

# GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE

## # LIVRE BLANC

• Novembre 2021



Les travaux du Grenelle ont permis de produire deux livrables : le présent **Livre blanc** et un volume documentaire intitulé **Diagnostics et enjeux thématiques**.

Ces ouvrages complètent le document "Neuf engagements pour les mobilités en Lorraine" de mars 2021.

Ils sont disponibles sur les sites Internet de la Région Grand Est, du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain et des trois agences d'urbanisme lorraines : AGAPE, AGURAM ET SCALEN.

Le « Livre blanc des mobilités en Lorraine » est le fruit de deux années de large concertation, menée sous l'égide de la Région Grand Est et du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, avec le soutien de l'État.

Il est la résultante du travail réalisé en lien avec les trois agences d'urbanisme lorraines (AGAPE, AGURAM, SCALEN), qui ont organisé les ateliers d'échanges, visant à faire émerger des thématiques phares en termes d'infrastructures et d'organisation des mobilités en Lorraine et, aussi, préparé l'ensemble des documents et supports du projet.

Lancé le 1<sup>er</sup> juillet 2019 par Élisabeth Borne, ministre des Transports, ce premier Grenelle des mobilités organisé à une échelle si vaste (un territoire composé de seize intercommunalités et quatre départements) a pu réunir près de 180 participants de multiples horizons.

Chacun à son niveau, experts, usagers, organisateurs de mobilités, transporteurs et logisticiens, personnalités engagées dans la transition écologique, souhaitaient se doter d'une base de connaissances communes sur des enjeux de mobilité partagés.

Ils souhaitaient aussi apporter leurs contributions et leurs idées pour y répondre : comment penser les mobilités de demain en Lorraine ? Comment répondre à la croissance des flux internes et transfrontaliers ? Comment décarboner les mobilités ? Comment favoriser la transition de la voiture individuelle vers des déplacements plus écologiques ? Comment imaginer ensemble une transition vers de nouvelles manières de penser les mobilités en lien avec les usagers et les donneurs d'ordres. Quelle place au privé, au public et aux usagers dans ces évolutions ?

Le « Livre blanc des mobilités en Lorraine » témoigne du caractère exemplaire de la démarche. La Région Grand Est, le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain et l'État ont su travailler ensemble pour aboutir à neuf engagements faisant consensus, tant dans la perspective de dessiner un futur schéma des infrastructures de transport et des mobilités à horizon 2030-2050, que dans le souhait de mettre en place des actions à court et moyen terme.

L'objet de ce document de synthèse est d'acter les grandes propositions qui se sont dégagées, formant ainsi un socle commun de projets à mettre en œuvre. Il reprend aussi la manière dont ces engagements vont pouvoir maintenant s'ancrez dans les territoires.

Un rendez-vous annuel permettra de faire le point, engagement par engagement, sur l'avancée concrète des propositions afin que ce Grenelle des mobilités soit un exemple de collaboration fructueuse entre l'Etat, la Région et le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain.

### Signataires

*Jean ROTTNER*  
Président  
Région Grand Est

*Michel HEINRICH*  
Président  
Pôle métropolitain européen  
du Sillon lorrain

*Josiane CHEVALIER*  
Préfète  
Région Grand Est

# Pourquoi un Grenelle des mobilités en Lorraine ?

La démarche du Grenelle part du constat qu'en Lorraine, peut-être plus qu'ailleurs en France, la mobilité est un enjeu déterminant pour l'attractivité et la cohésion du territoire et pour valoriser son positionnement au cœur de l'Europe. L'interdépendance des territoires et des espaces de mobilité, y compris dans leur dimension inter-régionales et transfrontalières, font que l'échelle locale n'est plus pertinente pour prendre en compte la mesure des défis à venir. L'intérêt d'une approche à l'échelle lorraine, espace singulier en Région Grand Est, est de prendre en considération les flux et interactions entre territoires, des plus denses aux plus ruraux, situés de part et d'autre des frontières.

En particulier, trois constats généraux révèlent la diversité des éléments à prendre en compte pour faire de la mobilité un outil de cohérence et de développement des territoires.

## DES BASSINS DE VIE INTERDÉPENDANTS À L'ÉCHELLE DE LA LORRAINE, Y COMPRIS DANS UNE DIMENSION TRANSFRONTALIÈRE

Si, comme ailleurs en France, la mobilité en Lorraine reflète les liens et l'interdépendance forte qui se sont tissés entre tous les bassins de vie, deux spécificités appellent une attention particulière :

- le contraste entre, d'une part, un axe nord - sud fortement urbanisé et bien doté en infrastructures de transports et, d'autre part, des espaces plus ruraux, structurés par des villes moyennes ;
- l'influence déterminante, dans le Nord lorrain, du Luxembourg, partie intégrante de la logique de métropolisation lorraine alors qu'il constitue un espace de décision distinct.

## UNE MÉTROPOLISATION POLYCENTRIQUE À L'ŒUVRE DU NORD AU SUD DE LA LORRAINE

En Lorraine, l'histoire urbaine et industrielle, ainsi que l'existence précoce d'infrastructures de transport, ont favorisé une métropolisation en chapelet, en particulier dans la vallée de la Moselle.

Cette métropolisation en chapelet, avec de nombreuses interconnexions, y compris au delà des frontières, appelle des réponses diverses mais parfaitement concertées et coordonnées.

## DES AGGLOMÉRATIONS ET DES ESPACES RURAUX LORRAINS OUVERTS SUR L'EUROPE

Terre d'industrie et d'agriculture, terre de contacts 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'inadaptation de certaines infrastructures et de certains services de transports aux enjeux économiques et commerciaux européens d'aujourd'hui ;
- l'impact excessif des mobilités dites "de transit", qui ne font que traverser la Lorraine et qui, par leur volume, pourraient entraver la fluidité des échanges internes à la Lorraine, et donc sa cohérence territoriale.

Pour faire face à cette situation, une approche prospective, partenariale et stratégique était nécessaire. Alors que la Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été votée et que l'impératif de transition écologique et sociale s'impose (urgence climatique/Gilets jaunes), il s'agissait aussi, lors de ce Grenelle, d'élargir le sujet au-delà de la question des infrastructures.

C'est pour ces raisons que la Région, en partenariat avec le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain (PMESL) et en collaboration avec l'État, a souhaité un Grenelle des mobilités en Lorraine, démarche initiée lors de la conférence du 1<sup>er</sup> juillet 2019 en présence de Mme Élisabeth Borne, alors ministre des Transports. L'appui à la démarche est confié au réseau des trois agences de développement territorial et d'urbanisme de Lorraine : l'AGURAM, SCALEN et l'AGAPE.

# 2 grandes phases de travail pour réussir le Grenelle dans un contexte de crise

Avec le confinement et le report des élections municipales, le choix a été fait d'organiser le Grenelle des mobilités en deux temps : **un premier temps technique**, ayant pour but de préciser les enjeux et d'identifier des chantiers de travail ; et, **un second temps politique**, lors duquel l'ensemble des élus et des membres de la société civile ont pu débattre pour faire naître et mûrir les neuf engagements du Grenelle.

Le premier temps technique, exercice de dialogue et de coproduction, a associé des acteurs techniques des collectivités et des structures territoriales, en charge des transports et de la mobilité mais aussi de la planification, de l'économie, des solidarités ou de l'énergie.

Sous un format adapté au contexte de confinement puis de déconfinement progressif, il a permis de construire collectivement un **socle technique** à partir d'un diagnostic préalable proposé par les Agences d'urbanisme, mais aussi à partir des débats, des contributions et des propositions de chacun.

→ *Diagnostics et enjeux thématiques*

Puis, à l'automne, la réflexion a été élargie aux nouveaux exécutifs municipaux et à des experts et membres de la société civile. Cette seconde phase a permis d'aboutir à ce **Livre blanc** proposant une stratégie et des engagements partagés.

ÉTÉ 2019

**UNE CONFÉRENCE  
POUR MOBILISER**

AUTOMNE 2019 À ÉTÉ 2020

**UN SOCLE TECHNIQUE  
POUR FAIRE LE POINT ET  
IDENTIFIER LES CHANTIERS**

## **UNE PHASE PRÉPARATOIRE POUR CONSTRUIRE CE SOCLE TECHNIQUE**

Un exercice de coproduction associant quelques 70 acteurs techniques des collectivités et structures territoriales et qui a permis :

- la constitution d'un corpus documentaire avec des éléments de diagnostic, pour préparer les échanges ;
- des débats, lors d'une conférence et trois ateliers techniques, pour converger ensemble sur les enjeux et les chantiers et pour préparer la phase suivante.

AUTOMNE 2020 ET HIVER 2021

**UNE LARGE CONSULTATION  
POUR CONSTRUIRE LES CHANTIERS  
ET LES PROPOSITIONS**

## **UNE PHASE DE TRAVAIL ASSOCIANT ÉLUS ET ACTEURS SOCIOÉCONOMIQUES POUR CONSTRUIRE LA CONCERTATION**

Une centaine de participants, élus locaux et acteurs de la vie des territoires ont ainsi construit :

- les chantiers du Grenelle. Après une conférence plénière, chaque chantier a fait l'objet de trois ateliers, pour partager et valider les enjeux puis construire des propositions d'actions ;
- un espace de dialogue spécifique à la question des grandes infrastructures de mobilité lorraines, complémentaire et transversal aux autres chantiers.

# 1 | AU PRÉALABLE : 4 DÉFIS ET 5 THÉMATIQUES DE TRAVAIL POUR INITIER LA RÉFLEXION

À l'automne 2019, le comité de pilotage du Grenelle a identifié :

**Cinq thématiques** propres aux problématiques de mobilité :

- 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 ?

**Trois grands défis** auxquels le Grenelle devra contribuer :

- Le défi environnemental et climatique,
- Le défi social et sociétal,
- Le défi de l'innovation appliqué aux transports.

La crise sanitaire et économique, qui touche l'ensemble de la planète depuis le début de l'année 2020, 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.**

## 4 DÉFIS IDENTIFIÉS COMME STRATÉGIQUES POUR LA LORRAINE...

→ *Diagnostics et enjeux thématiques*

### 1. LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL ET CLIMATIQUE

Espace de contact entre plusieurs foyers de l'économie européenne la Lorraine supporte d'importants trafics encore largement carbonés et dont les causes sont multiples : périurbanisation et étalement urbain, métropolisation polycentrique menant à une imbrication des bassins de déplacements, flux transfrontaliers puissants et croissants en nombre et distance, poids des circulations de marchandises (échange et transit) sur les infrastructures, etc. Les conséquences en sont une forte dépendance aux énergies non-renouvelables et un fort impact de celles-ci sur l'environnement (émissions de gaz à effet de serre et pollution atmosphérique périodique). Toute ambition dans ce domaine doit tenir compte de la fiscalité luxembourgeoise sur les carburants (taxations et « tourisme à la pompe ») et sur les véhicules de société (voitures de fonction), qui limitent localement l'impact de la fiscalité française sur les carburants (TICPE, TVA et TGAP) et le bonus-malus écologique à 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 ainsi être imaginées pour réussir à faciliter la mobilité et les échanges sans altérer les qualités paysagères et environnementales de la Lorraine.

## 2. LE DÉFI SOCIAL ET SOCIÉTAL

En ville comme dans les territoires ruraux, l'égal 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 fractures 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, entre ménages desservis par les transports en communs et ménages isolés ; fracture numérique liée à l'âge ou à des phénomènes d'illettrisme ou d'analphabétisme, seconde fracture numérique liée à la disparité des couvertures réseaux (4G, 5G, fibre, etc.) couverture réseau ; fracture financière enfin, en fonction des budgets dont les territoires disposent pour organiser des services mobilité.

## 3. LE DÉFI DE L'INNOVATION APPLIQUÉ AUX TRANSPORTS

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 numériques et servicielles.

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.). Pour autant, les usagers eux-mêmes peuvent faire preuve d'innovations dans leurs pratiques (en limitant leur mobilité par exemple) avec un impact sur l'écosystème transport dans son ensemble.

Enfin, la gouvernance et l'organisation des services de mobilité sont aussi objet d'innovations parfois juridiquement et financièrement complexes mais aux capacités fortes : porter un risque financier ou politique à plusieurs, un projet transfrontalier ou encore une technologie de rupture, ou, même, tout cela à la fois.

## 4. LE DÉFI DE LA RÉSILIENCE FACE AUX CRISES

La pandémie de la Covid-19 a mis nos sociétés à l'arrêt. Outre le drame humain lié à la maladie, la catastrophe a provoqué une crise économique qui affecte la demande de mobilité et les finances des autorités organisatrices bien au-delà du déconfinement. Cette crise a aussi des conséquences sociales encore mal cernées : chômage, pauvreté, etc. Les circonstances ont imposé le télétravail lorsqu'il était possible et modifié les pratiques d'achats ou de ventes (commerce en ligne, clic-and-collect, circuits-courts, etc.), libérant ainsi les citoyens de déplacements obligés. Les individus ont pris conscience qu'une partie de leurs déplacements pouvaient davantage être réalisés en proximité, à pied ou à vélo. L'impact social n'est pas neutre et la valeur de l'innovation s'en trouve changée : vélo électrique et logistique de proximité ou voiture autonome ? Covoiturage, autosolisme ou non-mobilité ?

En modifiant les déplacements les plus anodins (distance, fréquence, mode, etc.), la pandémie a eu pour conséquence la forte baisse de pollutions (qualité de l'air, bruit, trafic, 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 que la crise questionne les termes et l'urgence même des trois premiers défis ? La pandémie remet en question l'ensemble du modèle de mobilité et force à s'interroger sur les solutions les mieux adaptées pour répondre aux exigences sociales et climatiques... Et pour sortir de l'hypermobilité ?

## ...ET UN DIAGNOSTIC PARTAGÉ AUTOUR DE 5 THÉMATIQUES

→ Voir le document annexe *Diagnostic et enjeux thématiques*

### 1. QUELLE OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES ?

La Lorraine est parcourue de grandes infrastructures routières et ferroviaires qui doivent, pour certaines, faire face à un niveau de charge important pouvant les conduire à la saturation : les axes convergeant vers les principales agglomérations et ceux localisés dans la bande frontalière sont notamment concernés. Le caractère très urbain et multifonctionnel de ces infrastructures les rend donc particulièrement sensibles aux incidents. Les axes structurants étant fortement saturés, les trafics ont tendance à se reporter sur les axes secondaires. Ces derniers ont une fonction de desserte locale souvent peu compatible avec l'importance des flux mesurés, notamment aux heures de pointe pour les liaisons transfrontalières. Ces congestions sont renforcées par le fait que les autoroutes et voies rapides de Lorraine intègrent les corridors européens. On y observe donc de nombreux flux de transit, notamment de poids-lourds.

Le constat est assez similaire sur le pan ferroviaire. Le Sillon lorrain est un couloir de trafics ferroviaires intenses, le nord de Metz faisant, là encore, partie des infrastructures les plus empruntées de France. Là aussi, plusieurs types de flux se côtoient : flux d'échanges TER dans une dimension transfrontalière, flux de transit fret et flux TGV. Cette saturation se manifeste également aux abords des gares dont les capacités de stationnement automobile, généralement gratuit, sont dépassées.

Il convient donc d'optimiser les infrastructures existantes, routières, ferroviaires mais aussi cyclables. Pour cela, plusieurs outils existent. Certains ont déjà été mis en œuvre ou sont en cours, d'autres sont à étudier. La Lorraine doit activer tous les leviers possibles pour améliorer la situation à court et moyen termes.

### 2. QUELS SERVICES AUX USAGERS ?

À côté des offres traditionnelles organisées dans un périmètre défini, de nouveaux acteurs offrent désormais des moyens de mobilité alternatifs aux transports en commun et à la voiture individuelle.

Aujourd'hui, cette offre traditionnelle répond aux besoins du plus grand nombre notamment dans les territoires les plus denses. Cependant, autour des grandes agglomérations, la situation se complique parfois et la dépendance à l'automobile demeure forte. L'absence de véhicule personnel, combiné à un manque d'offre, contribuent ainsi à créer localement des situations d'isolement, voire d'exclusion. Ces inégalités territoriales se retrouvent aussi pour les liaisons transfrontalières.

Dans le même temps, la mobilité connaît des révolutions technologiques rapides qui offrent de nouvelles perspectives. Le numérique et l'élargissement du cercle des acteurs ont permis une explosion des solutions et services complémentaires des réseaux de base, mais cela reste encore assez peu efficace. De plus, ces nouveaux services sont très souvent mis en place là où les AOM offrent déjà une offre bien structurée. Quand bien même ils seraient développés dans des territoires enclavés, ces services ne doivent pas être vus comme des solutions miracles car ils ne s'adressent pas à tous les publics et excluent une large part de la population.

Face à cette nouvelle offre, l'utilisateur a donc parfois de quoi être perdu alors qu'il a besoin de simplicité, de lisibilité et de continuité de l'offre au-delà des limites administratives, y compris dans une dimension transfrontalière.

### 3. QUELLES ORGANISATIONS ET COOPÉRATIONS TERRITORIALES ?

Les bassins de vie se sont affranchis des frontières administratives et des périmètres institutionnels de transport. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent donc s'associer pour assurer la bonne articulation de leurs réseaux de transport, afin de construire des politiques de mobilité mieux adaptées à ces bassins. De multiples formes de coopération entre collectivités sont déjà à l'œuvre, constituant des outils capables d'augmenter et de faciliter l'offre de transport en limitant les investissements.

La coopération peut donc toucher de très nombreux domaines et il ne semble pas exister de recette unique. Des angles d'approche différents peuvent être envisagés : adapter les outils existants, créer un nouvel outil, définir de nouveaux périmètres de coopération, etc.

Par ailleurs, le fait transfrontalier s'invite aussi dans la coopération. Concernant le Grand Duché de Luxembourg, celle-ci doit se faire avec un État souverain alors que les compétences sont éclatées entre une multitude d'acteurs côté français. La problématique transfrontalière se situe donc dans une toute autre sphère de travail et ne peut pas être traitée exclusivement par le prisme de la mobilité.

Le champ de travail est donc vaste afin d'arriver à des actions concrètes sur la gouvernance, l'articulation des réseaux, le dialogue, la mutualisation, etc. La LOM va faciliter et provoquer des coopérations dans un territoire qui n'est pas vierge à cet égard, mais quel projet donner à une coopération lorraine et comment faire avec et sans les différentes frontières ?

#### **4. MOBILITÉ ET SOLIDARITÉS, COMMENT FAVORISER LES INITIATIVES LOCALES ?**

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 ou encore de transition énergétique : la mobilité n'est plus un choix mais une nécessité.

Dans un univers dominé par la voiture, les seniors et les jeunes, notamment les plus précaires, sont les plus touchés par ces difficultés. Le renoncement à la mobilité concerne tous les motifs de déplacements, qu'ils soient liés à l'emploi, à la santé, à la visite à un proche, aux vacances, à la formation ou aux études.

Les ménages ne disposant pas de moyens de locomotion propres (pas de véhicule ou pas de permis de conduire, incapacité à conduire voiture comme vélo, contraintes financières, etc.) sont dépendants des transports publics ou des systèmes de solidarité. Ainsi, l'ensemble des populations dépendantes de la voiture apparaissent comme vulnérables, et, ce, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines, où l'offre se désertifie : une approche qui se limiterait donc à l'offre de transport est insuffisante.

Il apparaît donc 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, etc. : c'est pourquoi nombre de territoires expérimentent de nouvelles solutions, autant d'initiatives inspirantes.

#### **5. USAGERS ET ENTREPRISES : CO-PRODUCTEURS DE MOBILITÉS ?**

Les déplacements liés au travail ou d'ordre professionnel représentent de l'ordre d'un tiers des flux. Pourtant, la majorité des services de mobilité innovants sont aujourd'hui principalement adressés aux particuliers, les professionnels ne constituant souvent qu'une cible secondaire.

La mise en place d'un Plan de mobilité employeur (PDMe) est pourtant un moyen d'accroître le bien-être des salariés et la performance de l'entreprise : réduction des dépenses liées aux déplacements (côté salariés comme côté employeurs), réduction du stress et hausse de la productivité, meilleure attractivité pour mieux recruter, levier d'implication collective et de solidarités. Les mesures pouvant être mises en oeuvre pour favoriser l'usage d'alternatives à la voiture individuelle sont diverses. Les collectivités locales ont tout intérêt à favoriser ces alternatives, qui contribuent à de meilleurs déplacements, en cohérence avec des objectifs fixés récurrentement dans les différents documents de planification territoriale (qualité de l'air, urbanisme, etc.). Plusieurs collectivités ont d'ailleurs mis en place des dispositifs et labels locaux visant à promouvoir les plans de mobilité employeur dans leur territoire.

Cependant, l'un des principaux freins à l'élaboration d'un tel plan peut être son apparente complexité, malgré l'absence de formalisme imposé. De nombreuses structures peuvent apporter un soutien précieux (financement, ingénierie, conseil, etc.). Il s'agit donc de mettre en place un travail avec les différents acteurs de la mobilité et de construire avec eux les solutions adaptées à chacun, à l'instar des comités de partenaires voulus par la LOM, associant employeurs et usagers dans la construction des politiques locales de mobilités.

## 2 | LE DÉROULEMENT DE LA PHASE PRÉPARATOIRE

### UNE CONFÉRENCE ET TROIS ATELIERS POUR PRÉPARER ENSEMBLE LE GRENELLE

La **réunion de lancement technique**, organisée le 27 mai 2020 en visioconférence, a permis aux techniciens conviés de :

- prendre connaissance des intentions du Grenelle et de l'ambition d'un tel exercice : trouver ensemble des solutions communes à des problèmes partagés ;
- partager les quatre défis et cinq thèmes ayant émergé du comité de pilotage pour les faire dialoguer avec les problématiques spécifiques de chaque territoire ;
- comprendre, dans un contexte difficile, le déroulement proposé du Grenelle, et le rôle qu'ils auraient à y jouer durant les ateliers préparatoires à suivre.

Cette réunion a été suivie d'**une série de trois ateliers préparatoires** menés entre juin et juillet, et consacrés, d'une part, aux différentes thématiques et défis pré-identifiés, et, d'autre part, aux chantiers.

L'objectif global était de partager les éléments d'un diagnostic commun (des enjeux partagés par l'ensemble des territoires) et de converger progressivement vers des chantiers pouvant relever de l'échelle lorraine. Parce qu'il y a un intérêt évident à les réaliser collectivement, chaque territoire est en mesure d'apporter sa pierre à un édifice qui sera au service de tous : **« ensemble, on va plus loin »**.

Lors de chaque atelier, chacun a pu participer en visioconférence à deux temps de travail en sous-groupes de six à huit personnes, permettant ainsi de maintenir la fluidité des échanges malgré la distance. En amont des ateliers, chaque participant a été destinataire des fascicules thématiques du diagnostic.

→ *Diagnostics et enjeux thématiques*

#### - 11 juin 2020 | Atelier technique n° 1 : VERS UN DIAGNOSTIC PARTAGÉ ET PROSPECTIF

Cet atelier avait pour objectif de partager et d'enrichir le diagnostic sur les cinq thématiques sur la base de fascicules remis en amont. Il s'est ensuite agi de mettre en dialogue ce diagnostic avec les quatre défis dans une vision prospective.

En préparation de l'atelier technique n°2, les participants ont été invités à répondre à un questionnaire en ligne, permettant de recenser les pistes de travail imaginées en réponse aux éléments de diagnostic, partagés lors de l'atelier n°1 pour chacune des cinq thématiques.

#### - 25 juin 2020 | Atelier technique n°2 : IDENTIFIER LES PRÉOCCUPATIONS COMMUNES

Ce deuxième temps de travail a permis, sur la base des idées recueillies au moyen du questionnaire, de travailler le concept de chantier, c'est-à-dire de passer, par l'échange et un effort de synthèse, de pistes de travail foisonnantes et répondant aux préoccupations des différents territoires, à des pistes de chantiers stratégiques, répondant aux enjeux de la Lorraine, et, à traiter à cette échelle.

#### - 9 juillet 2020 | Atelier technique n°3 : FORMULER LES CHANTIERS DU GRENELLE DES MOBILITÉS

Le travail de synthèse de l'atelier n°2 a permis d'aboutir à huit grands chantiers abordant les cinq thématiques de façon transversale et susceptibles d'aboutir à une large déclinaison opérationnelle, impliquant de nombreux acteurs dans l'ensemble des territoires.

Ce sont ces huit chantiers qui ont été soumis aux participants et travaillés lors de l'atelier n°3 afin de préciser et de compléter le contenu (une proposition de formulation et des pistes de contenu leur ayant été communiquées en amont) qui a été mis au débat lors de la phase politique suivante, en automne 2020.

## 3 | UNE LARGE CONSULTATION POUR CONSTRUIRE LES CHANTIERS ET LES PROPOSITIONS

En octobre 2020, le second comité de pilotage du Grenelle a été l'occasion de présenter les travaux préparatoires de la première phase. Les huit chantiers proposés ont été collectivement validés, ouvrant sur la seconde phase du Grenelle, ouverte à la société civile et rassemblant élus locaux, acteurs économiques, partenaires transfrontaliers, associations, techniciens.

En parallèle, partant du constat que la Lorraine bénéficie d'un réseau d'infrastructures de transport dense et maillant l'ensemble du territoire mais présentant localement des faiblesses (en matière d'adaptation aux enjeux liés à l'évolution des mobilités notamment), le comité de pilotage a pris la décision de mettre en œuvre, pour la phase de consultation, **un 9<sup>e</sup> chantier** portant spécifiquement sur les grandes infrastructures structurantes.

Enfin, le comité de pilotage a identifié pour chacun des chantiers deux à trois référents (élus et membres de la société civile) pour être les garants des chantiers, pour assurer la bonne tenue des échanges et pour synthétiser et présenter les conclusions des débats.

