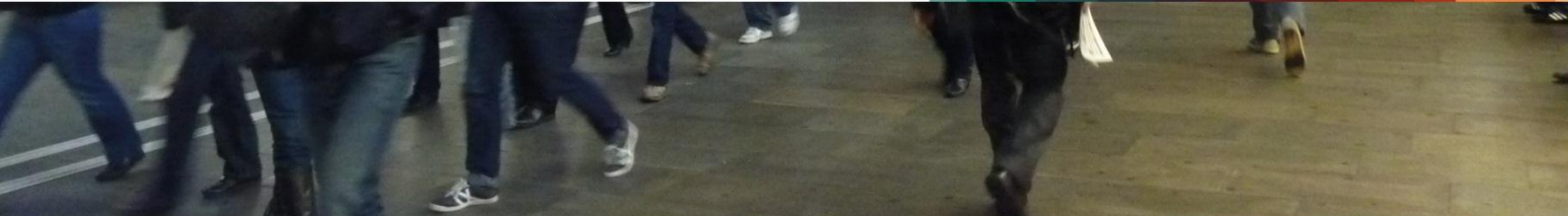


# Enquête Déplacements Villes Moyennes

**SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan  
et Communauté de Communes  
du Pays Haut Val d'Alzette**



## **Actes de la Conférence-débat** Les enjeux de la mobilité dans les territoires périurbains

**Jeudi 17 septembre 2015, de 13h30 à 19h00**

Salle des Fêtes de l'Hôtel de Ville | 5 avenue Albert Lebrun | 54190 **Villerupt**



avec le soutien financier de l'Union Européenne, de l'Etat, du Conseil Régional de Lorraine, du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle, du SITRAL et du Pays du bassin de Briey

# Sommaire

|                                                                                                                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Allocutions d'ouverture.....</b>                                                                                                                                | <b>3</b>  |
| <b>Les principaux enseignements de l'enquête déplacements EDVM.....</b>                                                                                            | <b>5</b>  |
| <b>1<sup>ère</sup> table-ronde</b> <b>Comment mieux prendre en compte les déplacements dans la planification et les projets d'aménagement ?.....</b>               | <b>7</b>  |
| <b>2<sup>ème</sup> table-ronde</b> <b>Quels moyens mettre en œuvre pour développer efficacement les nouvelles mobilités sur le territoire nord-lorrain ? .....</b> | <b>14</b> |
| <b>3<sup>ème</sup> table-ronde</b> <b>Quel(s) système(s) de gouvernance pour faciliter la mobilité transfrontalière dans le nord lorrain ?.....</b>                | <b>20</b> |
| <b>Ouverture du portail grand public EDVM .....</b>                                                                                                                | <b>27</b> |
| <b>Synthèse des débats .....</b>                                                                                                                                   | <b>28</b> |
| <b>Allocution de clôture .....</b>                                                                                                                                 | <b>28</b> |

# Allocutions d'ouverture



## Alain CASONI, Maire de Villerupt, Vice-Président de la Communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette, Vice-Président du Conseil départemental 54.

Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, **Alain CASONI** explique que la mobilité est un sujet particulièrement sensible du territoire, autour des enjeux du travail frontalier et des projets d'aménagement public portés par la Communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette.

Il attire plus particulièrement l'attention des participants sur quatre sujets. Une bonne mobilité est avant tout une question d'**équité sociale**. La proximité du Luxembourg pourrait laisser penser qu'y travailler ne pose pas de problème au regard des niveaux de salaire et de prestations sociales de ce pays limitrophe. Or certaines entreprises y pratiquent des niveaux de salaire pour le moins discutables. Et par ailleurs, l'accès à un véhicule personnel pour de jeunes travailleurs ou à deux véhicules pour un couple peut se montrer problématique.

Une bonne mobilité, c'est aussi un élément important de la **qualité de vie**, notamment au regard des temps de trajet pour se rendre sur son lieu de travail.

Une bonne mobilité est également un gage de **protection du climat, de l'environnement**, mais aussi **de la santé** des femmes et des hommes qui vivent sur le territoire. L'impact en carbone des véhicules personnels s'ajoute aux maladies liées à l'histoire industrielle du territoire.

Enfin, une bonne mobilité est un **élément de développement économique et de l'aménagement** du territoire. En effet, un territoire où il fait bon vivre et qui prend en compte ces problématiques environnementales participe de son attractivité pour les entreprises.

Le sous-préfet avait indiqué que la remise de l'étude, qui sera présentée ce jour, ne mettait pas un point final, mais constituait le début d'un travail à conduire. **Alain CASONI** se dit très heureux, au nom de l'ensemble du Conseil municipal, d'accueillir la première étape de cette réflexion.



## Gérard DIDELOT, Maire de Herserange, Vice-Président du SCoT Nord 54.

Après avoir souhaité un bon anniversaire à la ville de Villerupt qui fête les cinquante ans de son hôtel de ville, **Gérard DIDELOT** intervient suite à l'absence du Président du SCoT Nord 54, **Monsieur VATTIER**, retenu par ailleurs.

Pour lui, cette conférence est à la fois ambitieuse et complexe, car elle reflète les débats avec le SCoT au cours des quatre dernières années pour élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale. Les questions liées à la mobilité sont effectivement devenues centrales sur le territoire, tant pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail que pour les trajets transfrontaliers, l'accès au Sillon mosellan, la desserte des espaces ruraux, l'avenir des gares et les connexions entre Longwy et Briey. Les enjeux de la mobilité recoupent ceux de l'urbanisme, du développement économique et de l'attractivité du territoire.

Les données sur les déplacements des personnes étaient incomplètes et fragmentées, l'idée d'une étude sur les déplacements sur l'ensemble du territoire Nord-Lorrain a donc germé dès 2012, avec un enjeu commun : les déplacements transfrontaliers. Or le SCoT Sud 54 et le SMITU (Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch) avaient déjà réalisé ce travail. Le SCoT de l'Agglomération Messine envisageait de le lancer après la finalisation du projet METTIS.

.../...



L'enquête Déplacements Villes Moyennes a donc été lancée sur le périmètre du SCoT Nord 54 et de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette. Cette enquête n'aurait pu aboutir sans les partenaires financiers que sont l'Etat, les fonds européens FEDER, le Conseil régional de Lorraine, le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, le SITRAL (le Syndicat intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy) et le Pays du bassin de Briey et les partenaires techniques que sont le CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) pour son soutien méthodologique et l'Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord (AGAPE) qui a co-construit le projet.

L'enquête et l'exploitation des premiers résultats sont maintenant achevées. Cette conférence ouvre les réflexions des collectivités territoriales sur leurs politiques publiques de gestion des réseaux de transport urbain, d'urbanisme, d'accès aux services publics et aux infrastructures. Cette journée inaugure un cycle de rendez-vous dans les années à venir qui s'appuieront eux aussi sur l'Enquête Déplacements.

**Gérard DIDELOT** souhaite que le territoire sache tirer un maximum de profit de ces travaux et de cette conférence.



Les trois tables rondes sont animées par l'Agence d'urbanisme, avec les réactions de **Pascale BRAUN**, journaliste aux Correspondances Lorraines.

# Les principaux enseignements de l'enquête déplacements EDVM

**Stéphane GODEFROY**, chargé d'études Mobilité et Projets de territoires à l'AGAPE, expose brièvement les résultats de l'enquête Déplacements Villes Moyennes, menée auprès d'un échantillon de la population de onze ans et plus. Dans le cadre de cette enquête, qui respecte le standard CERTU, tous les déplacements au cours d'une journée ont été pris en compte et plus de 3 500 personnes ont répondu à au questionnaire sur le périmètre de 124 communes.

## Une surreprésentation de la voiture

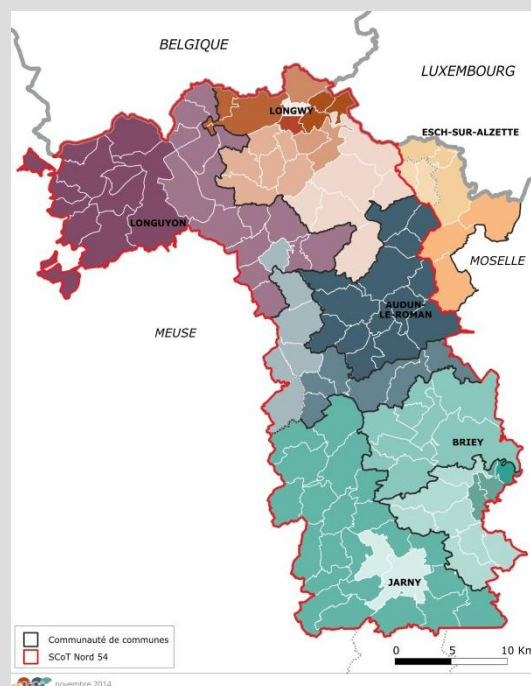
Chaque jour, les habitants effectuent 590 000 déplacements sur le territoire, dont 70 % en voiture et un quart à pied, ce qui est supérieur aux autres territoires ayant réalisé une EDVM. Cette légère surreprésentation de la part modale de la voiture se fait au détriment des transports en commun. Ces derniers sont essentiellement utilisés par les moins de 25 ans. Territorialement, la répartition modale est comparable, si ce n'est une part de la voiture personnelle au sud du territoire, qui est légèrement plus forte que sur le reste du périmètre de l'enquête, en raison de l'absence pour le moment de réseau de transports en commun.

Les populations se déplacent autant pour le travail que pour réaliser des achats ou pour des loisirs, à l'instar du niveau national. En dehors du motif des études, la voiture arrive largement en tête. Les transports en commun sont quasiment absents des déplacements contraints.

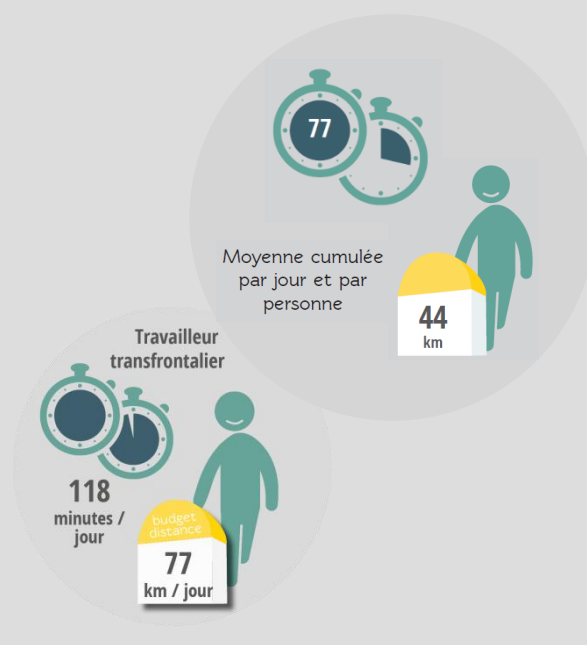
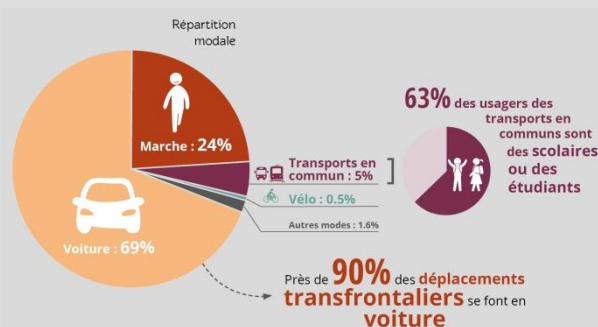
## Des temps et des distances de déplacements très longs

Le résultat le plus marquant concerne les temps et les distances parcourues chaque jour. Une personne parcourt en effet quotidiennement près de 45 kilomètres et consacre plus d'une heure et quart à se déplacer, ce qui est plus élevé que le niveau national (20 kilomètres et 1 heure par jour et par personne en moyenne). Ces chiffres sont encore plus élevés pour les travailleurs transfrontaliers (2 heures et plus de 75 kilomètres par jour).

