

Agence d'urbanisme et de développement durable

Lorraine Nord

inf bservatoire

n°30 / Septembre 2012



Le casse-tête de la mobilité transfrontalière















édito

Depuis 2011, l'AGAPE a renforcé son investissement sur les questions de mobilité, transports et déplacements, sujet ô combien prioritaire mais problématique pour le nord lorrain.

Sollicités sur la question des schémas de déplacements transfrontaliers, nous avons souhaité que le premier InfObservatoire élaboré grâce à notre nouvel observatoire de la mobilité, apporte des éléments d'éclairage tant sur la réalité des flux transfrontaliers, que sur les actions à l'oeuvre ou envisageables pour faciliter ces déplacements.

Bonne lecture!

Aurélien BISCAUT, directeur

Sommaire

Mobilité transfrontalière : de quoi parle-t-on ?	1
Des actions en faveur des modes alternatifs	5
Le PDU transfrontalier, la fausse bonne idée ? L'exemple d'Alzette-Belval	9
Conclusion	13

La mobilité transfrontalière est un phénomène de très grande ampleur sur toute la moitié nord de la Lorraine. Les flux domicile-travail, principalement avec le Luxembourg, sont de plus en plus importants. Il en résulte, par conséquent, une saturation des réseaux, notamment routiers.

Bien que la Lorraine et le Grand-Duché du Luxembourg soient pleinement conscients du problème et qu'ils mènent diverses actions pour tenter d'améliorer la fluidité des déplacements, les modes alternatifs peinent encore à se développer.

Face aux enjeux futurs, et plus particulièrement avec le développement du sud luxembourgeois et du site de Belval, il semble maintenant nécessaire de mener, en plus des démarches globales, des actions plus ciblées sur les secteurs géographiques qui sont sous la contrainte d'enjeux spécifiques.

L'apparition des GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) et la volonté locale de voir émerger le GECT Alzette-Belval ont suscité beaucoup d'espoirs en Lorraine Nord en matière de mobilité. Mais qu'en est-il réellement ?



Mobilité transfrontalière : de quoi parle-t-on ?

En moins de 15 ans, les flux d'actifs frontaliers à destination du Grand-Duché du Luxembourg ont plus que doublé et devraient dépasser les 160 000 frontaliers dès 2012. La Lorraine Nord n'échappe pas à la règle : avec 20 400 frontaliers à destination du Grand-Duché auxquels s'ajoutent 3 200 frontaliers en Belgique, la situation devient très délicate. Les axes routiers saturent en semaine comme le week-end et la prédominance de l'automobile ne se dément pas. Même la flambée des coûts des carburants pourrait être sans effet.

Des flux frontaliers toujours plus importants

Près de 71 000 salariés résident sur la Lorraine Nord mais plus de la moitié d'entre eux travaillent en dehors de ce territoire (52,5%). Le

Grand-Duché du Luxembourg, la Belgique et le Sillon Mosellan exercent donc une forte attraction sur notre territoire.

Parmi les 23 500 frontaliers, une large part se rend au Luxembourg (86%).

Ce phénomène n'est pas nouveau, mais il va en s'amplifiant. Depuis des années, le travail transfrontalier connait une forte hausse (près de 50% entre 1999 et 2007). Avec l'accroissement de l'emploi sur la bande frontalière sud luxembourgeoise, induit en partie par la montée en puissance du site de Belval, on pourrait compter 200 000 frontaliers au Luxembourg en 2020, dont 33 000 provenant de Lorraine Nord (source : AGAPE). Le nombre de

Les frontaliers du nord-lorrain en 2008

	Destination						
	Belgi	que	Luxemb	Total			
CC2R	451	35%	847	65%	1 298		
CCAL	1 925	19%	7 954	81%	9 879		
EPCI BL	76	5%	1 327	95%	1 403		
CCI	0	0%	283	100%	283		
CCPA	48	3%	1 440	97%	1 489		
ССРВ	4	1%	528	99%	532		
CCPHVA	60	1%	6 327	99%	6 387		
CCPL	581	45%	703	55%	1 285		
ССРО	4	1%	419	99%	423		
Hors interco	37	6%	541	94%	578		
Total	3 187	14%	20 370	86%	23 556		

