sur les
temporalités a permis d'économiser
l'acquisition de rames de métro
supplémentaires

En 2013, l'Université de Rennes 2 a définitivement adopté le décalage horaire partiel de début des cours de 8h15 à 8h30. Résultat de l'expérimentation en 2012 : 5 % de fréquentation en moins aux heures d'hyper-pointe alors que la fréquentation globale augmentait et 17 % de baisse de la charge des rames. Une telle réflexion est en cours à Nancy et Metz.

1 - Nancy Brabois Technopole

2 - Banque des territoires

1

LA CO-CONSTRUCTION DE LA MOBILITÉ, UNE PLUS-VALUE POUR LES EMPLOYEURS

Les employeurs produisent de la mobilité. Les usages professionnels de la mobilité ont une importance considérable, qu'il s'agisse des trajets domicile-travail ou des déplacements professionnels. En effet, ces déplacements, souvent effectués seul en voiture, sont source de pollution, d'accidentologie et de fatigue pour les salariés. Dans les zones d'activité ou en centre-ville, le stationnement est un poste de dépenses non négligeable et mobilise un foncier important. La mobilité domicile-travail a aussi un coût, qui vient grever le pouvoir d'achat des salariés.

C'est pourquoi il existe chez les entreprises et administrations une véritable attente pour des solutions de mobilité novatrices et adaptées à leurs besoins. Il en va de même des sites d'enseignement importants, tels l'Université de Lorraine, qui ont des préoccupations similaires.

Pourtant, la majorité des services de mobilité innovants et écologiques sont aujourd'hui principalement adressés aux particuliers, les employeurs et autres grands générateurs de mobilité ne constituant souvent, jusqu'à la LOM, qu'une cible secondaire.

Un enjeu de recrutement

Les besoins de l'économie lorraine, le dynamisme du Luxembourg, la démographie locale atone et le différentiel entre les choix de formation des jeunes et les besoins de entreprises font que celles-ci sont nombreuses à éprouver des difficultés de recrutement. Pour autant, ces difficultés sont aussi liées à des problèmes de mobilité : 26 % des jeunes français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Ce taux est plus fort encore parmi les populations les plus fragiles économiquement.

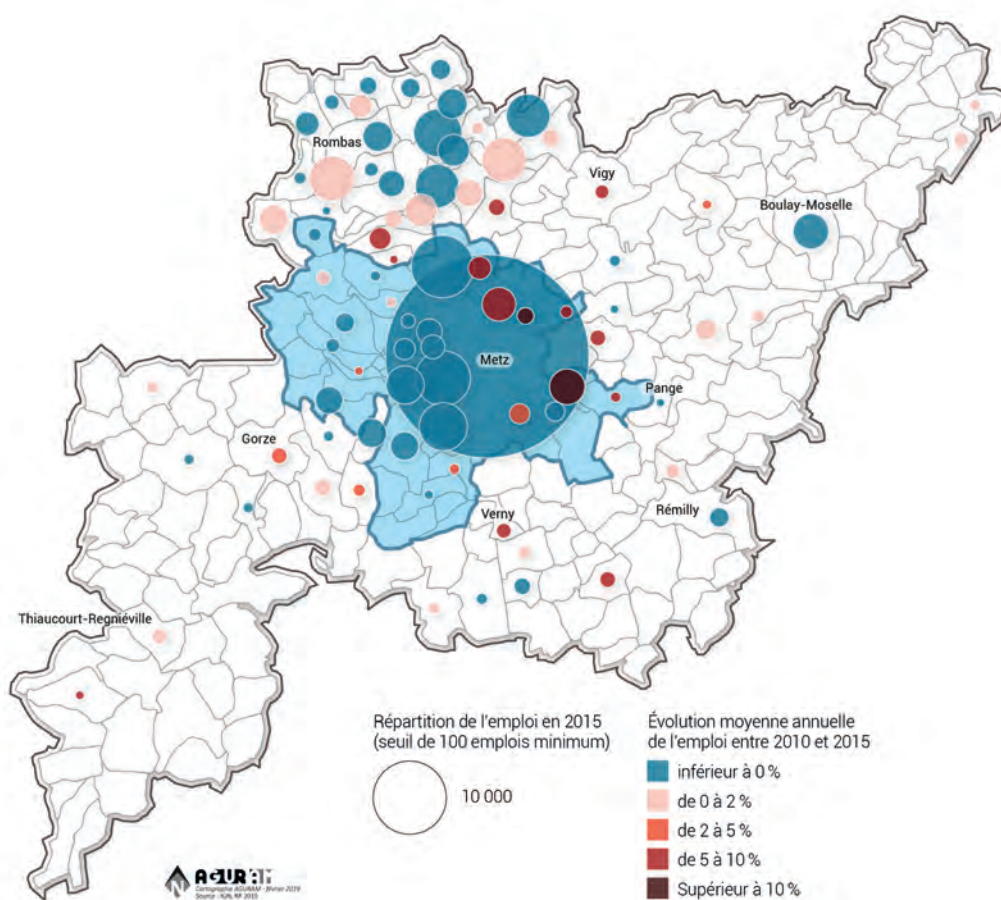
La dynamique économique et le développement d'une offre foncière tendent, en Lorraine comme ailleurs, à favoriser le développement d'activités à la périphérie des agglomérations, sur des espaces peu denses à l'urbanisation diffuse et complexes à desservir en transport en commun, voire sur des espaces non couverts par une autorité locale de mobilité (à l'exemple du SCoTAM hors de Metz Métropole, carte ci-après).