Périmètre de l'étude | secteurs de tirage\*



\* D5 : regroupement en 5 grandes zones des 22 secteurs de tirage



La distance parcourue chaque jour par les habitants diffère selon un gradient est/ouest. Les personnes qui résident sur l'ouest du territoire sont plus éloignées des pôles d'emplois principaux que sont les agglomérations mosellanes et le Luxembourg.

La CCPHVA a l'un des budgets-temps les plus longs et le budget-distance le plus court en raison de sa proximité avec la frontière luxembourgeoise et de la saturation des réseaux routiers qui permettent de rallier les zones d'emplois.

## Un territoire qui se vide au fil de la journée

Les deux heures de pointe, l'une entre 7 et 9 heures et l'autre entre 16 et 18 heures, sont très classiques. En revanche, il est intéressant d'analyser comment vit le territoire, c'est-à-dire comment il se remplit et se vide de sa population. L'ensemble de la Lorraine Nord se vide au cours de la journée, notamment sur les territoires les moins urbanisés, ce qui traduit sa forte dépendance vis-à-vis des territoires environnants.

## Des flux sortants importants mais qu'il faut relativiser

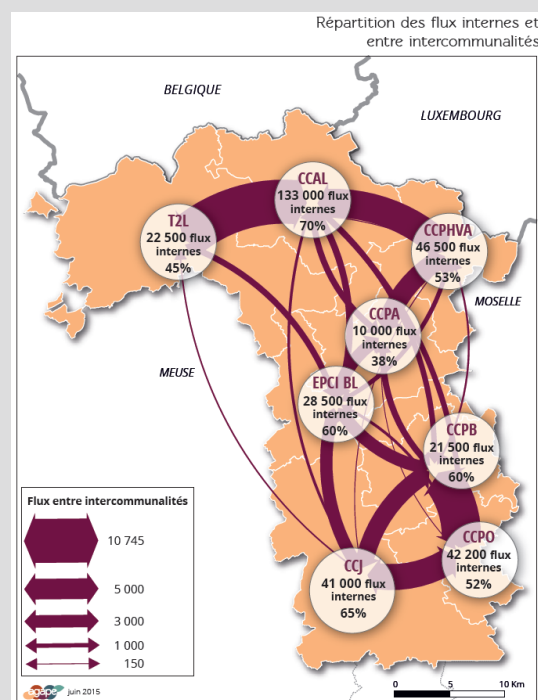
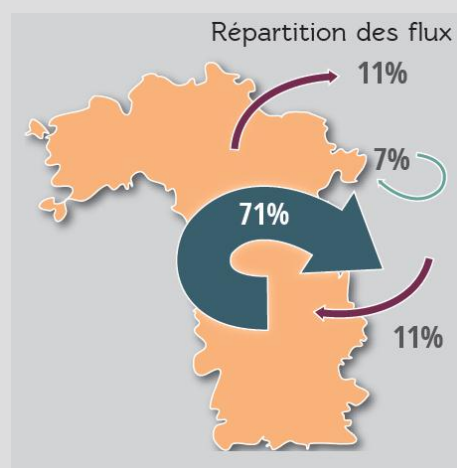
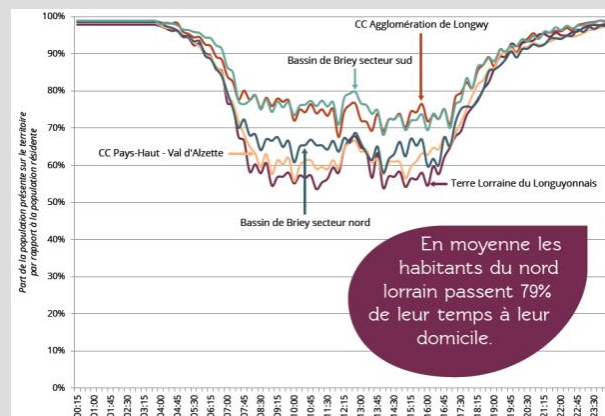
Sur les 590 000 déplacements, 71 % s'effectuent à l'intérieur du périmètre d'étude. Bien qu'en moyenne sur les autres enquêtes ce chiffre soit compris entre 80% et 90%, il relativise l'effet des flux sortants. Si l'attraction des espaces voisins est forte, elle ne doit pas en faire oublier la prise en compte des flux de proximité. D'ailleurs, les flux internes aux EPCI sont très élevés puisque la quasi-totalité des intercommunalités enregistrent plus de 50% de déplacements uniquement internes à leur périmètre.

Concernant les flux d'échanges, les liens entre les extrêmes Nord et Sud du territoire sont assez faibles. Les flux sortants montrent quant à eux que le territoire est essentiellement attiré par le Luxembourg, alors que les relations avec le reste de la Meurthe-et-Moselle sont très faibles.

Sur les 30 000 déplacements passant la frontière, 80 % ont le Luxembourg pour destination et 20 %, la Belgique.

Les flux s'organisent différemment en fonction du positionnement géographique de la population. Alors que les EPCI du Nord sont polarisés par ces deux pays, ceux du Sud sont essentiellement tournés vers la Moselle. Les flux sont beaucoup plus diffus dans les territoires centraux.

**Arnaud PINNA** précise que les résultats de cette enquête sont disponibles au téléchargement sur les sites de l'Agence d'urbanisme, de la CCPHVA et du SCoT Nord 54. L'Agence a d'ailleurs développé un portail en ligne dédié à ces résultats (voir page 27).





# Comment mieux prendre en compte les déplacements dans la planification et les projets d'aménagement ?



Animée par **Marie-Sophie THIL**, Responsable du pôle études, Chargée d'études Projets urbains, à l'AGAPE

**Julie PELATA**

Chargée de projets « analyse de la mobilité »

**CEREMA**

**Agnès HOCHÉ**

Responsable Unité Aménagement  
Déplacements Développement des  
Territoires

**Direction départementale des  
territoires de Meurthe-et-  
Moselle**

**Thomas BACHMANN**

Directeur de l'Aménagement

**Etablissement Public  
d'Aménagement Alzette-Belval**

**Gérard DIDELOT**

Vice-Président  
Président  
Maire

**SCoT Nord 54  
SEM Transport du Grand Longwy  
Herseange**

**Pascale BRAUN**

Journaliste

**Correspondances Lorraines**

**Marie-Sophie THIL** indique que l'objectif de la table ronde est de décrypter les liens entre urbanisme, aménagement et mobilité et d'esquisser des pistes pour les améliorer.

## La vision technique du CEREMA

Marie-Sophie THIL demande à Julie PELATA d'évoquer les bonnes pratiques à mettre en place à l'issue d'une enquête par les politiques publiques.

### Julie PELATA, Chargée de projets « analyse de la mobilité » au CEREMA



Julie PELATA précise qu'elle a contribué à préparer l'enquête, qui a ensuite été suivie par Pierre VACHER. Le CEREMA est la fusion de onze établissements, dont l'ex-CERTU basé à Lyon et l'ex-CETE de l'Est basé à Metz.

Une EDVM doit pouvoir sortir des préoccupations exclusivement tournées vers les transports. Il s'agit d'un bel outil, exploitable près de 10 ans, qui permet d'élaborer des politiques de transport mais aussi d'habitat et plus largement d'aménagement.

Cette conférence est une bonne pratique. Il est rare que ce type d'évènement soit organisé à l'issue d'une enquête. Souvent le partenariat est fort pendant l'enquête et il se dissout par la suite.

### Le logement est un créateur de déplacements

Il est considéré qu'un logement est occupé par 2,3 personnes. Ces personnes réalisent en moyenne 3,8 déplacements par jour, plus de trois quarts de ces déplacements ayant une extrémité au domicile. Chaque jour, 6,7 déplacements en moyenne arrivent ou partent d'un logement du territoire. Aussi, tout projet de création de logements entraîne presque 7 déplacements par logement. Créer un logement revient donc à créer des déplacements.

### L'influence de la densité et des formes urbaines sur les déplacements

L'exemple de Chambéry montre à quel point la densité et les formes urbaines jouent sur le choix du mode de transport. La voiture est particulièrement utilisée dans les territoires diffus. Le vélo est quant à lui plus pertinent sur les densités intermédiaires. Il mérite donc d'être observé sur un territoire comme celui-ci. La marche est bien adaptée aux territoires denses.

### Aller plus loin avec une EDVM

Julie PELATA présente différents exemples de méthodologies mises en place par des collectivités qui ont mené une enquête.

La « belle pratique » qui vient immédiatement à l'esprit quand on parle d'EDVM est l'exemple d'Arras. En effet, la ville a intégré l'enquête dans son marché pour la réalisation du PLUi. Arras va construire sa réflexion intercommunale autour de l'EDVM. Il s'agit là d'une manière de se saisir d'une enquête et de **se comparer aux autres villes**. Il y a beaucoup de choses à faire dans la comparaison aux autres.

D'autres villes gagneraient beaucoup à s'inspirer de cette démarche.

Thionville a, pour sa part, utilisé son enquête pour **fixer des objectifs politiques de répartition modale**, qu'il s'agisse des déplacements internes aux territoires ou des flux d'échanges.

Julie PELATA propose une piste de travail pour aller plus loin qui s'appuie sur l'enrichissement des bases de données des nouvelles enquêtes. Celles-ci font l'objet d'un calcul, un peu compliqué, pour ajouter les consommations énergétiques engendrées par les déplacements, ainsi que les émissions de GES. Le Diagnostic Energie Emissions des Mobilités (DEEM) ouvre ainsi des perspectives d'exploitations nouvelles pour les enquêtes.

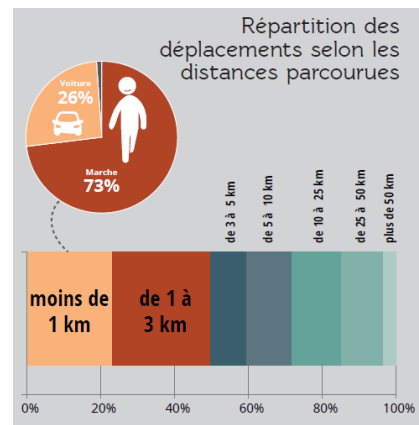


## La vision de l'Etat

**Marie-Sophie THIL** souligne que 50 % des déplacements font moins de 3 kilomètres et 25 % font moins de 1 kilomètre. Or 26 % de ces déplacements s'effectuent en voiture. Le travail à réaliser est donc immense. Elle demande à **Agnès HOCHÉ** si l'Etat réagit en imposant toujours plus de mobilité dans les documents d'urbanisme.