Source: RGP, traitement AGAPE 2012



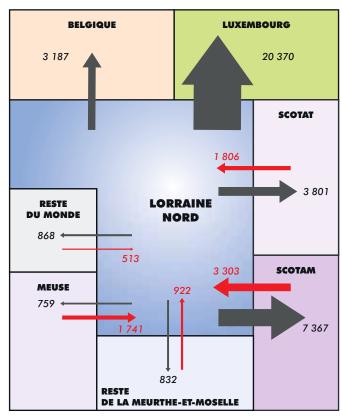


ceux qui se rendent en Belgique est moindre et ne progresse pas aussi vite que pour le Luxembourg (52%), cependant, il ne faut pas les négliger car ils sont tout de même 32% de plus qu'en 1999.

Toutefois, bien que la Belgique et le Luxembourg exercent une influence de plus en plus forte sur la Lorraine Nord, cette attraction n'est pas homogène et elle concerne davantage le nord du territoire. Les secteurs proches des frontières sont inévitablement les plus concernés par le travail frontalier; il en est ainsi de la CCAL et de la CCPHVA (16 300 actifs soit 70% des frontaliers).

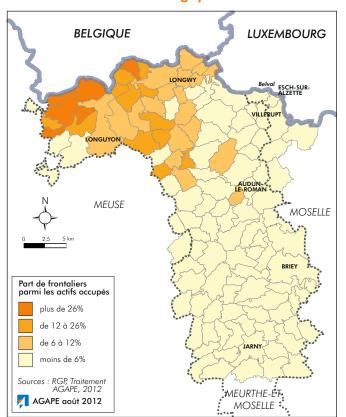
Le secteur « sud » (celui du Pays du Bassin de Briey) est, quant à lui, plus attiré par la Moselle, mais cette situation pourrait bien vite évoluer au vu du taux d'accroissement de ses frontaliers (+65% depuis 1999). Le Pays Audunois et le Bassin de Landres comptent déjà davantage de frontaliers que le Pays de Longuyon.

Les flux domicile-travail en Lorraine Nord

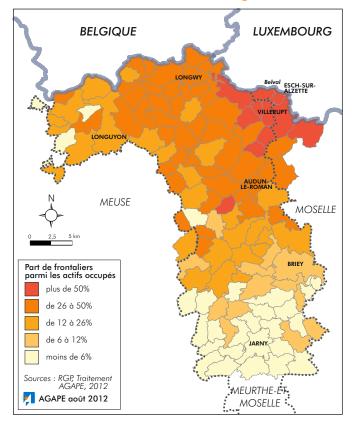


Source: RGP, Traitement AGAPE, 2012

Les frontaliers vers la Belgique en 2008



Les frontaliers vers le Luxembourg en 2008





Des axes routiers qui saturent...

La concentration des flux, notamment en heure de pointe, provoque une paralysie des réseaux. Cette situation est particulièrement néfaste pour l'extrême nord de notre territoire, mais également pour Belval dont l'accessibilité pourrait se voir compromise.

A l'est, **côté CCPHVA**, le réseau routier menant au Luxembourg est constitué de trois routes : D59 passant à Ottange, D16B passant à Rédange et D16 à Audun-le-Tiche. L'augmentation du trafic routier y est considérable (+66,5% en 10 ans). Plus de la moitié des flux, soit environ 12 000 véhicules par jour, passent par Audun-le-Tiche. Cet axe dépasse le seuil de saturation admis.