DIRES D'EXPERTS

Les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels sont le premier poste d'émission de gaz à effet de serre des activités de bureau : 12 millions de tonnes par an. Les 3/4 de ces déplacements s'effectuent en voiture. Les trajets domicile-travail, qui représentent 30 % du trafic routier, s'effectuent majoritairement à une seule personne par véhicule. L'impact de ces déplacements est important, mais dépend largement des moyens de transport utilisés.

ADEME, Au quotidien,
éco-responsable au bureau, 2019

▼ Évolution de l'emploi dans le SCOTAM



C'est ainsi que des zones d'activités, et donc les entreprises, s'avèrent très dépendantes de la voiture, à l'instar d'un nombre toujours croissant de leurs salariés.

Faciliter le recrutement passe donc aussi par l'établissement d'un dialogue de tous les acteurs autour du besoin des entreprises et des usagers, des contraintes d'urbanisme et d'organisation des solutions de mobilité. Ce dialogue doit sans doute dépasser les limites des AOM puisque c'est à l'échelle des bassins de vie que se joue cet enjeu.

Un enjeu de bien-être des salariés

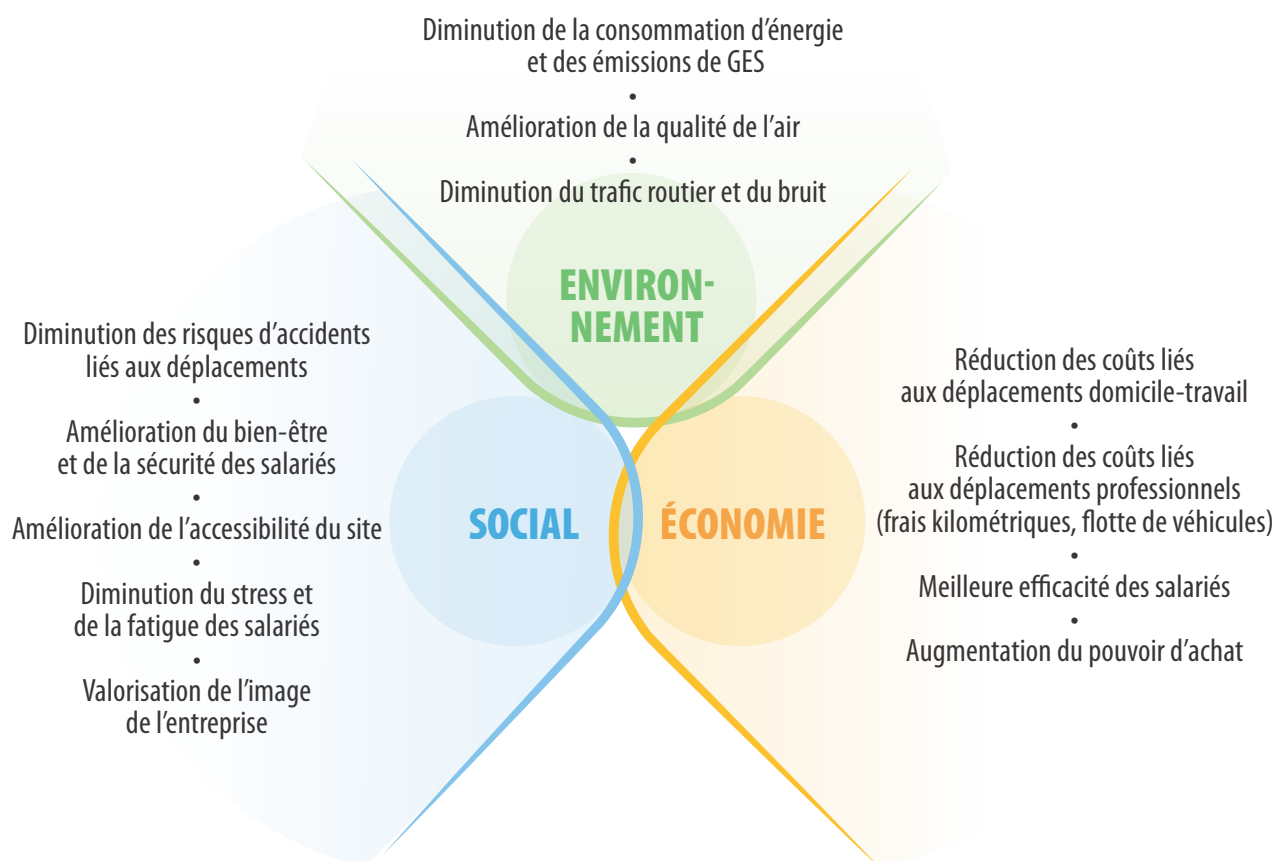
Les déplacements liés au travail sont sources de dépenses financières, de stress et de fatigue. En effet, on considère qu'un automobiliste qui habite à 20 kilomètres de son lieu de travail dépense 3 000 €/an pour aller travailler. Et, d'après une étude de la DARES¹ les trajets domicile-travail sont source de fatigue pour 15 % des actifs en emploi.