**Agnès HOCHÉ, Responsable Unité Aménagement Déplacements Développement des Territoires, Direction départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle**



### La place et les enjeux de la mobilité dans le contexte législatif français

La place des déplacements dans la législation n'a cessé d'augmenter depuis la loi LOTI, il y a plus de trente ans, jusqu'à la loi NOTRe de 2015 qui modifiera le paysage et la gouvernance des transports aux échelles régionales et infrarégionales. En conséquence, les documents sectoriels, tels que les PDU, se transforment de plus en plus en documents de planification intégrateurs, abordant toutes les questions de planification, y compris des déplacements.

Ces évolutions répondent à trois grandes catégories d'enjeux : environnementaux (freiner l'artificialisation des terres, préserver les ressources naturelles), sociaux (accès à l'emploi, aux services et équipements notamment en lien avec la vulnérabilité des ménages face aux dépenses transports en milieu périurbain), et économiques (dépenses d'investissement et de fonctionnement, rationalisation des offres de transports notamment en zones peu denses du fait du contexte budgétaire).

### Les leviers du SCoT Nord 54

Sur le territoire du SCoT Nord 54, les périmètres de transports urbains (PTU) couvrent des espaces urbains (archipel de petites villes), mais aussi périurbains et ruraux, donc peu denses, qu'il est difficile (techniquement et économiquement) de desservir par une offre de transports publics de bon niveau. L'illustration en est la part importante (EDVM, 70%) de la voiture dans les déplacements tous motifs. Dès lors, s'imposent des choix cohérents d'organisation spatiale (localisation des zones d'activités, des commerces, des services...) intégrant une réponse efficiente en termes de mobilité (systèmes de transports associant l'ensemble des modes notamment les modes doux et les pratiques innovantes).

Les leviers du SCoT Nord 54 en matière de mobilité sont :

- d'agir sur l'efficacité des transports collectifs et pérenniser une offre de transports en commun attractive par :
  - la massification des déplacements en zone péri-urbaine pour assurer et maintenir une offre attractive ;
  - l'organisation du rabattement des usagers sur des lignes structurantes de transports collectifs par tous les autres modes (marche, vélo et voiture) ;
- de réhabiliter les modes doux, en :
  - considérant la marche à pied comme le premier mode de déplacement à l'échelle de la commune ;
  - considérant le vélo comme un mode à part entière à l'échelle des agglomérations et des EPCI ;
  - organisant le développement urbain à l'échelle des pôles de proximité.

Sur ces sujets, le SCoT Nord 54 préconise :

- d'agir sur la densité et la compacité des formes urbaines (renouvellement urbain, friches, dents creuses, vacance des logements) ;
- de localiser prioritairement l'habitat à proximité des transports en commun existants ou en projet ;
- d'utiliser les gares comme « pôle de centralités » et d'intermodalité (services et commerces à proximité des gares, densité augmentée, réservation foncière pour l'intermodalité) ;
- de développer des liaisons douces dans toutes les communes et dans les projets de plus de 10 logements pour faciliter l'accès aux centralités et les liaisons inter-quartier ;
- de maintenir des commerces de proximité dans les centres-villes et les villages ;
- d'organiser l'accès à une gamme d'équipements et de services intermédiaires à l'échelle des EPCI et des communes.

## L'intégration de la mobilité dans les PLU et PLUi

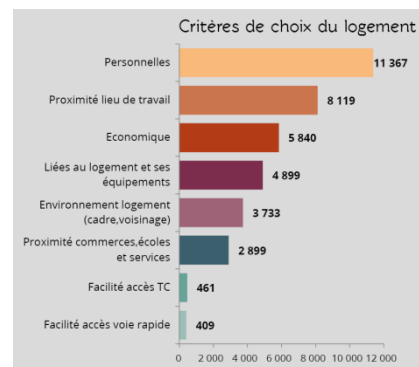
En reliant des orientations fortes du SCoT, les déplacements doivent être pris en compte dès l'émergence des projets de PLU et PLUi, notamment par le biais d'un diagnostic communal et intercommunal enrichi par l'EDVM et d'une concertation lors de la réalisation du PADD.

L'idée forte est de penser les modes doux à l'échelle de la commune, en veillant à la sécurité et à la continuité des itinéraires, aux stationnements des vélos dans l'habitat collectif et en organisant l'intermodalité par la convergence des différents modes de transport (parking vélos aux stations de transports collectifs...).

## La vision de l'aménageur

**Marie-Sophie THIL** rappelle quelques chiffres de l'EDVM portant sur les critères de choix du lieu de vie. Les raisons personnelles (30 %) arrivent en premier et sont suivies par la proximité du lieu de travail (22 %) et l'aspect économique (16 %). A contrario, la proximité des transports en commun et l'accès aux voies rapides (2 %) sont les derniers critères d'influence.

Elle convie **Thomas BACHMANN** à exprimer sa vision d'aménageur et le cas particulier de Alzette-Belval.



### Thomas BACHMANN, Directeur de l'Aménagement de l'Etablissement Public d'Aménagement Alzette-Belval

**Thomas BACHMANN** expose comment l'établissement public d'aménagement a élaboré sa stratégie en intégrant les enjeux de mobilité

Pour rappel, l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) est un aménageur particulier car il a vocation à mettre en œuvre une Opération d'Intérêt National (OIN) pendant 20 ans en prenant en compte des enjeux élevés sur des aspects quantitatifs (8 300 logements neufs et 300 logements réhabilités soit 20 000 nouveaux habitants) et qualitatifs notamment dans le respect de la transition énergétique.

## La mobilité à la base de l'armature urbaine

La question de la mobilité est à la base de la réflexion, au niveau de l'armature urbaine. Les pôles principaux identifiés présentent une bonne desserte par les transports en commun, la massification y est donc privilégiée en programmant des quartiers mixtes (commerces, activités et habitat). Les pôles principaux sont le quartier de la gare d'Audun-le-Tiche, les portes de Belval et Micheville. Les pôles secondaires sont moins bien desservis par les transports en commun toutefois il y a un besoin de commerces et services. Ensuite, il y a les zones d'aménagement près des gares et les centralités communales constituées par le comblement des dents creuses (espaces vides et constructibles entre deux constructions existantes).

## Les efforts se concentrent essentiellement sur les pôles principaux

Les 26 sites à aménager de l'EPA se concentrent majoritairement dans le périmètre d'influence de 1km autour des gares couvrant ainsi une partie des sites des pôles principaux : Quartier de la gare d'Audun-le-Tiche (seule gare côté français) et les portes de Belval.

La stratégie de l'EPA est également de relier les pôles principaux entre eux en particulier grâce au contournement A30/Belval.

Dans les prochaines années, Micheville constituera un nouveau pôle principal et connectera Villerupt, Audun-le-Tiche et Russange. Micheville, traversée par le futur contournement sera l'une des principales portes d'entrée de l'agglomération principalement pour les frontaliers. Cette donnée implique des enjeux forts en termes de mobilité propices à valorisation : Bus à haut niveau de services (BHNS) reliant le Luxembourg...

En complément des modes de transports motorisés et en commun, un maillage de pistes cyclables est envisagé. Une branche traversera la vallée de l'Alzette reliant Micheville, Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette et une autre Micheville, Russange et Belval.

### Comment cela se concrétise dans le futur quartier de Micheville ?

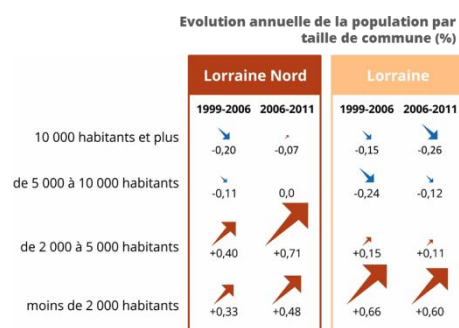
La traversée de la friche de Micheville par le contournement A30/Belval constitue une opportunité pour créer un équipement phare : le hub de mobilité (transports en commun...) associé à un parking à haut niveau de services (autopartage, location longue durée de vélos, guichet unique sur tous les services de mobilité, co-working....).

Le quartier sera le support d'un maillage de trames vertes support de voies douces reliées aux pistes cyclables.

Des règles d'urbanisme privilégieront la réduction des places de stationnement par exemple en favorisant la mutualisation pour les projets comportant une certaine mixité fonctionnelle à l'échelle de la parcelle. Pour illustrer, si des logements et des activités sont créés sur une même parcelle alors les obligations en termes de stationnement seront plus légères.

## La vision de l'exploitant des transports en communs

Sur l'agglomération de Longwy, **Marie-Sophie THIL** fait le constat du développement des plateaux au détriment des vallées où se concentrent emplois, équipements et services. Elle interroge ensuite **Gérard DIDELOT** sur l'adaptation des réseaux de transport aux habitudes des usagers et aux politiques publiques, concernant l'agglomération de Longwy.



**Gérard DIDELOT, Vice-Président du SCoT Nord 54, Président de la SEM Transport du Grand Longwy, Maire d'Herseange**

### Les chiffres de TGL

**Gérard DIDELOT** rappelle quelques chiffres : TGL dessert les 16 communes membres du Syndicat Intercommunal des TRansports de l'Agglomération de Longwy - SITRAL - (dont 2 faisant partie de la CPHVA), 67 000 habitants, pour un chiffre d'affaires de 6,2 millions d'euros. TGL compte 88 salariés, dont 40 % de femmes, 26 bus urbains, 15 autocars et 21 minibus, presque 2 millions de kilomètres parcourus par an, 3 200 scolaires transportés par jour et 800 000 voyageurs annuels hors scolaires.

### Une constante adaptation du réseau de transport

Jusqu'ici, le réseau de transport a plutôt subi les aménagements urbains. Il appartient maintenant à TGL de s'inscrire dans les nouveaux projets, par exemple la réflexion en cours sur le pôle aquatique, le village sénior d'Haucourt et le projet de Leclerc à Lexy. En 15 ans, il y a eu beaucoup d'aménagements et de constructions sur le bassin de Longwy : les Maragolles, Auchan, la médiathèque, Saintignon, Utopolis, Eurobase, Maison de la Formation... nécessitant une adaptation du réseau. Le transport doit également s'adapter aux implantations diffuses et aux rythmes urbains (notamment marqués par les horaires des grandes enseignes de la distribution) et scolaires. L'organisation du transport est également impactée par la promulgation de lois, telles que la loi NOTRe, qui prévoit de déléguer la compétence transport aux régions en lieu et place des départements, et qui donne la possibilité de transformer la CCAL en Communauté d'Agglomération avec prise de la compétence « transport ».





## La configuration du territoire comme base au réseau

**Gérard DIDELOT** explique que le territoire desservi par TGL est tripolaire (Longwy, Villerupt et Pôle Europe) sans ville centrale prédominante, ce qui constitue un déficit et oblige de repérer un linéaire urbain pour traiter et améliorer le service. De plus, la configuration en villes hautes et basses constitue une autre contrainte pour l'organisation des transports. Ces caractéristiques ne permettent pas de réaliser un maillage classique en étoile, il doit être circulaire. Ainsi, la « Supernavette » est devenue la première ligne du réseau supportant la moitié des voyageurs.