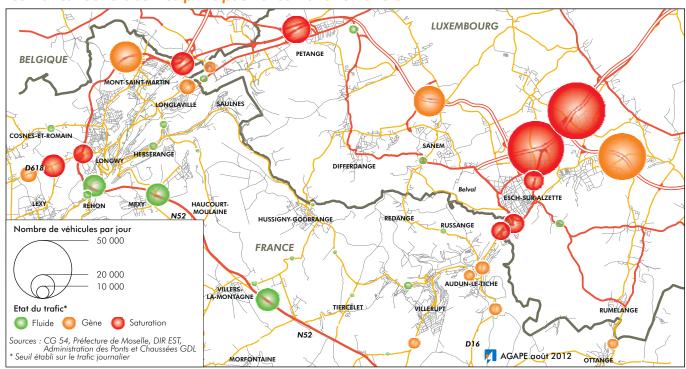
En effet, le seuil théorique de gêne pour une route à 2 voies est de 8 500 véhicules par jour et celui de saturation à 15 000. La route reliant Audun-le-Tiche à Esch est arrivée à sa capacité maximale et ne peut plus absorber un surplus de trafic. Or le nombre de frontaliers continue de croître...

A l'ouest, côté CCAL, les principaux accès au Luxembourg se font depuis Longlaville ou via l'Avenue de l'Europe. Là aussi, on assiste à une hausse du trafic et à une saturation progressive des routes. Le trafic sur la RN52 est relativement soutenu avec plus de 19 700 véhicules par jour au niveau du viaduc de la Chiers (dont 13% de poids lourds) et jusqu'à 28 000 véhicules/jour à Mont-Saint-Martin, soit plus que sur l'A30. La RD618 connaît un trafic de 20 500 véhicules à l'entrée sud de Longwy. Cette surcharge provoque la saturation du rond-point du Pulventeux aux heures de pointe. Sur la RD46b, 20 400 véhicules par jour impactent considérablement la fluidité au passage des trois frontières à Mont-Saint-Martin.

Toutefois, l'étude CBPTA menée par l'AGAPE pour le réseau de villes Tonicités, révèle qu'en général, contrairement à ce que l'on aurait pu penser, les frontaliers ont une perception plutôt agréable de leurs trajets domicile-travail (note moyenne de 3,5 sur 5) malgré les nombreuses difficultés rencontrées.

Les frontaliers intègrent les points noirs dans leur temps de parcours, en faisant de ce passage un objet invariant et n'identifient donc pas les zones de congestion comme des points de blocages réels. Par exemple, la carte des points de blocage vécus atteste d'une congestion très importante (plus de 5km) lors du passage du point frontière entre Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette. Malgré cela, cette saturation pourtant conséquente n'est pas identifiée comme telle pour les individus enquêtés. On note donc un décalage important entre le vécu et le ressenti à cet endroit très précis. En choisissant la flexibilité et le confort de l'automobile, les frontaliers savent qu'ils vont devoir affronter les bouchons. Ils intègrent ainsi les zones de congestion et prennent en compte ce paramètre dans le temps de parcours normal.

Les trafics routiers sur les principaux axes transfrontaliers





... à cause du monopole de l'automobile

La circulation en direction du Luxembourg est surchargée en raison de la situation de quasimonopole de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Malgré une nette amélioration des systèmes de covoiturage, l'existence de lignes de bus transfrontalières et une hausse du nombre de dessertes ferroviaires, la part modale de la voiture ne faiblit que légèrement. La voiture reste prédominante pour les déplacements domicile-travail (83% en 2010*).

Certes, sur l'ensemble des frontaliers français, la part des transports en commun est en progrès (+6 points entre 2007 et 2010), cependant, si on constate bel et bien une diminution de la part de la voiture, le nombre de véhicules sur les routes continue d'augmenter.

Le calcul est simple. Entre 2007 et 2010, on compte 6 100 frontaliers français supplémentaires dont 1 500 qui viennent en voiture et 4 600 en transports collectifs. Les chiffres sont encourageants et révèlent tant les efforts menés par les transports en commun que la saturation de l'infrastructure routière. Mais la forte progression des transports collectifs ne s'accompagne pas encore d'une baisse du nombre de voitures sur les routes. Des initiatives comme la mise en place de la ligne transfrontalière qui relie Hussigny-Godbrange à Luxembourg depuis le 2 janvier 2012 sont à souligner. Toutefois, avec 2 frontaliers supplémentaires par jour ouvré en Lorraine Nord, cette initiative reste nettement insuffisante.