LES NEUF CHANTIERS IDENTIFIÉS :

- 1 | **Les grandes infrastructures de mobilités en Lorraine** : être à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures
- 2 | **Le Réseau express Métropolitain** : jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier
- 3 | **Autour du Réseau express Métropolitain** : s'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires
- 4 | **Des mobilités lisibles** : harmoniser et innover pour faire simple
- 5 | **Des mobilités pour tous** : amener la mobilité pour mieux accompagner les moins mobiles
- 6 | **À vélo ou à pied** : changer de braquet pour faciliter le quotidien
- 7 | **La voiture partagée** : massifier l'usage pour réduire la congestion et la pollution
- 8 | **Mobilitäten · mobilités · mobilitéits** : favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune
- 9 | **Fret et logistique** : coopérer et financer pour fluidifier et décarboner

### DES ATELIERS OUVERTS POUR PASSER DES CHANTIERS AUX PROJETS

La plénière de lancement du 16 novembre 2020 a été l'occasion de rappeler les objectifs des ateliers à l'ensemble des participants. Le premier *round* d'ateliers s'est tenu dans la foulée, autour d'une dizaine de participants pour chacun des huit premiers chantiers. Sur la base du document produit à la suite des ateliers préparatoires, ce premier temps a été consacré à la découverte du chantier puis à l'identification des premières pistes de travail et des projets pour le mener à bien.

Le second temps d'ateliers a permis de poursuivre et d'approfondir ce travail d'identification des pistes et projets. Le cas échéant, en fonction de l'avancée de chacun des groupes, un troisième temps d'ateliers a pu être organisé pour finaliser les propositions d'action.

L'espace de dialogue spécifique au neuvième chantier sur les grandes infrastructures de mobilité a, quant à lui, permis, complémentirement et transversalement, l'émergence de cet axe de travail.

Le troisième comité de pilotage du Grenelle s'est tenu le 16 mars 2021 : ce fut l'occasion de présenter les neuf chantiers, devenus "les **neuf engagements**", et les 27 propositions issus des ateliers thématiques et de l'atelier spécifique portant sur les infrastructures, mais, aussi, de faire le bilan de la démarche et de présenter sa poursuite.

# Bilan : une démarche collective inédite pour aller plus loin ensemble

Le Grenelle des mobilités en Lorraine pourrait se résumer à neuf chantiers déclinés en 27 propositions... Mais, au-delà, le Grenelle a eu d'autres effets pour les structures impliquées, pour les participants et, plus largement, pour les mobilités en Lorraine : il a permis l'émergence d'un collectif lorrain de la mobilité. Il a permis, également, l'émergence de principes d'action transversaux. Ces principes, qui ont guidé la démarche, devraient, idéalement, guider l'ensemble des politiques de mobilité à venir.

## UNE MOBILISATION SANS PRÉCÉDENT DES ACTEURS DES MOBILITÉS EN LORRAINE...

### L'ÉMERGENCE D'UN COLLECTIF LORRAIN DE LA MOBILITÉ

Malgré les contraintes sanitaires, plus de 160 participants – les élus et techniciens des collectivités et de leurs regroupements, mais aussi des représentants de la société civile (entreprises, associations, universitaires, opérateurs, etc.) – ont fait l'expérience de plusieurs formats de travail et d'animation visant à faire travailler ensemble des partenaires qui se croisent peu par ailleurs. Le Grenelle a ainsi offert un support de débats et d'échanges aux acteurs de l'offre (autorités organisatrices de mobilité, départements, opérateurs, affréteurs, acteurs de l'économie sociale et solidaire, etc.) et aux prescripteurs de la demande (associations, employeurs, établissements publics, chargeurs, structures de formation et d'insertion, etc.). Cette mobilisation active des territoires est la preuve de la vitalité de ce collectif lorrain et de sa volonté de « changer les choses ». Encore une fois, l'ensemble des parties prenantes du Grenelle tient à les remercier pour leur mobilisation.

Cet engagement des acteurs a favorisé l'émergence d'un collectif souhaité durable et a renforcé un noyau de porteurs de projets au long court : la Région Grand Est, le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain et ses membres, les départements et l'État. À leurs côtés, les agences de développement et d'urbanisme lorraines, par leur connaissance des territoires et leur appétence pour les démarches partenariales, se sont mises au service du collectif naissant.

De surcroît, une approche plus politique sur les grands enjeux et projets d'infrastructures a mis en avant la nécessité d'un espace de coordination et de réflexion stratégique à l'échelle lorraine. Les neuf engagements sous-tendent l'existence d'un espace de dialogue qui, de la Lorraine au local, de l'infrastructure majeure à l'expérimentation locale, facilite leur mise en œuvre : recherche de financement, partage d'expérience, structuration des partenariats et des réseaux, etc. Vers une nouvelle façon de travailler ?

### LES APPORTS MÉTHODOLOGIQUES DE LA DÉMARCHE

Pour tous les sujets où le traitement à l'échelle lorraine pouvait s'avérer décisif, les grands enjeux ont été mis à plat avant de parler des solutions à élaborer ensemble. Le Grenelle a ainsi permis de parler des bons sujets, au bon moment, avec les bons acteurs : que proposer pour ici et maintenant ?

De cette approche, dont la pérennisation est demandée, a émergé la vision transversale nécessaire pour répondre à des défis qui dépassent les seules questions de mobilité. La large consultation a également souligné le foisonnement des réflexions et expériences locales, preuve de la vitalité des territoires et de leur volonté de changer les choses. Sur la base de ces constats, le Grenelle permet d'entrevoir une méthode pour construire des politiques publiques de mobilité à une échelle infrarégionale, et, ce, en :

- pérennisant un espace de dialogue qui articule les approches stratégiques et l'échange sur les grands projets et, qui assure la coordination et le partage d'actions plus locales à caractère expérimental ;
- conservant un cadre largement ouvert, à l'instar des ateliers du Grenelle ;
- envisageant d'aller vers des partenariats renforcés (jusqu'à une contractualisation, telle que proposée pour la gouvernance des gares à l'échelle du REM) permettant de porter une stratégie commune et de mobiliser des moyens d'études et de mise en œuvre.

## ...GUIDÉE PAR QUATRE PRINCIPES DE TRAVAIL

### **OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES (et ne les compléter que si nécessaire)**

La Lorraine est irriguée par des infrastructures de transport qui font, pour certaines, face à une forte congestion. Celle-ci est renforcée par leur intégration aux corridors européens qui sont des artères continentales majeures de transit du fret. Dans un contexte financier affecté par la crise sanitaire et économique, et, soucieux de ne pas multiplier des infrastructures dont l'impact environnemental est majeur, les chantiers mettent en œuvre ce principe d'optimisation, par exemple en proposant la mise en place de voies réservées au covoiturage sur l'A31, la densification de l'offre et de l'usage des transports collectifs, en particulier autour du ferroviaire (REM), ou, encore, l'élaboration collective d'une stratégie logistique favorable au report sur les modes les plus durables.

### **METTRE LA PRIORITÉ SUR L'AMÉLIORATION, LA CONNEXION ET L'ANIMATION DES SERVICES ET LIEUX DE MOBILITÉ**

Aujourd'hui, l'offre de service répond aux besoins du plus grand nombre dans les territoires les plus denses. Cependant, hors des grandes agglomérations, la dépendance à l'automobile demeure prégnante, favorisant des situations d'isolement voire d'exclusion. Prioriser les services est un objectif central, qu'il s'agisse du renforcement de l'offre dans le cadre d'un REM, d'une intermodalité sans couture autour de gares « pôles de services », du déploiement de plateformes de mobilité destinées, en priorité, aux territoires peu denses et publics fragiles, de l'appui aux entreprises pour l'optimisation de leur flotte de véhicules (mutualisation et transition énergétique), d'une coordination de politiques cyclables dynamisées, ou, encore, de l'ensemble des propositions du chantier sur la lisibilité de l'information-mobilité (numérique et non-numérique).

### **DÉVELOPPER LE DIALOGUE ET ACCOMPAGNER LES EMPLOYEURS, LES PRESCRIPTEURS ET LES PUBLICS FRAGILES, POUR FAVORISER L'INITIATIVE LOCALE**

La mobilité liée au travail a une importance considérable car elle engendre des flux nombreux et variés : les trajets domicile-travail, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs, etc. et, bien entendu, le transport des marchandises. Pourtant, la majorité des services de mobilité innovants sont principalement destinés aux particuliers. Au-delà de quelques actions spécifiques, le Grenelle fait place aux entreprises et usagers dans les groupes de travail mais aussi dans structures de coordination dont la création est proposée.

Pour autant, face aux défis qui sont les nôtres, il faut aussi accompagner les publics fragiles et les territoires peu denses (où la difficulté de trouver un emploi rejoint la difficulté de trouver un employé), dans l'évolution de leurs approches : élargir le bouquet d'offres de mobilité, articuler urbanisme et mobilité, améliorer l'information, écouter, accroître la coordination des autorités organisatrices, etc.

C'est cette recherche permanente de solutions qui motive l'expérimentation locale, les territoires comptant autant d'initiatives inspirantes qui ne demandent qu'à être partagées et valorisées. Là encore, de nombreuses propositions visent la mise en réseau, l'échange et la coordination (transfrontalier, logistique, voiture partagée, vélo) ou cherchent à promouvoir l'expérimentation à titre exemplaire (gares et intermodalité, vélo, plateformes de mobilité, etc.).

### **ORGANISER LES COOPÉRATIONS ET COORDONNER LES OFFRES (et leur mise en œuvre)**

Comme les usagers, les bassins de vie se sont affranchis des limites administratives et des périmètres institutionnels de transport. Les autorités organisatrices de la mobilité doivent donc s'associer pour assurer la bonne articulation de leurs réseaux de transport afin de construire des politiques de mobilité mieux connectées entre elles. Le projet REM (coalition d'acteurs) et la nouvelle approche qu'il rend nécessaire autour des gares et services (contrat d'axe, comité de site, etc.), la nécessaire dynamisation des échanges transfrontaliers (Eurodistrict ou GLCT) et bien d'autres propositions reposent sur l'organisation de nouvelles formes de coopérations, parfois élargies à d'autres acteurs que les collectivités : opérateurs, acteurs des solidarités, employeurs, usagers, parents d'élèves, etc.

# Liste des participants

Les représentants d'organismes suivants ont également pu participer sous forme de contributions écrites, dont les contenus ont été intégrés dans la mesure du possible.

ABEYA Alain - Région Grand Est	CORTÈS Solenne - Métropole du Grand Nancy
AGAMENNONE Béatrice - Ville de Metz, Eurométropole de Metz	COTTUN Najat - Pôle emploi
AGRAFEIL Odile - Ceser Grand Est	CRUGNOLA Claire - Lorntech
ANDRÉ Julien - CA Saint-Avold synergie	CUNY Pierre - Président CA Portes-de-France - Thionville
ANDRÈS Dominique - Ville et CA d'Épinal	DAVAL Micaël - Eurométropole de Metz
ANSELME Thomas - Ville de Metz, Eurométropole de Metz	DECHANET Anthony - Multipole Nancy Sud Lorraine
APOSTOLO Aurélie - CC Terres toulaises	DICARLO Victoria - Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain
ARNOULD Philippe - PETR du Pays du lunévillois	DORÉ Gilbert - Groupe La Poste
ARROUB Yasmine - AGAPE	DUMARTIN Nicolas - Département des Vosges
ARSAC Magalie - Syndicat mixte intercommunal des transports de l'agglomération de Longwy	DUVAL Franck - Tamm
AZAMBRE Marie - Pôle métropolitain frontalier nord lorrain	FAGOT-REVURAT Yannick - CC Seille et Grand Couronné
BALLAND Carine - ULIS (Mob'in)	FEGLISTER Bernard - SNCF Gares & Connexions
BAROT-NORMAND Audrey - Département de Meurthe-et-Moselle	FERRÉ Maëlle - Région Grand Est
BEHAXETEGUY Jean-Pierre - Ademe	FONTAINE Nicolas - Région Grand Est
BELKACEM Rachid - Université de Lorraine (IUT Longwy)	FOURGON Virginie - Mob'in
BERGAMINI Ludovic - Région Grand Est	FOURNET Hadrien - Eden
BERNARD-LEBLANC Sophie - Familles rurales 54	FRÈRE Nicolas - CA de Saint-Dié-des-Vosges
BERTIN Emmanuel - CA Portes de France-Thionville	FREYBURGER Julien - Président CC des Rives-de-Moselle
BERTRAND Jean-Charles - BPALC	GALLIOU Anne - Eurodistrict SaarMoselle
BERTRAND Laurence - Syndicat mixte du SCoT des Vosges centrales - InterSCoT du Sillon lorrain	GAULARD Jean-Marc - Parc naturel régional de Lorraine
BESCH Guy - Ministère de la mobilité et des travaux publics - Luxembourg	GERBER Philippe - Liser
BINTZ Robert - CA Saint-Avold synergie	GILET Béatrice - SCoT de l'agglomération messine - InterSCoT du Sillon lorrain
BLAISE Louis - AUT Lorraine	GINGEMBRE Julien - SCALEN
BOCANEGRA Jorge - CC Terres toulaises	GIRAUD Marc - Région Grand Est
BOIDEVEZI Nicolas - ORTL Grand Est	GODEFROY Stéphane - AGAPE
BOLIS Émilie - Région Grand Est	GOUT Patricia - AGURAM
BOQUET Mathias - Université de Lorraine (Loterr)	GREINER Nicolas - Université de Lorraine (Loterr)
BOULANGER Louis - Indiggo	GROSS Vincent - Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain
BREUILLE Michel - Métropole du Grand Nancy	GUILLAUME Jérémy - SNCF Réseau
CARDOT Christophe - Département des Vosges	HAMEZ Grégory - Université de Lorraine
CARRÉ Thierry - CA Portes de France-Thionville - InterSCoT du Sillon lorrain	HARMAND Angélique - Eurométropole de Metz
CHERMANNE Christiane - Service public de Wallonie	HARY Damien - CC Sarrebourg Moselle Sud
CHERMETTE Étienne - Dreal Grand Est	HATZIG Patrick - Métropole du Grand Nancy
CHOLEY Bertrand - CC Région de Rambervillers	HAUPTMANN Éléonore - Région Grand Est
CIMARELLI Daniel - Commune de Rédange	HEBERLÉ Patrick - Caisse des dépôts
CLEMENT Giovanni - Commune de Bouzonville	HECTOR Christian - CA Sarreguemines Confluences
COLLIGNON Jean - Giatel	HEIDSIEK Claire - Région Grand Est
COMBE Danielle - Département de la Meuse	HEIM Vincent - Fondation Idea Luxembourg
COMMARD Mathieu - GECT Alzette-Belval	HERLUISON Loïc - Région Grand Est
	HESS Pierre - CC Rives-de-Moselle
	HILT Étienne - Dreal Grand Est

HIRTZ Stéphanie - *Wimoov Grand Est*  
HOJLO Pierre - *Région Grand Est*  
HUSSON Séverine - *Ville de Nancy*  
JACOBY Samuel - *Ministère de la Mobilité et des travaux publics - Luxembourg*  
JANZCAK Dimitri - *AVTERML*  
JAY Didier - *NBTech*  
JOFFRES Éric - *Dynamo location*  
JONET Romane - *Région Grand Est*  
JONVEL Michael - *CC des Pays du sel et du vermois*  
JORDANA Christelle - *CA Meuse Grand sud*  
KREMER Arnaud - *Ville de Nancy*  
KRILL Stéphane - *CA du Val de Fensch*  
LAGANE Jean-François - *Nestlé Waters France*  
LANGLAIS Éric - *Eurodépartement de la Moselle*  
LAROSE Sylvain - *Cerema*  
LAUREN-SZOSTAK Bérengère - *Université de Lorraine*  
LAVERGNE François - *District urbain de Faulquemont*  
LAVOIL Jacques - *CC du Sânon*  
LEBELLE Olivier - *Eurométropole de Metz*  
LECLERC Simon - *Président CC Ouest vosgien*  
LEMAIRE Lionel - *Groupe Soufflet*  
LEMOIGNE Yves - *SNCF Réseau*  
LEMOINE Dominique - *CC Pays du saintois*  
LEPLOMB Benoît - *Région Grand Est*  
LETERME Guillaume - *Région Grand Est*  
LIPKA Esther - *DE/SB - MWAEV*  
LOMBARD David - *Dreal Grand Est*  
LUGHERINI Xavier - *VNF NE*  
LUXEREAU Maryse - *Dreal Grand Est*  
MARCHAL Jérôme - *Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain*  
MARREL Charlotte - *Ville de Nancy*  
MARTIN Élodie - *CA d'Épinal*  
MAZUR Bertrand - *Métropole du Grand Nancy*  
MENISSIER Mickaël - *Transdev*  
MEYER Thomas - *Région Grand Est*  
MINUTIELLO Bruno - *Président CC du Lunévillois*  
MONIN Jean-Paul - *AUT Lorraine*  
MONNAIS Charles - *AUT Lorraine*  
MOUTENET Angélique - *PETR Pays du lunévillois*  
NAQUET Emmanuelle - *CA Portes de France-Thionville*  
NEY Nicolas - *CC Ouest vosgien*  
PALLOTTA Bernard - *CC Cœur du Pays-Haut*  
PEIGNARD Thomas - *CA d'Épinal*  
PEROT Anne-Sophie - *Département de la Meuse*  
PERRIN Morand - *Ville de Nancy*  
PERROLLAZ Frédéric - *Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle*  
PERRY Franck - *Maire de la Ville de Vittel*  
PEUVREL Pascal - *Afal*  
PILLET Étienne - *CC Sarrebourg Moselle sud*  
PINNA Arnaud - *Syndicat de Transports du bassin de Brie - InterSCoT du Sillon lorrain*  
POULOUIN Nicolas - *VMA Grand Est*  
RASCALON Pascal - *Région Grand Est*  
REITZER Thibaut - *CC Sarrebourg Moselle sud*  
RESANO-GARCIA Amandine - *CC Cœur du pays-haut*  
RICHARD Fanny - *Klaxit*  
RIO Nicolas - *Partie prenante*  
RISSER Patrick - *CC Pays Haut Val d'Alzette*  
ROTH Roland - *Président CA Sarreguemines confluences*  
ROUSSELLE Aurore - *Région Grand Est*  
ROY William - *Métropole du Grand Nancy*  
SAND Yves - *BPALC*  
SCHIEBEL Julien - *Ministère de la Mobilité et des travaux publics - Luxembourg*  
SCHMIT Joé - *Verkéiersverbond (Communauté des transports luxembourgeois)*  
SCHMITZ Julien - *AGAPE*  
SCHNEIDER Quentin - *Dreal Grand Est*  
SCHREINER Werner - *VRN (Rh-Pflaz Süd)*  
SORIA Fabien - *AGURAM*  
SOULIER Gilles - *Président CC Mad et Moselle*  
TACCONI Pierre - *Vice-président CC Arc mosellan*  
TALIDEC Régis - *PME Gowork&co (et autres)*  
TATON Pascal - *SCALEN*  
THOMAS Jean-Marc - *CNFR Transports*  
THOUVENOT Nicolas - *CC Moselle et Madon*  
THULL Marie-Françoise - *Secours populaire Metz*  
TILLARD Hervé - *CC Moselle et Madon*  
TOPART Cécile - *CA d'Épinal et SCoT des Vosges centrales*  
TORLOTING Brigitte - *Présidente CC Sud-messin*  
VALOIS Thibault - *Multipole Nancy sud Lorraine - InterSCoT du Sillon lorrain*  
VAUBOURG Jean - *CC Mirecourt-Dompaire*  
VENOT Élodie - *Région Grand Est*  
VIROT-DAUB Jean-François - *Citiz*  
VIRTEL Philippe - *Magasins généraux d'Épinal*  
WAGENAIRE Hervé - *Association Ines sois mobile*  
WATRIN Laurent - *Ville de Nancy*  
WEILL Jacques - *Expert mobilités*  
WIESER Laurence - *Métropole du Grand Nancy*  
ZRIM Olivier - *Région Grand Est*



---

# Les 9 engagements du Grenelle

---

# 9 ENGAGEMENTS À



## ENGAGEMENT N°1 • p21

Doter la Lorraine d'un réseau d'infrastructures de mobilités à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures

**1.1**  
Mobiliser l'ensemble des acteurs lorrains autour de la contractualisation 2023-2033

**1.2**  
Réaliser un schéma des infrastructures de mobilités du territoire lorrain sur la période 2030-2050

**1.3**  
Lancer une mission exploratoire sur le financement des grandes infrastructures de transport en Lorraine

## ENGAGEMENT N°2 • p23

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN  
Jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier

**2.1**  
Structurer une vision commune pour porter le projet de REM

**2.2**  
D'ici 2030, construire le REM phase 1 en accompagnement du renforcement projeté de l'offre

**2.3**  
Ensemble et avec les usagers, bâtir la phase 2 d'un REM qui répond aux besoins à l'horizon 2030-2050



## ENGAGEMENT N°3 • p29

AUTOUR DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN  
S'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires

**3.1**  
Favoriser les expérimentations locales pour accompagner, dès maintenant, la montée en puissance de l'offre ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg à l'horizon 2024

**3.2**  
Une stratégie contractualisée pour faire des gares les relais du REM au service des territoires

**3.3**  
Les comités de gares, un outil opérationnel pour des gares vivantes et pratiques, au quotidien



## ENGAGEMENT N°7 • p53

LA VOITURE PARTAGÉE  
Massifier l'usage pour réduire la congestion et la pollution

**7.1**  
Expérimenter des voies réservées au covoiturage sur le réseau autoroutier

**7.2**  
Développer l'usage du covoiturage en améliorant son intégration au bouquet d'offre

**7.3**  
Mieux accompagner les employeurs pour influencer sur les usages professionnels

## ENGAGEMENT N°8 • p59

MOBILITÄTEN · MOBILITÉS · MOBILITÉITS  
Favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune

**8.1**  
Structurer un large collectif transfrontalier pour apporter des propositions techniques concrètes

**8.2**  
Inventorier les initiatives locales et les financements mobilisables pour organiser la mise en œuvre d'une offre de transport transfrontalière coordonnée

**8.3**  
Expérimenter de nouvelles pratiques et de nouvelles formes de coopération transfrontalière



# METTRE EN ŒUVRE



## ENGAGEMENT N°4 • p35 DES MOBILITÉS LISIBLES Harmoniser et innover pour faire simple

### 4.1

Faire connaître le calculateur d'itinéraires Fluo.eu, développer son utilisation, auditer régulièrement les besoins et attentes (des usagers, partenaires et prescripteurs) et l'actualiser

### 4.2

Créer un réseau de professionnels pour centraliser et partager bonnes pratiques, ressources et expériences afin de favoriser les initiatives et élargir le public-cible

### 4.3

Faciliter l'accès aux réseaux de transport par des choix technologiques partagés et par une harmonisation des conditions d'accès aux tarifs gratuits et réduits

## ENGAGEMENT N°5 • p41 DES MOBILITÉS POUR TOUS Amener la mobilité pour mieux accompagner les moins mobiles

### 5.1

Favoriser le recours à des centrales de mobilité

### 5.2

Mettre en place une plateforme de diffusion et d'échange des bonnes pratiques

### 5.3

Formaliser le dialogue entre Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et structures de l'Économie sociale et solidaire (ESS)



## ENGAGEMENT N°6 • p47 À VÉLO OU À PIED Changer de braquet pour faciliter le quotidien

### 6.1

Mettre en œuvre des projets pilotes exemplaires pour agir sur les mobilités du quotidien

### 6.2

Dynamiser le réseau d'échange pour donner envie, informer et former

### 6.3

Organiser et coordonner l'action publique en faveur du vélo à l'échelle des bassins de mobilité



## ENGAGEMENT N°9 • p65 FRET ET LOGISTIQUE Coopérer et financer pour fluidifier et décarboner

### 9.1

Anticiper collectivement l'évolution des flux de marchandises pour optimiser l'efficacité des plateformes logistiques et des infrastructures existantes

### 9.2

Assurer le rééquilibrage entre les modes pour limiter la congestion des infrastructures, en soutenant une écotaxe régionale

### 9.3

Accompagner les entreprises dans le verdissement de leurs flottes de véhicules et prévenir les besoins d'innovation et d'infrastructures liés

## # ENGAGEMENT N°1

# Doter la Lorraine d'un réseau d'infrastructures de mobilités à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures

Si la Lorraine bénéficie d'un réseau d'infrastructures de transport dense et maillant l'ensemble du territoire, ce réseau n'a pas toujours été adapté aux enjeux liés à l'évolution des mobilités, générant ainsi, notamment au nord, des situations de saturation, une augmentation de l'accidentologie ou mettant en avant, en particulier au sud, des situations d'enclavement.

Pour autant, d'importantes réalisations ont été menées ces dernières années :

- **Sur le ferroviaire**, le cadencement généralisé a été déployé dans l'ensemble de la Lorraine conduisant à un important développement de l'offre de transport sur les axes Nancy-Metz-Luxembourg, Nancy-Épinal et Nancy-Toul-Bar-le-Duc ; l'équipement de sécurité ERTMS<sup>1</sup> des rames TER2N<sup>2</sup> du Sillon lorrain a permis d'assurer la continuité des dessertes vers le Grand-Duché de Luxembourg ; les dessertes ferroviaires vers Dijon ont été développées afin de pallier la suppression des dessertes TGV et l'infrastructure ferroviaire entre Jarville-la-Malgrange et Pont-Saint-Vincent a été totalement renouvelée dans la perspective de la réouverture de la ligne 14 (Nancy-Mirecourt-Vittel).
- **Sur le fluvial**, le syndicat mixte ouvert des Ports lorrains a été mis en place et assure désormais la coordination des plates-formes logistiques multimodales le long de la Moselle. Une démarche rassemblant VNF, la Région et les collectivités locales a été par ailleurs mise en oeuvre pour favoriser le développement du tourisme fluvial et fluvestre sur les canaux Freycinet.
- **Sur le routier**, la mise à 2x2 voies de la N4 a été poursuivie avec, encore à l'automne 2020, la mise en service de la section Saint-Georges/Héming et des avancées conséquentes sur le chantier de la VR 52 reliant Vitry-sur-Orne à l'A4.
- **Sur l'aéroportuaire**, les investissements nécessaires à l'obtention de la certification européenne de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine ont été réalisés et, face aux conséquences de la crise, un nouveau modèle économique est en cours de réflexion pour être partagé avec les collectivités locales.