Le réseau de transport doit desservir tous les pôles générateurs de déplacements pour répondre aux enjeux sociaux, économiques et ceux de l'éducation. L'objectif est d'anticiper la création de pôles générateurs et de canaliser les flux sur les axes structurants que sont la ligne C (ligne périurbaine) et la Supernavette, afin d'optimiser la fréquentation et rationaliser les coûts. Les lignes complémentaires A, B, D et les 2 lignes transfrontalières permettent de rabattre sur les lignes structurantes. Enfin, en tant que prestataire de service, l'offre proposée doit être claire, lisible et efficace, au service des usagers.

## Dès les prémisses d'un projet, un lien étroit entre mobilité et aménagement urbain à conforter

Il est donc nécessaire de placer les AOT (Autorités Organisatrices de Transport), futures AOM (Autorités Organisatrices de Mobilité) au cœur des réflexions sur les projets d'aménagement urbain. Dans l'organisation urbaine, pour faciliter et améliorer le service de transports, et répondre aux enjeux économiques et environnementaux, il faut inciter à densifier, à aménager les zones vides dites « passantes » telles que les friches industrielles, les dents creuses, les zones d'activités, les centres gare, préconisées également par le SCoT Nord 54.

**Gérard DIDELOT** déplore, pour terminer, le manque de cohérence dans l'organisation de la gouvernance. Il en veut pour preuve la disparité des arrêts de bus marquant le manque d'identité visuelle claire. Et également l'inégalité de l'accessibilité aux véhicules d'où la nécessité d'avoir une réflexion plus globale en matière d'urbanisme, au travers du PLUi.

A la question de savoir si TGL s'adapte plutôt à la volonté des utilisateurs ou aux politiques urbaines, **Gérard DIDELOT** estime que les deux doivent être croisées. Par exemple, quand Auchan est arrivé, il a été intégré au réseau de transport car Auchan est sur Mont-Saint-Martin, membre du réseau de transport. Par contre, Lexy, hors PTU, a eu pour contrainte d'intégrer le SITRAL pour que le permis du Leclerc soit accepté. Enfin, l'IUT est hors PTU mais TGL ne veut pas faire l'impasse de la desserte de cet équipement d'éducation majeur bien qu'il soit situé sur Cosnes-et-Romain, non membre du SITRAL.

---

## Echanges avec la salle | Débats

### Quelle est la validité des résultats d'une EDVM ? Faudra-t-il réactualiser cette enquête pour affiner les prospectives ? (Questions de **Pascale BRAUN**)

**Julie PELATA** cite les exemples de Strasbourg et Marseille. La métropole AIX-Marseille se construit sur la base d'une enquête datant de 2009. Les comportements des ménages montrent une certaine inertie. Il lui paraît donc possible de s'appuyer sur l'Enquête Déplacements pour au moins les cinq prochaines années.

**Agnès HOCHÉ** précise que les PLUi prévoient un suivi et une évaluation de la mise en œuvre du PADD au regard des enjeux de déplacement.

### Quel est l'apport du numérique à la mobilité ? Le haut débit peut-il, par exemple, limiter les déplacements entre le travail et le domicile ? (Questions de **Pascale BRAUN**)

**Thomas BACHMANN** rappelle l'exemple du *co-working* associé à un parking à haut niveau de service. L'aménagement tient compte de l'implantation de la fibre dans les nouveaux quartiers. Dans le cadre du label EcoCités, des études d'ingénierie ont été menées sur les *Smart grids* pour gérer la ville numérique de demain.

## Comment prendre en compte les populations des territoires ruraux, notamment les jeunes en recherche d'emploi et les personnes âgées ?

**Gérard DIDELOT** souligne que certaines communes rurales sont rentrées au SITRAL (Syndicat Intercommunal des TRansports de l'Agglomération de Longwy), puis en sont ressorties. Il incite donc les élus communaux à s'inscrire pleinement dans une démarche de mobilité. L'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) avait réalisé une enquête il y a deux ou trois ans sur les besoins en transport sur le territoire longuyonnais, mais face à la complexité que représente la mise en place un service de transport, aucune réponse n'a été apportée à ce jour. S'agissant des scolaires, seul le Département peut répondre.

**Le Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle**, présent dans la salle assure que le Département autorise les usagers à emprunter les lignes scolaires dans la limite des places disponibles. Par ailleurs, les personnes bénéficiant du RSA sont exonérées du coût du transport. Ces personnes doivent s'adresser au Conseil départemental pour recevoir le titre de transport.

## Comment organiser la mobilité dans le Pays-Haut alors que les échelles communales et intercommunales ne semblent pas être adéquates ? La bonne échelle n'est-elle pas celle des bassins de vie ?

**Agnès HOCHÉ** observe que l'organisation est encore héritée de la loi LOTI. La loi NOTRe transfère les compétences de transport à la région et prévoit des compétences pour les AOM (Autorités Organisatrices de Mobilité) à des échelles infrarégionales à composer et recomposer. Avant, avec les AOT, on parlait de transport, désormais, avec les AOM on parle de mobilité et donc de toute la palette d'offres de transport avec des solutions à trouver y compris dans les zones peu denses. A noter que les TAD (Transports A la Demande) coûtent d'autant plus cher à la collectivité qu'ils sont beaucoup utilisés. Ils sont une réponse à la desserte des zones peu denses mais pas la seule. En fait, les solutions ne sont jamais « évidentes » et simples, elles réclament toujours un diagnostic approfondi des besoins et passent souvent par l'articulation de plusieurs offres de déplacement et/ou la combinaison de plusieurs modes.

# Quels moyens mettre en œuvre pour développer efficacement les nouvelles mobilités sur le territoire nord-lorrain ?



Animée par **Stéphane GODEFROY**, Chargé d'études Mobilité et Projets de territoires, AGAPE.

**Matthieu JACQUOT**

Co-fondateur  
Directeur

**RoulezMalin.com**  
**Covivo**

**Georges BURRIER**

Directeur adjoint à l'aménagement

**Conseil départemental de**  
**Meurthe-et-Moselle**

**Christine CHARY**

Chef de projet

**Transdev**

**André CORZANI**

Vice-président délégué aux  
infrastructures et aux mobilités

**Conseil départemental 54**

Président

**Syndicat mixte des transports du**  
**Pays du bassin de Briey**  
**Joeuf**

Maire

**Pascale BRAUN**

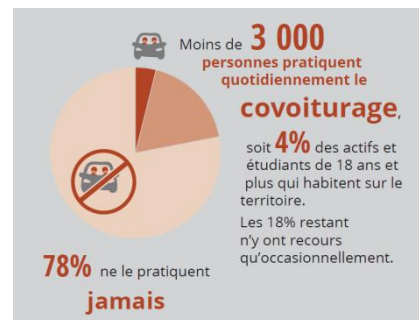
Journaliste

**Correspondances Lorraines**

**Stéphane GODEFROY** précise que cette table ronde s'attachera à expliquer comment faire évoluer la prise en compte des déplacements, en s'inspirant des exemples d'autres territoires.

## Le covoiturage et les nouvelles technologies créateurs d'une nouvelle mobilité

**Stéphane GODEFROY** invite **Matthieu JACQUOT** à évoquer le covoiturage, qui est en plein essor sous l'impulsion des nouvelles technologies. Aujourd'hui, moins de 3 000 personnes utilisent toutefois quotidiennement ce mode de transport.



### Matthieu JACQUOT, Co-fondateur et Directeur de Covivo-RoulezMalin

**Matthieu JACQUOT** souligne, en préambule, que les chiffres constatés sur le territoire du SCoT Nord 54 sont conformes à ceux des autres territoires. Il pointe également un paradoxe : on parle partout de covoiturage et de nouvelles mobilités mais en territoires périurbains ou ruraux, cela est complexe et ces modes ne décollent pas.

Il souhaite prendre une perspective globale pour montrer ce qui est en train de changer dans la mobilité et expliquer comment cela peut impacter le niveau local.

En trente ans, l'évolution des supports de distribution de l'information a été assez lente. Mais nous sommes passés des guichets à la dématérialisation. Si toutes les informations sont accessibles via internet et les smartphones, les services proposés aux voyageurs n'ont pas vraiment changé, il y a toujours des réseaux de bus, des fiches horaires et autres. Le modèle économique autour de la mobilité n'a pas changé.

L'offre de transport ne sera jamais assez dense pour répondre à tous les besoins.

### Intermédiation et changement de modèle économique

Deux phénomènes globaux sont en train de se passer : l'intermédiation et le changement du modèle économique.

Le transport rentable échappe aujourd'hui aux politiques publiques par le phénomène d'intermédiation. En revanche, les nouveaux acteurs de la mobilité de type Google ou Amazon ne savent pas répondre au transport de proximité, non rentable.

En parallèle, le modèle économique de l'organisation des transports évolue. BlaBlaCar vient de réaliser une levée de fonds exceptionnelle. Une entreprise qui a changé la manière de faire du transport. Il n'y a plus de transporteur. Le transporteur devient l'individu.

### Deux pistes : le transport combiné et le transport solidaire

La solution passe par des solutions de transport combiné sur les territoires périurbains et ruraux. Il est difficile de pratiquer quotidiennement le covoiturage, mais beaucoup de personnes sont prêtes à rendre service à une personne sans moyen de transport. Des réseaux de proximité, avec des bénévoles, doivent donc être constitués. Un cadre juridique doit évidemment être posé. On ne peut pas s'improviser transporteur mais il existe des possibilités et des territoires ont déjà développé ces « taxis citoyens », ce « transport solidaire ».

Il s'agit là de pistes qui peuvent aider à répondre aux enjeux de la mobilité de proximité sur les territoires périurbains.

### Mise en perspective du covoiturage

Si on regarde l'EDVM, on voit que l'ensemble des personnes qui pratiquent le covoiturage au moins une fois par semaine représentent 6%. Faire du covoiturage quotidiennement est une grosse contrainte, en revanche le pratiquer une fois de temps en temps l'est beaucoup moins. L'enjeu n'est donc pas de travailler sur un covoiturage quotidien mais sur un covoiturage régulier.

Au niveau des déplacements des frontaliers, on multiplie quasiment par trois la pratique du covoiturage. Les personnes de 35 à 49 ans et les ouvriers utilisent davantage ce mode de transport, pour des raisons de synchronicité de leurs horaires de travail. Les horaires fixes facilitent le covoiturage. L'autre phénomène lié au Luxembourg est que tous les cadres disposent d'une voiture, alors qu'en France, la population cadre pratique davantage le covoiturage.

Enfin, **Matthieu JACQUOT** invite à observer la politique de transport en commun du groupement de coopération transfrontalière du bassin lémanique, qui vient de construire un méta moteur de recherche pour le covoiturage.



## L'électromobilité créatrice d'une nouvelle mobilité

» 0,1 %

Part des véhicules électriques recensés dans l'EDVM



**Stéphane GODEFROY** souligne que l'électromobilité est encore assez peu répandue en France, les véhicules électriques ne représentant que 0,8 % du parc automobile français et 0,1 % du parc des ménages qui résident sur le périmètre de l'EDVM. Néanmoins, beaucoup de projets voient le jour. Il demande à **Georges BURRIER** d'exposer les objectifs du projet de bornes de recharge électrique du Conseil départemental.