Agir sur la mobilité est donc un moyen d'accroître d'une part le bien-être des salariés en diminuant le stress, la fatigue et la perte de temps par un plus grand confort des déplacements, et d'autre part de participer à leur gain de pouvoir d'achat via une baisse du budget qu'ils consacrent aux déplacements pour aller travailler.

¹ - Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques - 2015

Un enjeu de performance pour l'entreprise

Si la politique mobilité mise en place par l'entreprise est conçue comme un projet fédérateur, porteur d'une identité et de valeurs collectives, elle entraînera de nombreux bénéfices : coopération avec les acteurs locaux et les établissements voisins en mutualisant les ressources, diminution des coûts, valorisation de l'image de l'entreprise grâce à un engagement dans une démarche citoyenne et responsable, meilleure accessibilité du site pour ses salariés, mais également pour ses clients, ses fournisseurs et ses visiteurs.



DIRES D'EXPERTS

Pendant le confinement, le recours au télétravail a été massif. Cette avancée forcée semble avoir brusquement changé les mentalités : les actifs ont pris goût au télétravail et souhaitent à l'avenir y avoir davantage recours. Selon un sondage réalisé par Deskeo, 62 % des Français voudront faire plus de télétravail après le confinement.

Source : « Presque 2 Français sur 3 souhaitent davantage télétravailler après la crise », BFM Business, 14 avril 2020.

DIRES D'EXPERTS

Selon une étude Malakoff Médéric de 2018, le télétravail concerne 29 % des salariés du privé (entreprises de plus de 10 salariés). 51 % des télétravailleurs sont cadres et 45 % ont entre 35 et 49 ans et, surtout, 54 % y ont recours pour réduire le temps de transport ce qui montre bien que le recours au télétravail répond à une problématique de mobilité. La difficulté du télétravail demeure que, organisé par les seules entreprises, son application est peu coordonnée et son impact mal connu des AOM. L'existence de démarches de PDM encadrées par ces dernières peut permettre cette connaissance, voire une coordination à l'échelle d'un petit territoire (PDM-IE).

La crise sanitaire du Covid-19 a imposé un rapide développement de la pratique, et des enseignements, autant statistiques que qualitatifs pourront sans doute en être tirés.

Il semble cependant d'ores et déjà, sur la base d'informations datant de 2012, que le télétravail soit bénéfique pour l'entreprise autant que pour le salarié :

+22 %

Gain moyen de productivité en télétravail : réduction de l'absentéisme, meilleure efficacité, gain de temps,

96 %

Taux de satisfaction lié au télétravail (télétravailleurs, managers et employeurs)

37 min.

Temps moyen gagné au profit de la vie familiale par jour de télétravail,

45 min.

Temps moyen de sommeil supplémentaire par jour de télétravail.

Source : étude Greenworking, le télétravail dans les grandes entreprises françaises, 2012.

2#

PLUSIEURS OUTILS SONT À DISPOSITION DES EMPLOYEURS POUR ORGANISER LA MOBILITÉ

Les employeurs contribuent à financer la mobilité

Si les entreprises produisent de la mobilité, elles en sont également actrices. Elles sont depuis longtemps mobilisées pour financer les AOM et la mobilité de leurs salariés. Via le Versement Mobilité (VM), elles contribuent à financer les investissements et le fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM.

De plus, depuis 2009, tout employeur doit prendre en charge la moitié du coût de l'abonnement aux transports en commun publics ou de l'abonnement à un service public de location de vélos. Avec la LOM et ses décrets en cours de publication, deux nouveautés sont introduites. D'une part, le forfait mobilités durables qui incite les salariés à l'utilisation de moyens de transports alternatifs : le vélo, le covoiturage (comme conducteur ou passager)¹ et d'autres solutions partagées (véhicules non thermiques). D'autre part, le titre mobilité qui, à l'instar du titre restaurant, permettra à l'employeur de prendre en charge une partie des frais de transport des salariés à l'aide d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée.