Cette prédominance de la voiture s'explique en partie par l'absence d'alternative pour certains frontaliers. En effet, ils sont tributaires de l'offre qui leur est proposée. Ils ne disposent pas tous, dans leur commune, d'un accès direct à un système de transport collectif performant qui leur permette de se rendre sur leur lieu de travail. Le lieu de résidence des frontaliers a donc une forte influence sur le choix du mode de transport. L'usage de la voiture est forcément plus important dans les zones les moins denses puisqu'elles sont également les moins accessibles en train ou en bus.

Ce choix varie également en fonction du lieu de travail. Il est plus aisé de se rendre en transport en commun dans la capitale luxembourgeoise que dans son agglomération ou dans le reste du pays. Pour ces destinations, faute d'une offre attrayante de transports en commun, les frontaliers sont souvent obligés de se déplacer en voiture.

Pourtant, des solutions alternatives à la voiture existent déjà.



* Sources : Voiture ou transports en commun ? Comment les frontaliers se rendent-ils au travail en 2012 ? Vivre au Luxembourg, n°78, Décembre 2011, CEPS/INSTEAD





Des actions en faveur des modes alternatifs

Comme nous venons de le voir, une partie importante des lorrains travaillant au Luxembourg utilisent leur voiture individuelle pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui entraîne une saturation des principales infrastructures de transport reliant la Lorraine au Grand-Duché. Les transports en commun sont encore souvent considérés comme insuffisamment adaptés. Le système multimodal est peu utilisé, le temps d'attente apparaissant dissuasif lors de l'usage de plusieurs movens de transport successifs. Pourtant, des actions envers les transports collectifs sont menées afin d'accompaaner la mobilité des travailleurs et de favoriser ainsi un développement durable du territoire.

Le SMOT, un schéma novateur

Présenté en janvier 2009 par le Ministère des Transports luxembourgeois, le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat français, le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) a été mis en place pour faciliter la mobilité des frontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg.

Il s'agit d'une démarche pionnière en Europe en ce sens qu'elle constitue un outil opérationnel, permettant de coordonner l'action des autorités organisatrices (Etats et Conseil Régional), ainsi que celle des acteurs concernés, dans une logique de complémentarité. L'ambition est d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle à 15, 20 puis 25% de l'ensemble des déplacements

Lorraine-Luxembourg à l'horizon 2015, 2020 et 2030. Concrètement, si on considère, comme le montrent les prévisions élaborées lors de la mise en place de ce schéma, que plus de 135 000 lorrains travailleront au Luxembourg en 2030, il faudrait qu'ils soient 35 000 à emprunter les transports collectifs pour atteindre cet objectif contre 6 500 en 2008.

L'ambition a le mérite d'être claire...

Ce schéma se concrétise par des projets communs qui sont déclinés en lien avec les projets de l'ensemble des acteurs de la mobilité:

- acquisition de nouvelles rames ;
- augmentation de la capacité du réseau ferroviaire ;
- construction de nouvelles gares et de parkings périphériques permettant le rabattement des automobilistes vers les modes de transports alternatifs;
- développement de nouvelles lignes d'autocars transfrontalières, complémentaires du réseau ferroviaire.

En bref, le schéma de mobilité se base sur un réseau ferré plus performant, des gares périphériques supplémentaires, un réseau bus et des réseaux urbains maillés, et sur une complémentarité et une intermodalité entre les transports publics et le transport individuel.

Seul bémol mais pas des moindres : ce schéma a nettement tendance à privilégier les actions sur le Sillon Lorrain, et notre territoire semble encore être la dernière roue du carrosse transfrontalier.

Les lignes ferroviaires

Grâce au SMOT, l'offre ferroviaire entre la Lorraine et le Luxembourg se développe, notamment sur le Sillon Mosellan (4 à 5 allers-retours en heure de pointe) même si elle reste limitée en termes de lieux desservis. Plusieurs lignes desservent également la Lorraine-Nord:

- Volmerange-les-Mines –
 Dudelange Bettembourg –
 Luxembourg,
- Audun-le-Tiche Esch-sur-Alzette – Bettembourg – Luxembourg,
- Longuyon Longwy Rodange –
 Pétange Luxembourg.