### Georges BURRIER, Directeur adjoint à l'aménagement, Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle

#### Genèse et objectifs du projet de déploiement d'une infrastructure de bornes de recharges électriques

**Georges BURRIER** explique que la genèse de ce projet vient de la loi sur la transition énergétique qui incite fortement à développer des infrastructures en faveur de l'électromobilité. D'autre part, ce projet s'inscrit dans le schéma départemental de la mobilité et répond aux enjeux du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan. Il constitue une première réponse aux résultats de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes, qui montrent que 70 % des déplacements sont réalisés en voiture, y compris sur de petits parcours, même pour les frontaliers, qui sont compatibles avec les véhicules électriques.

L'électromobilité en est à ses débuts mais elle connaît un fort développement. De nombreux projets voient le jour, à l'image du projet du département de la Moselle de développer des aires de covoiturage à haut niveau de service avec mise à disposition d'une flotte de véhicules électriques.

#### Un projet pour tous sur le territoire

L'objectif du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle est de déployer une trentaine de bornes de recharge électrique accélérée sur le territoire. L'idée sous-jacente est d'inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à acheter et à utiliser des véhicules électriques.

Par ailleurs, le Département a identifié sept aires de covoiturage entre Longuyon, Longwy et Villerupt.

L'idée est d'installer des bornes qui permettent de recharger les véhicules en 2h et d'offrir un service de proximité qui rassure les utilisateurs qui se retrouveraient dans l'obligation de faire un complément de charge lors de leur déplacement. Il est possible de récupérer 10km d'autonomie avec une recharge accélérée de 5 minutes.

Les bornes permettront de couvrir les principaux pôles d'activités et générateurs de déplacements, et de créer un maillage autour des axes structurants pour les usagers en transit. Le projet cible donc à la fois les déplacements frontaliers en voiture, les déplacements sur les pôles d'activité ou d'échange, les déplacements liés aux loisirs ou les flux de transit.

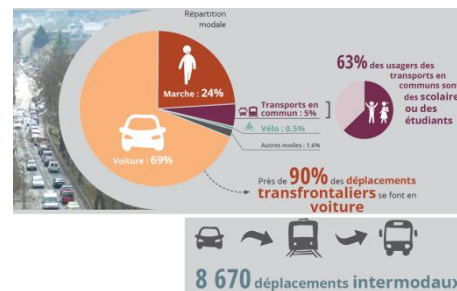
#### Financement global du projet

L'ADEME finance jusqu'à 50 % du coût des infrastructures pour les travaux réalisés jusqu'au 31 décembre 2017 (dossier déposé avant le 31 décembre 2015), à condition que les bornes soient géolocalisées, interopérables et accessibles 24 heures sur 24.

Le projet est réalisé en partenariat avec les trois Communautés de communes du territoire (CC de l'Agglomération de Longwy, CC du Pays Haut Val d'Alzette et Terre Lorraine du Longuyonnais) pour un coût global de 336 000 euros. Le financement est assuré à 50 % par l'ADEME, à 25% par les trois Communautés de communes, qui deviennent propriétaires des bornes et par le Conseil départemental.

# Le Transport À la Demande créateur d'une nouvelle mobilité

**Stéphane GODEFROY** souhaite évoquer le TAD qui est généralement organisé en complément des réseaux de transport en commun classiques. Ces derniers ne représentent que 5 % des déplacements. Les déplacements intermodaux ne comptent que pour 1,4 % de l'ensemble. Le TAD est encore méconnu de la population et son utilisation demeure donc très faible. **Stéphane GODEFROY** demande à **Christine CHARY** d'expliquer comment l'offre de TAD a été construite chez Transdev.



## Christine CHARY, Chef de projet, Transdev

### Un service pour répondre aux flux diffus

**Christine CHARY** indique que Transdev exploite, à ce jour, plus de 120 services TAD en France. Le TAD est une véritable solution pour répondre aux besoins de flux diffus, que ce soit dans l'espace ou dans le temps. Il prend deux formes : on parle de lignes virtuelles lorsque les horaires et les itinéraires sont prédéfinis et de TAD zonal quand l'itinéraire s'adapte à la demande.

Il est, par nature, construit sur mesure en fonction d'un besoin spécifique, évolutif, interconnecté et complémentaire avec les autres offres du territoire.

Au niveau de la gestion du service, le TAD est réservé, planifié, puis l'information est transmise au service de bus ou de taxi, qui réalise la course. Une application spécifique au TAD est en cours de développement.

L'écueil à éviter est de sous-estimer le niveau de complexité que représente la prise de réservation par téléphone.

### La construction de l'offre TAD

Une offre de TAD est construite sur la base de l'analyse du territoire avec l'identification des flux de déplacements et des pôles générateurs de déplacements. A ce titre-là, une enquête EDVM est un formidable outil pour construire l'offre. Le diagnostic de l'offre multimodale existante permet ensuite de mettre ces informations en parallèle. La question essentielle, qui est du ressort des autorités organisatrices, est celle des objectifs à atteindre (favoriser le lien social, l'équité sociale, la connexion d'un territoire à un bassin d'emploi...) afin de déterminer la cible. C'est à partir de là que peuvent être faits les nombreux arbitrages nécessaires à la construction du TAD : optimisation des courses par le groupage des clients, temps de trajet maximum, délai de réservation, etc. Les réponses vont différer en fonction des motifs de déplacements des personnes ciblées par le TAD.

**Christine CHARY** illustre son propos par l'exemple de la desserte d'une zone d'activité dans une ville moyenne, qui peut être déclinée dans des zones rurales. Le service TAD spécifique canalise les flux au départ d'un pôle d'échange le matin. La massification des flux permet de se dispenser de réservation. L'itinéraire est alors fait en fonction des clients présents dans le véhicule. Pour le retour, le client réserve une heure à l'avance et on lui propose un horaire d'arrivée en correspondance avec les lignes au départ du pôle d'échange.

### La notion de performance

Le TAD a ses propres indicateurs de performance. On ne peut pas l'analyser comme de l'offre régulière, ni le comparer. Voici à titre d'exemple quelques chiffres sur un territoire très étendu : le TAD représente 7 % des kilomètres produits sur le territoire, dessert 12 % de la population et couvre plus de 70 % de la surface du PTU pour des coûts de fonctionnement qui représentent environ de 4 % des coûts globaux des transports en commun du territoire. Le TAD constitue donc une vraie réponse dans les zones peu denses. On voit la performance par le biais de la couverture géographique.

Le TAD est une réponse aux besoins de déplacements dans les zones peu denses.

Le développement de la culture collaborative et des nouvelles technologies sont des opportunités pour le TAD, de par sa nature très évolutive.

# Le Syndicat mixte des Transports du Pays du bassin de Briey et la mise en place d'une nouvelle mobilité

**Stéphane GODEFROY** passe ensuite la parole à **André CORZANI** afin qu'il puisse partager avec l'assemblée son expérience d'élu en matière de gestion des déplacements. Il lui demande d'expliquer comment, au quotidien, il œuvre pour mettre en place ces nouvelles mobilités dont il vient d'être question, ainsi que le regard qu'il porte sur elles.



## André CORZANI, Vice-président du Conseil départemental 54 délégué aux infrastructures et aux mobilités, Président du Syndicat mixte des transports du Pays du bassin de Briey, Maire de Joeuf

**André CORZANI** précise que le Syndicat mixte des transports couvre la totalité du bassin de Briey, ce qui en fait une originalité, notamment par rapport au bassin de Longwy. Le Pays du bassin de Briey est le territoire le plus vaste de Lorraine couvert par un PTU.

La naissance de la structure découle du projet de réseau de transport. Pour cela, un important travail d'appropriation des enjeux et des solutions potentielles a été réalisé avec les 68 communes du bassin, rassemblant 78 000 habitants fédérés par cinq Communautés de communes. Les collectivités sont à l'origine de la création du Syndicat.

## La genèse du Syndicat Mixte des Transports du Pays du bassin de Briey

L'histoire de ce territoire est particulière. Le bassin hérite d'une organisation spatiale et des transports marquée par l'activité économique mono-industrielle. Ses pratiques sont donc anciennes et bien ancrées, ce qui est à la fois un handicap et un avantage. Ce syndicat n'a été créé que l'an passé. Le bassin est en train de s'outiller pour entrer dans la phase opérationnelle. Tout reste à inventer. Le territoire peut donc tout oser.

Il s'est retrouvé Autorité Organisatrice de Mobilité avant même que la loi en dispose. Il n'a jamais été question de devenir un syndicat de transports scolaires, ou un syndicat de transports en commun. L'objectif du syndicat est de modifier le rapport avec ses propres besoins de déplacement, sous la double influence du bassin messin et du Luxembourg. La liberté d'utiliser son véhicule personnel est arrivée à sa limite, car les contraintes urbaines et professionnelles se sont renforcées. Ces contraintes pourraient engendrer le choix de solutions alternatives à condition que les propositions faites par le bassin soient performantes.

## Des solutions multiples

L'idée d'une plateforme de mobilité est intéressante, car elle promeut des solutions physiques quotidiennes, tout en étant suffisamment réactives pour répondre aux besoins diffus.

Le bassin de Briey est un territoire polycentrique, sans ville centre et avec des communes rurales. Il est nécessaire d'y améliorer la situation interne, de mieux articuler les circulations entre les différents bassins et sans provoquer de délais. Le TAD est une option sur laquelle le territoire doit s'appuyer mais ne doit pas être la seule. Il faut multiplier les solutions.

Le foisonnement d'initiatives et de disponibilités citoyennes ne doit pas être négligé. Un opérateur doit fiabiliser l'ensemble, en garantissant la sécurité et la rapidité. Tel est l'objet de la plateforme projetée.

Les transports scolaires peuvent évidemment être utilisés par tous. Le Syndicat va faire en sorte que ces lignes soient encore plus efficaces et renforcent l'accessibilité. Les donneurs d'ordre qui aujourd'hui sont relativement isolés doivent être associés pour mutualiser les besoins et identifier des solutions communes. L'usage actuel du covoiturage doit être pris en compte.

Il faut redéfinir, retravailler tous ces aspects et remettre en chantier les schémas d'aménagement. Le Syndicat va être un des acteurs de cela. Le tout doit être partenarial, partagé et dans le respect du SCOT qui intègre déjà un grand nombre de ces notions.

L'interopérabilité avec le ferroviaire a été peu évoquée. Il a pourtant une dimension déterminante dans le bassin de Briey, car elle justifie le rabattement, le covoiturage et des services rattachés à l'intermodalité.

Les contraintes économiques et financières sont toutefois importantes pour les collectivités, qui sont confrontées à des enjeux multiples, lourds et permanents qui peuvent handicaper leur capacité d'investissement.

### Est-il question d'impliquer les employeurs, notamment luxembourgeois dans les réflexions ? Les pôles d'attraction, à l'image des centres commerciaux, ne sont-ils pas trop absents des solutions de mobilité envisagées ? (Questions de **Pascale BRAUN**)

**Christine CHARY** confirme que les pôles générateurs de déplacements, que sont les zones commerciales et les bassins d'emploi, sont le point de départ de l'analyse des flux sur le territoire. En fonction du motif de déplacement, les voyageurs choisissent leur mode et leurs horaires de transport. Ainsi le pôle de déplacements doit être l'élément crucial sur lequel se réfléchit et se construit l'offre.