1 - Les véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène

Les employeurs contribuent de plus en plus à organiser une part de la mobilité

Depuis 2018, la Loi de Transition énergétique pour la Croissance verte prévoit que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU), toutes les entreprises et administrations regroupant plus de 100 salariés dans un même site doivent élaborer un Plan de Mobilité, ou s'associer à d'autres entreprises dans une démarche de Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PDM-IE).

Le Plan de Mobilité favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est donc encouragée par les autorités publiques, car en plus de présenter de nombreux avantages pour les entreprises et les salariés, il en présente aussi pour la collectivité.

Les mesures pouvant être mises en œuvre sont diverses : promotion du vélo, amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons, encouragement à l'utilisation des transports publics, aménagement des horaires de travail, répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise, mise en place d'un service d'autopartage, etc.

PDM et PDIE doivent être transmis à leur AOM, ce que seuls 8 % des établissements concernés ont fait à ce jour à l'échelle nationale. À titre d'exemple, Metz Métropole n'avait reçu que six dossiers début 2020.

Enfin, avec la LOM, les règles du jeu changent :

- pour les AOM de plus de 100 000 habitants, dans l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité (PDM) dans les 24 mois suivant la LOM, et les AOM volontaires pouvant réaliser un PDM simplifié (PDM-S), elles devront notifier les employeurs (concernés et situés dans le périmètre du PDM) de leur obligation de réalisation d'un PDM-E, en déclinaison des mesures prises dans le PDM ;
- pour les entreprises de plus de 50 salariés travaillant dans un même site, le sujet de la mobilité doit être inclus dans les négociations annuelles obligatoires au titre de la qualité de vie au travail. À défaut d'accord, l'entreprise sera dans l'obligation de mettre en place un PDM ou de participer à un PDM-IE.

Un accompagnement par la collectivité

La collectivité peut notamment accompagner certaines solutions permises par les nouvelles technologies (téléconférences, outils collaboratifs en ligne, informatique en nuage, etc.). Il va sans dire que la crise épidémiologique du Covid-19 a fortement bousculé les pratiques : même s'il est trop tôt pour en tirer des enseignements, ces solutions auront peut-être réussi à démontrer leur utilité à grande échelle.

Les collectivités peuvent ainsi développer les tiers-lieux permettant à l'ensemble des salariés dont la profession le permet de disposer d'un lieu adapté à proximité du domicile. Pour autant, demeurent les difficultés liées à l'importance du travail transfrontalier qui limite, pour des raisons fiscales, le nombre de jours de travail effectifs en territoire français (29 pour le Luxembourg).

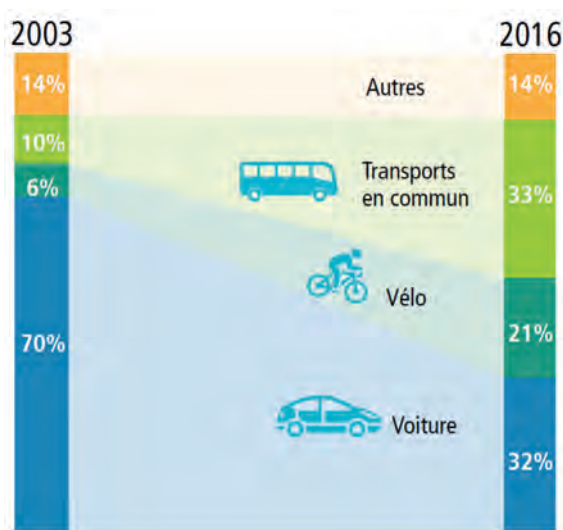
▼ Les outils obligatoires / non obligatoires à disposition des entreprises

Source : ADEME, Réussir le passage à l'écomobilité, 2018.

OUTILS	MAÎTRE D'OUVRAGE VOLONTARIAT	CADRE DE RÉFÉRENCE
Plans de Mobilité	Tout employeur public ou privé	LTECV
Évaluation ISO 26000 relative à la RSE ³	Toute entreprise	Loi Grenelle II
Label Lucie	Toute entreprise	Développé par l'Agence Lucie et soutenu par la CCI France ⁴
Label Envol	Toute entreprise	Développé par la CCI France et l'ADEME

3 - RSE : Responsabilité sociétale des entreprises

4 - CCI France : Chambre de commerce et d'industrie de France



◀ Part des modes de transports utilisés par les salariés du CEA de Grenoble pour aller travailler avant et après le PDIE
Source : CEA Grenoblze

Les collectivités locales ont donc tout intérêt à favoriser le déploiement et le succès des plans de mobilité employeurs, puisque ces derniers contribuent également à optimiser les déplacements sur le territoire et à atteindre les objectifs fixés dans les différents documents de planification urbaine et stratégique.