Un programme ambitieux de nouvelles actions est prévu pour la période 2021-2022 avec :

- **Une première étape ambitieuse** dans le Sillon lorrain avec le renforcement de capacité de la ligne entre Nancy et la frontière luxembourgeoise nécessitant la mobilisation de 78,64 M€ pour allonger les quais des gares le nécessitant et renforcer les capacités électriques afin de faire circuler les TER2N NG<sup>3</sup> en composition triple. En parallèle, 100 M€ seront investis pour acquérir quinze nouvelles rames d'occasion et la construction du centre de maintenance de Montigny-lès-Metz mobilisera 90 M€.
- **Un plan d'action d'urgence** pour préserver les lignes de desserte fine du territoire en Lorraine de 54,76 M€ a été acté avec Nancy/Contrexéville, Nancy/Épinal, Épinal/Belfort, Épinal/Remiremont, Nancy/Saint-Dié-des-Vosges, Hagondange/Saint-Hilaire, Strasbourg/Saint-Dié-des-Vosges, Metz/Sarreguemines et Strasbourg/Sarreguemines. Sans ce plan, d'importants ralentissements étaient à craindre sur le réseau.
- **La réouverture de la ligne Épinal/Saint-Dié-des-Vosges** pour un montant de 21 M€, avec le retour des premières circulations dès la fin 2021.

En outre, concernant les routes, à cette échéance, les collectivités ont aussi rappelé leur attachement à voir, sur les sections nord et centre du projet A31bis, terminées les études préalables et lancées les enquêtes publiques. Elles partagent aussi la volonté de poursuivre le travail autour du scénario d'aménagement sur place acté par les acteurs locaux en 2018 pour la section sud en vue d'une déclaration d'utilité publique rapide.

Puis, au-delà de 2022, s'ouvrira une nouvelle phase de contractualisation entre les collectivités et l'État pour le financement des infrastructures de mobilités. Si l'horizon temporel de cette contractualisation reste encore inconnu à ce jour, il semble pertinent de raisonner sur une période de dix ans, soit 2023-2033. Au regard de cette durée, il est souhaité de proposer une échéance à mi-parcours, afin de faire le point et d'y intégrer les nouveaux enjeux et outils le cas échéant.

Pour cette décennie, les échanges lors du Grenelle des mobilités ont permis de mettre en évidence l'absolue

1 - ERTMS : Système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais European Rail Traffic Management System)

2 - TER2N : TER à deux niveaux 3 - TER2N NG : TER à deux niveaux nouvelle génération

nécessité d'unité des collectivités lorraines, indispensable pour arriver à boucler les plans de financements des nombreux projets souhaités, en sécurisant en particulier la participation du Grand-Duché de Luxembourg.

Parmi les grandes opérations identifiées lors des échanges du Grenelle des mobilités, ont été mis en évidence :

- **L'interconnexion ferroviaire** de la Lorraine au bassin Lyon-Méditerranée, via l'amélioration des liaisons Nancy/Dijon d'une part et Nancy/Épinal/Belfort-Montbéliard TGV d'autre part, à mener en partenariat avec la Région Bourgogne-Franche-Comté ;
- **La construction du Réseau express Métropolitain** entre Nancy-Metz-Thionville et Luxembourg avec, dans une première phase, conformément aux engagements déjà programmés par la Région, la mise en place sur le tronçon Metz/Luxembourg d'une offre de service équivalente à celle existante aujourd'hui sur le RER Francilien : un train toutes les 10 min depuis Metz et un train toutes les 7 min 30 depuis Thionville vers Luxembourg. Au-delà de l'ambition déjà élevée de ce projet, le Grenelle des mobilités a permis de converger sur l'utilité d'inscrire le lancement, dès 2023, d'une seconde phase visant à interroger l'attractivité relative de l'offre ferroviaire en matière de temps de parcours par rapport à la voiture particulière, tant pour les liaisons à destination du Grand-Duché que pour les relations entre les métropoles.
- **La sauvegarde des petites lignes ferroviaires** et l'étude de développements ferrés transfrontaliers.
- **Le développement et l'aménagement des pôles d'échanges** permettant de connecter le Réseau express Métropolitain et l'ensemble des autres réseaux.
- **La préservation de la faisabilité d'une interconnexion** TGV/TER dans le Sillon lorrain, qui ne pénaliserait pas les liaisons vers l'aéroport et qui permettrait de réduire le trafic sur un axe saturé et de favoriser les liaisons transfrontalières et européennes.
- **Pour les routes**, la finalisation du projet A31bis sur l'ensemble des sections sud, centre et nord ; le lancement des études sur les voies alternatives et complémentaires à l'A31 pour délester l'axe saturé ; l'intégration environnementale de l'axe et mise à niveau des échangeurs ; la réalisation de la déviation de Velaines de la RN135 ; la finalisation de la mise à 2x2 voies de la N4 entre Gogney et Saint-Georges ; l'étude d'une liaison A30/Esch-Belval.
- **Le renforcement de l'attractivité des ports lorrains** ainsi que de l'activité touristique fluvestre.
- **La construction d'un réseau cyclable structurant** maillant l'ensemble du territoire.
- Et, enfin, la nécessité de **mobiliser tous les acteurs de la mobilité autour de la question de la transition écologique dans le transport**. En lien avec la Région Grand Est et l'État, les collectivités du Sillon lorrain se mobiliseront pour structurer une filière hydrogène ambitieuse, dans toutes ses dimensions : production, stockage, distribution, transformation, usage. La valorisation d'un écosystème « hydrogène », en lien avec le pôle « véhicule du futur », sera considéré par les acteurs lorrains comme un vecteur d'attractivité partagé.

Enfin, au-delà de 2033, les participants au Grenelle se sont aussi accordés à ne fermer aucune option ni aucune solution : un recensement exhaustif de l'ensemble des projets possibles devra être mené. Parmi l'ensemble des objectifs à atteindre, celui de l'interconnexion ferroviaire au sud via la complétude du réseau à grande vitesse a particulièrement été mis en avant. Aussi, comme Élisabeth Borne, ministre des Transports, s'y était engagée, le projet de branche sud du LGV Rhin-Rhône sera en particulier réexaminé par le Comité d'orientation des infrastructures (COI).

## LES PROPOSITIONS RETENUES

### 1.1

#### **MOBILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS LORRAINS AUTOUR DE LA CONTRACTUALISATION 2023-2033**

Les priorités identifiées par le Grenelle (voir ci-dessus) seront mises en avant, sous l'impulsion de la Région Grand Est, avec un planning affiné.

### 1.2

#### **RÉALISER UN SCHÉMA DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉS DU TERRITOIRE LORRAIN SUR LA PÉRIODE 2030-2050**

Une étude sera lancée pour faire émerger, autour des collectivités locales, un projet aux ambitions partagées sur ce sujet.

### 1.3

#### **LANCER UNE MISSION EXPLORATOIRE SUR LE FINANCEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN LORRAINE**

Une assistance spécialisée permettra d'identifier et de mobiliser les ressources locales (EPCI, départements), régionales, nationales et européennes pour financer les engagements identifiés par les acteurs du Grenelle des mobilités.



## # ENGAGEMENT N°2

# LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

## Jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier

Le concept de Réseau express Métropolitain (REM) a été développé par SNCF Réseau pour répondre à la demande de mobilité sur des axes de déplacements intenses autour d'une métropole. En Lorraine, le REM semble être une solution face à la hausse de la mobilité, en particulier en échange avec le Grand Duché de Luxembourg, dans un espace métropolitain polycentrique transfrontalier regroupant plus d'1,5 million d'habitants : les bassins de vie de Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg.

Le REM est aussi une réponse à la désynchronisation des flux : si les flux domicile-travail réalisés en heures de pointe structurent aujourd'hui l'offre, ils ne représentent qu'un quart de l'ensemble des déplacements.

### DU TER À UNE OFFRE EXPRESS MÉTROPOLITAINE INTÉGRÉE ET FLUIDE

Alors que la Région Grand Est et SNCF Réseau portent un projet d'accroissement fort de l'offre et de la capacité du TER en heures de pointe sur l'axe Nancy-Metz-Luxembourg, l'ambition partagée par le Grenelle est de franchir ensemble les étapes qui permettront de passer *in fine* d'un TER à haute fréquence en heures de pointe à un véritable REM. Un tel service doit également permettre de rapprocher les métropoles de Metz et Nancy en alliant fréquence, vitesse, amplitude horaire, simplicité et permanence de l'offre, capacité et intermodalité sans couture (tarification, information, etc.).

### VERS UN VÉRITABLE REM LORRAIN TRANSFRONTALIER

L'adaptation du concept de REM au contexte lorrain (polycentrisme et mobilité transfrontalière croissante) est un défi. Il ne pourra se faire que par étapes, sur la base d'une alliance territoriale forte impliquant le Luxembourg, et en veillant à améliorer le maillage entre l'ensemble des territoires et des grandes infrastructures de transport, dont les aéroports de Metz-Nancy-Lorraine ou du Findel, etc.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

### 2.1

#### STRUCTURER UNE VISION COMMUNE POUR PORTER LE PROJET DE REM

Élaborer une définition partagée des attentes concernant le Réseau express Métropolitain lorrain dans ses dimensions inter-métropolitaines et transfrontalières, préalable indispensable à l'engagement d'une phase opérationnelle et à la construction d'un soutien collectif de long cours.

### 2.2

#### D'ICI 2030, CONSTRUIRE LE REM PHASE 1 EN ACCOMPAGNEMENT DU RENFORCEMENT PROJETÉ DE L'OFFRE

Engager les réflexions opérationnelles relatives aux développements prévus à l'horizon 2030 et les compléments nécessaires (fréquence hors pointe, amplitude, intermodalité, etc.) pour poser les bases du REM.

### 2.3

#### ENSEMBLE ET AVEC LES USAGERS, BÂTIR LA PHASE 2 D'UN REM QUI RÉPONDE AUX BESOINS À L'HORIZON 2030-2050

Travailler, avec les usagers et générateurs de mobilité français et luxembourgeois (entreprises, universités, grands équipements, etc.), à des scénarios de développement de l'espace métropolitain transfrontalier de Nancy et Metz à Luxembourg-Ville pour identifier les besoins de mobilité à venir, les évolutions auxquelles devra répondre un REM lorrain au-delà de 2030 et les solutions ou alternatives techniques que les études à venir devront considérer : 3<sup>e</sup> voie ferroviaire, monorail, autres dispositifs, etc.

Engagements n° 4 et 8

Propositions 3.2 et 6.1

## POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

### Constats et ambitions partagés

L'infrastructure ferroviaire, les services TER et les nœuds (gares et pôles d'échanges) du Sillon lorrain sont parmi les plus fréquentés de France et tendent à la saturation.

Face à ce constat, la Région Grand Est, l'État, SNCF Réseau et le Grand-Duché de Luxembourg mènent un projet global visant à permettre, d'ici 2030, la densification de l'offre TER entre Nancy, Metz, Thionville et le Luxembourg, en articulation avec les autres lignes Lorraines. Fréquence et capacité seront accrues.

D'autre part, l'État a retenu le Sillon lorrain parmi les territoires susceptibles d'être à l'avenir desservis par un Réseau express Métropolitain, ou REM. En effet, l'axe ferroviaire du Sillon constitue, avec l'A31, la colonne vertébrale du système de transport lorrain, et les services TER doivent répondre à une demande structurée selon trois échelles métropolitaines imbriquées :

- l'échelle des bassins de vie des métropoles de Metz et de Nancy ;
- l'échelle d'une aire métropolitaine lorraine polycentrique, structurée par Metz, Nancy, mais aussi Thionville et Épinal ;
- l'échelle transfrontalière, entre la Moselle et la Sarre, mais aussi, et surtout, entre la Lorraine nord et le Grand Duché du Luxembourg.

À cet égard, les ateliers ont permis de constater que :

- le projet en cours est d'une importance capitale pour la Lorraine ;
- il reste pourtant mal connu et ne bénéficie pas encore du soutien local qu'il mérite, alors même que son financement complet reste à bâtir ;
- ce projet est une étape importante pour la constitution d'un possible REM lorrain; très ambitieux, il permet de « tendre vers », mais pas d'atteindre le niveau de service d'un REM : forte amplitude, permanence de l'offre, lisibilité et intermodalité, etc. (cf. page suivante) ;
- préciser et atteindre ce niveau de service nécessitera une forte mobilisation des territoires et une organisation spécifique ;
- la dynamique de la mobilité transfrontalière impose de se projeter au-delà de 2030.

La démarche de Grenelle a ainsi permis de forger une double ambition commune :

- accompagner le projet TER à l'horizon 2030 pour poser les bases d'un REM ;
- renforcer le REM d'ici 2040 pour répondre aux besoins croissants liés à de la métropolisation polycentrique transfrontalière à l'œuvre.

L'enjeu est de franchir ensemble les étapes qui permettront de passer, *in fine*, d'un TER à haute fréquence en pointe à un véritable REM.

*« Il ne faut pas se lancer dans un cahier des charges techniques, dans un schéma type, mais dans un travail sur les besoins du service que l'on doit rendre. Il faut aussi donner envie de prendre les TC. Le REM doit être un service aux usagers, pas un schéma de plus. Dans les exemples connus, les REM sont internes à un espace métropolitain monocentrique et défini. Le cas lorrain est polycentrique ET transfrontalier... Il y a tout un travail à mener sur ce à quoi l'on veut collectivement aboutir. »*

**V. GROSS – Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain**

#### Ce chantier a pour référents :



**Brigitte TORLOTING**  
Présidente,  
CC du Sud Messin



**Patrick HATZIG**  
Vice-Président  
mobilité,  
Métropole du  
Grand Nancy



**Dimitri JANCZAK**  
Membre du bureau  
de l'AVTERMeL,  
Association des  
voyageurs du TER  
Metz-Luxembourg

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## 2.1 STRUCTURER UNE VISION COMMUNE POUR PORTER LE PROJET DE REM

Les enjeux d'un REM peuvent en toute légitimité être différents selon les collectivités, voire contradictoires. Il est donc nécessaire de proposer une première action concrète visant à aboutir à une définition partagée du REM lorrain inter-métropolitain et transfrontalier. Ce travail permettra de définir une ambition commune et de réunir les éléments nécessaires à la rédaction du cahier des charges de la mission opérationnelle proposée par l'action 2.2.

Les échanges tourneront notamment autour des points suivants :

- le concept de REM et sa traduction inter-métropolitaine et transfrontalière : définition et contenu, objectifs, phasage, innovation, partage d'expériences, portage, etc. ;
- l'organisation d'une mobilisation et d'actions de lobbying autour du projet ainsi défini ;
- une méthodologie pour avancer sur la structuration du projet et son phasage.

Ces éléments factuels faciliteront la construction d'un soutien collectif et de long cours au projet, indispensable à son succès et la mobilisation des acteurs socio-économiques.

## 2.2 D'ICI 2030, CONSTRUIRE LE REM PHASE 1 EN ACCOMPAGNEMENT DU RENFORCEMENT PROJETÉ DE L'OFFRE

La Région Grand Est et SNCF Réseau ont construit un projet de desserte TER Nancy – Metz – Thionville – Luxembourg Ville renforcé en pointe en deux étapes : 2024 et 2030. Ce projet peut constituer les premiers pas d'un REM lorrain transfrontalier pour ce qui concerne la desserte. Pour passer d'un TER dense à un REM, de nombreux autres aspects doivent cependant être construits ou précisés : offre hors pointe, amplitude de service, articulation avec l'offre TER Grand Est à Metz et Nancy (...), gouvernance, perspectives de report : approche marketing, intermodalité, tarification, etc., dans une dimension transfrontalière.

→ En lien avec les propositions n°3.2, 6.1 et les engagements n°4 et 8.

Il est donc nécessaire d'engager rapidement les réflexions sur le volet opérationnel des développements prévus à l'horizon 2030 et de leurs compléments, pour que les efforts importants en termes d'augmentation capacitaire du TER transfrontalier participent à la phase 1 du REM Lorrain, sans toutefois en constituer un aboutissement.

## 2.3 ENSEMBLE ET AVEC LES USAGERS, BÂTIR LA PHASE 2 D'UN REM QUI RÉPONDE AUX BESOINS À L'HORIZON 2030-2050

Face à la multiplicité des besoins, à leur évolution rapide et au caractère incertain de l'évolution des territoires, il apparaît nécessaire de travailler, avec les usagers et générateurs de mobilité français et luxembourgeois (entreprises, universités, grands équipements, etc.), à des scénarios réalistes de développement de l'espace métropolitain transfrontalier franco-luxembourgeois, de Nancy à Luxembourg-Ville à moyen / long terme. L'objectif sera d'identifier les besoins de mobilité auxquels devra répondre un REM lorrain au-delà de 2030, en lien avec les offres complémentaires (TER, REM routier, etc.). Il s'agira aussi d'évaluer, par une approche socio-économique, les perspectives de report modal à plus long terme, en lien avec les projets routiers (A31 bis, etc.). Le cas échéant, cette approche pourra intégrer les perspectives d'évolution de l'offre TGV susceptible d'être mise en connexion avec le REM sur des points d'arrêt existants ou à venir.

- Quel périmètre et quelle offre pour un REM phase 2 au regard de l'évolution attendue de la mobilité ?
- Quelles perspectives techniques au-delà de 2030 au regard du trafic ferroviaire global (voyageurs et fret) autour des métropoles, à destination du Luxembourg et en connexion avec l'offre TGV ?
- Quelles alternatives possibles : nouvelles voies, nouvelle exploitation, nouveau mode (monorail, etc.) ?
- Quels coûts et quelles modalités de financement, selon quelle gouvernance ?

## POUR ALLER PLUS LOIN

### UNE OFFRE TER IMPORTANTE MAIS SATURÉE DANS LE SILLON LORRAIN

L'offre TER qui dessert le Sillon lorrain jusqu'à Luxembourg-Ville est parmi les plus denses de France. Pour autant, elle est aussi très développée sur d'autres branches des étoiles ferroviaires de Metz et Nancy.

Malgré cette densité, les services de pointe sont saturés, entre Metz et le Grand Duché de Luxembourg.

*« La capacité du TER est déjà dépassée sur certains tronçons. Comment alors, absorber les flux pour permettre une nécessaire transition énergétique ? »*

**P. HATZIG, Vice-Président Mobilité - Métropole du Grand Nancy**

### DES PROJETS TER AMBITIEUX MAIS DES FINANCEMENTS À GARANTIR

À l'horizon 2030, environ 600 millions d'€ doivent être investis pour multiplier la capacité des TER transfrontaliers entre Nancy, Metz, Thionville et le Luxembourg par 2,5 :

- accroissement de 9 000 à 23 000 places assises en heures de pointe entre Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg-Ville ;
- de 4 à 6 trains par heure sur Metz-Luxembourg-Ville, 6 à 8 entre Thionville et Luxembourg-Ville.

Au-delà des investissements prévus à l'horizon 2024, le projet reste à financer.

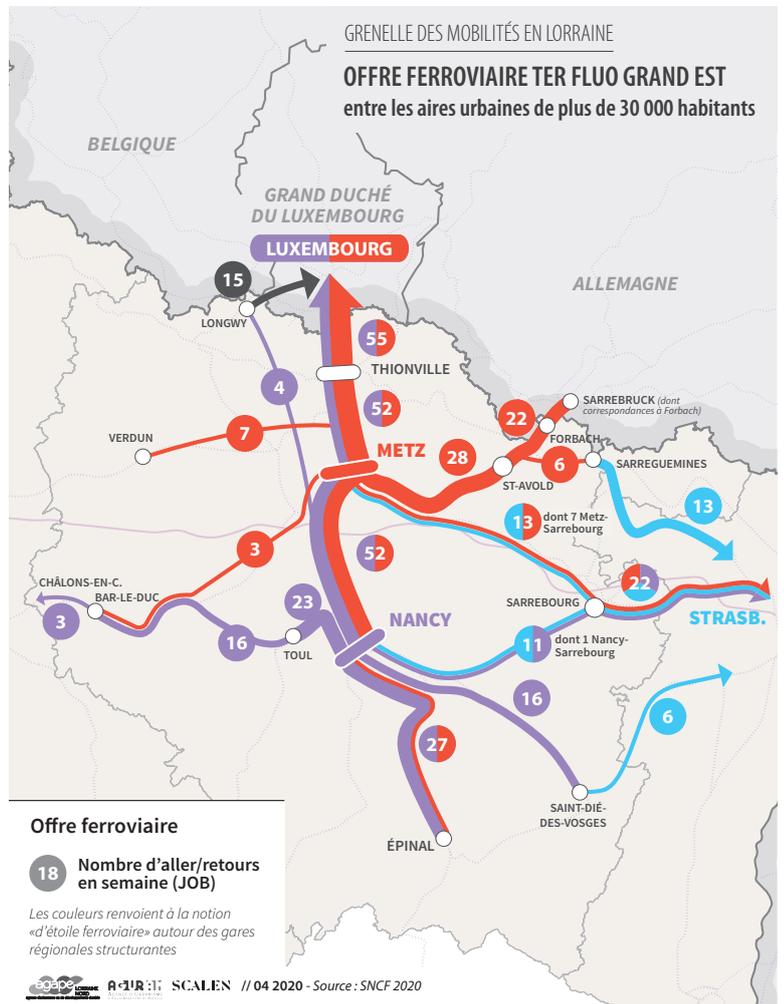
### UN REM POUR ALLER PLUS LOIN... MAIS DE QUOI PARLE-T-ON ?

Pour SNCF Réseau et les services de l'État, un Réseau express Métropolitain ferroviaire, tel que proposé pour Nancy-Metz-Luxembourg, c'est :

- une fréquence renforcée en heures de pointe et un service garanti toute la journée avec des horaires réguliers ;
- une amplitude horaire importante et un service incitatif le week-end ;
- des arrêts fréquents en zone dense.

Mais c'est aussi ;

- une incorporation dans l'offre globale de transport des territoires desservis (intermodalité, communication et information, etc.) ;
- une intégration tarifaire des services locaux et régionaux,
- des points d'arrêt aménagés, rendus attractifs et répartis au plus près des besoins locaux.



*« La demande, c'est aussi celle d'un service attractif en heures creuses, tard le soir et le week-end... Et surtout multimodal : il faut des correspondances pratiques et une vraie complémentarité des modes, alors qu'il y a parfois concurrence... »*

**D. JANCZAK, association AVTERMeL**

« Un projet de REM, c'est l'opportunité d'un travail collectif. Il faut prendre le temps de définir le cahier des charges du projet, en complémentarité avec les autres modes de transports et en prenant en compte la multimodalité. Mais attention, il sera difficile, voire impossible de répondre aux attentes de tout le monde. »

M.-V. GABRIEL, Directrice adjointe SNCF Réseau Grand Est, coordinatrice nationale des projets REM

## LE LÉMAN EXPRESS, EXEMPLE DE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN... ET TRANSFRONTALIER

À l'image du Luxembourg, le Grand Genève, recrute sur les territoires frontaliers : 85 000 personnes travaillant dans le canton de Genève résident en France.

Pour faire face aux enjeux de mobilité, les autorités ont mis en place un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), composé de l'ensemble des territoires impliqués. Cette structure assure la gouvernance du Grand Genève et gère les dossiers transfrontaliers dans les domaines de la mobilité, de l'aménagement et de l'environnement.

Le Léman Express, inauguré fin 2019, vise, à travers la création ou la recombinaison 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 SA, une structure chargée de planifier et promouvoir l'offre ferroviaire transfrontalière, et de coordonner le travail des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et de la SNCF.

Un tel projet impose une pensée large mais permet d'abriter sous un même « parapluie » différentes approches a priori plus sectorielles : tarification, intermodalité, accessibilité aux gares desservies, aménagement du territoire, gouvernance, etc.



Source : <https://commons.wikimedia.org / MHM55 - CC BY-SA 4.0>

Le REM : des réflexions avancées à Bordeaux, Strasbourg, Grenoble ou, encore, Aix-Marseille : offre, financement, intermodalité, engagements réciproques des AOM, etc.



## # ENGAGEMENT N°3

# AUTOUR DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

## S'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires

Un Réseau express Métropolitain, c'est, bien sûr, une offre ferroviaire spécifique : fréquence, tarification, etc. Mais c'est aussi un réseau de points d'arrêt qui met en relation ce service avec les territoires desservis : les gares du REM.

### DES GARES ACCESSIBLES, MAILLON D'UNE OFFRE COORDONNÉE À L'ÉCHELLE LORRAINE

Les gares sont donc des pôles d'échanges indispensables mais, aujourd'hui, parfois peu fonctionnels. Pour l'heure, l'organisation de ces échanges est locale et fragmentée, sans logique d'ensemble affirmée. Ainsi, il faut réussir à faire de ces gares de véritables points-relais de l'offre de mobilité, conçus pour favoriser l'usage du futur REM et coordonnés à cette échelle.

### LA GARE, LIEU DE VIE AU SERVICE DE TOUS

Dans des territoires où les services à la population se font rares, il faut diversifier la fonction des gares, pour en faire des équipements structurants à l'échelle des bassins de vie.

Deux modalités de travail complémentaires sont à cet égard proposées :

- dimension stratégique : la gare, équipement interconnecté ;
- dimension opérationnelle : la gare, équipement de proximité, riche des singularités de son territoire.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

### 3.1

#### FAVORISER LES EXPÉRIMENTATIONS LOCALES POUR ACCOMPAGNER, DÈS MAINTENANT, LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'OFFRE FERROVIAIRE NANCY-METZ-LUXEMBOURG À L'HORIZON 2024

Initier un appel à projet auprès des collectivités pour intervenir rapidement sur les sites à enjeu, dans une démarche expérimentale de recherche de l'exemplarité (intermodalité, services, etc.), en coordination avec d'éventuelles opérations de revitalisation des territoires (opérations Cœur de Ville par exemple).