Les PDE (Plan de Déplacement Entreprises) consistent à consulter les employeurs et les salariés pour connaître leur lieu de domicile et le mode de transport utilisé pour leur proposer des solutions alternatives (information sur les transports publics, installation de parc à vélos, organisation du covoiturage).

**Matthieu JACQUOT** remarque que la première difficulté est la désynchronisation des actions des entreprises et des collectivités. La deuxième est que les entreprises considèrent que leur contribution financière au transport est déjà trop lourde avec le Versement Transport. D'autres n'agissent que sous la contrainte de l'immobilier et du foncier pour le stationnement ou des embouteillages routiers. En l'absence de contrainte ou d'obligation, les entreprises agissent assez peu. Certaines entreprennent des actions dans le cadre d'une démarche de responsabilité sociale de type RSE ou de développement durable. Dans ce cas, elles déploient deux types de stratégies : parfaire leur image ou s'impliquer réellement pour créer de la valeur, y compris en améliorant la performance de leurs salariés.

Enfin, lors de déménagements d'entreprises, les habitudes de déplacement sont perturbées, ce qui crée une opportunité pour travailler avec elles.

En France, les fichiers RH ne peuvent malheureusement pas être légalement exploités en base de données pour identifier les besoins de mobilité communs aux entreprises d'un même bassin d'emploi.

**André CORZANI** pense que les entreprises contributrices au Versement Transport doivent aussi solliciter les collectivités par rapport à leurs difficultés de transport, afin d'alimenter de façon dynamique la relation entre les acteurs publics et les entreprises. Le transport doit aussi être ce lien.

**Georges BURRIER** explique que le déploiement des bornes de recharge électriques est réalisé en complémentarité avec l'offre développée par les centres commerciaux. Une aire de covoiturage a également été aménagée en lien avec l'hôtel Ibis de Mexy.

### Existe-il des exemples de mobilité plus efficace ailleurs en Europe ? (Question de **Pascale BRAUN**)

**Georges BURRIER** assure être à l'écoute des expériences d'électromobilité du Grand-Duché du Luxembourg, qui seront évoquées par la prochaine table ronde.

**André CORZANI** prend l'exemple du territoire genevois. Il dit aussi mener une réflexion sur les modes de gestion, qui doivent répondre à la complexité et à la complémentarité des solutions apportées. Il prévoit de rencontrer d'autres communes lorraines prochainement.

**Christine CHARY** souligne le manque de recul par rapport aux nouvelles mobilités. La conviction de Transdev est que le TAD et le covoiturage sont totalement complémentaires. A ce titre, des offres de transport entremêlant TAD et covoiturage seront expérimentées en France en 2016. Il faut donc attendre fin 2016 pour avoir un retour d'expérience.

### Comment mieux intégrer les pistes cyclables et les cheminements doux dans les grands projets ?

**Georges BURRIER** constate en effet le retard en pistes cyclables sur le territoire. Le Conseil départemental avait un projet de piste cyclable reliant Micheville et Belval en parallèle des travaux de liaison, mais des revendications écologiques l'ont fait échouer. Un chemin transfrontalier est aussi en réflexion sur l'agglomération de Longwy.

**Matthieu JACQUOT** ne souhaite pas opposer les modes de transport. Il préfère comparer les moyens alloués aux systèmes d'information, au vélo, à la marche d'une part et aux transports en commun d'autre part. Des expérimentations d'auto-partage sont en cours en milieu rural. La Suisse, l'Angleterre et les Pays-Bas sont des puits d'exemples de bonnes pratiques.



# Quel(s) système(s) de gouvernance pour faciliter la mobilité transfrontalière dans le nord lorrain ?

## 3<sup>ème</sup> table-ronde



Animée par **Aurélien BISCAUT**, Directeur de l'AGAPE

**Marie-Josée VIDAL**

Attachée de gouvernement 1<sup>ère</sup>  
en rang

**Ministère du Développement  
durable et des Infrastructures,  
Grand-Duché du Luxembourg**

**Dorothee HABAY-LE**

Directrice

**GECT Alzette/Belval**

**Marie-France GAUNARD-  
ANDERSON**

Maître de conférences

**Université de Lorraine**

**Jean-Marc FOURNEL**

Député

**3<sup>ème</sup> circonscription de Meurthe-et-  
Moselle  
Longwy**

Maire

**Pascale BRAUN**

Journaliste

**Correspondances Lorraines**

**Aurélien BISCAUT** cite quelques chiffres pour illustrer le phénomène de mobilité transfrontalière : en vingt ans, le nombre de frontaliers au Grand-Duché est passé de 55 000 à 170 000, du côté français de 25 000 à 85 000, dans le Pays-Haut de 10 000 à 25 000. Ce phénomène s'est imposé à nous, et nous a obligé à élaborer de nouveaux modes de gouvernance et de nouveaux schémas de mobilité.

En 2010, 17 % des frontaliers en provenance de Lorraine utilisent des transports en commun. Ils étaient 11 % en 2007, ce qui laisse imaginer l'évolution en 2015. Les frontaliers en provenance de Thionville et de Metz étaient même 25 % à utiliser les transports en commun en 2010. En revanche, les frontaliers du territoire de l'EDVM ne sont que 9 % à les utiliser, alors qu'ils représentent un tiers des frontaliers.

## La gouvernance vue du Grand-Duché du Luxembourg

Le transfrontalier est un sujet central au Grand-duché, puisque le Luxembourg l'a inscrit à l'agenda de sa Présidence du Conseil de l'Europe. **Aurélien BISCAUT** interroge **Marie-Josée VIDAL** sur les nouveaux schémas de mobilité transfrontalière (SMOT), dont celui entre la Lorraine et le Luxembourg, qui date de 2009 et qui a eu des effets positifs.

Certains projets du SMOT ont été repoussés ou annulés. Tel est le cas de :

- la mise en double voie de la voie de Rodange à la frontière française, inscrite pour 2015 et repoussée à 2030 ;
- deux lignes de bus depuis Longwy vers des sites importants, notamment Cloche d'Or à Luxembourg-Ville ;
- la ligne ferroviaire directe entre Longwy-Belval-Thionville, créée en 2010.

**Aurélien BISCAUT** demande à **Marie-Josée VIDAL** comment elle appréhende le Pays Haut, qui est un territoire de provenance majeur, mais qui semble parfois délaissé.



### Marie-Josée VIDAL, Attachée de gouvernement 1<sup>ère</sup> en rang, ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'aménagement du territoire, Grand-Duché du Luxembourg, en charge des affaires transfrontalières

**Marie-Josée VIDAL** explique que les deux principaux documents stratégiques, en matière de mobilité, sont le document de stratégie globale pour une mobilité durable (MODU) adopté en 2012, (cadre national et transfrontalier) et les schémas de mobilité transfrontalière (SMOT), élaborés en partenariat bilatéral avec les régions limitrophes.

La stratégie MODU est une démarche intégrée visant à atteindre les objectifs que le gouvernement s'est fixés en matière de report modal pour faire progresser la part des transports en commun de 14 à 19 % et les mobilités douces de 13 à 25 % entre 2009 et 2020. Ces objectifs sont très ambitieux.

Une cellule spécifique à la mobilité douce a été créée au sein du ministère. Elle aide les communes à mettre en œuvre leur stratégie. La loi du 24 février 2015 va permettre la création de 13 pistes cyclables supplémentaires et l'allocation de dotations aux communes permettant de financer jusqu'à 30 % la réalisation de réseaux communaux se rattachant à ces pistes cyclables nationales. D'autres mesures s'inscrivent dans un programme directeur ou des recommandations, qui visent la création d'emplacements pour vélos proches des arrêts de bus, des écoles et de « mBox » par les CFL à proximité des gares.

Le MODU prévoit la réorganisation des transports en commun, dont le train constitue l'épine dorsale. Il est notamment prévu de développer des gares et pôles d'échanges périphériques autour de Luxembourg-ville et d'augmenter la cadence des trains. En parallèle des mesures relatives au réseau ferré, d'autres mesures doivent accompagner l'évolution de la chaîne de mobilité. Un concept de Parc & Ride a ainsi été développé par le département des transports, sur la base de tarifs de plus en plus élevés à l'approche de la ville de Luxembourg. Ces parcs sont reliés par des bus ou par le train.

Le premier SMOT entre la France et le Luxembourg a été élaboré en 2009. Il vise l'amélioration de la mobilité transfrontalière, le renforcement de la position des transports en commun dans la part des mouvements transfrontaliers, la coordination des orientations définies dans le cadre des planifications nationales et la définition d'une stratégie commune de mobilité durable.

**Marie-Josée VIDAL** cite les projets en cours les plus structurants pour l'organisation des flux entre le Luxembourg et le territoire français. Il s'agit notamment de :

- la nouvelle ligne ferroviaire entre le Luxembourg et Bettembourg, qui permettra d'augmenter la cadence entre Luxembourg et Thionville ;
- la mise à deux fois trois voies entre Dudelange et Croix-de-Gasperich ;
- la priorisation des bus sur l'A4 reliant Esch-sur-Alzette à Luxembourg-Ville ;
- la liaison de Micheville ;
- l'extension et l'accessibilité du Parc & Ride de Rodange, ainsi qu'un concept de mobilité approfondi pour le Pays des 3 Frontières en relation avec la Belgique et la France ;
- la mise à double voie intégrale de la ligne Pétange-Luxembourg ;
- la création de lignes de bus transfrontalières,
- la mobilité douce (pistes cyclables entre la CCPHVA et Belval et Esch, entre Athus (voire Messancy) et Rodange).

La réalisation du SMOT a imprimé des évolutions, mais il convient de tenir compte de l'évolution même des territoires. Les exploitants ont constaté une faible utilisation de la ligne Longwy-Belval-Thionville, et ont décidé son arrêt, afin d'augmenter la cadence sur l'axe Thionville-Luxembourg, où la demande est croissante. D'autres projets ont certes été reportés comme la mise en double voie entre Rodange et la frontière française, chaque gouvernement ayant ses propres priorités. La ligne entre Pétange et Luxembourg offre une compensation, en favorisant les rabattements vers Pétange. Les deux lignes de bus au départ de Longwy n'ont effectivement pas été réalisées, mais le principe reste de répondre à la demande. A chaque fois que des destinations ne sont pas desservies par des trains, des bus transfrontaliers sont mis en place (par exemple Arlon-Belval et Thionville-Elange – Belval) ou leur cadence est augmentée.

**Aurélien BISCAUT** conserve l'impression que le Pays Haut est le parent pauvre des transports en commun et que certains territoires sont sacrifiés au profit d'autres.

---

## La gouvernance vue par le Groupement européen de Coopération territoriale d'Alzette/Belval

Le Nord Lorrain est un territoire qui a une grande expérience de la coopération transfrontalière :

- sous forme associative avec l'association transfrontalière du PED, pionnière dès les années 90,
- sous la forme d'un réseau de villes, avec Tonicités depuis près de 10 ans.