3# UN SCHÉMA DES ACTEURS QUI DEMANDE À ÊTRE CLARIFIÉ

Bien que la mobilité des salariés soit un enjeu de mieux en mieux compris des employeurs, la mobilisation demeure faible. Peut-être faut-il trouver une partie de l'explication dans le manque d'ingénierie auprès des entreprises dans ce domaine. Le dialogue approfondi avec les AOM qui disposent d'expertises en interne et/ou en mobilisent pour définir leur politique pourrait aider à lever ce paradoxe et à favoriser une synergie public-privé au profit des usagers.

La réalisation d'un Plan de Mobilité mobilise de nombreux acteurs en interne aux entreprises et administrations, mais aussi en externe. L'implication de toutes les parties prenantes est une condition *sine qua non* à la réussite d'un tel projet.

Une mobilisation en interne

L'élaboration d'un Plan de Mobilité doit rassembler les représentants de divers services :

- la direction,
- les ressources humaines,
- les responsables financiers,
- le service de communication,
- les représentants du personnel (CSE),
- la Commission santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT/CSE) ;
- certains services techniques : environnement, entretien, logistique, etc.

Pour garantir sa réussite, il doit également mobiliser l'ensemble des salariés pour obtenir leur adhésion au projet et créer une véritable dynamique. Cette association doit se faire de la façon la plus large possible dès le lancement puis tout au long de la démarche.



Un accompagnement externe

Pour mener à bien une telle démarche, le travail doit s'appuyer sur divers acteurs externes. En effet, l'un des principaux freins à l'élaboration d'un Plan de Mobilité peut être son apparente complexité, mais de nombreuses structures peuvent apporter un soutien précieux.

L'AOM est un interlocuteur à privilégier pour identifier l'ensemble des alternatives à la voiture sur le territoire. Au-delà des transports en commun, elle pourra orienter l'entreprise vers des solutions telles que le TAD, l'autopartage, la location de vélos, les services de covoiturage, les parkings-relais, etc.

Il est à noter qu'AOM ou collectivités ont mis en place des dispositifs et labels locaux visant à promouvoir les plans de mobilités d'entreprises sur leur territoire : le Club Mobilité Capitale pour la Région Île-de-France, Déclic Mobilités pour les Hauts de France, M'Pro pour la Métropole Grenobloise, etc.
En plus de l'AOM, il est possible d'associer **les exploitants de réseaux de transports** qui peuvent fournir des données utiles à l'établissement du diagnostic et participer à des propositions techniques d'amélioration de l'offre.

L'ADEME peut également représenter une précieuse aide technique (conseils méthodologiques, diffusion de retours d'expérience, aide à la réalisation de l'évaluation des impacts environnementaux des déplacements, appui pour réunir les partenaires nécessaires, etc.).

La Chambre de commerce et d'industrie a aussi un rôle de conseil et d'animation, mais surtout, elle peut favoriser le regroupement pour des Plans de Déplacements interentreprises.

En outre, l'accompagnement peut se faire via les **agences d'urbanisme** ou des **bureaux d'études** spécialisés. D'autres acteurs pourront également être contactés lors de l'élaboration du Plan de Mobilité : Groupement des Autorités Responsables de Transport, Fabrique des Mobilités, Dreal, Cerema, Banque des Territoires, Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme et les agences d'urbanisme, les associations locales d'usagers des transports, prestataires privés, associatifs ou coopératifs, afin notamment d'aider à animer la démarche et à mettre en œuvre le plan d'actions.

Il s'agit donc de mettre en place un travail collaboratif avec les différents acteurs de la mobilité et de co-construire avec eux les solutions adaptées à chacun. Un travail collaboratif qui pourrait être facilité par la mise en place par la LOM du Comité des Partenaires.

DIRES D'EXPERTS

Un Plan de Mobilité peut être mis en œuvre conjointement par plusieurs entreprises. On parle alors de plan inter-entreprises. Cela permet d'intervenir sur la mobilité à une échelle pertinente, celle d'une zone d'activité par exemple, pour réaliser un diagnostic partagé, analyser les problématiques et apporter des solutions globales aux salariés, clients, collaborateurs des différentes entreprises situées sur un même territoire (un plan multi-sites peut regrouper des entreprises d'un même groupe ou d'une même branche, mais qui ne sont pas situées sur le même territoire).

ADEME, Un Plan de Mobilité dans mon entreprise, 2017

Le Comité des Partenaires

La LOM prévoit que soit créé par chaque AOM un Comité des Partenaires pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité. Ce Comité devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information. Il sera structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, ceux des usagers et bien sûr l'AOM.