↻ Propositions 2.2 et 6.1

### 3.2

#### UNE STRATÉGIE CONTRACTUALISÉE POUR FAIRE DES GARES LES RELAIS DU REM AU SERVICE DES TERRITOIRES

Créer un comité de pilotage pour travailler, selon une logique d'axe et/ou de bassin, à une stratégie globale et contractualisée d'aménagement et de développement des services en gares, de développement de l'intermodalité et de promotion d'un urbanisme pro-ferroviaire, à leurs abords et dans leur aire d'attraction (type contrat d'axe).

↻ Propositions 2.1 et 6.1

### 3.3

#### LES COMITÉS DE GARES, UN OUTIL OPÉRATIONNEL POUR DES GARES VIVANTES ET PRATIQUES, AU QUOTIDIEN

Mettre en œuvre localement les orientations partagées à l'échelle du comité de pilotage. Les comités auraient aussi la charge du suivi partenarial de la vie du site afin de faire de ces espaces de vrais lieux de vie attractifs et permanents au service des territoires.

↻ Proposition 5.2

## POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

### Constats et ambitions partagés

L'accroissement projeté de l'offre TER aux horizons 2024 et 2030 et la perspective d'un possible REM lorrain ne sont pas que questions de « trains ». C'est aussi l'opportunité de penser collectivement le rôle des gares, points d'entrée sur les réseaux.

En effet, les ateliers ont fait le constat que le projet de la Région et de SNCF Réseau multipliera par 2,5 la capacité du TER entre Metz et Luxembourg-Ville à l'horizon 2030, et concernera aussi les arrêts desservis au sud de Metz, par les directs Nancy – Luxembourg-Ville. Cet accroissement pèsera sur les conditions d'accès à de nombreuses gares, pour ce qui concerne la capacité de stationnement en particulier.

Par ailleurs, les gares ont été identifiées comme des points d'échanges indispensables entre le TER, le REM et les territoires. Pour l'heure, l'organisation de ces échanges est fragmentée, sans logique multimodale et multi-partenariale d'ensemble affirmée. Faire des gares et de leurs abords les points de relais de l'offre de mobilité, conçus pour favoriser l'usage du ferroviaire et coordonnés à l'échelle de ce dernier, est une ambition nécessaire.

Enfin, le constat est fait que les gares peuvent aussi être des lieux de vie et d'activité au service du développement des territoires. Cela ne concerne pas que les sites très fréquentés, loin de là. Preuve en est le programme 1001 Gares de SNCF Gares & Connexions, qui vise à mettre à disposition des collectivités, d'entrepreneurs ou de professions libérales des m<sup>2</sup> disponibles dans les bâtiments voyageurs. Repensées, les gares peuvent devenir des pôles de services. L'exemple des bureaux de La Poste, qui articulent aujourd'hui différents métiers au service des territoires et de leur développement économique, paraît à cet égard pertinent : courrier, banque, colis et logistique urbaine, services à la population, etc.

Diversifier la fonction des gares pour en faire des équipements structurants à l'échelle des bassins de vie constitue une troisième ambition pour ce chantier.

Pour l'ancrage territorial des gares et de l'offre de mobilité, chacune de ces trois ambitions est à traiter selon trois échelles :

- celle du bâtiment voyageurs, point d'entrée sur le réseau (TER ou REM) et lieu de vie, lieu de service ;
- celle du pôle d'échanges multimodal pour mieux connecter les territoires ;
- celle du quartier pour renforcer les liens entre la ville et sa gare.

Pour une action coordonnée, deux modalités de travail sont proposées :

- dimension stratégique : la gare, équipement en réseau ;
- dimension opérationnelle : la gare, équipement de proximité, riche de ses singularités et de celle de son aire d'attraction.

C'est l'articulation de ces deux modalités qui fait des gares un « objet » de choix pour le Grenelle, a fortiori en lien avec le concept de REM.

*« Chaque gare est spécifique. La question du financement et de l'insertion des projets d'aménagement des gares dans les bassins de vie est primordiale. Il est aussi important d'interroger l'usage du bâtiment et des alentours, peut-être à l'instar des démarches menée par La Poste. »*

**G. DORÉ,**  
Référént du chantier

*Ce chantier a pour référents :*



**Bruno MINUTIELLO**  
Président,  
Territoire de  
Lunéville à  
Baccarat



**Gilbert DORÉ**  
Délégué régional,  
Groupe La Poste

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## **3.1 EXPÉRIMENTER DÈS MAINTENANT POUR ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'OFFRE FERROVIAIRE NANCY-METZ-LUXEMBOURG À L'HORIZON 2024**

À moyen terme se pose la question opérationnelle de permettre aux gares et haltes de supporter le développement de la fréquentation attendue, au regard du projet d'augmentation de la capacité de l'offre TER, première brique d'un futur REM. Il est proposé de faire face à l'urgence tout en développant des outils et méthodes exemplaires, duplicables sur l'ensemble des gares du REM, voire au-delà.

Une démarche expérimentale est donc proposée, dont la gouvernance reste à définir : un appel à projet pourrait être initié auprès des collectivités pour intervenir rapidement sur quelques sites à enjeu, dans une démarche expérimentale de recherche de l'exemplarité (intermodalité, services, etc.), en coordination avec d'éventuelles opérations de revitalisation des territoires (opérations Cœur de Ville, par exemple). Deux autres approches sont proposées en complément :

- communication et sensibilisation : présentation des enjeux, partage des dispositifs existants pour améliorer l'intermodalité à court terme, etc.  
→ *En lien avec la proposition n°2.2*
- études : identifier les points faibles du réseau de pôles d'échanges, à traiter collectivement (logique d'axe), ou localement (problème spécifique) pour améliorer l'accès aux train depuis les territoires : offre, capacité et services, etc.

## **3.2 UNE STRATÉGIE CONTRACTUALISÉE POUR FAIRE DES GARES LES RELAIS DU REM AU SERVICE DES TERRITOIRES**

L'attractivité et l'intégration des gares dans leur territoire est indispensable à la réussite du projet TER, du futur REM, mis au service des usagers quotidiens et occasionnels. Le groupe de travail multi partenarial visé par la proposition n°2.1 pourrait aussi prendre en main les réflexions à ce sujet, et envisager les innovations institutionnelles nécessaires sur ce volet spécifique du REM. Il pourrait ainsi préfigurer un possible comité de pilotage des futurs pôles d'échanges du REM, en charge de leur gouvernance globale dans une dimension transfrontalière (information multimodale en particulier) ainsi que de la priorisation des investissements. Les réflexions porteraient notamment sur les questions :

- d'aménagement et de services sur le site (bâtiment voyageurs et services à la population) : commerces, santé, services à la personne, espaces de cotravail, fab labs, etc. ;
- d'intermodalité (parvis et accès) : définition et animation collective des niveaux d'offre attendus, avec pour objectif de relayer l'effet REM sur les territoires (offre TC, parkings relais, accès cyclable, etc.) ;
- d'urbanisme pro-ferroviaire (quartier-gare), en appui des politiques au SCoT et PLU/PLUi.

Ce travail serait mené selon une logique d'axe et/ou de bassin (par exemple : Metz-Luxembourg, Nancy-Metz, bassin nancéien, Metz-Sarre, etc.). Il permettrait d'envisager une forme de contractualisation de type contrat d'axe, autour des trois dimensions présentées ci-dessus, afin d'optimiser l'effet de levier des investissements.

→ *En lien avec la proposition n°6.1*

## **3.3 LES COMITÉS DE GARES, UN OUTIL OPÉRATIONNEL POUR DES GARES VIVANTES ET PRATIQUES, AU QUOTIDIEN**

Ces comités de gares auraient pour mission de mettre en œuvre localement les orientations partagées à l'échelle du comité de pilotage pour les trois dimensions sus-évoquées : aménagement et services, intermodalité et urbanisme pro-ferroviaire. Ces comités auraient également la charge du suivi partenarial de la vie du site afin de faire de ces espaces de vrais lieux de vie attractifs et permanents au service des territoires.

→ *En lien avec la proposition n°5.2*

Seraient concernées toutes les gares desservies par le REM lorrain dans son futur périmètre tel que défini à l'issue des travaux proposés par le chantier n°1. Le concept pourrait être élargi aux gares situées sur des axes directement mis en correspondance avec le REM, en gares de Metz et Nancy à minima.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### INTERMODALITÉ : des perspectives d'accroissement de la fréquentation à prendre en compte

Lorsque l'offre TER est attractive et que les alternatives à la voiture manquent, le stationnement devient difficile à gérer. C'est surtout le cas autour de Nancy et Metz, et à proximité des gares desservies par les trains à destination du Luxembourg.

Sans diversification des pratiques d'accès aux gares, la situation risque de se dégrader avec l'accroissement de la capacité des TER à destination du Grand Duché : à l'horizon 2030, en heure de pointe, l'offre passera de 9 000 places assises à environ 23 000.

### UN DIAGNOSTIC DE L'INTERMODALITÉ, PRÉALABLE D'UNE ACTION CONCERTÉE : l'exemple de Lyon

Dès le début des années 2010, la Région Rhône-Alpes et la SNCF ont procédé à une cinquantaine de diagnostics de l'intermodalité sur les pôles d'échange TER de l'aire métropolitaine lyonnaise, en lien avec un projet de densification de l'offre TER et le développement de services complémentaires : vélo, autopartage, etc.

Ces diagnostics ont mis en évidence la nécessité d'une concertation suivie sur chaque pôle, à travers l'organisation régulière (tous les 2 mois) de comités techniques composés des parties prenantes : collectivité, transporteur, office de tourisme, etc.

En parallèle de ces comités, une structure de pilotage plus globale et décisionnelle (composée d'élus) a été définie pour assurer la cohérence territoriale entre les projets issus des comités techniques et garantir leur faisabilité.

### MOBILITÉ ET URBANISME : des enjeux à mieux comprendre

L'AGURAM et SCALEN ont mené, sous l'impulsion du SCoTAM et de la Multipole sud Lorraine, deux démarches d'étude, apportant, sur toutes les gares des territoires concernés, une vision des enjeux, opportunités d'accès ou d'aménagement urbain à leurs abords.

### LA GARE, LIEU DE VIE ET LIEU DE SERVICE : exemples lorrains

Le réaménagement des abords de la gare de Lunéville (54), intégrés au périmètre Action Cœur de ville, a permis d'en faire une entrée de ville à la hauteur de l'attractivité de la commune et de son château : le lien avec le centre-ville a été particulièrement travaillé, avec une attention apportée à la qualité des cheminements et des espaces publics. Une forte mobilisation autour des enjeux foncier a permis d'accroître la capacité de stationnement de faire émerger un urbanisme pro-ferroviaire.

À Maizières-lès-Metz (57), la collectivité s'est fortement mobilisée pour dynamiser le quartier. Un masseur-kinésithérapeute occupe désormais des locaux de la gare (programme 1001 gares), et de nombreuses friches toutes proches sont l'objets de projets immobiliers, valorisés par cette proximité.

À Saint-Nabor (88), le nouvel aménagement de la gare intègre un préau permettant la tenue du marché ou d'événements et des services se sont installés ou ont été confortés : poste, coiffeur, boulangerie, restaurant, presse, etc.



source : Aguram



source : CC du territoire de Lunéville à Baccarat

*« Pour traiter l'intermodalité sur les pôles d'échanges TER, il convient de réunir les bons acteurs, au bon endroit, dans une composante technique large (dimension touristique, etc.), sur un périmètre correspondant aux logiques de mobilités, au-delà des frontières administratives, et dans un cadre de fonctionnement efficient : organisé, décisionnel et pérenne. »*

**M. MENISSIER, Directeur du réseau urbain de Bar-le-Duc, Transdev – ex-consultant TER Rhône-Alpes**

« Avec les améliorations à venir sur l'axe du Sillon lorrain, voire dans la perspective d'un Réseau express Métropolitain (REM), comment mieux articuler l'ensemble des partenaires ? Si une approche globale est menée sur une ligne ferroviaire, une démarche type contrat d'axe ou contrat de gare pourrait-elle s'imposer afin de créer une dynamique commune et de phaser les aménagements et développements d'offre ? »

B. MINUTIELLO - Président, Territoire de Lunéville à Baccarat

## LES CONTRATS D'AXE, POUR DES ENGAGEMENTS RÉCIPROQUES ENTRE AOM ET TERRITOIRES À L'ÉCHELLE D'UNE LIGNE

Un contrat d'axe est une démarche négociée entre une AOM et le(s) territoire(s) desservis. Les communes et intercommunalités s'engagent à la programmation, autour d'une ligne, de Zones de d'intensification urbaine, articulant mobilité, logements, équipements, etc. Le contrat assure la cohérence entre l'urbanisme et la mobilité et améliore ainsi l'efficacité des investissements et des services de mobilité.

Exemple de Grenoble : l'extension du réseau de transports en commun de Grenoble-Alpes Métropole n'a pas eu le succès escompté du fait d'un étalement urbain puissant. Des séminaires ont été organisés (2005-2007) afin d'identifier les freins et leviers d'actions existants. Une charte a ensuite défini les principes de cohérence entre urbanisme et transports. Les retours d'expérience ont identifié le contrat d'axe comme outil, mis en œuvre (2010) sur la ligne E du tramway: les communes se sont mobilisées à travers le développement d'un Plan local de déplacements intercommunal et la révision des Plans locaux communaux. D'autres exemples notables existent en France : Toulouse, Lille et Nantes.

Autours de lignes ferroviaires, on peut citer les exemples suivants [Source : Ademe et A'Urba] :

- le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération de Genève ;
- La directive régionale d'aménagement de la Région Nord-Pas-de-Calais ;
- les contrats de pôle PDU en Île-de-France ;
- les exemples allemands de Munster, Cologne ou encore Karlsruhe.

### LES HUBS MULTISERVICES : pour compléter l'offre ferroviaire

La communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise souhaite mailler son territoire de 77 hubs multiservices à l'horizon 2024, pour accompagner l'arrivée du RER E. Il s'agit de faciliter les rabattements sur les 9 futures gares Eole du territoire.

Un hub multiservice est une plateforme qui permet l'interconnexion entre les différents moyens de transport et propose des offres de services de proximité (paniers frais, dépôts de pain, relais colis, espace de coworking, foodtrucks, etc.).

L'objectif de ces hubs est :

- d'organiser le rabattement vers les gares du RER-E dès 2024 ;
- de favoriser les connexions entre modes de transport ;
- de proposer une alternative à la voiture ;
- de simplifier la vie quotidienne en proposant des services de proximité favorisant les circuits courts.



Le projet des Hubs multiservices a été distingué, en 2019, par le trophée France mobilités décerné par le ministre des Transports.

Source : Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise



## # ENGAGEMENT N°4

**DES MOBILITÉS LISIBLES****Harmoniser et innover pour faire simple**

De nombreux acteurs produisent une multiplicité de services et d'offres de mobilités, rendues peu lisibles par leur éparpillement et leurs concurrences. Cet engagement a pour ambition de simplifier le parcours de l'utilisateur dans sa diversité (fréquent, occasionnel, touriste, en situation d'handicap, éloigné du numérique, sans l'habitude du déplacement, etc.) et de répondre aux fortes attentes du même usager, aujourd'hui perdu dans l'offre.

**UN SERVICE D'INFORMATION SIMPLE ET ACCESSIBLE**

Les usagers attendent un service qui regroupe l'ensemble des solutions de mobilité en tous lieux : périurbain, rural, frontalier, urbain. Le calculateur régional d'itinéraires Fluo.eu et son site internet y répondent, mais connaissent un déficit de notoriété.

**UNE TARIFICATION SIMPLE ET LISIBLE & UN ACTE D'ACHAT FACILITÉ ET ACCESSIBLE À TOUS**

Cette ambition pourrait répondre à de nombreux besoins : favoriser et diversifier la fréquentation de tous les réseaux, favoriser un gain de mobilité pour les moins mobiles mais aussi réduire la fraude.

**RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES DEMANDES**

Les AOM et prescripteurs de mobilité font face à des publics très divers. En Lorraine, de nombreuses réponses de qualité sont apportées et gagneraient à être diffusées. Partager ces réponses et mieux les organiser (par publics) pourrait permettre de les diffuser largement, via le conseil en mobilité, l'animation, l'information et la coordination des prescripteurs.

**UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES NOUVELLES MOBILITÉS**

Vélos en libre-service, autopartage, covoiturage, itinéraires vélos ou piétons, transports ou navettes à la demande, etc. : ces modes et pratiques se développent et les usagers attendent leur intégration aux bouquets de service et d'offre (information mobilité, intermodalité, etc.).

## LES PROPOSITIONS RETENUES

**4.1**

**FAIRE CONNAÎTRE LE CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES Fluo.eu, DÉVELOPPER SON UTILISATION, AUDITER RÉGULIÈREMENT LES BESOINS ET ATTENTES (des usagers, partenaires et prescripteurs) ET L'ACTUALISER**

Si Fluo.eu doit être promotionné et répondre aux besoins des usagers (technologies et données à jour, simplicité, accessibilité), il apparaît fondamental de mieux faire connaître l'offre globale de mobilité par des communications ciblées (parents, jeunes, seniors, nouveaux arrivants, abonnés, occasionnels, touristes, etc.) et des actions ciblées (employeurs, acteurs de la formation, de l'insertion, etc.) sans exclure (guichets, papier, centrales, etc.).

 Proposition 5.1

**4.2**

**CRÉER UN RÉSEAU DE PROFESSIONNELS POUR CENTRALISER ET PARTAGER BONNES PRATIQUES, RESSOURCES ET EXPÉRIENCES AFIN DE FAVORISER LES INITIATIVES ET ÉLARGIR LE PUBLIC-CIBLE**

Si plusieurs réseaux en ce sens existent, ils nécessitent adaptations, compléments ou agrégations : de meilleures interactions entre acteurs des mobilités sont clairement identifiées par les participants comme indispensables pour favoriser la réussite d'initiatives mobilités.

 Propositions 5.2 et 6.2

**4.3**

**FACILITER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT PAR DES CHOIX TECHNOLOGIQUES PARTAGÉS ET PAR UNE HARMONISATION DES CONDITIONS D'ACCÈS AUX TARIFS GRATUITS ET RÉDUITS**

Pour faciliter la vie de l'utilisateur, il apparaît judicieux d'établir un état des lieux des conditions tarifaires en Lorraine et d'œuvrer en faveur de leur harmonisation mais également de poursuivre les réflexions et investissements mutualisés en faveur de choix technologiques communs permettant l'achat et la validation par les objets du quotidien (cartes bancaires, smartphone, etc.).

# POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

## Constats et ambitions partagés

Le paysage de la mobilité est parsemé de nombreux acteurs qui engendrent une **multiplicité d'offres** de mobilités, de services, de solutions et d'outils. Face à ces nombreuses offres, rendues illisibles par leur éparpillement voire leur concurrence, **l'usager est vite perdu**, et, voit ses fortes attentes déçues.

L'atelier préconise de **simplifier le parcours de l'usager**, qu'il soit usager du quotidien ou usager occasionnel ou de passage : pour réussir cette simplification, 4 ambitions fortes ont émergé des travaux.

### ▪ Ambition #1

L'usager lorrain est divers et multiple (urbain et fréquent un jour, l'usager peut être frontalier et en difficulté le lendemain), tout comme l'est la Lorraine. C'est sur ce constat qu'il a été rappelé que **les usagers sont en attente d'un service d'information mobilité simple d'utilisation, accessible à tous, qui regroupe l'ensemble des solutions de mobilité, en tous territoires.**

*En capacité de répondre à une partie de ces attentes, le calculateur régional d'itinéraires Fluo.eu demeure encore plutôt méconnu.*

### ▪ Ambition #2

**Les usagers sont en attente d'une tarification simple et lisible mais également d'un acte d'achat facilité et accessible à tous**, à leur échelle de déplacements. Cette ambition, au coût financier limité, pourrait répondre à de nombreux souhaits : favoriser et diversifier la fréquentation de tous les réseaux, favoriser un gain de mobilité pour les moins mobiles mais aussi réduire la fraude.

### ▪ Ambition #3

**Les usagers ont des attentes et des besoins très divers auxquels les AOM et prescripteurs de mobilités doivent apporter des réponses.** Ces réponses pourraient s'organiser « par publics » via différents leviers déjà existants (conseil en mobilité, l'animation, l'information, la coordination des prescripteurs d'insertion, de formation ou simplement administratifs, etc.).

Il est aujourd'hui constaté, en Lorraine, que de nombreuses AOM sont pilotes de telles réponses, souvent chacune de son côté.

*« Il faut intégrer le numérique mais ne pas en faire le sujet principal de la communication. »*

**R. TALIDEC,**  
Réfèrent du chantier

### ▪ Ambition transversale

**Les usagers sont en attente d'une meilleure intégration des nouvelles mobilités** (autopartage, covoiturage, vélopartage, itinéraires vélos ou piétons, transports ou navettes à la demande, etc.) **à l'information mobilité classique** (bus, train, car), qui permettrait également de favoriser le développement de ces mobilités et de l'intermodalité.

*« La mobilité est anxiogène car rien n'est simple quand on n'a pas l'habitude de bouger. »*

**B. L. SZOSTAK – Professeur,**  
Université de Lorraine

*« ... qu'est-ce que gagne l'usager à ne pas utiliser sa voiture ? »*

*Ce chantier a pour référents :*



**Laurent WATRIN**  
Conseiller délégué,  
Ville de Nancy



**Régis TALIDEC**  
CEO,  
GOWORK&CO

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## **4.1 FAIRE CONNAÎTRE LE CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES FLUO.EU, DÉVELOPPER SON UTILISATION, AUDITER RÉGULIÈREMENT LES BESOINS ET ATTENTES (USAGERS, PARTENAIRES ET PRESCRIPTEURS) ET L'ACTUALISER**

Fluo.eu permet d'accéder à l'information mobilité en Grand Est, voire ses espaces frontaliers. Il apparaît essentiel de mieux faire connaître le service, tout en menant des actions pour faire connaître l'offre globale de mobilité : par des communications ciblées auprès des différents publics (parents, jeunes, seniors, nouveaux arrivants, etc.) et usagers (abonnés, occasionnels, touristes, etc.) mais aussi par une action vers les prescripteurs de mobilité (employeurs, acteurs de la formation, de l'insertion, etc.) en veillant à ne pas être excluants (guichets, papier, centrales d'appel, etc.).

Fluo.eu doit offrir des données à jour et des possibilités répondant aux besoins actuels des usagers :

- un service hi-tech, qui garantisse les adaptations du service aux changements (numériques, sociétaux, de pratiques ou de mobilités) ;
- un service low-tech, qui garantisse la simplicité et l'accessibilité du service, en faveur de tous les publics, dont ceux qui n'ont pas la culture du déplacement ou du numérique ; une préoccupation forte de l'atelier, qui préconise de veiller à ne pas écarter les usagers déjà fragilisés.

→ En lien avec la proposition 5.1

## **4.2 CRÉER UN RÉSEAU DES PROFESSIONNELS DE LA MOBILITÉ POUR CENTRALISER ET PARTAGER BONNES PRATIQUES, CANEVAS, RESSOURCES, RETOURS D'EXPÉRIENCE ET INNOVATIONS ET AINSI FAVORISER LES RENCONTRES ET LES INITIATIVES MOBILITÉS POUR ÉLARGIR LE PUBLIC-CIBLE**

Plusieurs réseaux existent en ce sens (l'intrademe – réseau mobilité Grand Est, l'e-communauté nationale du CNFPT, le ResO national des adhérents Agir, etc.) mais ne répondent pas forcément à l'aspect « local » ou « toutes mobilités » et peuvent manquer de notoriété ou de fonctionnalités ou d'interaction ; l'interaction est soulignée par les participants comme levier d'initiatives.

→ En lien avec les propositions 5.2 et 6.2

*« Il faut croire aux petits pas, harmoniser les choses qui semblent être des détails, pour les enfants, pour les seniors, pour la tarification sociale. »*  
F. DUVAL, TAMM

## **4.3 FACILITER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT PAR UNE HARMONISATION DES CONDITIONS D'ACCÈS AUX TARIFS GRATUITS ET RÉDUITS ET PAR DES CHOIX TECHNOLOGIQUES PARTAGÉS**

Pour libérer l'utilisateur des frontières administratives, deux grandes axes de progrès sont visés :

- La réalisation d'un état des lieux des conditions tarifaires existantes des réseaux lorrains (limites d'âge, conditions sociales, tarifs de groupes, etc.) avec pour objectif d'œuvrer en faveur d'une harmonisation de ces conditions, qui permettrait à l'utilisateur de voyager d'un réseau à l'autre avec la même définition tarifaire. Plus loin, on pourrait imaginer une harmonisation transfrontalière ou encore des titres tous réseaux, etc.
- L'accès à la mobilité pouvant désormais se faire par des objets de tous les jours (cartes bancaires, smartphone, etc.), il s'agit de poursuivre les réflexions et la mutualisation des investissements en faveur de produits technologiques (QR code interopérable, open-payment, post-paiement, ...) communs qui permettent l'accès et la validation des titres de transports. Ces actions contribuent à faciliter la vie de l'utilisateur et à générer des économies d'échelle. Plus loin, on pourrait imaginer l'harmonisation visuelle des titres et des abonnements.