Mais pendant de nombreuses années, l'outil « opérationnel » a semblé manquer, pour agir plus « concrètement ». Depuis 2007, est entré en vigueur un règlement européen créant le GECT, Groupement Européen de Coopération Territoriale, outil doté de la personnalité juridique et susceptible d'être doté de compétences opérationnelles.

Sur le territoire Alzette-Belval, le GECT a donc été vu comme l'outil de gouvernance particulièrement indiqué.

L'enquête montre que la CCPHVA a le budget-distance le plus faible du territoire, avec 39 kilomètres par jour. En revanche, il a le budget-temps parmi les plus élevés avec 84 minutes, en raison de la saturation des réseaux de transport. La part des déplacements transfrontaliers représente 11 % sur l'EDVM et 20 % sur la CCPHVA.

**Aurélien BISCAUT** demande si le GECT parvient à agir sur les 2 niveaux de mobilité évoqués précédemment : la proximité (notamment avec les pistes cyclables), et plus largement, au-delà du GECT ?

### Dorothee HABAY-LE, Directrice du GECT Alzette/Belval



**Dorothee HABAY-LE** explique que le GECT a justement été créé pour favoriser les échanges et trouver des solutions ensemble, entre les Luxembourgeois et les Français. Il traite de la mobilité, mais aussi de tous les sujets proposés par les acteurs du territoire.

Les GECT ont été mis en place par l'Union Européenne, en juillet 2006. Ils sont dotés de la personnalité juridique et ont obligatoirement une assemblée et un Directeur. Ils ont pour vocation de répondre aux difficultés rencontrées dans le domaine de la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale.

Le GECT Alzette Belval couvre 12 communes, 90 000 habitants aujourd'hui, et potentiellement 120 000 habitants avec les projets liés à l'OIN (Opération d'Intérêt National) et à Belval. Il est composé de 2 délégations paritaires, 9 membres, 1 Bureau, 1 AG et est doté d'un premier document stratégique nommé « *Travailler ensemble pour faire l'agglomération transfrontalière* ».

La mobilité est au cœur de la stratégie du GECT Alzette-Belval, pour veiller à la mise en place d'actions pour une mobilité de proximité efficace et durable, et pour être intégré dans les démarches pour la gestion des flux.

Le GECT a trois objectifs :

- accroître la transmission et le partage d'information entre les acteurs français et luxembourgeois ;
- construire une connaissance commune de la problématique de mobilité à l'échelle du GECT Alzette/Belval ;
- trouver des solutions aux problématiques locales. Il y a notamment beaucoup de salariés des communes luxembourgeoises du GECT qui habitent dans les communes de la CCPHVA.

Pour répondre à ces objectifs, trois chantiers ont été engagés :

- l'optimisation de l'offre actuelle en partant du principe que les lignes transfrontalières sont les lignes principales et que les autres réseaux sont des lignes de rabattement ;
- le positionnement des attentes du territoire pour le déploiement de nouvelles lignes transfrontalières ;
- la création d'un réseau transfrontalier de voies douces.

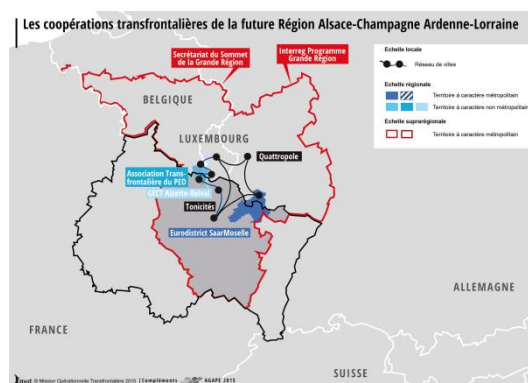
Dorothee HABAY-LE illustre ces 3 chantiers par des exemples.

- Elle présente un schéma de l'ensemble des lignes transfrontalières présentes sur le GECT, qui vont au-delà du seul territoire du GECT, ainsi que les connections avec les lignes nationales de part et d'autre. L'idée est de travailler sur l'interopérabilité des lignes, afin d'améliorer la mobilité des usagers locaux, mais aussi des navetteurs qui vont plus loin.
- Le GECT a été la plateforme qui a réuni les AOT française et luxembourgeoise pour mettre en place une nouvelle ligne de bus entre Thionville et Belval, qui dessert également le territoire du GECT.
- un premier inventaire des projets de pistes cyclables a été réalisé.

**Aurélien BISCAUT** relève le travail mené par le GECT sur l'interopérabilité, son rôle d'interlocuteur privilégié, tout en s'appuyant sur une indispensable ingénierie.

## La gouvernance ailleurs en Europe

**Aurélien BISCAUT** introduit l'exposé de **Marie-France GAUNARD-ANDERSON** par les deux espaces de gouvernance (GECT Alzette-Belval et Pôle Européen de Développement) mis en place sur le territoire. Il présente également une carte des différents modes de gouvernance transfrontaliers de la future grande région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine. Il l'interroge sur ce que les autres pays européens ont déployé notamment autour des Eurorégions.



### Marie-France GAUNARD-ANDERSON, Maître de conférences à l'université de Lorraine

**Marie-France GAUNARD-ANDERSON** affirme qu'il n'y a pas de recettes miracles. A chaque frontière se posent des problèmes spécifiques et chacun essaye de trouver une solution adaptée, un mode de gouvernance particulier qui lui correspond.

Il n'existe toutefois quasiment plus de frontières sans coopération transfrontalière à travers toute l'Europe. Les transports sont l'une des questions récurrentes. Les Eurorégions sont des espaces de coopération qui visent notamment à améliorer les systèmes de transport pour faciliter la mobilité transfrontalière. Ces améliorations passent par la révision des modes de transports traditionnels et l'amélioration des points de passage. En effet, les frontières sont de plus en plus poreuses et nécessitent plus de coopération.

### Des outils juridiques

L'Union européenne met en place des outils juridiques facilitant la coopération, comme des formes associatives, des GLCT ou des GECT ou encore bientôt des groupements eurorégionaux de coopération (GEC). Il existe aujourd'hui 55 GECT en Europe qui n'ont pas tous la même vocation et les mêmes objectifs.

Cette gouvernance est multi-niveaux, puisque l'Etat doit être présent. Cette présence a un vrai intérêt puisqu'elle facilite les prises de décisions. Malheureusement, la barrière de la langue et la multitude d'opérateurs peuvent constituer des freins pour ces groupements.

**Marie-France GAUNARD-ANDERSON** illustre son propos par des exemples concrets de coopérations transfrontalières, dont certaines sont très positives.



## Des exemples à des échelles différentes

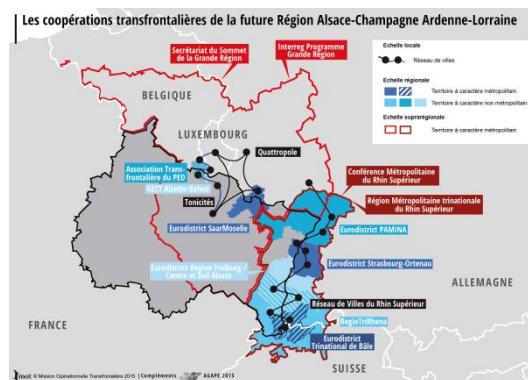
- Les collectivités locales (au sein des GECT Ister Granum et Pons Danubii) mettent en place, à la frontière entre la Hongrie et la Slovaquie, des mobilités douces, avec la création par exemple de pistes cyclables. Il s'agit ici de projets pouvant être co-financés jusqu'à 85% par les aides européennes.
- Entre l'Italie et la Slovénie, un GECT de taille modeste (le GECT GO) s'organise autour d'une région autonome d'un côté et un Etat de l'autre. Malgré les différences institutionnelles, il est possible de réussir à mettre en place des projets transfrontaliers (bus transfrontaliers, plateforme multimodale sur une friche grâce à la coordination des acteurs, etc.). Le GECT se focalise ici avant tout sur une mobilité urbaine (entre Gorizia et Nova Gorica).
- L'exemple de la plus forte intégration se localise entre la Suède, le Danemark et l'Allemagne. Il s'agit ici de l'un des exemples de coopération le plus ancien et le plus abouti en Europe. De nombreuses années ont été nécessaires pour connaître l'ensemble des acteurs et créer un réseau mais cela fonctionne et a débouché sur la liaison du détroit de l'Oresund.

Souvent, beaucoup de réflexions, et de concertations sont nécessaires. Les réalisations concrètes sont parfois peu visibles, en tout cas pas immédiatement visibles. Mais, malgré les différences institutionnelles, on arrive à faire sauter les blocages.

## La gouvernance « multi-échelle »

**Aurélien BISCAUT** demande à **Jean-Marc FOURNEL** si le GECT se situe à l'échelle adéquate en matière de gouvernance, notamment dans la perspective de la nouvelle région ACAL. Les Alsaciens, par exemple, envisagent la mobilité à des échelles beaucoup plus vastes.

Par ailleurs, il l'interroge sur les moyens alloués à cette ambition transfrontalière. Il évoque notamment la hiérarchisation des critères des projets pour leur financement, mis en place dans l'espace de coopération franco-genevois.



**Jean-Marc FOURNEL, maire de Longwy, député, membre de la CIG franco-luxembourgeoise, membre du réseau de villes Tonicités, ancien conseiller régional (à l'époque de l'élaboration du SMOT)**

**Jean-Marc FOURNEL** remarque que ces vastes questions ne peuvent amener des réponses uniques et certaines. Jean-Christophe Baudoin, Directeur de la stratégie au Commissariat général à l'équité des territoires, lui indiquait la veille que la mobilité est l'un des facteurs majeurs d'inégalité dans les territoires, y compris dans les grandes agglomérations. En effet, les infrastructures de transport ne desservent souvent que le cœur des agglomérations et s'arrêtent aux périphéries. C'est là que commencent souvent les inégalités.

Les territoires sont différents. Les outils doivent donc s'y adapter. Il n'y a pas de solution unique. L'intégration est fondamentale. Plus les EPCI s'empareront des problèmes de mobilité, plus le territoire progressera sur ces questions. Il évoque notamment l'exemple du SITRAL (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy) qui n'intervient pas sur le même périmètre que celui de la CCAL (Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy). La loi NOTRe permet aujourd'hui de transformer la Communauté de Communes en Communauté d'Agglomération, notamment sur les enjeux de mobilité, ce qui donne d'autres compétences et ouvre d'autres perspectives pour le territoire.

La réflexion doit évidemment être coordonnée avec celle des territoires voisins. Le territoire de Longwy doit s'intéresser à ce qui se met en place sur le Pays du Bassin de Briey.

Le réseau TONICITES vient d'être réactivé. Cet espace d'échange entre différentes collectivités permet à chacune d'entre elles de travailler sur des problématiques communes. Ces échanges sont importants pour pouvoir

progresser et mettre en place des réponses qui correspondent aux attentes des habitants.

Sur le plan transfrontalier, le territoire a des attentes en matière de mobilité, alors qu'une partie de la réponse, notamment financière, incombe au pays voisin. La nature de la coopération est donc importante. Pour sa part, **Jean-Marc FOURNEL** plaide pour un GECT, parce qu'il est un lieu d'échanges où les Etats sont présents. Or ces relais sont indispensables pour avancer.