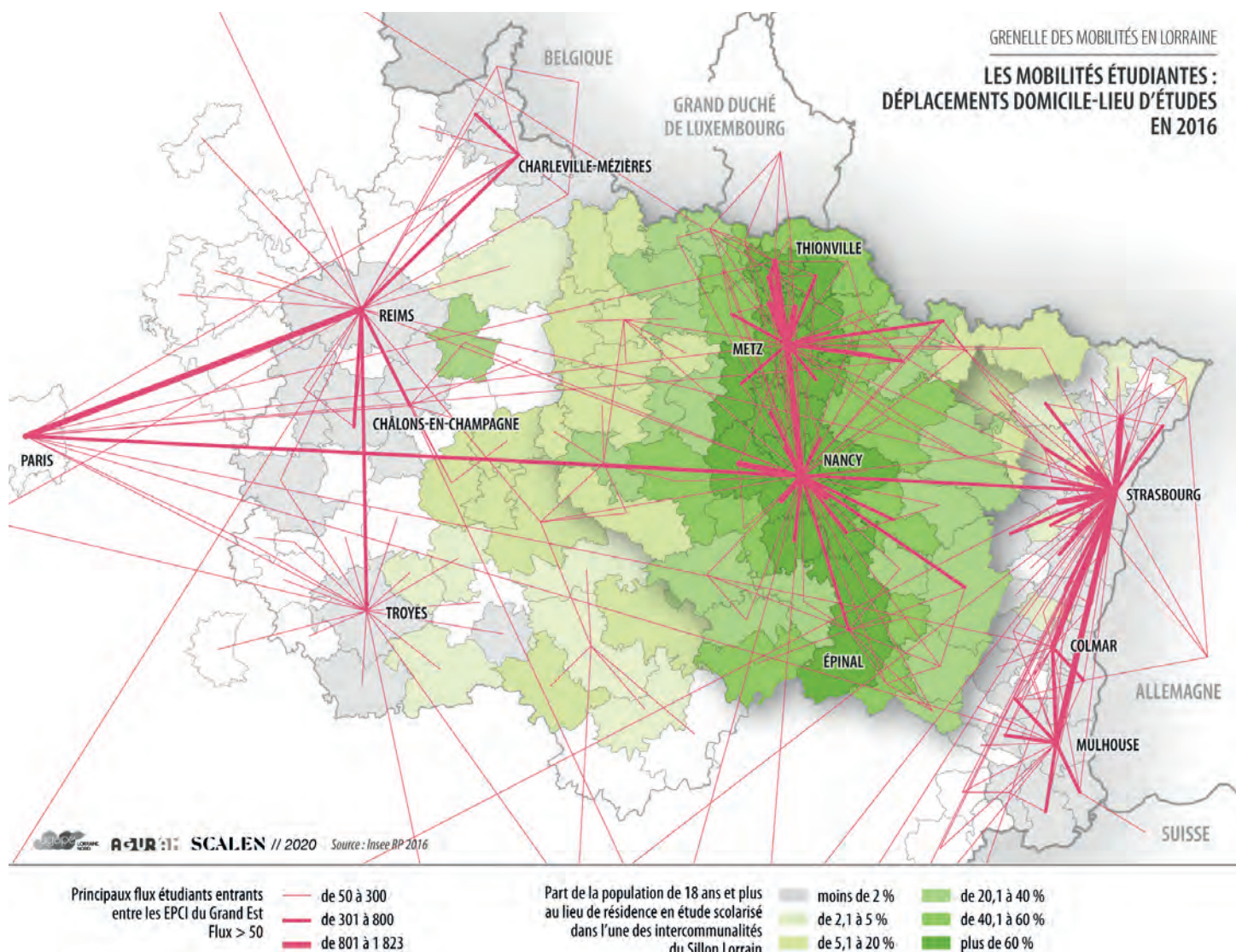
Cette disposition de la Loi permettra de systématiser, organiser et pérenniser des expériences de dialogues qui ont fait leur preuve mais sont restées insuffisantes ou trop ponctuelles.

4#

LES EXEMPLES RÉUSSIS SONT DÉJÀ NOMBREUX EN LORRAINE

L'Université de Lorraine

Parmi les organismes lorrains, la seule Université de Lorraine (UL) accueille 60 000 étudiants dans une quinzaine de communes. Pour une part importante, les flux engendrés s'ajoutent aux flux de pointe domicile-travail. La mobilité étudiante participe donc, à Metz et Nancy, à l'engorgement des lignes structurantes des réseaux urbains desservant les campus.