## POUR ALLER PLUS LOIN

En vogue ces dernières années, l'essor des assistants mobilité est une réponse (publique ou privée) apportée pour **fournir aux usagers une meilleure information mobilité et simplifier le parcours usager** (déplacements alternatifs et multimodaux, temps réel, titres dématérialisés, etc.) :

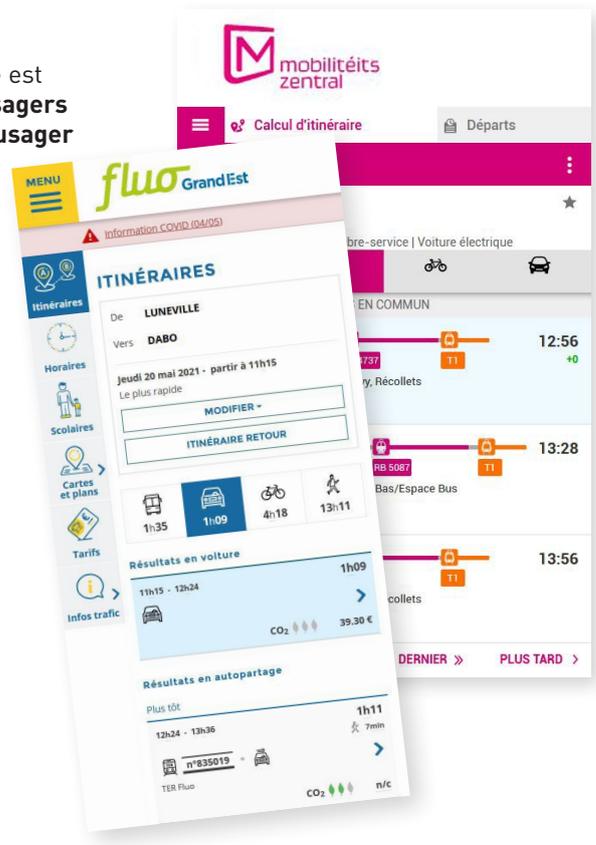
- globaux : Google Maps, Apple Plans ou Mappy ;
- citoyens : Trafi, Moovit ou CityMapper ;
- régionaux : mobiliteit.lu (Grand-Duché), fluo.eu (Région Grand Est) ou regiomove.de (Bade-Wurtemberg).

Pour promouvoir et favoriser la prise en main par tous, ces assistants peuvent être relayés sur des écrans plus larges.

→ Ici le projet Zenway de la RATP, un écran tactile d'information voyageur.



Source : <https://spacefiction.fr> - Photo : Denis Charrier, RATP



### FRANCE MOBILITÉS « la mobilité servicielle, pour qui, pourquoi ? »

- > **Une vision centrée usager** avec un accès simplifié à toutes offres de mobilité via des outils numériques et de paiement à l'usage : information multimodale, temps réel et prédictive ; accès aux services via un seul support ; inscription unique et une seule facture [...]
- > **Une vision centrée politique publique** : inciter à la mobilité durable, revoir la tarification de la mobilité [...]
- > **Une vision centrée opérateur de mobilité** : gagner des clients, faire des économies.

Source : <https://www.astrabus.info>

De l'achat de titres « à l'ancienne » à la question de la tarification multimodale combinant abonnements locaux et régionaux (ici **Connexités en Normandie** ou **FAIRTIQ en Suisse**), une forte coordination des acteurs est nécessaire pour favoriser l'accès à tous à la mobilité durable.



Disponible depuis 2014 à Londres, l'**open-payment** permet de valider directement dans le bus, en utilisant sa **carte bancaire comme support de titre**. Elle est aujourd'hui disponible à Châlons-en-Champagne, Épinal ou Dijon. À Dijon, comme à Londres, l'open-payment est associé au principe de post-paiement : ce n'est qu'à la fin de la journée que sera débité le montant. Au-delà d'un certain nombre de validations, c'est le tarif journalier, plus avantageux, qui s'appliquera. Cette validation simple, avec un support déjà existant, est bien adaptée pour les trajets occasionnels et les touristes.



En Bretagne, il est possible de charger des titres de transports des réseaux régionaux et des réseaux urbains (10 agglomérations) sur une carte unique, à valider à la montée dans le bus, le tram, le car, le train ou le métro. La **carte KorriGo** permet également d'**accéder à certains parkings et abris vélos sécurisés mais aussi à d'autres services comme des piscines, bibliothèques**, services universitaires, autopartage, cantines ou encore activités périscolaires. L'initiative a ainsi permis des économies billettiques à toutes échelles et une meilleure visibilité de l'offre de mobilité.

## "ÉCHANGER"

...un guide présentant l'offre de mobilité du territoire (PETR du Sundgau)... un appui aux entreprises qui veulent agir sur la mobilité des salariés (Vosges centrales)... des démarches « savoir rouler » à vélo (un peu partout désormais !)... le « good design playbook » de l'Association des paralysés de France (APF) ou la typographie Atkinson Hyperlegible pour favoriser la conception et la communication inclusive ... la journée accessibilité (Le Met', Metz)... le service civique mobilité (Niort)... l'exemple des bus sans arrêts sans horaires (dolmuş, Turquie) ... :

*les initiatives répliquables ou inspirantes pouvant « faire exemple » ne manquent pas, il est temps de les partager !*



Source : <https://www.lacouleurduzebre.com>



### 13. Optimiser la lisibilité des contrastes et des couleurs

Les WCAG et le RGAA présentent trois niveaux d'accessibilité (A, AA et AAA). Les niveaux AA (double A) et AAA (triple A) préconisent des rapports minimaux de contrastes entre la couleur du texte et celle du fond, afin d'améliorer la lisibilité des contenus.

L'accessibilité visuelle des contrastes entre la couleur d'un fond et la couleur d'un texte peut être vérifiée sur des sites ou applications gratuits.



**C'EST DIFFICILE À LIRE** ✗

**C'EST FACILE À LIRE** ✓

*« Il faut que les entreprises soient un relais de l'information mobilité auprès des collaborateurs, cela rejoint leur enjeu carbone. »*

Y. SAND – Banque Populaire Alsace Lorraine Champagne



## # ENGAGEMENT N°5

**DES MOBILITÉS POUR TOUS****Amener la mobilité pour mieux accompagner les moins mobiles**

Cet engagement fonde comme élément moteur des propositions le besoin d'une meilleure articulation entre offre classique et offre personnalisée ; cette articulation s'effectuant de manière différente selon les territoires et selon les publics-cibles. En effet, lorsqu'elle existe, l'offre de transport classique s'adresse à un public correspondant aux caractéristiques générales de la population ; elle peine souvent à répondre aux besoins de publics spécifiques. Pourtant, si certains publics fragiles ont besoin d'un accompagnement quasi-individuel, force est de signaler que d'autres ne demandent qu'une modeste adaptation de l'offre.

**POUR UN MEILLEUR DIALOGUE ET UN PARTAGE ÉLARGI DES EXPÉRIENCES**

La diversité des acteurs en présence milite pour un dialogue accru prenant en compte leurs multiples modes d'intervention. Si les nombreuses initiatives existantes ont été mises en œuvre pour répondre à une demande du territoire ou à celle des acteurs en présence (rendant ces initiatives, de fait, difficilement reproductibles en l'état), elles pourraient néanmoins s'avérer inspirantes de part la nature de la solution imaginée, le modèle économique développé ou encore les modalités d'accompagnement des personnes mises en œuvre.

**VERS UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DE L'INFORMATION**

L'information, par définition foisonnante et évolutive, est un point d'achoppement car elle s'avère peu adaptée à des publics spécifiques. La méconnaissance de l'offre de la part des usagers potentiels et la juxtaposition des dispositifs rendent (parfois) complexe la lisibilité de l'information.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

**5.1****FAVORISER LE RECOURS À DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ**

La notion de « guichet unique » constitue toujours une perspective à rechercher : il faut pouvoir disposer d'un « lieu référence » qui agrège l'offre publique classique, l'offre spécifique et l'offre « privée ». Ces plateformes de mobilités devront être mise en place à une échelle de proximité pour donner accès à l'information, mais également répondre aux sollicitations en lien direct avec les acteurs locaux, pour être en capacité de pouvoir établir des réponses sur-mesure aux publics-cibles.

**5.2****METTRE EN PLACE UN ESPACE DE DIFFUSION ET D'ÉCHANGE DES BONNES PRATIQUES**

Mettre en œuvre à l'échelle de la Lorraine un espace d'échange centralisant l'information sur les initiatives locales : animation, mise en relation des acteurs, organisation de rencontres.

**5.3****FORMALISER LE DIALOGUE ENTRE AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) ET STRUCTURES DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE (ESS)**

Analyser les potentialités de l'offre classique afin de l'adapter à des besoins spécifiques et ouvrir la possibilité de mobiliser les fonds dédiés aux transports (fiscalité) aux actions d'insertion intégrant la mobilité.

# POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

## Constats et ambitions partagés

### UNE PROBLÉMATIQUE COMPLEXE

La notion de fragilité renvoie à plusieurs domaines : la fragilité physique (les seniors, les personnes souffrant d'un handicap) ; la fragilité économique (personnes pauvres ou dépendantes), la fragilité sociale, culturelle ou cognitive (personnes désocialisées, à l'écart de l'emploi et séparées de leur famille, les étrangers, jeunes issus de l'immigration, les personnes en insertion). C'est pourquoi la meilleure articulation entre offre classique et offre spécifique, qui s'effectue de manière différente selon les territoires et selon les publics, est à rechercher en priorité.

### DES TERRITOIRES INÉGALEMENT POURVUS EN SERVICES À DESTINATIONS DES PUBLICS FRAGILES

La variation de la densité de population entre les différents territoires (espaces urbains, périurbains ou ruraux) se répercute très fortement sur l'offre de desserte classique en transports publics et sur l'articulation entre les différents services (transports urbain, suburbain, interurbain et scolaire). Ainsi, l'offre faible dans les espaces peu denses et l'éloignement des pôles de services constituent une première problématique à traiter. Il existe aussi un enjeu fort dans l'articulation entre les territoires ruraux et urbains, espaces qu'il ne faut pas opposer.

### UNE OFFRE DE TRANSPORT CLASSIQUE SOUVENT INADAPTÉE AUX PUBLICS FRAGILES

Lorsqu'elle existe, l'offre de transport classique s'adresse de fait à un public correspondant aux caractéristiques générales de la population. Et les nouveaux types d'offres (covoiturage, multimodalité, transport à la demande, vélo) peinent à répondre aux besoins de publics spécifiques (information numérique, usagers-acteurs, agilité mentale et physique). Pourtant, force est de signaler que, parmi les publics fragiles, certains demandent une relative adaptation de l'offre et d'autres un accompagnement quasi-individuel.

### UN DIALOGUE ET UN PARTAGE D'EXPÉRIENCE NÉCESSAIRES

La diversité des acteurs en présence (organismes du transport, acteurs de l'ESS, collectivités) milite pour un dialogue accru prenant en compte les multiples modes d'intervention dont certains font de la mobilité un élément du processus d'insertion, notamment professionnelle. De ce fait, les nombreuses initiatives existantes ont été mises en œuvre au regard de la demande, du territoire et des acteurs en présence, les rendant difficilement reproductibles en l'état. Pour autant, elles peuvent être inspirantes par les réponses qui ont pu être trouvées à de nombreux problèmes, notamment le modèle économique ou l'accompagnement des personnes. Enfin, on observe aussi une convergence entre les opérateurs de mobilité qui s'emparent de questions de solidarité et d'acteurs de l'ESS qui proposent des solutions de déplacement, convergence que le Grenelle pourrait accompagner.

### UNE INFORMATION FOISSONNANTE SOURCE DE COMPLEXITÉ

Enfin, les participants s'accordent à penser que l'information par définition foisonnante et évolutive reste un point d'achoppement car peu adaptée à des publics spécifiques. Il y a une méconnaissance de l'offre de la part des usagers potentiels et la juxtaposition des dispositifs rend (parfois) complexe la lisibilité. Il est donc important de prendre en compte ces publics spécifiques.

*Ce chantier a pour référentes :*



**Danielle COMBE**  
Vice-Présidente,  
Département  
de la Meuse



**Sophie BERNARD-LEBLANC**  
Directrice,  
Familles rurales 54

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## 5.1 FAVORISER LE RECOURS À DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ

La profusion d'information implique le regroupement en un lieu unique faisant référence, ainsi que la clarté et l'évaluation de cette offre pour répondre au cas par cas aux besoins de certains publics. L'accès à l'information constitue ainsi un maillon essentiel dans la chaîne de l'accès à la mobilité. La notion de « guichet unique » constitue toujours une perspective à rechercher. Si de nombreux lieux d'information existent, il faudrait pouvoir disposer d'un « lieu référence » qui agrège l'offre publique classique, l'offre spécifique et l'offre « privée ». Ces plateformes de mobilités devront être mise en place à une échelle de proximité pour donner accès à l'information, mais également répondre aux sollicitations en lien direct avec les acteurs locaux, notamment de l'ESS, pour être en capacité de pouvoir établir des réponses sur mesure.

Cette proposition d'action s'articule pleinement avec l'**engagement #4** portant sur la lisibilité de l'offre. Toutefois, elle est ici particulièrement orientée à destination des publics fragiles, qui nécessitent une attention particulière. Pour eux, la Centrale de mobilité ne peut se limiter à un rôle de fournisseur d'information, mais doit également proposer un service d'aide et d'accompagnement porté par une personne-ressource bien identifiée.

## 5.2 METTRE EN PLACE UN ESPACE DE DIFFUSION ET D'ÉCHANGES DES BONNES PRATIQUES

Sans être parfaitement reproductibles, les mesures actuellement mises en œuvre par des structures d'insertion dans certains territoires sont particulièrement intéressantes par les solutions qu'elles ont pu adopter.

Si un carrefour national existe, ainsi que des structures (appartenant à des réseaux) qui disposent de nombreuses informations, il serait utile de disposer à l'échelle de la Lorraine d'un espace centralisant l'information sur les initiatives locales. Cet espace d'échange ne doit pas se limiter à un site internet : il doit être animé pour faciliter la mise en relation des acteurs concernés, tirer les enseignements des expériences en cours, et pourrait donner lieu chaque année à un événement mettant en visibilité les pratiques positives.

## 5.3 FORMALISER LE DIALOGUE ENTRE AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ ET STRUCTURES DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Avec l'application de la LOM, la mise en place des comités de partenaires, des contrats opérationnels de mobilité et des plans d'action en faveur de la mobilité solidaire peuvent être l'occasion d'échanges approfondis entre les AOM et les structures de l'ESS qui interviennent en matière de mobilité ou qui rencontrent des problèmes dans ce domaine pour accompagner leurs publics. La proximité étant jugée comme essentielle pour concevoir et mettre en œuvre des solutions pertinentes, il faudra être attentif à la délimitation des bassins de mobilité qui pourraient recouvrir plusieurs « secteurs de proximité ».

Le premier travail pourrait porter sur une analyse des potentialités de l'offre classique qui permettrait, par extension (changement d'horaires, de trajet, de véhicules), une meilleure adaptation à des besoins spécifiques. L'analyse portera sur l'articulation des interventions des AOM et des acteurs de l'ESS, notamment pour faire converger les mesures avec les objectifs d'insertion des publics. La possibilité de mobiliser les fonds dédiés aux transports (fiscalité) aux actions d'insertion intégrant la mobilité devra être étudiée.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### UN DOUBLE DÉFI TERRITORIAL ET SOCIAL À RELEVER

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.

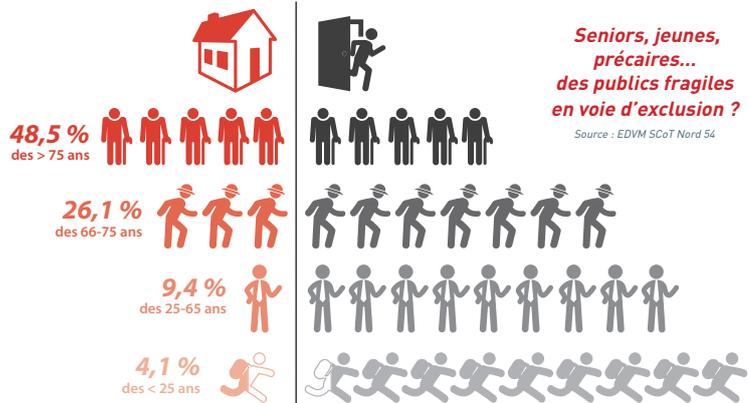
Cette réalité ne concerne pas uniquement les espaces ruraux : en ville, une personne âgée sur trois affirme régulièrement ne pas sortir de chez elle pendant plus de 24 heures d'affilée. En parallèle, cette complexité provoque des difficultés quant à l'accès à l'emploi et à la formation. Une personne 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. 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 à cause d'un défaut de mobilité. Ces chiffres sont le reflet du risque d'exclusion d'une part de la population. Enfin, 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.

L'égalité d'accès à la mobilité est donc 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 (sociale, territoriale, numérique et économique).

### UN ENJEU DE GOUVERNANCE

Réfléchir sur les dimensions sociales de la mobilité, c'est partir du constat que tous les individus ne sont pas égaux face à cette problématique. Certains sont plus « fragiles » que d'autres. Ces fragilités ont malheureusement tendance à se cumuler, multipliant les freins à la mobilité. Cette diversité de freins ne peut être réglée par une recette unique consistant à déployer de nouveaux services 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 dévoile ses limites. Ce défi montre la nécessité d'avoir une approche décloisonnée et d'adopter une logique de coproduction dans laquelle chacun des acteurs peut apporter ses compétences et son expertise. La gouvernance est donc un point complexe à traiter.

#### PART DES IMMOBILES PAR ÂGE

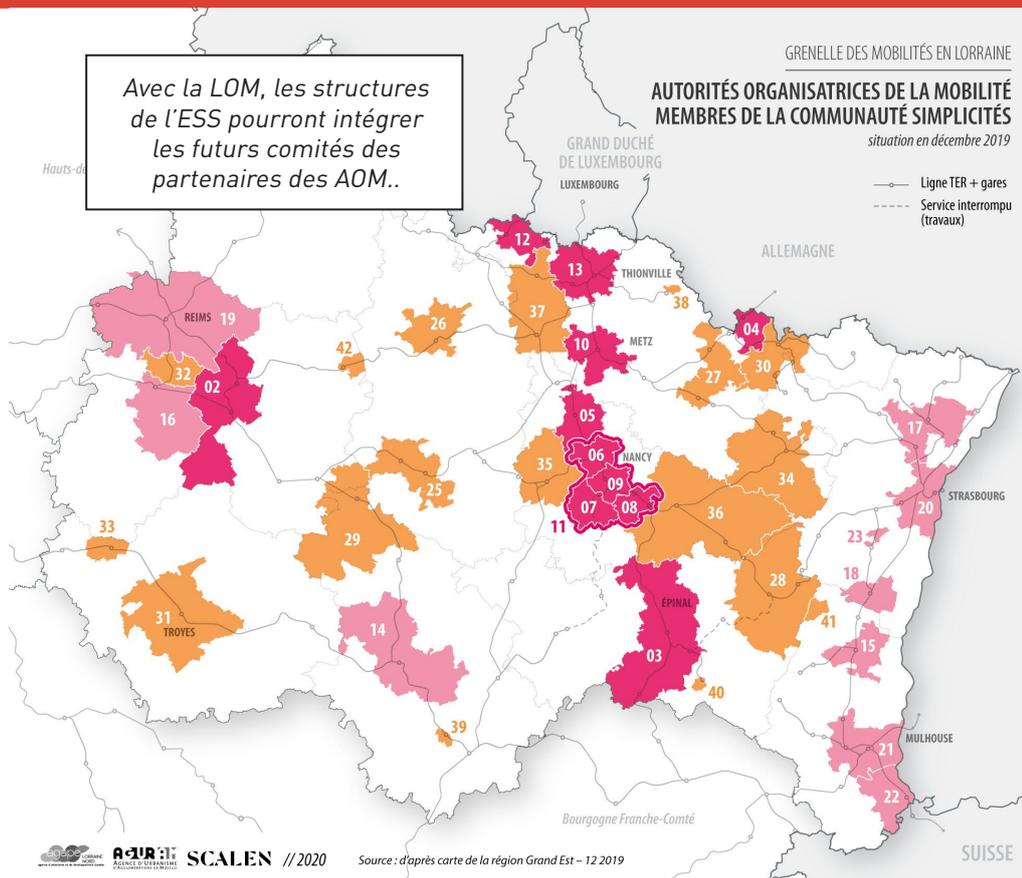


#### SIGNAUX FAIBLES

##### 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.
- 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.



- DISTRIBUANT ET ACCEPTANT LA CARTE**
01. Conseil régional Grand Est - Flux Grand Est
  02. CA Châlons-en-Champagne - SITAC
  03. CA Épinal - Imaginéo
  04. CA Forbach Porte de France - Forbus
  05. CC Bassin de Pont-à-Mousson - Le Bus
  06. CC Bassin de Pompey - Le SIT
  07. CC Moselle et Madon - TMM
  08. CC Pays du Sel et Vermois
  09. Métropole du Grand Nancy - STAN
  10. Metz Métropole - Le MET
  11. SM des transports suburbains de Nancy SUB
  12. SM intercommunal des transports de l'agglomération de Longwy - TGL
  13. SM des transports urbains Thionville Fensch - Citéline
- ACCEPTANT LA CARTE**
14. CA Chaumont, du Bassin Nogentais et du Bassin de Bologne Vignory FRONCES Cmonibus
  15. CA Colmar Agglomération - TRACE
  16. CA Epervain, Coteaux et Plaine de Champagne - Mouvéo
  17. CA Haguenau - Ritmo
  18. CC Sélestat - TIS
  19. CU Grand Reims - CITURA
  20. Eurométropole de Strasbourg - CTS
  21. Mulhouse Alsace Agglomération - Soleda
  22. Saint-Louis Agglomération - Distribus
  23. Ville d'Oberrnai - Pass'0
- EN PROJET**
24. Ardenne Métropole - TAC
  25. CA Bar-le-Duc - Sud Meuse - TUB
  26. CA Grand Verdun - TIV
  27. CA Saint-Avold Synergie - Transavold
  28. CA Saint-Dié-des-Vosges - Deobus
  29. CA Saint-Dizier, Der et Blaise - TICEA
  30. CA Sarreguemines Confluences - CABUS
  31. CA Troyes Champagne Métropole - TCAT
  32. CC Grande Vallée de la Marne
  33. CC Portes de Romilly-sur-Seine
  34. CC Sarrebourg Moselle Sud - i5ibus
  35. CC Terres Toulôises - Movia
  36. PETR du pays Lunévillois - Lunéo
  37. SM des transports du pays du bassin de Brieux Le Fil
  38. Ville de Bouzonville
  39. Ville de Langres - Bus étoile
  40. Ville de Remiremont
  41. Ville de Sainte-Marie-aux-Mines
  42. Ville de Sainte-Ménéhould - TUM

## FAIRE CONVERGER LES INITIATIVES EXISTANTES

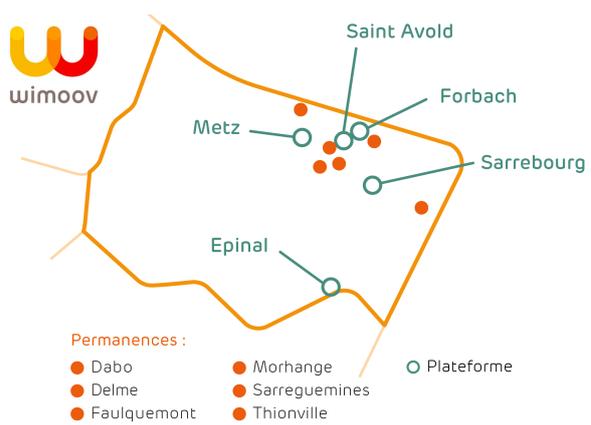
Dans l'ensemble des territoires, les collectivités cherchent à favoriser une mobilité inclusive, mais la portée de l'effort dépend des compétences administratives, des compétences techniques et des moyens disponibles.

La LOM a pour ambition de redistribuer à cet égard les cartes. Elle 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 ?

> **Mob'In Grand Est** est composé de 13 structures réparties dans 8 départements de la région. Ce réseau promeut l'accès de tous au droit à la mobilité : conseil en mobilité, information, formation, mise à disposition de véhicule, garage solidaire, TAD, covoiturage organisé, etc.



> Dans le Grand Est, **Wimooov** propose un accompagnement personnalisé (conseil en mobilité) dans les espaces ruraux et périurbains, pour l'apprentissage de l'intermodalité, en complément des associations locales.



**Permanences :**

- Dabo
- Delme
- Faulquemont
- Morhange
- Sarreguemines
- Thionville
- Plateforme

https://www.wimooov.org/plateforme-grand-est

Le Plan vélo et mobilités actives national de 2018 porte l'ambition de tripler la part modale pour atteindre de 9 % pour le vélo à l'horizon 2024 ; cela signifie que l'effort à réaliser est considérable. C'est pourquoi l'engagement porte une triple ambition :

## # ENGAGEMENT N°6

# À VÉLO OU À PIED

## Changer de braquet pour faciliter le quotidien

Le développement des mobilités actives a connu une accélération récente et rapide en France, portée par un essor des politiques publiques et par un contexte favorable. Les efforts doivent être poursuivis pour que ces pratiques durables et peu onéreuses puissent jouer un rôle majeur dans la lutte contre le changement climatique mais aussi en matière de droit à la mobilité et de santé publique.

### UNE COMPLEXITÉ ORGANISATIONNELLE À DÉPASSER

Le constat a été fait que la mise en place d'une politique cyclable demeure complexe en raison du nombre important d'acteurs et de l'éclatement des compétences : mobilité, voirie, santé, jeunesse, tourisme, sport, politique de la ville, etc. La politique cyclable est aussi un levier pour rapprocher territoires urbains, périurbains et ruraux. Il apparaît aussi qu'aujourd'hui encore le vélo utilitaire est parfois délaissé au bénéfice du vélo à dimension sportive ou de loisirs, alors qu'il serait opportun de réussir à concilier les actions de ces deux dimensions.