A ce jour, la solution proposée pour rejoindre Belval en train consiste en 4 allers et retours entre Thionville, Belval et Longwy, et ce afin d'offrir une possibilité aux habitants du Pays-Haut, comme à ceux du Sillon Lorrain, de gagner ce site d'emploi, d'études et de loisirs. Des liaisons transfrontalières en cars permettent par ailleurs de relier également ce secteur.





Enfin, même si le nombre de frontaliers est moindre sur le Jarnisy et sur la Vallée de l'Orne, on y observe une nette progression et plusieurs acteurs se sont exprimés pour une amélioration des relations entre ces secteurs et le Grand-Duché de Luxembourg. Toutefois, la mise en place de liaisons directes Conflans-Luxembourg est loin d'être acquise en raison du manque de sillons disponibles en heure de pointe entre Thionville et Luxembourg.

Une prochaine remise en cause ?

La mise en place, en 2008, des prolongements de certains services Longwy – Luxembourg jusqu'à Longuyon a été une des premières mesures concrètes du volet ferrovigire du SMOT.

Ces services sont assurés par les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) et selon la SNCF, seulement 27 frontaliers sont abonnés avec Longuyon comme gare d'origine. Les dessertes vers le Luxembourg sont toutes assurées par des TER à deux niveaux offrant 330 places assises, ce qui est manifestement surdimensionné.

Par ailleurs, compte tenu de la nouvelle Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) taxant chaque rame au-delà de la première gare frontière, les CFL ont exprimé leur volonté de limiter l'ensemble de leur offre transfrontalière à Longwy et donc d'abandonner la desserte de Longuyon.

Le Conseil Régional de Lorraine va donc devoir essayer de solutionner ce problème et a saisi le Grand-Duché de Luxembourg pour réaffirmer l'attachement de la Lorraine à cette liaison Longuyon-Luxembourg, mise en place dans le cadre du Schéma stratégique de mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg (SMOT) et pour connaître la position officielle du Luxembourg sur ce projet des CFL.

Quoiqu'il en soit, après l'annonce du CG54 de suspendre sa ligne de bus Longuyon-Longwy, celle des CFL n'incite pas à l'optimisme quant au développement des transports en commun sur le Longuyonnais.

Les lignes de bus transfrontalières

De nombreuses lignes transfrontalières ont également été instaurées pour répondre à la demande croissante des travailleurs frontaliers qui vont chaque jour au Grand-Duché mais aussi pour donner l'opportunité aux habitants de s'y rendre pour faire des achats.

L'IFER

Depuis la mise en place de la réforme de la taxe professionnelle, chaque rame française ou étrangère circulant sur le réseau ferroviaire nationale (au-delà de la gare frontière pour le matériel étranger) est assujettie à l'IFER. Cette taxe se monte à 4 800€ pour une remorque de transport de passagers et à 30 000€ pour un automoteur ou une locomotive diesel, à multiplier par le nombre de matériels et remorques, et le nombre de services.

La loi précise que la première gare desservie est exempte de la taxe mais pas les suivantes. Ainsi, sur Luxembourg-Longwy-Longuyon, Longwy n'est pas concernée mais la desserte de Longuyon, la gare suivante l'est. Sur l'axe Longwy-Belval-Thionville-Metz, Longwy et Thionville étant les deux premières gares, elles seraient exemptes de taxe, par contre il faudrait payer la taxe pour desservir Metz.

La mise en place de ces lignes nécessite quelques autorisations côté français, notamment de la part du Conseil Régional, du Conseil Général ou encore de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La gare de Longuyon



La "Transfrontalière"





(DREAL). Ces lignes sont financées par le Grand-Duché. C'est pourquoi les perspectives de développement sont très dépendantes de la volonté du Ministère des transports du Luxembourg.