Plusieurs pistes sont envisagées pour y remédier :

- Le développement des formations à distance : le numérique joue là un rôle important ; l'UL participe ainsi au programme Université numérique Inter Régionale de l'Est (UNIRE) qui vise notamment à faciliter l'accès à l'offre de formation, aux contenus pédagogiques, aux ressources documentaires, aux services de vie universitaire dans l'ensemble du territoire, ou encore à renforcer le rôle des sites distants et antennes délocalisées ; le développement des MOOC (*Massive open online courses*) participe de cette stratégie. Il est à noter que la crise du Covid-19 a généralisé l'enseignement à distance.
- L'expérimentation du décalage horaire des prises de cours le matin (8 h - 9 h) : des réflexions sont menées par l'UL avec Metz Métropole et le Grand Nancy, avec un résultat limité pour l'heure.

La plateforme Mobil'Clic

Pour booster le covoiturage et le combiner avec d'autres modes de déplacement (transports en commun, vélo, autopartage, etc.), la Communauté d'Agglomération d'Épinal, la Communauté de Communes Mirecourt-Dompaire et le Syndicat mixte du SCoT des Vosges Centrales ont réalisé une plateforme en ligne qui rassemble l'ensemble des propositions et initiatives de mobilité. L'idée est de faciliter le covoiturage, pour que tout le monde soit gagnant : les familles, parce qu'elles bénéficieront d'un système pratique, qui diminuera le coût journalier du transport, et les collectivités, parce que leur environnement profitera de cette diminution de gaz à effets de serre.

La plateforme s'adresse aussi aux entreprises qui souhaitent entrer dans une démarche de Plan de Mobilités et dans l'élaboration d'un plan d'action prenant en compte les enjeux financiers et humains des mobilités.

Cet outil permet de faire un état des lieux des déplacements quotidiens réalisés par les collaborateurs des entreprises, de calculer l'empreinte environnementale, et de mesurer le potentiel de covoiturage et d'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail. La plateforme facilite la mise en relation des salariés des entreprises.

L'outil a été testé par les agents de différentes entreprises et administrations volontaires : ERDF, la Mairie d'Épinal, la DDT, le Conseil départemental des Vosges. La promotion de l'outil auprès de l'ensemble des établissements publics ou privés d'une même zone géographique augmentera la probabilité de réunir l'ensemble des conditions nécessaires à la réussite de projets de covoiturage.

DIRES D'ACTEURS

L'Université de Lorraine s'est lancée dans la réalisation d'un plan de déplacement en 2014, à l'échelle de la Lorraine. L'objectif était de faciliter l'accès des différents sites à son personnel, mais aussi de simplifier les liaisons inter-sites. Sensibilisation, concertation et communication sont les maîtres mots de la démarche. Le processus de changement d'habitude étant particulièrement lent, l'Université travaille sur différents leviers et incitations qui permettent à leur personnel de modifier leurs habitudes de déplacements à l'image de ce qui est fait dans le cadre des PDIE. L'UL est d'ailleurs impliquée localement dans le PDIE du Technopôle Henri-Poincaré.



Metz Métropole

Outre les PDM dans leur format « pré-LOM », Metz Métropole assiste, avec les TAMM (transporteur), les entreprises et les administrations qui souhaitent mettre en place un PDM. Ce travail porte sur la sensibilisation à l'accessibilité de l'entreprise en transports en commun et le développement du covoiturage et des modes actifs. L'assistance de Metz Métropole donne lieu à une convention tripartite permettant aux salariés de bénéficier d'une réduction sur les abonnements (par ailleurs remboursés à 50 % par l'employeur).

36 entreprises ou administrations ont mené à ce jour une démarche jusqu'au conventionnement.

Métropole du Grand Nancy

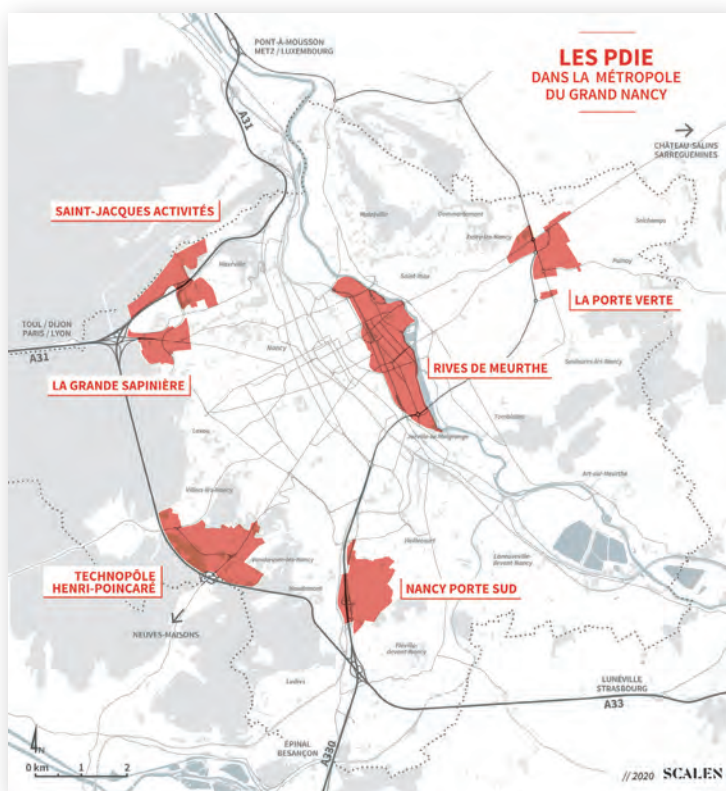
Dans la Métropole du Grand Nancy, six PDIE ont été initiés, le premier étant celui du Technopôle Henri-Poincaré (Brabois) il y a dix ans.