### VERS UNE TRIPLE AMBITION

Le plan Vélo et mobilités actives national de 2018 porte l'ambition de tripler la part modale pour atteindre de 9 % pour le vélo à l'horizon 2024 ; cela signifie que l'effort à réaliser est considérable. C'est pourquoi l'engagement porte une triple ambition :

- mieux prendre en compte l'usager dans sa diversité, au regard de l'élargissement sociologique des pratiques et du potentiel de développement parmi certains publics ;
- faciliter la coopération entre les territoires et les acteurs, en particulier entre les villes et les espaces périurbains et ruraux ;
- créer une culture commune, afin de monter en compétence et d'harmoniser les connaissances sur les problématiques liées aux mobilités actives.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

### 6.1

#### METTRE EN ŒUVRE DES PROJETS PILOTES EXEMPLAIRES POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Concrétiser la volonté de donner une plus large place aux mobilités actives en identifiant des territoires-pilotes en Lorraine et en accompagnant la réalisation de projets emblématiques à court terme, par exemple autour de gares à fort potentiel d'intermodalité ou d'établissements d'enseignement secondaire.

### 6.2

#### DYNAMISER LE RÉSEAU D'ÉCHANGE POUR DONNER ENVIE, INFORMER ET FORMER

Créer un centre de ressources documentaires (annuaire et référentiels d'aménagement), lieu de l'animation de l'écosystème lorrain des mobilités actives où pourront être formés les acteurs (élus, techniciens, représentants des usagers).

### 6.3

#### ORGANISER ET COORDONNER L'ACTION PUBLIQUE EN FAVEUR DU VÉLO À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE MOBILITÉ

Organiser le pilotage des politiques de mobilités actives à l'échelle des futurs bassins de mobilité en mutualisant les moyens et en fixant une ambition commune en matière d'animation, d'investissement (quote-part d'investissements financiers dans les mobilités actives), d'ingénierie et d'évaluation.

# POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

## Constats et ambitions partagés

### LES MOBILITÉS ACTIVES, DES PRATIQUES EN VOGUE QUI NÉCESSITENT D'AVANTAGE D'INVESTISSEMENTS

Récemment, le développement de la pratique cycliste et des modes de déplacement personnels a connu une accélération importante en France, portée par un essor des politiques publiques, nationales et locales, et par un contexte favorable (prise de conscience environnementale, faible coût, banalisation de l'assistance électrique, grèves dans les transports, distanciation physique).

Après avoir rappelé que le vélo et la marche constituent des pratiques de mobilité durables et peu onéreuses qui jouent un rôle majeur dans la lutte contre le changement climatique, les acteurs en présence ont aussi souligné leur grande importance en matière de santé publique et de droit à la mobilité. Complémentaires et alternatifs aux autres modes, notamment la voiture, les budgets alloués au développement du vélo et de la marche sont pourtant moindres. C'est pourquoi l'intermodalité s'impose ici comme un levier de développement : des synergies sont donc à établir avec les autres chantiers portant sur le ferroviaire et le covoiturage.

### UNE NÉCESSAIRE CONVERGENCE DES EFFORTS

Les ateliers constatent également que la mise en place d'une politique cyclable demeure complexe en raison du nombre important d'acteurs et de l'éclatement des compétences (voirie, mobilité, etc.). Si l'entrée par la mobilité est importante, il est rappelé que d'autres thématiques connexes sont souvent oubliées : santé, jeunesse, quartiers politique de la ville. La politique cyclable constitue aussi un levier pour rapprocher territoires urbains, périurbains et ruraux. Enfin, les participants du chantier constatent qu'aujourd'hui encore le vélo utilitaire, pratique du quotidien, est parfois délaissé au bénéfice du vélo à dimension sportive ou de loisirs, alors qu'il serait opportun de réussir à concilier les actions de ces deux dimensions lorsque des synergies peuvent être trouvées.

### UNE AMBITION NATIONALE À DÉCLINER LOCALEMENT

Le Plan national vélo et mobilités actives de 2018 porte l'ambition d'atteindre une part modale de 9 % pour le vélo à l'horizon 2024 ; cela signifie que l'effort à réaliser est considérable. Au-delà de cet enjeu national, les ateliers portent une triple ambition :

- **mieux prendre en compte l'usager dans sa diversité**, au regard de l'important élargissement sociologique de la pratique cycliste (utilitaire, loisir, itinérance, sportive) et de son potentiel de développement parmi certains publics (seniors, jeunes, femmes, etc.) ;
- **faciliter la coopération entre tous les territoires et les acteurs**, en particulier afin d'assurer de meilleurs connexions entre les villes et les espaces périurbains et ruraux, et pour profiter de l'allongement des distances permis par l'assistance électrique ;
- **créer une culture commune**, afin, d'une part, de monter en compétence sur les problématiques des mobilités actives, à la fois pour les élus, les techniciens et les associations d'usagers, et, d'autre part, d'harmoniser les connaissances en matière de mobilités douces.

Pour concrétiser cela, il est important que le Grenelle aboutisse à des actions opérationnelles de court terme, des expérimentations et des projets emblématiques pour maintenir la dynamique actuelle en faveur des modes actifs.

« En matière de vélo, faire des propositions à cette échelle lorraine est inhabituel ! Le chantier a su relever ce défi. »

D. ANDRÈS,  
Référént du chantier

« Avec le déconfinement, on observe un élargissement de la problématique et de l'usage du vélo ; il faut tenir compte de cet élargissement sociologique. »

D. VALENCE,  
Région Grand Est

Ce chantier a pour référents :



**Dominique ANDRÈS**  
Adjoint à la transition écologique et au développement durable à la Ville d'Épinal - Conseiller communautaire



**Jacques WEILL**  
Retraité, ex-Directeur SNCF TER Grand Est

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## **6.1 METTRE EN ŒUVRE DES PROJETS PILOTES EXEMPLAIRES POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :**

Concrétiser la volonté de donner une plus large place aux mobilités douces en identifiant des territoires-pilotes en Lorraine et en accompagnant la réalisation de projets exemplaires :

- réaliser des aménagements emblématiques à court terme (à l'aide d'appels à projets ou de labellisations) en s'appuyant sur le plan de relance et en promouvant des actions innovantes ; ces projets démonstrateurs ont pour ambition de lever les blocages de la complexité (financiers, organisationnels, voire « psychologiques ») ;
- conduire ces aménagements autour de gares à fort potentiel d'intermodalité en veillant à sécuriser les parcours des usagers (cheminements, itinéraires de rabattement sécurisés et balisés, stationnement sécurisé, éclairage nocturne, services) ; pour cela, les projets initieraient de nouvelles formes de participation des usagers ; d'autres actions pourraient être portées envers des publics-cibles ou dans des secteurs où la pratique cyclable, en déclin, doit être accompagnée : mobilité scolaire, quartiers de politique de la ville, espaces périurbains et ruraux.

→ En lien avec la proposition 3.1

## **6.2 DYNAMISER LE RÉSEAU D'ÉCHANGE POUR DONNER ENVIE, INFORMER ET FORMER**

Structurer un réseau régional d'échange entre les acteurs des mobilités actives :

- créer un centre de ressources documentaires identifiant l'ensemble des gestionnaires publics du vélo et des cellules d'appui en ingénierie et proposant des référentiels plus qualitatifs valorisant les bonnes pratiques et les références de réalisations en Grand Est ;
- mettre en place un outil de mise en contact de l'ensemble de l'écosystème d'acteurs en lien avec la pratique du vélo : référents techniques au sein des collectivités, référents politiques, structures associatives, opérateurs privés et experts techniques ;
- assurer la formation des élus, des techniciens, des prescripteurs et des représentants des usagers aux problématiques des mobilités actives, en lien avec les CNFPT, la FUB et d'autres structures de formation.

## **6.3 ORGANISER ET COORDONNER L'ACTION PUBLIQUE EN FAVEUR DU VELO À L'ECHELLE DES BASSINS DE MOBILITÉ**

Organiser le pilotage des politiques de mobilité douce à l'échelle des futurs bassins de mobilité lorrains en mutualisant les moyens et en fixant une ambition commune :

- en matière d'animation en créant un groupe d'élus vélo bien identifié (Région, départements, AOM) ;
- en matière d'investissement financier en définissant des objectifs à atteindre pour les mobilités actives à l'instar du « 1 % artistique ». Cette quote-part obligatoire d'investissement pourrait être indexée aux investissements routiers ou carbonés, telle que la compensation écologique mise en œuvre par la Caisse des dépôts ; l'extension du programme Dirige de la Région (co-financement incitatif) à un périmètre plus large pourrait également être envisagée pour intégrer des aménagements cyclables de rabattement ;
- en matière d'ingénierie en facilitant la solidarité entre territoires urbains et ruraux et en encourageant l'intégration des mobilités actives dans l'ingénierie routière et de voirie ;
- en matière d'évaluation et de suivi en définissant des indicateurs communs afin d'atteindre des objectifs de développement.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### LE VÉLO, UN REMÈDE ANTI-CRISE ?

La pratique du vélo a fortement évolué ces dix dernières années, tant dans sa dimension utilitaire que dans les dimensions touristique, sportive ou de loisirs. Les grandes villes françaises ont été le support de ce développement, porté également par le décollage spectaculaire du vélo à assistance électrique (VAE), dont le dynamisme ne faiblit pas (+12 % de ventes en volume entre 2018 et 2019). Mais, en parallèle, les espaces périurbains et ruraux continuent de voir la pratique cyclable diminuer, en particulier chez les jeunes.

Le développement du vélo témoigne d'une volonté d'apaiser la circulation, d'améliorer la qualité de vie (un mode économique et accessible) et de préserver l'humain et l'environnement (diminution de la pollution, du bruit, de risques divers, impacts positifs sur la santé). Il s'impose comme un levier pour soulager certains axes routiers d'une partie du trafic, y compris sur des distances de plusieurs kilomètres. Le vélo et la marche constituent aussi des moyens économiques pour faciliter l'accès aux gares et pôles d'échanges multimodaux et pour intensifier l'intermodalité depuis leur aire d'attraction. Enfin, le vélo constitue un levier important de développement économique : emplois directs de l'économie du vélo (13 500 emplois en France), logistique urbaine, tourisme (les cyclotouristes dépensent en moyenne 68 € par jour contre 55 € pour les autres touristes), bénéfices santé des salariés et autres externalités positives (clientèle plus locale, plus fidèle, etc.).

### UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Pour l'heure, les infrastructures cyclables adaptées sont encore en développement dans les agglomérations mais restent rares en dehors. Néanmoins, portée par les grèves des transports en commun en début d'année puis par le contexte sanitaire, la fréquentation cyclable a progressé de 10 % sur l'ensemble de l'année 2020, la hausse atteignant 27 % hors des deux périodes de confinement<sup>1</sup>. Les collectivités se sont en effet mobilisées afin d'offrir aux habitants davantage de solutions pour faciliter leurs déplacements à vélo. Enfin, tout le potentiel de développement du vélo est loin d'être atteint en France. En effet, il existe plus de 35 millions de vélos chez les Français, dont un quart est inutilisé. De même, si la pratique est importante chez les hommes et les cadres, elle doit encore progresser chez les femmes et les ouvriers. Enfin, les territoires périurbains et ruraux, où la pratique s'érode, doivent être des territoires de reconquête des politiques cyclables.

### UN ENJEU NATIONAL : 9 % de part modale en 2024

Pour atteindre cet objectif national de triplement de la part modale, l'effort à réaliser est certes important mais les collectivités bénéficient d'une enveloppe de 350 millions d'euros sur sept ans. Et, dans le cadre de France relance, ce fonds Mobilités actives est abondé de 200 millions d'euros pour 2021, en vue d'accélérer les efforts financiers réalisés par les collectivités ces dernières années.

<sup>1</sup> - Vélo & Territoires, Fréquentation vélo et confinement, bulletin n°13, janvier 2021



Aménagements cyclables temporaires en préparation à Metz (en haut) et Nancy (en bas), mai 2020

Source : Metz à Vélo - Est Républicain

« Si les réflexions ont beaucoup avancé en milieu urbain, dans les milieux périurbain et rural, il existe des endroits avec un fort potentiel : les gares. »

J. WEILL,  
Réfèrent du chantier

> *Chronovélo*, le nouveau réseau cyclable structurant de la Métropole de Grenoble. Il offre des itinéraires directs, confortables et sécurisés. Il s'appuie notamment sur une identité visuelle très marquée s'inspirant de celle des transports collectifs (indications de direction, code couleur) et des aménagements offrant de nouveaux services aux cyclistes.



Photographie : Grenoble Alpes Métropole

D'après l'enquête *Territoires 2019* de Vélo & territoires, le budget des politiques vélo en France est en moyenne de 14 € par habitant et par an. Si cette moyenne cache bien sûr d'importantes disparités entre les territoires (par exemple : 22,6 € à Bordeaux Métropole contre 5,5 € à Montpellier Méditerranée Métropole), les budgets ont considérablement augmenté depuis 2014 (+37 % pour les départements).

Si cette donnée permet de se mesurer aux voisins européens (les Pays-Bas consacrent 24 € par an et par habitant mais leurs infrastructures sont réalisées), elle permet, surtout, d'entrevoir les importantes disparités d'investissements publics (271 € de dépenses par an et par habitant pour la voiture, 473 € pour les transports collectifs). L'Ademe considère qu'avec 30 € de budget par an et par habitant, la France ferait un pas en avant pour développer une politique cyclable ambitieuse. L'intérêt majeur d'une politique cyclable est qu'elle est beaucoup moins coûteuse que celles des modes routiers et collectifs et qu'elle est, à l'inverse des transports en commun, constituée surtout de dépenses d'investissements pour un

coût faible de fonctionnement. Enfin, elle constitue un levier important afin de tisser des liens entre les villes et les espaces périurbains et ruraux alentours.

### VÉLO'S COOL encourager Les mobilités urbaines douces

À Lunéville, la CC du Territoire de Lunéville à Baccarat offre un vélo à tous les collégiens et lycéens, qui en font la demande et résident à moins de 3 km de leur établissement scolaire, pour effectuer leur trajet quotidien. Accompagné d'un package d'accessoires et de services (formation, accompagnement technique...), le vélo est fabriqué et assemblé par une entreprise sociale et solidaire de la région, Wheel'e, à Badonviller. Les mécaniciens de la hotline passent une fois par semaine dans chacun des 5 établissements scolaires pour réviser les vélos pendant que les ados sont en classe. Une opération qui permet d'encourager les mobilités urbaines douces durablement et en toute sécurité.

► [www.delunevilleabaccarat.fr](http://www.delunevilleabaccarat.fr)

## COMMENT RÉPONDRE AUX BESOINS DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS ?

Les principaux freins à l'usage du vélo sont connus grâce aux enquêtes, comme celle menée par la Fédération nationale des usagers de la bicyclette (FUB). L'enquête de 2017 pointe trois principaux freins : l'insécurité (nécessité de séparation du trafic motorisé, d'autant plus pour les publics fragiles comme les enfants et les personnes âgées), l'incivisme (besoin de respect de la part des autres usagers de la route) et le stationnement (faciliter l'intermodalité, réduire le risque de vol, notamment des VAE). Si l'essor du VAE permet de dépasser certains freins à l'usage du vélo, en permettant la conquête de nouveaux publics, l'émergence de nouveaux usages et la possibilité de renforcer les mobilités actives dans de nouveaux territoires de pertinence (espaces périurbains et ruraux), il ne sera pas suffisant pour atteindre les objectifs du plan vélo national. Axes structurants, sécurisés et éclairés, services à destination des cyclistes, plans vélo et piéton, intermodalité, etc. sont autant de mesures qui permettront de relever les défis qui se présentent.

> Porté la FF de Randonnée et ses partenaires, et en partenariat avec l'Ademe, le 1<sup>er</sup> « baromètre des villes marchables » est paru à la mi-2021. Les principaux enjeux identifiés concernent l'amélioration (élargir, entretenir, sécuriser, compléter le réseau) et le désencombrement des espaces réservés aux piétons (verbaliser le stationnement automobile, réserver réellement l'espace aux piétons, réduire les vitesses, supprimer les obstacles, etc.) ainsi que la réalisation d'équipements de confort (bancs, toilettes, fontaines, agréabilité, etc.).



Photographie : CEREMA - Bruno DAVAL



D'ores et déjà, plusieurs territoires en France et à l'étranger font figure de pionniers et constituent ainsi une ressource essentielle afin de s'inspirer de leurs expérimentations. Les quelques exemples présentés ici ne constituent qu'un échantillon de l'éventail des possibles. Des « petits riens » au « système vélo » (à l'instar de Chronovélo à Grenoble), c'est tout une « boîte à outils » exhaustive au service du parcours usager et à destination des collectivités souhaitant mettre en œuvre une politique vélo qui est en train de se développer (infrastructures, acquisition du vélo, réparation, balisage, etc.). La LOM doit favoriser l'harmonisation de ces instruments, en permettant notamment aux communautés de communes de développer une telle politique via la compétence mobilité (AOM).



## # ENGAGEMENT N°7

**LA VOITURE PARTAGÉE****Massifier l'usage pour réduire la congestion et la pollution**

L'autopartage et le covoiturage transforment les façons d'utiliser l'automobile, en optimisant les taux d'utilisation et d'occupation des véhicules. Si le covoiturage longue distance est déjà très implanté en France en France, le système peine à se développer sur les courtes distances. Qu'il s'agisse de covoiturage ou d'autopartage, il est difficile d'atteindre un effet de masse suffisant pour accroître la pratique, aujourd'hui ralentie par les exigences sanitaires liées à la Covid-19.

**DÉPASSER LES FREINS À LA MOBILITÉ PARTAGÉE**

Il est nécessaire de favoriser ou créer les conditions d'un développement de la voiture partagée :

- diversifier et multiplier l'offre pour la rendre complète et disponible, notamment au niveau des gares et pôles d'échanges multimodaux ;
- multiplier et dynamiser les campagnes d'information, de communication et de sensibilisation ;
- créer un système certifiant et ludique pour inciter à la pratique...

...mais, aussi, résorber les nombreux freins qui perdurent : le manque d'aires de stationnement dédiées bien localisées, la faiblesse des incitations financières, l'absence d'intégration de l'offre au bouquet de mobilité, un manque d'offres partagées en milieu peu dense, le faible accompagnement, la difficulté et, surtout, la lenteur des changements de comportements, etc.

**VERS UNE EXPÉRIMENTATION D'OFFRES NOUVELLES ET UN ACCOMPAGNEMENT DES USAGERS**

Le Grenelle a permis d'établir un consensus sur l'importance d'expérimenter des voies réservées sur les axes structurants (A31, etc.) et de développer les services et les réseaux d'acteurs pour permettre un véritable développement du covoiturage lors des déplacements du quotidien.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

**7.1****EXPÉRIMENTER DES VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER**

Les objectifs sont, sur les sections à 3 voies existantes ou à venir (A31, A4), d'optimiser l'usage, de limiter congestion et pollution et de permettre un gain de temps incitatif aux covoitureurs.

Un travail de concertation avec les autorités luxembourgeoises semble incontournable dans le cadre du trafic transfrontalier.

 Proposition 8.3

**7.2****DÉVELOPPER L'USAGE DU COVOITURAGE EN AMÉLIORANT SON INTÉGRATION AU BOUQUET D'OFFRE**

Cette proposition vise à construire un réseau d'acteurs lorrains afin de mieux articuler les offres de transport en commun classiques, notamment via Fluo Grand Est, avec le transport à la demande, l'autostop, le covoiturage, l'autopartage et les solutions de mobilité innovantes ou solidaires.

 Propositions 4.1 ; 4.2 et 5.2

**7.3****MIEUX ACCOMPAGNER LES EMPLOYEURS POUR INFLUER SUR LES USAGES PROFESSIONNELS**

L'échelle professionnelle semble pertinente pour massifier le partage de la voiture. La généralisation des Plans de mobilité employeurs (PDM-E) pourrait favoriser, en s'appuyant sur des communautés et des réseaux déjà constitués, la diffusion des bonnes pratiques et la mise en place d'actions concrètes.

 Proposition 2.2

## POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

### Constats et ambitions partagés

L'usage de la voiture a évolué avec l'apparition de l'autopartage et du covoiturage. Ces pratiques permettent d'accroître le nombre de personnes par véhicules. Outre le système de covoiturage longue distance déjà très implanté en France grâce aux plateformes communautaires, le covoiturage courte distance émerge, en particulier pour les déplacements domicile-travail et notamment sous l'impulsion des collectivités. Toutefois, le covoiturage du quotidien peine à se développer en Lorraine, notamment, du fait de :

- la carence d'aires de stationnement dédiées et judicieusement localisées (surtout dans le nord de la Lorraine) ;
- la difficulté à rencontrer des covoitureurs réguliers et de confiance ;
- la faiblesse des incitations financières ;
- la nécessité d'avoir un tiers de confiance ;
- l'absence d'intégration de l'offre dans un bouquet de mobilités alternatives ;
- la difficulté et la lenteur des changements de comportements.

L'autopartage a connu, ces dernières années, une croissance très forte et dispose d'un potentiel de développement important, mais concerne encore peu d'utilisateurs, essentiellement localisés dans les grandes agglomérations.

Le covoiturage quant à lui semble mieux convenir aux trajets occasionnels sur de relatives longues distances qu'à des trajets de proximité pour la mobilité de tous les jours.

Plusieurs idées font consensus. Parmi elles, il s'avère que la pratique du covoiturage devrait se trouver facilitée en expérimentant l'adaptation d'infrastructures routières et autoroutières par la mise en place de voies réservées et d'aires de stationnement. Il semble aussi indispensable d'engager la structuration d'un réseau d'acteurs pour favoriser réellement le développement du partage de l'automobile.

*« Des évolutions de parts modales ont pu être constatées. L'effort doit être poursuivi et c'est un travail de longue haleine que de faire évoluer les comportements. »*

**D. JAY,**  
Référént de chantier

*« L'utilisateur veut du pratique et du pas cher. »*

**A. BARDOT-NORMAND,**  
Référénte de chantier

#### Ce chantier a pour référents :



**Audrey BARDOT-NORMAND**  
1<sup>ère</sup> Vice-Présidente déléguée à l'agriculture et à l'environnement  
Conseil départemental Meurthe-et-Moselle



**Didier JAY**  
Vice-Président NB.TECH

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## 7.1 EXPÉRIMENTER UNE VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

L'objectif des voies réservées est de réduire la pollution et de décongestionner les accès aux zones urbaines denses. Cette solution peut aussi être envisagée dans le cadre du trafic transfrontalier. Elle pourrait fluidifier le trafic et représenter un incitatif fort grâce au gain de temps engendré. Il semble incontournable de tester ce dispositif lorsque la nouvelle infrastructure de l'A31bis se réalisera. Ce dispositif nécessite une concertation avec les autorités luxembourgeoises pour prolonger cette bande sur le sol grand-ducal. Une telle expérimentation peut également être envisagée là où l'A31 est déjà à 3 voies.

→ En lien avec la proposition 8.3

## 7.2 DÉVELOPPER L'USAGE DU COVOITURAGE EN AMÉLIORANT SON INTÉGRATION AU BOUQUET D'OFFRE

**La construction d'un réseau local d'animateur** pourrait à la fois mettre en relation les collectivités, se faire le relai des expériences les plus efficaces et assurer la sensibilisation et l'accompagnement aux changements d'habitudes. L'amélioration de la visibilité de tous les acteurs et leurs fonctions, favorisera la pérennité des mobilités partagées.

→ En lien avec les propositions 4.2 et 5.2

### **La définition d'une stratégie lorraine de développement du covoiturage, pour une offre fonctionnelle :**

la difficulté principale réside aujourd'hui dans la méconnaissance de l'offre, son hétérogénéité et la diversité des modalités d'accès et des initiatives. La définition d'une stratégie à l'échelle lorraine permettra d'homogénéiser et développer une offre de services compréhensible et interopérable qui couvre l'ensemble des territoires et besoins. Incitative, cette stratégie pourra concerner l'offre (stationnement, plateformes de mise en relation, tiers de confiance, etc.) et les conditions d'accès (tarification, subventions et incitations financières, etc.). La diffusion ne doit pas se limiter au digital, sous peine d'exclure une part considérable de la population.

→ En lien avec la proposition 4.1

## 7.3 MIEUX ACCOMPAGNER LES EMPLOYEURS POUR INFLUER SUR LES USAGES PROFESSIONNELS

**Pour soutenir le développement de pratiques de mobilité meilleures pour l'environnement et la santé (vélo, covoiturage, télétravail, etc.), il est impératif d'accompagner les entreprises et les collectivités** afin de les aider à élaborer leur Plan de mobilité employeur (PDM-E) et former leurs référents mobilité. Les entreprises et les collectivités sont en effet d'importants viviers d'usagers, relais d'une action de massification des mobilités partagées et/ou décarbonées. Au sein de ces structures dont les collaborateurs se connaissent, il est en effet plus aisé d'établir les liens de confiance nécessaires à l'établissement d'un réseau de covoitureurs. Généraliser un dialogue entre les AOM et les employeurs facilitera la construction, par ces derniers, d'une stratégie de mobilité, ainsi que le portage et le suivi de leurs projets.

**Afin de contribuer à la réduction des coûts liés aux mobilités (financiers comme écologiques) pour tous (entreprises, collectivités, particuliers-usagers), il convient par ailleurs de mutualiser dès que possible les flottes de véhicules.** En effet, nombre d'employeurs disposent de flottes de véhicules « en propre » dont l'usage n'est pas optimisé en journée, et, encore moins le week-end. Pour optimiser leur temps de non-utilisation, il pourrait être envisagé de faciliter l'usage de ces flottes en interentreprises, ou en autopartage le soir et le week-ends, notamment par les collaborateurs (voire au-delà) pour des motifs non professionnels. Cela pourrait répondre à des besoins, notamment en milieu peu denses.

## POUR ALLER PLUS LOIN

La voiture partagée est sans nul doute à la croisée des chemins traitant de lisibilité des offres de mobilité et de mobilité solidaire. De nombreuses expériences, lorraines ou non, peuvent être autant de sources d'inspiration pour le futur.