Il évoque l'exemple du cadencement du train vers Luxembourg, où la volonté et le poids politique du Sillon Lorrain ont été décisifs. Etre structuré et faire du lobbying face aux attentes permet de se faire entendre.

Par ailleurs, le territoire doit apprendre à s'exprimer d'une seule voix pour porter son projet. Il y a un problème de lisibilité. Le GECT est une forme de réponse, mais il faut également travailler à un projet de territoire incluant la mobilité. Il n'y a pas de recette miracle mais il faut s'organiser et porter les projets.

Ainsi, deux projets ont récemment été présentés à la conférence inter-gouvernementale (CIG) :

- réalisation du second barreau du contournement d'Audun-le-Tiche, avec participation financière du Luxembourg,
- réalisation du Park and Ride de Longwy, financé par le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat.

Les décisions unilatérales des Etats ont des répercussions sur les territoires voisins. Par exemple, apprendre dans le MODU le report du doublement de la voie entre Pétange et la frontière à 2030 peut avoir de fortes conséquences. Les frontaliers pourraient être poussés à demander une augmentation de la capacité routière pour aller travailler au Luxembourg et se garer au Park and Ride de Pétange. Malheureusement, ces questions n'ont pas fait l'objet d'échanges.

Lors de sa rencontre avec le préfet de Meurthe-et-Moselle, à qui le Premier ministre a confié le projet de la métropolisation (qui s'arrête aux limites de Jarny), **Jean-Marc FOURNEL** a souligné la nécessité de travailler avec l'ensemble des élus de l'arrondissement de Briey, car il est inconcevable qu'on travaille sur la Meurthe-et-Moselle en oubliant l'aspect transfrontalier de la Meurthe-et-Moselle nord. La lettre de mission du Préfet a d'ailleurs été amendée pour prendre en compte ce paramètre transfrontalier.

La CIG doit donc permettre de convaincre les Luxembourgeois de s'engager sur la voie d'un GECT sur le territoire en prenant en compte les enjeux de mobilité.

**Aurélien BISCAUT** demande à **Jean-Marc FOURNEL** de préciser le périmètre sur lequel il prône un GECT.

**Jean-Marc FOURNEL** répond que ce territoire a été pionnier sur la coopération transfrontalière avec le Pôle Européen de Développement. Il ne peut donc pas écarter la Belgique de sa réflexion.

---

## Echanges avec la salle | Débats

**Est-ce que la grande région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et cette entité transfrontalière centre-européenne (constituée de la nouvelle région ACAL, de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse) a une chance de faire valoir collectivement ses intérêts vis-à-vis de l'Europe ? Le Grand-Duché deviendrait-il alors un partenaire, parmi d'autres, de cette grande entité, au lieu d'être le poids lourd qu'il est aujourd'hui ?** (Questions de **Pascale BRAUN**)

**Marie-Josée VIDAL** affirme que le Grand-Duché se pose beaucoup de questions sur l'impact de cette nouvelle région sur la coopération. Elle ne pense pas que les structures existantes (par exemple : la Grande Région ou le Rhin Supérieur) doivent être remises en question. Il suffira de trouver un chapeau commun pour cette grande région, sur la base d'intérêts communs et en se concentrant sur des espaces fonctionnels.

**La saturation croissante des axes de communication peut-elle être résorbée un jour ?** (Question de **Pascale BRAUN**)

**Aurélien BISCAUT** confirme qu'en dépit de l'augmentation de l'offre de transports en commun, le flux de véhicules continue d'augmenter.

**Dorothée HABAY-LE** indique que l'objectif du GECT est d'apporter des solutions combinées aux habitants. Les solutions de transport en commun ne sont pas assez efficaces aujourd'hui pour qu'ils les adoptent, à moins d'y être contraints. Il faut pouvoir proposer un maximum de solutions efficaces (bus transfrontaliers, trains,...).

**Jean-Marc FOURNEL** ajoute que la voiture a révolutionné les habitudes. Elle est synonyme de liberté, même si le temps de transport est plus long. Plus les infrastructures routières seront modernisées, plus elles seront utilisées par des véhicules. Les élus doivent avoir le courage de prendre des décisions pour dissuader la population d'utiliser la voiture dans les hyper-centres. En parallèle, l'offre de transport et de stationnement doit être améliorée pour atteindre un meilleur niveau de qualité (matériel, ponctualité,...).

### Comment expliquer la décision prise par la Région Lorraine de supprimer la ligne Longwy-Belval-Thionville ?

**Aurélien BISCAUT** pense que cette décision relative à la ligne Longwy-Belval-Thionville était motivée par des raisons techniques, matérielles et de fréquentation, mais beaucoup en ont été déçus.

**Marie-Josée VIDAL** précise que cette décision n'émane pas du Grand-Duché du Luxembourg, mais du Conseil régional de Lorraine. Les investissements doivent être prioritaires. Le Luxembourg a priorisé la ligne entre Thionville et Luxembourg-Ville, afin d'éviter les ruptures de charge.

**Le Conseil régional de Lorraine**, présent dans la salle, explique que la ligne Longwy-Belval-Thionville se résumait à deux allers et retours le matin et deux autres le soir, pour une cinquantaine d'usagers. Entre Metz et Luxembourg, il y a potentiellement 30 000 frontaliers à 10km autour de la voie ferrée, pour seulement 10 000 frontaliers côté Longwy-Villerupt, sur un territoire plus diffus. La décision a donc été prise de reporter ces rames sur la ligne Metz-Luxembourg.

**Aurélien BISCAUT** estime que cet exemple prouve le besoin de gouvernance, y compris sur des territoires différents, sans que certains soient oubliés.

**Jean-Marc FOURNEL** estime que l'égalité des territoires ne s'appréhende pas uniquement en termes de massification, mais aussi de services rendus.

### Pourquoi n'est-il pas possible de se rendre en Belgique par train depuis la France ?

**Jean-Marc FOURNEL** n'exclut pas que la ligne vers Athus soit rouverte dans les trois ou quatre ans à venir, dans la mesure où la province du Luxembourg belge a obtenu un financement pour réaliser une ligne allant d'Athus à la frontière française, qui permettrait aussi au Terminal Container d'Athus d'avoir des débouchés directs vers Lyon et Strasbourg. Il espère une décision de principe d'ici la fin de l'année du côté français sur ce raccordement, avec l'engagement de SNCF Réseau d'accompagner techniquement ce projet.

# Ouverture du portail grand public EDVM

**Arnaud PINNA** présente le site Internet associé à l'enquête EDVM. Ce site a pour objectif de restituer les résultats de l'enquête à l'ensemble des habitants. La totalité des résultats a été mise en ligne. L'idée est que chacun puisse consulter les résultats relatifs à son territoire (par EPCI, par secteur de tirage).

**Aurélien BISCAUT** ajoute que le site apporte un niveau de précision plus fin et surtout plus dynamique que le rapport publié.

**Arnaud PINNA** souligne que cette étude aura toute son utilité si les acteurs du territoire se l'approprient. Au-delà de l'approche très pédagogique s'adressant aux habitants, une réflexion sera menée avec l'AGAPE.



[www.agape-ped.org/edvm/](http://www.agape-ped.org/edvm/)

Outre la consultation des résultats de l'Enquête, le site offre la possibilité de télécharger les rapports, synthèses et fiches. Il sera actualisé au fur et à mesure des résultats des nouvelles exploitations.

Les présentations des différents intervenants de la conférence seront également téléchargeables sur ce même portail.



# Synthèse des débats



## Pascale BRAUN, journaliste à Correspondances Lorraines

**Pascale BRAUN** reconnaît qu'il n'est pas facile de dresser la synthèse à chaud de débats aussi riches. De nombreux thèmes ont été évoqués. Parmi les différents modes de transport, la marche et le vélo ont été relativement peu mentionnés. La mobilité est un lien vital pour aller travailler, faire des achats, se soigner, se promener ou simplement vivre.

Il a été question des personnes dans le mouvement, mais il ne faut pas oublier celles qui ne sont pas connectées à Internet (qui représentent 25 % des habitants du territoire), et celles qui vivent dans des territoires ruraux. On constate que les besoins sont croissants et évolutifs. Des outils existent désormais pour les visualiser.

L'étude a le mérite de révéler comment se déplacent les habitants du territoire, où ils vont, pour quelles raisons, comment ils y vont. Malgré des similitudes avec le reste de la population française, les habitants de Lorraine Nord sont confrontés à des difficultés spécifiques. Par exemple, leur temps de déplacement est supérieur à la moyenne.

L'analyse de l'enquête et les débats ont permis de poser beaucoup de constats, et d'ouvrir des pistes : l'EPA se propose d'adapter l'urbanisme aux futurs besoins, le SCoT entend s'adapter aux nouveaux besoins de mobilité des pôles d'attractivité notamment, les nouveaux outils sont envisagés pour accompagner la mobilité de demain (covoiturage, TAD, intermodalité).

**Pascale BRAUN** a relevé une certaine timidité des élus devant l'ampleur de la tâche. Les politiques publiques sont régies par des lois assez anciennes, la complexité est croissante, alors que les besoins évoluent rapidement et que les moyens sont en nette régression.

Pour répondre aux besoins de mobilité, il faut régler les problèmes de gouvernance et disposer d'outils. Cette enquête en est un. Elle est peut-être la marque d'une nouvelle approche, non plus basée sur les présupposés mais fondée sur des faits étayés, dont cette journée est le point de départ.

## Allocution de clôture



## André PARTHENAY, Président de la Communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette

**André PARTHENAY** confirme que l'EDVM est le point de départ d'une nouvelle stratégie, que ça soit pour les projets de territoire ou dans les démarches engagées dans le cadre des différents labels. La mobilité est structurante pour l'aménagement, notamment au travers des labels « EcoCités » et « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » obtenus par la Communauté de communes.

La CCPHVA a fait de la mobilité un axe majeur du développement du territoire. Pour **André PARTHENAY**, parler d'aménagement sans parler de mobilité est une erreur stratégique. C'est pourquoi plusieurs axes du projet de territoire se concentrent également sur la mobilité : intra-muros, le Val d'Alzette avec le Luxembourg, sans oublier le Pays Haut.

L'EPCI travaille avec le GECT sur la vision d'une agglomération transfrontalière et pense aussi à la mobilité dans ce cadre-là.

L'EDVM permet de connaître très finement les déplacements des habitants. C'est une photographie de territoire mais qui n'offre pas la même connaissance au niveau des flux de transits et des axes traversants. Ces derniers doivent être identifiés car ils sont stratégiques en raison de la proximité des agglomérations messine et thionvilloise, mais aussi du Luxembourg.

La suite de l'EDVM, en tout cas pour la CCPHVA, va être de mener une nouvelle étude sur ces flux, au travers d'une enquête Cordon, qui permettra de venir en complément des données déjà recueillies. Sa réalisation débutera prochainement. Le territoire pourra ainsi se doter d'une stratégie grâce aux outils à disposition.

Enfin, il faut avoir à l'esprit que le GECT et le label EcoCités ont constitué des laboratoires pour la Grande Région. Ce qu'il est possible de réussir à cette échelle pourra être transposé sur d'autres territoires.