Le fonctionnement de ces PDIE est assez similaire avec un travail en commissions, un suivi de la démarche par un comité de pilotage et l'accompagnement à la mise en place du PDIE et à son animation par SCALEN, l'Agence de développement des Territoires Nancy Sud Lorraine.

La Métropole et les communes concernées sont présentes par l'intermédiaire d'élus dans les comités de pilotage et de techniciens dans les commissions.

Plusieurs actions exemplaires ont pu voir le jour à travers ces PDIE parmi lesquelles :

- l'utilisation de l'application "Blablalines" pour le covoiturage,
- la mise en place d'une flotte de vélos à la sortie du tram et du "technostop" pour effectuer le dernier kilomètre,
- les subventions pour l'acquisition de vélos à assistance électrique, de trottinettes électriques ou de gyropodes, ou encore la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les entreprises,
- l'affichage dynamique des horaires des transports en commun dans les entreprises,
- l'expérimentation de l'utilisation de trottinettes électriques de service, la mise en place de stationnements vélo sécurisés et la formations à l'éco-conduite,
- l'amélioration des cheminements piétons, du stationnement et de la circulation dans certains secteurs du Technopôle,
- le décalage des horaires pour permettre de désengorger les transports et les voies d'accès.



CA Portes de France-Thionville

À Yutz, la CA Portes de France-Thionville a confié à l'aménageur Sodevam la construction de l'immeuble S-Hub, dédié au télétravail (tiers-lieu) et au cotravail sur cinq niveaux (2 500 m²).

Cet investissement de 4,7 millions d'euros de la Sodevam se veut qualitatif. L'exploitant propose une prestation (espaces de bureau, connexion Internet et services) au « standard luxembourgeois » : portage de repas, voiturier, livraison de fleurs, séances de yoga, places réservées au covoiturage, etc. L'objectif est de tester la possibilité de développer ce type de structures à plus grande échelle afin de limiter les flux entre la Lorraine et le Luxembourg.

La démarche et les difficultés rencontrées mettent en évidence la nécessité d'un dialogue entre institutions publiques et entreprises.



▼ Premier immeuble entièrement dédié au télétravail et coworking transfrontalier de Lorraine

DIRES D'ACTEURS

« En lien avec le cabinet luxembourgeois PWC (...), nous avons d'abord démarché les entreprises installées au Grand-Duché employant un grand nombre de frontaliers et si toutes se sont montrées intéressées par le principe (...), aucune ne s'est engagée formellement. Nous avons alors revu notre cible qui est désormais celle des salariés eux-mêmes. C'est à eux que nous nous adressons, à eux d'être convaincus par l'intérêt du télétravail (pas trop compliqué a priori) et à eux de convaincre leurs employeurs. Plus difficile tout de suite, c'est même pourquoi la Sodevam s'est associée avec l'association Frontaliers Grand Est pour rédiger un argumentaire permettant aux salariés de trouver les bons mots et de se transformer en lobbyistes. »

Élodie DUMÉTIER, directrice de projet,
Sodevam



GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

**- DIAGNOSTICS ET
ENJEUX THÉMATIQUES -**

Novembre 2021

AGAPE

**Agence d'urbanisme et de
développement durable**

Lorraine Nord

Espace Jean Monnet
Bâtiment Eurobase 2
F-54810 LONGLAVILLE
03 55 26 00 10
agape@agape-lorrainenord.eu

www.agape-lorrainenord.eu



AGURAM

**Agence d'urbanisme
d'agglomérations de Moselle**

27 place Saint-Thiébault
57070 METZ
03 87 21 99 00
contact@aguram.fr

www.aguram.fr



SCALEN

**Agence de développement des
territoires Nancy Sud Lorraine**

Ateliers du Bras Vert
49 boulevard d'Austrasie
CS516 - 54008 NANCY CEDEX
03 83 17 42 00
contact@agencescalen.fr

www.agencescalen.fr