### LA MOBILITÉ PARTAGÉE, AU CŒUR DU BOUQUET DE MOBILITÉ MIS EN PLACE SUR LE PETR DU PAYS DE LUNÉVILLOIS

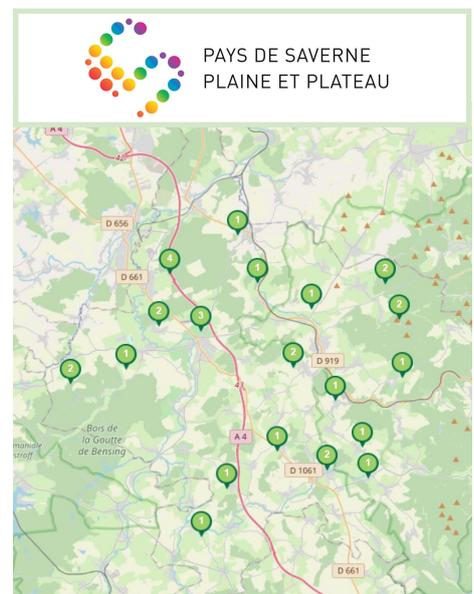
Le Pays du Lunévillois est devenu une Autorité organisatrice des mobilités depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Labellisé territoire à énergie positive et croissance verte, il a mis en place une agence de la mobilité qui propose un bouquet de mobilité : covoiturage, autopartage, mobilité solidaire, mobilité cyclable. Cette promotion de la mobilité alternative doit inspirer les territoires peu denses.



### L'AUTOSTOP ORGANISÉ AU SEIN DU PAYS DE SAVERNE PLAINES ET PLATEAU POUR DÉSENCLEVER LES SECTEURS RURAUX

L'autostop organisé est un mode de mobilité qui peut compléter l'offre de transport. En s'appuyant sur les flux existants l'autostop a pour objectif premier de désenclaver les territoires ruraux et désengorger les voies. Pour être efficace, ce transport solidaire s'appuie sur un tissu social local pour une diffusion forte et pérenne qui favorise la confiance en ce mode de transport. Le levier de réussite le plus important reste une communication et une animation sur du long terme pour intégrer le système en vue d'un changement de comportement progressif.

En 2016, le Pays de Saverne Plaines et Plateau adhère officiellement à Rezo Pouce pour désenclaver les territoires qui manquent de desserte en transport en commun. Dans le même temps, le Pays bénéficie du label TEPCV qui a aidé à financer l'implantation et l'adhésion de Rezo Pouce. Actuellement ce sont 29 arrêts « sur le Pouce » répartis sur 19 communes du Pays qui maillent le territoire.



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

### UNE NOUVELLE FORME DE MUTUALISATION DE LA VOITURE : TAD le jour, autopartage les soirs et week-ends en Grande Vallée de la Marne

La CC de la Grande Vallée de la Marne, territoire situé sur le PNR de la montagne de Reims, est porteur d'un projet Tenmod financé par France mobilité, sur le déploiement de véhicules mis à disposition des habitants en vue d'un usage partagé. Ce projet vise à préserver l'environnement et la qualité de vie des habitants en proposant des solutions de mobilités durables et propres en milieu rural. En ce sens il favorise l'attractivité résidentielle, l'accès aux commerces, aux équipements, aux services et à l'emploi. En 2020, la CC s'est associée à Citiz qui a déployé un réseau de véhicules hybrides ou électriques en autopartage : 12 véhicules répartis sur 10 bornes stations (financées par l'AdemE via TEPCV). Une expérimentation est en cours sur la mise en autopartage des véhicules utilisés pour le transport à la demande.



Source : <https://grand-est.citiz.coop>

## LA VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE, UNE INCITATION PAR LE GAIN DE TEMPS POUR FAVORISER SA PRATIQUE. APRÈS LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA, LE PREMIER TEST A EU LIEU ENTRE LYON ET GRENOBLE



Source : <https://www.autoplus.fr/actualite>

Outre Atlantique, les voies réservées au covoiturage sont des leviers forts à la pratique du covoiturage. En 2020, la 1<sup>ère</sup> voie dédiée est inaugurée en France, sur l'A48 entre Lyon et Grenoble, sur un tronçon de 8 km. Cette voie a pour fonction de résoudre les embouteillages chroniques aux heures de pointe et ainsi réduire la pollution. Cela apportera un gain de temps aux covoitureurs pour leur permettre de fiabiliser leur temps de trajet.

Associée à une signalétique en forme de losange pour représenter cette voie, elle

s'active lorsque le trafic s'intensifie pour permettre aux covoitureurs d'y circuler. Seuls les véhicules comprenant deux personnes ou plus, les taxis, ainsi que les véhicules à très faibles émissions ont le droit de l'emprunter. La vitesse maximale autorisée est alors de 50 km/h sur l'ensemble des voies.

De plus, un radar préventif, relié au panneau lumineux, est installé pour compter les passagers. Si une seule personne à bord d'un véhicule est détectée, le panneau affiche un message lumineux : « seul à bord, changez de voie ». Cette expérimentation n'est pas sans rappeler celle de la voie réservée sur l'E411 entre Arlon et la frontière luxembourgeoise. Encore faut-il que la voie ne s'arrête pas nette au passage de la frontière et que la coordination transfrontalière se fasse.

*« A une époque, les plateformes de covoiturage proliféraient mais au final, très peu ont permis de faire émerger une offre et un équilibre entre l'offre et la demande. L'attention doit se focaliser dans un premier temps sur la cible des entreprises pour favoriser l'émergence d'une masse critique. »*

Fanny RICHARD, Klaxit

## LE PLAN DE DÉPLACEMENT INTERENTREPRISE (PDIE), LA CIBLE PRINCIPALE POUR GÉNÉRER UNE MASSE CRITIQUE SUFFISANTE



*« La communication est fondamentale pour favoriser le changement de comportement mais, aussi, après, pour que l'usager conserve ses nouvelles habitudes. »*

Matthieu GARDIN, Oxyca

Initié en 2011, le PDIE du technopôle Nancy-Brabois est un des premiers PDIE de France. Le technopôle compte environ 20 000 employés. Partant du constat du trafic intense généré et de la saturation des places de stationnement, des expérimentations de covoiturage (domicile-travail) et d'autopartage (pour les déplacements professionnels durant la journée) ont été mis en place à l'échelle interentreprises car le potentiel d'utilisateurs est important sur ce secteur. La plupart des expériences ont montré des limites, notamment par manque d'animation, de diffusion des offres, des difficultés de compréhension par la multiplicité des offres et un périmètre jugé trop restreint qui réduit l'usage pour une plus grande échelle. D'où l'idée de la création d'un poste d'opérateur ou de manager, dans ce plan, pour gérer au mieux ces services et accompagner les employés à réduire leur part d'autosolisme et surmonter les difficultés rencontrées.

Note : la terminologie LOM a voulu un renommage de ces Plans de mobilité employeurs (et leur déclinaison en Plans de mobilité inter-employeurs).



## # ENGAGEMENT N°8

# MOBILITÄTEN - MOBILITÉS - MOBILITÉITS

## Favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune

L'attractivité du Luxembourg engendre la saturation des infrastructures routières et ferroviaires en heures de pointe. Sans une réelle coopération, il est impossible de concevoir une politique de mobilité à la hauteur des enjeux et de résoudre le problème de la mobilité transfrontalière.

### COORDONNER LES ACTIONS DE PART ET D'AUTRE DES FRONTIÈRES

Chacun agit de son côté mais, trop souvent encore, des décisions unilatérales et non concertées sont prises. Les concrétisations opérationnelles restent rares, notamment faute de solutions au niveau des financements. Le Grenelle pourrait permettre la mise en place d'un collectif pour favoriser les échanges, expérimenter de nouvelles solutions et mieux coordonner les politiques publiques.

### VERS UNE CONNAISSANCE DES PROJETS EN COURS ET DES FINANCEMENTS À MOBILISER

Force est de constater que les acteurs de la mobilité n'ont pas tous le même niveau d'information quant aux dynamiques à l'œuvre sur le territoire transfrontalier, ni même, parfois, connaissance de projets structurants en cours. Pour décider en connaissance de cause et agir efficacement, il est indispensable, pour les différents acteurs, d'avoir cette vue d'ensemble.

### VERS DES OUTILS CONCRETS POUR FACILITER LA VIE DES FRONTALIERS

Pour dépasser les situations actuelles où la concertation préalable aux projets/décisions ne semble pas exister, la solution pourrait passer par la création d'une nouvelle entité de gouvernance de type Eurodistrict ou Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT). Mais, face à l'urgence, il convient, dès maintenant, d'expérimenter de nouvelles solutions et de porter des projets communs avec nos voisins frontaliers.

## LES PROPOSITIONS RETENUES

#### 8.1

### STRUCTURER UN LARGE COLLECTIF TRANSFRONTALIER POUR APPORTER DES PROPOSITIONS TECHNIQUES CONCRÈTES

Le collectif va permettre de créer un lien, qui fait cruellement défaut aujourd'hui, entre les acteurs de la mobilité de part et d'autre des frontières. Il favorisera la cohérence des décisions et l'identification des projets prioritaires.

#### 8.2

### INVENTORIER LES INITIATIVES LOCALES ET LES FINANCEMENTS MOBILISABLES POUR ORGANISER LA MISE EN ŒUVRE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT TRANSFRONTALIÈRE COORDONNÉE

La cartographie de l'offre, l'inventaire des projets et le recensement des financements mobilisables permettra de mettre de la cohérence dans le foisonnement d'initiatives locales existantes et d'acquérir une expertise facilitant la concrétisation des projets grâce à un soutien partagé : la lisibilité et l'attractivité de l'offre de mobilité transfrontalière en sera accrue.

#### 8.3

### EXPÉRIMENTER DE NOUVELLES PRATIQUES ET DE NOUVELLES FORMES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Pour dépasser les situations actuelles, la solution semble de s'appuyer sur les gouvernances existantes (françaises, franco-luxembourgeoises ou plus larges). Dans l'attente, les acteurs doivent d'ores-et-déjà mener les études préalables aux expérimentations transfrontalières : voie réservée au covoiturage, REM, communication sur l'offre de transport, etc.

Propositions 2.3 ; 3.1 ; 7.1 et 9.1

## POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

### Constats et ambitions partagés

L'afflux de travailleurs frontaliers vers le Grand-Duché de Luxembourg entraîne quotidiennement une saturation des infrastructures de transport en heures de pointe. Il est difficile aujourd'hui de concevoir une politique de mobilité qui soit à la hauteur des enjeux transfrontaliers.

Sans une réelle coopération entre les acteurs des différents versants, il sera impossible de remédier aux nombreux problèmes qui se posent.

#### METTRE EN RÉSEAU L'EXISTANT

Actuellement, les différentes structures de coopération existantes semblent avoir du mal à unir leurs efforts : il en résulte, parfois, des décisions non concertées. De plus, la coopération actuelle débouche rarement sur du concret, elle reste le plus souvent au niveau de grandes décisions stratégiques mais sans concrétisation opérationnelle, notamment par manque de consensus financier.

La mise en place d'un collectif par le Grenelle pourrait permettre de favoriser les échanges, d'expérimenter de nouvelles solutions innovantes et de mieux coordonner les différentes politiques publiques.

*« Nous faisons preuve de myopie. Cette absence de connaissance de l'existant, le manque d'informations sur les projets en cours aboutissent aux reports de décisions. »*

**Patrick RISSER,**  
Référént de chantier

#### AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DE L'EXISTANT

Les acteurs de la mobilité n'ont pas tous le même niveau d'information quant aux démarches en cours, aux coopérations existantes, etc. Il existe un réel besoin de diffusion de l'information. En préambule à toute action, il est nécessaire de connaître les projets existants et les besoins de chaque territoire.

#### FACILITER LES USAGES ET DÉBOUCHER SUR DES OUTILS CONCRETS

Les nouveaux projets ne pourront se définir qu'en ayant une parfaite connaissance de l'existant. Dans le cas contraire, les acteurs risquent, par manque d'information, de reporter certaines décisions. Seule une vision partagée permettra de garder un coup d'avance dans les réponses à apporter, et, de se mettre d'accord sur les enjeux et priorités sur lesquels doivent se concentrer les efforts de coopération.

La constitution d'un large collectif, ne se limitant pas aux seuls acteurs publics, fait consensus. Il semble primordial d'associer dès le début des discussions, et pas simplement au moment de la question du cofinancement, les partenaires frontaliers, les collectivités qui sont « acteurs de la demande », les opérateurs et, les générateurs de mobilité. Par ailleurs, il convient de ne pas oublier que la solution à la congestion vers le Grand-Duché passera aussi par une diminution des flux et des solutions de « démobilité ».

*« Si les mesures sont prises sans coordination, on crée un entonnoir à la frontière. »*

**Pascal PEUVREL,**  
Référént de chantier

#### Ce chantier a pour référents :



**Patrick RISSER**  
Président de la  
Communauté  
de Communes  
Pays Haut  
Val d'Alzette



**Pascal PEUVREL**  
Président de  
l'Association  
des Frontaliers  
Au Luxembourg  
(AFAL)

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## **8.1 STRUCTURER UN LARGE COLLECTIF TRANSFRONTALIERS POUR APPORTER DES PROPOSITIONS TECHNIQUES CONCRÈTES**

La constitution d'un collectif va permettre de rassembler les personnes qui portent des projets avec une implication transfrontalière. Cet espace d'échange et de présentation permettra de les porter à la connaissance de tous les projets en cours, et ainsi de favoriser la cohérence entre eux. Cette action va surtout permettre aux différents acteurs de mieux se connaître et de créer du lien entre eux, ce qui fait cruellement défaut aujourd'hui. Au-delà de ce premier objectif, le collectif devra se structurer afin d'être en capacité de mettre en avant les projets prioritaires et de pouvoir faire des propositions concrètes aux autorités luxembourgeoises. Une fois bien en place, le collectif pourra être lui-même porteur d'un projet et rechercher des financements.

## **8.2 INVENTORIER LES INITIATIVES LOCALES ET LES FINANCEMENTS MOBILISABLE POUR ORGANISER LA MISE EN ŒUVRE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT TRANSFRONTALIÈRE COORDONNÉE**

Pour mettre en cohérence les politiques de part et d'autre de la frontière, il faut au préalable connaître de manière exhaustive les projets existants et réaliser un décryptage des dynamiques à l'œuvre sur le territoire transfrontalier. En s'appuyant sur les recensements préexistants et en les complétant, il sera alors possible de cartographier l'offre transfrontalière pour faciliter la mise en cohérence des réponses, notamment avec une meilleure coordination entre le routier et le ferroviaire, une amélioration de l'information voyageur, de la grille tarifaire et de la lisibilité de l'offre. Il permettra, par ailleurs, de mieux appréhender l'offre en zone rurale transfrontalière.

Via la capitalisation et l'expérience des membres du collectif, il faudra recenser l'intégralité des financements (nationaux, transfrontaliers et européens) mobilisables pour mettre en œuvre les projets. La construction d'une vue d'ensemble des dispositifs existants permettra d'acquérir collectivement une expertise de recherche des fonds nationaux et européens et de la manière de les combiner pour concrétiser les projets.

## **8.3 EXPÉRIMENTER DE NOUVELLES PRATIQUES ET DE NOUVELLES FORMES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE**

Actuellement, les décisions qui sont prises ne proviennent que trop rarement d'un processus de concertation entre les acteurs de part et d'autre des frontières. Pour y remédier, la solution semble devoir, à défaut de passer par la création d'une nouvelle entité de gouvernance type Eurodistrict ou GLCT de s'appuyer sur les gouvernances existantes. Une avancée significative dans la coopération transfrontalière est espérée, avancée qui permettrait par ailleurs de se positionner sur les grandes infrastructures. Une telle évolution de gouvernance ne peut malheureusement voire le jour à court terme.

En attendant d'atteindre cet objectif, les acteurs doivent pouvoir porter des projets communs et avoir recours à une approche ciblée pour lancer des expérimentations ou des études préalables aux expérimentations transfrontalières comme par exemple avec la création d'une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute, la réflexion autour d'un REM à l'échelle transfrontalière, la mutualisation des supports de communication de l'offre de transport, la réflexion sur les plateformes logistiques face aux concurrences locales (Athus et Bettembourg), etc.

→ en lien avec les propositions 2.3 ; 3.1 ; 7.1 et 9.1

## POUR ALLER PLUS LOIN

### LA COOPÉRATION DOIT S’AFFRANCHIR DES LIMITES ADMINISTRATIVES POUR S’ADAPTER AUX TERRITOIRES DE VIE DES HABITANTS

Les études prospectives montrent qu’une amplification du phénomène transfrontalier est attendu.

On estime que les frontaliers sont environ 135 de plus chaque semaine, dont deux tiers qui proviennent de France.

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 coopération transfrontalière revêt donc un caractère primordial dans l’organisation de la mobilité. Le travail collectif est désormais indispensable. Pour y parvenir, il est possible de s’inspirer d’initiatives prises sur d’autres territoires. Celles-ci nous prouvent qu’il est possible d’agir concrètement en transfrontalier.



Source : Agape

### LE PROJET D’AGGLOMÉRATION ET LE GLCT DU GRAND GENÈVE NOUS MONTRÉ QUE LA COOPÉRATION TECHNIQUE DANS LA DURÉE PORTE SES FRUITS

La constitution d’un collectif est l’un des paramètres les plus importants pour réussir la coopération. Pour cela, nous pouvons nous inspirer de l’exemple franco-suisse.

Le Groupement de coopération transfrontalière (GLCT) est l’organe de coopération transfrontalière du Grand Genève. Composé de 24 membres représentant l’ensemble des territoires impliqués, son rôle principal est d’assurer la gouvernance du Grand Genève pour « réaliser, organiser et gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du Projet d’agglomération franco-valdo-genevois et à son approfondissement ». Il est compétent dans trois domaines : la mobilité, l’aménagement du territoire et l’environnement.

La création de cet organe de gouvernance illustre un changement institutionnel de première importance mais aussi une véritable volonté politique de la part des autorités publiques françaises et suisses d’œuvrer ensemble pour apporter une réponse cohérente aux problématiques urbaines et sociales présentes sur le territoire transfrontalier. Ses travaux se basent notamment sur un outil de modélisation des déplacements transfrontaliers, ce que le projet Interreg MMUST est en train d’élaborer entre la France, le Luxembourg et la Belgique.



Source : République et Canton de Genève

**Projet  
d’agglomération**  
franco-valdo-genevois

*« Le projet MMUST semble le bon outil à l’échelle visée. Des acteurs s’y réunissent déjà très régulièrement et ils y abordent des aspects techniques concrets dans un climat de confiance. »*

**Julien SCHIEBEL, Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics**

## LA CONFÉRENCE FRANCO-GERMANO-SUISSE DU RHIN SUPÉRIEUR, UN MODÈLE DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE 3 PAYS



La mobilité transfrontalière sur notre territoire ne doit pas se résumer à la mobilité des travailleurs frontaliers français au Luxembourg. La Lorraine a, également, une frontière commune avec la Belgique et l'Allemagne. La coopération ne peut donc pas être que bilatérale. Le Rhin Supérieur nous prouve qu'il est possible de construire quelque chose de plus large, avec un cadre institutionnel qui prend la forme d'une structure pyramidale :

- la Commission intergouvernementale franco-germano-suisse est un organe qui lie les gouvernements des trois pays à travers leurs ministères des affaires étrangères respectifs ;
- la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur lie les services gouvernementaux et les collectivités territoriales ;
- la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur dispose également de 12 groupes de travail avec 35 groupes d'experts.

## IL EXISTE UNE TRADITION DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE QUI N'EST PAS ENCORE RENTRÉE DANS LES HABITUDES AVEC LE LUXEMBOURG



Il y a beaucoup à apprendre de ce qui se fait entre la France et l'Allemagne. Ainsi à l'époque de sa mise en service, cette liaison de tram-train entre Sarreguemines et Sarrebruck était déjà perçue comme un exemple majeur de coopération transfrontalière.

L'Eurodistrict Pamina nous montre quant à lui que, parfois, pour répondre à des enjeux communs, il est nécessaire de mener des études en commun. Ainsi, pour améliorer la mobilité transfrontalière sur son territoire et pour y développer un concept de mobilité multimodale, l'Eurodistrict mène actuellement une étude de faisabilité pour examiner les conditions de réactivation de la ligne ferroviaire Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken. C'est donc au travers d'une étude collective que le territoire coopère et œuvre pour l'amélioration de la mobilité transfrontalière.



## LA CIRCULATION DE L'INFORMATION, LE PARTAGE DES CONNAISSANCES, PARFOIS DES ÉTUDES COMMUNES SONT DES IMPONDÉRABLES À LA RÉUSSITE DE LA COOPÉRATION ET À LA MISE EN PLACE DE SOLUTIONS EFFICACES

Pour parvenir à cela, il peut être nécessaire de recourir à une structure telle qu'un Eurodistrict, un GECT, un GLCT qui permet de créer des échanges, de se saisir des projets et d'assurer l'interface entre les versants.

*« La problématique transfrontalière doit être prise en compte dans les autres ateliers que l'on parle de vélo, d'intermodalité, d'échanges d'informations, de voitures partagées, ... »*

Marie AZAMBRE, Pôle Métropolitain Frontalier Nord Lorrain



## # ENGAGEMENT N°9

# FRET ET LOGISTIQUE

## Coopérer et financer pour fluidifier et décarboner

La mondialisation s'est accélérée ces dernières décennies, façonnant une chaîne logistique intégrée reposant sur des hubs logistiques multimodaux.

Néanmoins, la crise actuelle a fait émerger des velléités de relocalisation d'activités de production qui sont susceptibles, à l'avenir, d'impacter les chaînes de transport et donc l'usage des réseaux d'infrastructures et des équipements logistiques.

### UNE APPROCHE COLLECTIVE POUR COMPRENDRE LES FLUX ET LEURS IMPACTS

Les effets de ces deux phénomènes, dont l'impact environnemental des flux générés, doivent être appréhendés pour préparer les décisions publiques, alors même que fret et logistique sont à l'interface entre les domaines d'intervention des acteurs publics et des acteurs privés.

Le Grenelle des mobilités en Lorraine est donc l'occasion d'ouvrir un dialogue entre les gestionnaires de parcs de véhicules, les chargeurs, les transporteurs, leurs clients et les pouvoirs publics pour décrypter ensemble :

- les modalités d'une connaissance partagée entre acteurs publics et privés ;
- la performance actuelle des infrastructures et des équipements existants.

### PRÉPARER L'AVENIR ENSEMBLE

Sur la base d'une connaissance partagée, l'ambition est aussi :

- d'évaluer la capacité des infrastructures et des équipements à absorber un transfert vers des alternatives au transport routier ;
- d'identifier les outils financiers permettant d'accompagner les évolutions à venir ;
- d'accompagner les acteurs privés et publics face au défi d'une logistique et d'un transport décarbonés.

### LES PROPOSITIONS RETENUES

#### 9.1

#### ANTICIPER COLLECTIVEMENT L'ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES POUR OPTIMISER L'EFFICACITÉ DES PLATEFORMES LOGISTIQUES ET DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

S'assurer de l'adéquation entre l'offre et la demande de flux de marchandises sur le territoire et en liaison avec ses voisins : organiser la création et le partage de connaissance, socle d'une stratégie commune ; évaluer l'efficacité et le positionnement des plateformes multimodales lorraines pour l'améliorer et tester la capacité d'absorption des réseaux existants pour anticiper une possible saturation.

#### 9.2

#### ASSURER LE RÉÉQUILIBRAGE ENTRE LES MODES POUR LIMITER LA CONGESTION DES INFRASTRUCTURES, EN SOUTENANT UNE ÉCOTAXE RÉGIONALE

Définir un cadre stratégique permettant de mobiliser les décideurs sur les problématiques de la congestion des infrastructures et de la concurrence des plateformes de marchandise lorraines, ce qui nécessite notamment de mieux connaître l'effet des dispositifs existants de régulation du trafic routier (notamment LKW Maut), de soutien au transport combiné de marchandises, et de travailler avec la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) sur ces sujets communs.

#### 9.3

#### ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LE VERDISSEMENT DE LEURS FLOTTES DE VÉHICULES ET PRÉVENIR LES BESOINS D'INNOVATION ET D'INFRASTRUCTURES LIÉS

Favoriser l'émergence d'une cellule d'expertise régionale pour accompagner les acteurs du transport vers la décarbonation de leurs flottes.

## POURQUOI CET ENGAGEMENT ?

### Constats et ambitions partagés

Le fret et la logistique sont deux activités dont l'existence demeure intangible et qui contribuent à structurer l'organisation des territoires. Leur présence correspond à des marqueurs de l'activité humaine en assurant les liaisons entre les lieux de production et les lieux de consommation.

*« Sur le réseau ferroviaire, durant les périodes de confinement les plus strictes, le trafic de marchandises est celui dont les volumes ont été les moins réduits. »*

**Y. LEMOIGNE, Chef d'unité Commercial Fret, SNCF Réseau**

La crise sanitaire a montré que si les flux de personnes pouvaient être suspendus sans impacter de manière notable des pans entiers de l'activité économique, il n'en va pas de même concernant les flux de marchandises. Leur continuité doit être maintenue pour répondre aux besoins essentiels des populations. Ainsi, les périodes de confinement les plus strictes ont vu se développer de manière significative des chaînes logistiques complètes allant jusqu'au domicile des particuliers.

La mondialisation s'est accélérée ces dernières décennies. Les lieux de production et les lieux de consommation se sont éloignés, impactant l'organisation d'une *supply-chain* de plus en plus tendue reposant sur des hubs logistiques multimodaux.

Néanmoins, la crise actuelle a fait émerger des velléités de relocalisation nationale d'activités de production, notamment pour permettre une plus grande indépendance stratégique. Ces volontés sont susceptibles, à l'avenir, d'impacter les chaînes de transport et donc l'usage des réseaux d'infrastructures et des équipements logistiques.

Ces impacts doivent être appréhendés pour préparer les décisions publiques, alors même que ce chantier Grenelle a la particularité d'être situé à l'interface entre les domaines d'intervention des acteurs publics et des acteurs privés.

Dès lors, le Grenelle des mobilités en Lorraine constitue l'occasion d'ouvrir un dialogue dynamique entre les chargeurs, les transporteurs, leurs clients et les pouvoirs publics. En effet, la connaissance partielle des flux ou des stratégies des acteurs de la logistique peut conduire à porter des propositions détachées des réalités opérationnelles. À l'inverse, la sphère publique ne peut se satisfaire d'une vision centrée sur la seule autorégulation par le marché.

La volonté de s'inscrire dans une réflexion collective visant à réduire l'impact environnemental du transport de marchandises doit ainsi permettre de s'interroger sur :

- les modalités d'une connaissance partagée entre acteurs publics et privés ;
- la performance des infrastructures et des équipements existants ;
- la capacité des infrastructures et des équipements à absorber de nouveaux flux issus d'un transfert vers des modes alternatif au monomodal routier ;
- la nature des outils financiers permettant d'accompagner les évolutions à venir ;
- l'accompagnement technique des acteurs privés face au défi de d'une logistique décarbonée.

*« Il serait inapproprié d'opposer les modes entre eux par dogmatisme. Chacun a ses avantages et ses inconvénients. Au final, c'est bien le client qui choisit la solution qui lui est la plus avantageuse. »*

**M. COLLIGNON, GIATEL**

*Ce chantier a pour référentes :*



**Béatrice AGAMENNONE**  
Vice-Présidente  
Mobilité,  
Eurométropole  
de Metz



**Odile AGRAFEIL**  
Membre  
du CESER

# LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

## **9.1 ANTICIPER COLLECTIVEMENT L'ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES POUR OPTIMISER L'EFFICACITÉ DES PLATEFORMES LOGISTIQUES ET DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES**

### **Créer et partager la connaissance, socle d'une stratégie fret et logistique commune**

L'amélioration de la connaissance des trafics est nécessaire au développement d'une vision stratégique partagée entre acteurs publics et privés. Cette connaissance doit dépasser le champ de l'existant et intégrer une démarche prospective.

L'Observatoire régional des transports pourrait ainsi être chargé d'établir un premier état des lieux de la connaissance, d'identifier les besoins et demandes actuels en matière de transport de marchandise, de définir des hypothèses de croissance des flux, de repérer les possibles points de rupture et de prévoir les évolutions technologiques, sociales et sociétales structurantes avec un impact sur l'organisation de la chaîne logistique.

### **Évaluer l'efficacité et le positionnement des plateformes multimodales lorraines**

Cette évaluation doit tenir compte du contexte territorial, administratif et fiscal au sein duquel ces équipements doivent assurer leurs missions, et porter des réflexions de long terme sur leur organisation :

- identifier les concurrences des plateformes lorraines au niveau national et frontalier ;
- mettre en lumière, à partir des besoins du marché, les forces et faiblesses des plateformes lorraines (capacités, fonctionnement, connexions possibles, etc.) ;
- analyser l'intérêt d'une coordination voire d'une unification des différents types de plateformes lorraines ;
- définir des modalités de gestion favorisant l'investissement et le développement des activités.

### **Tester la capacité d'absorption des réseaux existants pour anticiper une possible saturation**

Les hypothèses de prévisions des flux de marchandises (évolution des volumes et de la nature des flux) font apparaître la nécessité d'une évaluation, à court terme, de la saturation des réseaux existants (seuils d'alerte, criticité, capacités résiduelles à absorber des nouveaux flux à plus long terme).

## **9.2 ASSURER LE RÉÉQUILIBRAGE ENTRE LES MODES POUR LIMITER LA CONGESTION DES INFRASTRUCTURES, EN SOUTENANT UNE ÉCOTAXE RÉGIONALE**

Définir un cadre stratégique permettant de mobiliser les décideurs sur une position commune concernant les problématiques de la congestion des infrastructures et de la concurrence des plateformes de marchandise lorraines. En lien avec l'ORT (Observatoire régional des transports), il semble nécessaire :

- d'identifier les effets de la mise en place de la LKW Maut sur les axes nord-sud français et allemands ;
- de travailler, en lien avec la CeA, sur les conséquences de la mise en place d'une redevance d'utilisation pour les poids lourds, sur le réseau routier alsacien et de soutenir, si nécessaire, une extension à l'ensemble de la région Grand Est ;
- de lancer une mission d'observation du coût des prestations du transport combiné de marchandise afin de mesurer les effets des « aides à la pince » françaises comme étrangères mises en place pour compenser les surcoûts du transfert modal fer/route, route/eau, etc.

## **9.3 ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LE VERDISSEMENT DE LEURS FLOTTES DE VÉHICULES ET PRÉVENIR LES BESOINS D'INNOVATION ET D'INFRASTRUCTURES LIÉS**

Favoriser l'émergence d'une cellule d'expertise régionale pour accompagner les acteurs vers la décarbonation de leurs flottes : solutions de décarbonation (nouvelles motorisations, retrofit, ouverture de flottes, etc.), besoins infrastructurels (bornes et aménagements de recharge, etc.), motorisations (hydrogène, bio-GNV, bio-carburants, électricité-carburant, etc.), et soutien à l'émergence d'une offre de formation sur l'ensemble du cycle de vie (maintenance, recyclage, etc.) de ces nouvelles technologies. Ses travaux s'appuieront notamment, sur la mise en œuvre du plan motorisations à faibles émissions de la Région Grand Est.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### DES RÉSEAUX STRUCTURANTS À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

Le réseau d'infrastructures de transport en Lorraine est dense. Il irrigue la totalité du territoire et son armature s'inscrit sur deux des neufs corridors du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T, axes est-ouest et nord-sud), à la fois de grand transit et de desserte locale, fret et voyageurs ; les équipements et plateformes multimodales se concentrent le long du Sillon lorrain.

Les débouchés fluviaux en direction de la Méditerranée sont très limités du fait de l'arrêt du grand gabarit fluvial au niveau de Neuves-Maisons (54).

Le réseau routier structurant, même s'il présente des réserves de capacité, n'a pas été adapté aux enjeux liés à l'évolution des mobilités et présente, notamment sur l'A31, des phénomènes de saturation de la circulation liée au trafic pendulaire des travailleurs, en particulier transfrontaliers.

Si le réseau ferroviaire structurant est en relativement bon état, le réseau capillaire, très bien maillé, présente des problèmes de vétusté menaçant son intégrité à court terme. Le dispositif régional Capfret a permis d'accompagner une première phase de régénération de ces lignes, mais l'importance des travaux à réaliser, notamment sur les ouvrages d'art, interroge sur les capacités à les maintenir plus au-delà, et ce y compris dans le cadre des actions prévues en faveur du transport ferroviaire de marchandises dans le cadre du plan de relance.

*La Lorraine : une situation privilégiée au cœur de réseau transeuropéen de transport*



### LES PLATEFORMES LOGISTIQUES FACE À LA CONCURRENCE TRANSFRONTALIÈRE

Les plateformes multimodales lorraines existantes ne présentent pas de situation de saturation et disposent de réserves de développement (foncier à valoriser, infrastructure portuaire à moderniser). Mais, d'une manière générale, les acteurs ont tendance à se focaliser uniquement sur les débouchés des ports de la Mer du Nord. Alors qu'une meilleure connaissance de la stratégie des chargeurs et des transporteurs permettrait de prendre en compte le reste du monde, ainsi que les besoins dans des rayons plus restreints au sein des territoires pour le développement des activités locales, et, pour lesquelles le report est également possible dès lors qu'un embranchement dédié existe.

Le paradoxe du positionnement géographique de la Lorraine fait qu'elle jouit d'un accès privilégié au Range Nord-européen, mais doit faire face à un secteur du fret et de la logistique très concurrentiel au-delà de ses frontières régionales et nationales.

Par ailleurs, dans ce système qui paraît configuré pour concentrer le trafic routier de transit nord-sud au cœur du Sillon lorrain, les possibilités de favoriser le report modal vers les transports alternatifs semblent limitées au regard des différences notables relatives aux aides en faveur du transport combiné. En effet, l'intensité de ces aides plus élevée en Belgique et au Luxembourg qu'en France, ne permet pas l'émergence du transport combiné dans le nord du territoire lorrain.

Aussi, une bonne complémentarité entre les fonctions des plateformes logistiques multimodales doit être garantie pour permettre une meilleure lisibilité d'une offre de services la plus intégrée possible.

*« La question du fret est indissociable des flux de voyageurs, ils fréquentent les mêmes infrastructures routières ou ferroviaires. »*

**Jérôme MARCHAL,**  
Pôle métropolitain européen  
du Sillon lorrain

## UNE CONNAISSANCE DES FLUX ET DE L'EFFET FISCAL À AFFINER ET PROJETER

L'Observatoire régional des transports et de la logistique est à ce jour agrégateur/relais de données construites le plus souvent au niveau national. Une meilleure connaissance de la stratégie long terme et des besoins des acteurs privés permettrait de s'inscrire dans une démarche de prospective sur les niveaux d'équipements et de services, plutôt que de disposer de données exhaustives relatives aux flux existants.

*« En dehors du secteur de Thionville aux heures de pointe, le réseau d'infrastructures ne présente pas de problème particulier d'écoulement des flux de marchandises. »*

Philippe Virtel,  
PDG du Groupe MGE

Cette démarche d'observation partagée et de projection permettrait également de mesurer les capacités des infrastructures de transport actuelles à supporter un trafic supplémentaire, en fonction d'un niveau d'ambitions en termes de report modal à fixer dans le cadre du Grenelle.

Le positionnement particulier de la Lorraine expose le territoire à des trafics de transit qui sont construits sur des effets d'aubaine liés, d'une part à la fiscalité appliquée aux carburants par le Grand-Duché de Luxembourg, et, d'autre part à l'existence de redevances d'utilisation des infrastructures routières appliquées en Allemagne (LKW-Maut), mais, également, en Belgique et au Luxembourg.

Les impacts de ces redevances sur le trafic routier en transit sur l'A31 doivent faire l'objet d'observations spécifiques, notamment dans la perspective d'une concession autoroutière dans le cadre du projet d'A31 bis sur sa section nord, mais également des possibilités qui sont désormais ouvertes à la Collectivité européenne d'Alsace pour la mise en place de redevances sur le réseau routier qui lui a été transféré au 1<sup>er</sup> janvier 2021, dont notamment l'A35.

## VERS UNE LOGISTIQUE DÉCARBONÉE ?

Enfin, décarboner le transport de fret nécessite un temps d'adaptation différent selon les modes et dépend des logiques d'amortissement propres à chacun d'entre eux. Le verdissement d'une flotte doit s'insérer dans une logique de gestion optimisée, et, ce, dans un contexte où les évolutions techniques s'enchaînent rapidement. Le pragmatisme économique conduit à opérer de façon à allier efficacité opérationnelle et financière.



Source : Région Grand Est

Avec l'électricité, l'hydrogène ou le GNV, les agrocarburants représentent une partie des alternatives performantes, mais sont produits au détriment des terres arables. L'ensemble de ces alternatives, coûteuses, recouvrent un large champ des possibles qui rend difficile pour les chargeurs et les transporteurs de procéder à un choix neutre et éclairé dans le cadre du renouvellement de leurs flottes de véhicules.

# UNE ACTION TRANSVERSALE POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

## VERS UN PLAN MOBILITÉ DURABLE 2030 À L'ÉCHELLE DU GRAND EST

### POURQUOI FAIRE ?

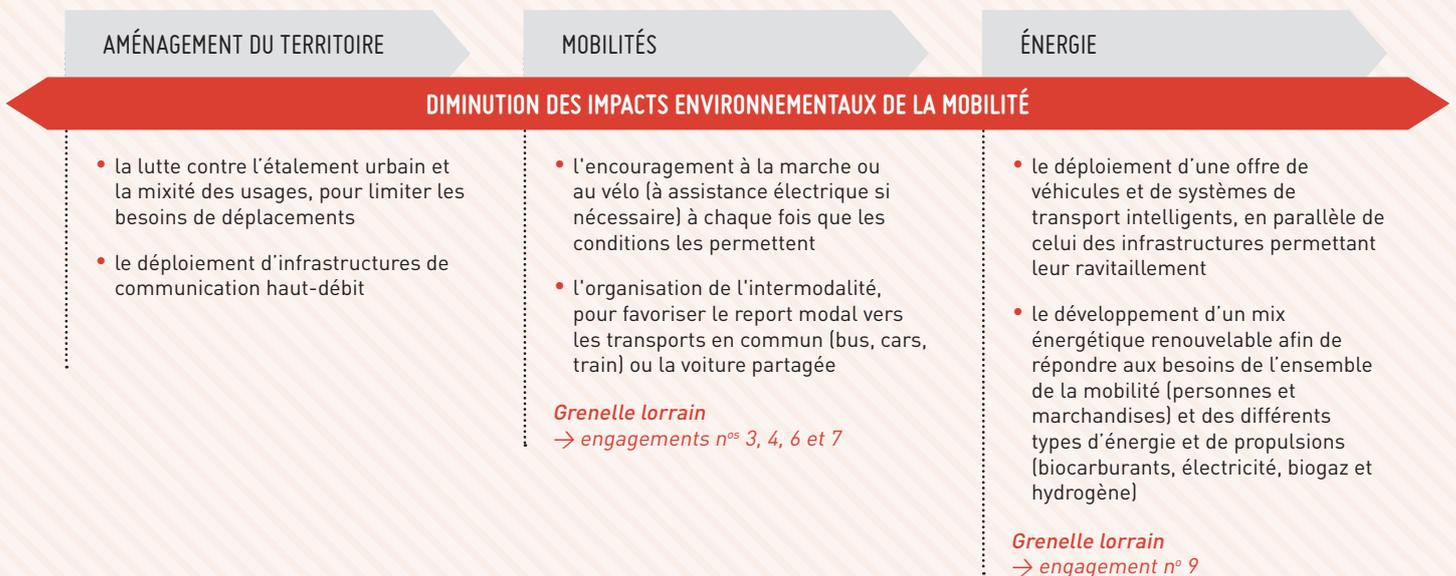
Au cœur de la Région Grand Est, la Lorraine est un territoire de mobilité marqué par l'intensité des flux sur l'axe nord-sud que représente le Sillon lorrain. Marqué, aussi, par la faible densité de certains territoires, ce qui impose des déplacements parfois longs. De plus, le territoire se singularise par ses trois frontières internationales. Le Grand-Duché de Luxembourg attire notamment chaque jour plus de 80 % des 125 000 travailleurs frontaliers lorrains.

Les besoins de mobilité contribuent de manière substantielle aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique. Réduire l'impact environnemental de la mobilité passe notamment, et en premier lieu, par une diminution du besoin de mobilité, par exemple grâce aux solutions offertes par le numérique et le maillage du territoire en infrastructures haut-débit.

Mais le télétravail seul ne saurait répondre à toutes les situations. Il est ainsi nécessaire de trouver des solutions pour décarboner les mobilités en tant que telles. Si la marche, le vélo et la voiture partagée sont des leviers forts, la décarbonation passera aussi par des motorisations propres (électriques, biocarburants, biogaz et hydrogène).

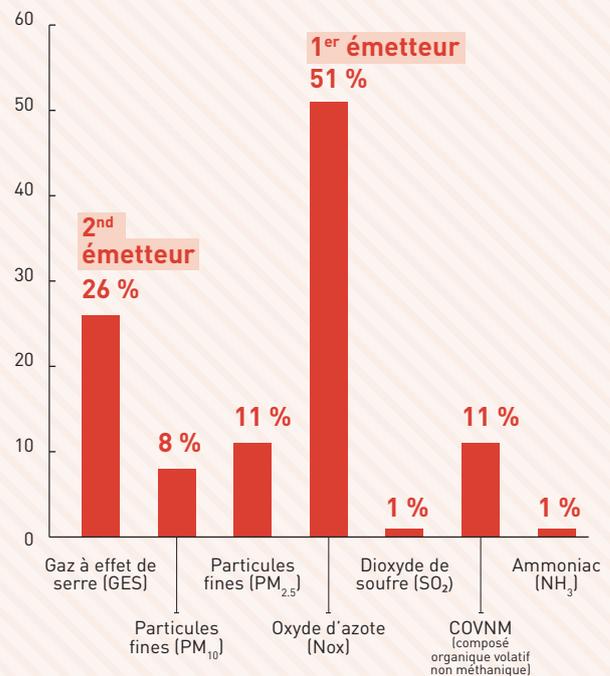
### COMMENT FAIRE ?

La diminution des impacts environnementaux de la mobilité relève d'un large spectre d'actions à mettre en cohérence :



### Contribution du secteur du transport routier aux émissions de polluants en 2017

Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019  
GES : PRG 2013 Format PCAET (émissions directes)



## LE PLAN STRATÉGIQUE À VENIR

Pour mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de transition énergétique concernant la mobilité, la Région Grand Est, chef de file sur la mobilité et la transition énergétique a engagé la préparation d'un **Plan mobilité durable 2030 – motorisation à faibles émissions**. Ce plan, présenté en décembre 2021, s'attachera à définir les ambitions et les actions à mettre en œuvre pour diminuer l'impact carbone du secteur des transport en soutenant l'essor des véhicules propres, notamment lourds, et des infrastructures nécessaires à leur ravitaillement à l'horizon 2030.

Les évolutions, rapides et nombreuses, tant du côté de l'offre de véhicules que des solutions techniques, pourraient, assez vite, ouvrir de nouvelles perspectives en matière d'autonomie, de rendement et de coût, notamment grâce à l'industrialisation massive. Il sera ainsi nécessaire de veiller à ce que l'accompagnement soit évolutif et réactif.

## LE PÔLE MÉTROPOLITAIN EUROPÉEN DU SILLON LORRAIN SE MOBILISE SUR L'HYDROGÈNE

Conscient des enjeux de transition énergétique et convaincu que cette transition peut, au-delà de l'impératif environnemental, présenter une formidable opportunité de développement économique, le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain et ses membres s'intéressent particulièrement aux prometteuses pistes que constituent l'hydrogène dans l'évolution en matière des motorisations. Les premières initiatives publiques et privées sont déjà planifiées, dans un environnement qui sera très rapidement transformé étant donné les annonces gouvernementales dont, notamment, l'interdiction de la vente des véhicules légers (voitures et camionnettes) à moteur thermique d'ici 2040, la mise en place de quota de véhicules propres des collectivités lors de leurs renouvellements de parc (40 % de taux d'incorporation de véhicules à faibles émissions à partir de 2025 et 70 % en 2030) et la fin d'ici 2030 de l'avantage fiscal sur le gazole utilisé par les camions.

S'intégrant parfaitement dans la « Stratégie hydrogène » de la Région Grand Est, les réflexions menées par le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain portent dans un premier temps sur du partage de connaissances et de bonnes pratiques, afin que les acteurs publics et privés se connaissent et prennent conscience des projets en cours. Après un premier webinar en juin, une série de rencontres et d'échanges sont d'ores et déjà programmés sur les thèmes suivants :

- potentiel de développement de l'hydrogène en France
- mobilités décarbonées et collectivités ;
- navettes fluviales de loisir
- fret fluvial ;
- stockage et transport hydrogène ;
- état de la recherche en Lorraine ;
- véhicules légers : potentiel de transformation du parc ;
- train et mobilité lourde (PL) hydrogène ;
- production d'hydrogène vert et issu de biomasse.

Toutes ces séquences permettront une acculturation et une mise à niveau des connaissances des élus et de leurs équipes sur le potentiel de déploiement de l'hydrogène en leurs territoires, et, sur les avantages compétitifs de la Lorraine dans un secteur déjà fortement concurrentiel.

### TYPES DE VÉHICULES CONSOMMATION D'HYDROGÈNE (EXEMPLES ET ORDRES DE GRANDEUR)

	<b>Vélos</b> : 0,03 kg/H <sub>2</sub> /100km
	<b>Véhicules utilitaires légers</b> : 0,9 g/H <sub>2</sub> /100km pour les Kangoo ZE H <sub>2</sub>
	<b>Voitures</b> : 0,76 kg/H <sub>2</sub> pour les Toyota Mirai ; 0,95 g/H <sub>2</sub> /100km pour les Hyndai ix35 FC
	<b>Chariots élévateurs</b> : ~ 0,10-0,15 kg/H <sub>2</sub> /heure
	<b>Bennes à ordures</b> : ~ 6-9 kg/H <sub>2</sub> /100km
	<b>Camions</b> : ~ 7,5-15,7 kg/H <sub>2</sub> /100km (sur la base des prototypes existants)
	<b>Bus</b> : ~ 8-14 kg/H <sub>2</sub> /100km (moins pour des véhicules à prolongateur d'autonomie)
	<b>Bateaux</b> : ~ 20-30 kg/H <sub>2</sub> /jour pour une petite navette portuaire ~ 300-400 kg/H <sub>2</sub> /jour pour un bateau de 150-200 passagers
	<b>Trains</b> : ~ 25-30 kg/H <sub>2</sub> /100km (sur la base des prototypes développés par Alstom)

### ZOOM SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉS (ZFEM)

Ces zones sont mises en place pour protéger la population de la pollution atmosphérique. Pour y arriver, l'interdiction d'accès pour certaines catégories de véhicules polluants, la nécessité d'une vignette Crit'air ou l'obligation de renouvellement des parcs au moyen de véhicules à faibles émissions y seront, par exemple, instaurés.

Depuis la loi Climat et résilience, au moins Metz et Nancy seront concernées, au plus tard d'ici le 31 décembre 2024 ; le calendrier et la géographie des restrictions seront toutefois laissés à la libre appréciation des intercommunalités.



### ZOOM SUR L'HYDROGÈNE

L'usage de l'hydrogène en tant que vecteur énergétique, pour la mobilité est innovant. Quelques bus et bennes à ordures ménagères sont déjà produits en série, les premiers trains de voyageurs, autocars, camions et remorques frigorifiques arrivent sur le marché, les solutions fluviales et maritimes commencent à se développer... Si ces nouveaux matériels font parler d'eux, les constructeurs réfléchissent également rétrofit qui consiste à mettre à jour le parc en remplaçant les moteurs thermiques actuels par des batteries et piles à combustible.

Outre la disponibilité de la mobilité hydrogène sur les marchés, la réglementation sur l'usage de l'hydrogène en tant que carburant est également en pleine construction, au niveau européen et ministériel.

Ainsi, les enjeux de cette filière sont de plusieurs ordres :

- l'ajustement de la production de l'hydrogène à l'usage ;
- le maillage du territoire avec des stations pour permettre un transport régional et international ;
- la disponibilité de l'offre en mobilité H2 : soutenir l'industrialisation, l'accessibilité des prix des véhicules ;
- l'acquisition des compétences nécessaires pour entretenir les infrastructures et la mobilité ;
- la réglementation ;
- les ressources d'énergies renouvelables dédiées à la production d'hydrogène.

D'ici 2030, en Grand Est, une trentaine de stations pourraient, par exemple, mailler le territoire afin d'alimenter 2 000 véhicules. Basées sur des écosystèmes territoriaux, elles fourniraient 2 300 tonnes d'hydrogène par an. La production de cet hydrogène aurait besoin de l'équivalent de :

- 126 GWh si la technologie utilisée est l'électrolyse, soit 0,5 % de la production d'électricité renouvelable en 2030 ;
- ou, si la technologie utilisée est la thermolyse, l'équivalent de 69 000 tonnes de biomasse, soit 2 % de la biomasse disponible en 2030.



# Dans le prolongement de l'esprit du Grenelle, bâtir les bases d'une collaboration fructueuse entre l'ensemble des acteurs

Le Grenelle des mobilités en Lorraine a permis de montrer la voie d'une collaboration fructueuse entre l'ensemble des acteurs de la mobilité en Lorraine.

Il intervient dans un nouveau contexte législatif et réglementaire mis en place par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui modifiera substantiellement la répartition des compétences mobilités et qui vise à instaurer un nouveau cadre de dialogue entre l'ensemble des parties prenantes, via notamment l'instauration de bassins de mobilités, l'élaboration concertée de contrats opérationnels de mobilité dans ces bassins et, de plans d'actions communs pour la mobilité solidaire.

Il intervient aussi dans un moment de crise profonde, qui a ébranlé les fondements du modèle de financement des transports publics tel qu'il existait avant la pandémie : aussi, toutes les solutions administratives et juridiques permettant d'accélérer la réalisation des projets doivent être étudiées.

Le Grenelle des mobilités sera véritablement une réussite si son esprit perdure et si le territoire lorrain continu à débattre sereinement autour du sujet des mobilités, en s'unissant pour défendre et concrétiser les projets dont la Lorraine a besoin.

## LES ENGAGEMENTS

• **Mettre en place un comité de pilotage permanent** du Grenelle des mobilités en Lorraine, pour initier la mise en œuvre des propositions, et, au moins une fois par an, de faire le point sur l'avancement des actions. L'ensemble des parties prenantes des ateliers du Grenelle ainsi que les usagers seront associés à ce comité de pilotage permanent.

• Dans l'esprit du Grenelle, **définir, d'ici la mi-2022, des bassins de mobilités pertinents** impliquant les collectivités du territoire lorrain, et démarrer la mise en place des comités afférents.

• **Étudier**, sur le périmètre des aires urbaines lorraines, la pertinence de **la création de syndicats mixtes de transports dits « SRU »**, outils techniques et financiers permettant de fédérer les acteurs autour de projets ambitieux portés par ces territoires, afin d'en accélérer la réalisation.





# **GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE**

## **- LIVRE BLANC -**

*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](http://www.agape-lorrainenord.eu)



### **AGURAM**

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

27 place Saint-Thiébault  
57000 METZ  
03 87 21 99 00  
contact@aguram.org

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)



### **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](http://www.agencescalen.fr)