Depuis début janvier 2012, la ligne Hussigny-Luxembourg assure 3 trajets directs le matin vers le Grand-Duché et 3 autres le soir dans l'autre sens. Le reste de la journée, un car circule toutes les 2 heures jusqu'à Differdange où les utilisateurs peuvent prendre une correspondance de et vers Luxembourg. Cette ligne vient en complément de celles déjà existantes :

- Saint Charles Longwy Mont-St. Martin – Rodange (Ligne 398 en correspondance avec les trains de et vers Luxembourg et Esch-sur-Alzette),
- Saulnes Herserange Longwy Longlaville – Rodange (Ligne 399),
- Piennes Audun le Roman Audun le Tiche – Luxembourg – Kirchberg,
- Villerupt Micheville (Audun-le-Tiche) – Esch-sur-Alzette – Luxembourg (Ligne 321),

- Rédange Belval Esch-sur-Alzette (Ligne 322),
- Mont-St-Martin Aubange (B) –
 Athus (B) Pétange (Ligne 330),
- •Ottange Rumelange Luxembourg (Ligne 197),
- Hussigny Differdange Luxembourg (Ligne 325).

La carte « SimpliCités », un facilitateur de mobilité

Afin de simplifier les déplacements, la Région Lorraine a lancé la carte « SimpliCités ».

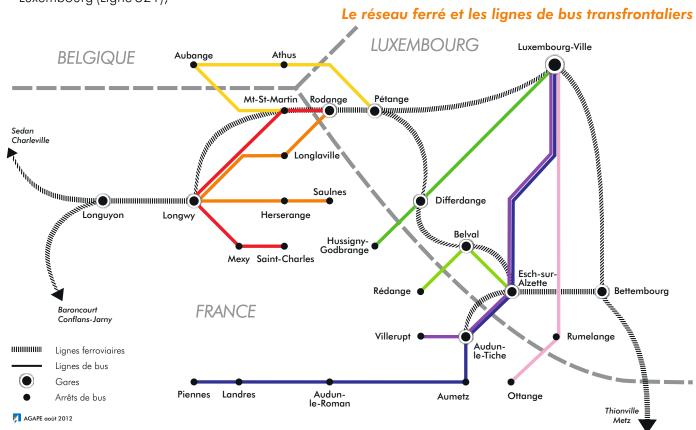
Celle-ci permet, grâce à un seul



support, d'utiliser plusieurs modes de transport complémentaires pour effectuer un trajet. Progressivement,

d'autres réseaux de transport déploient cette technologie afin de favoriser l'intermodalité dans les transports collectifs. Pour les déplacements en direction du Luxembourg, existe « Flexway », un abonnement intermodal et international. Il offre la libre circulation à bord des TER sur un trajet depuis une gare de Lorraine jusqu'au point frontière de Bettembourg ou de Rodange. Il donne également accès aux transports luxembourgeois (CFL, AVL, TICE et RGTR) sur tout le territoire du Grand-Duché. Cet abonnement est disponible sur la carte « SimpliCités ». Il se compose d'un « Pass Metrolor » pour le parcours en Lorraine (jusqu'au point frontière) et de l'abonnement « Oeko-Pass » qui permet la libre circulation sur l'ensemble du Grand-duché dans les trains, les bus urbains, interurbains et dans les tramways, sans restriction de parcours et sans limitation du nombre de voyages.

Il s'agit donc d'un premier pas vers l'intermodalité.



Les avantages du « Flexway »

Gagner du temps en rechargeant l'abonnement Flexway sur les distributeurs régionaux de billets bleus.

Changer de trajet à chaque rechargement de l'abonnement sur la carte SimpliCités.

Un abonnement en cours de validité donne accès à la tarification Metrolor Réduit pour n'importe quel parcours en Lorraine (jusqu'à 60 % de réduction).

Flexway peut être chargé sur la carte SimpliCité à partir d'un guichet SNCF ou à un distributeur de billets régionaux dès le 20 du mois précédent.

Le parcours de l'abonnement peut être modifié à chaque rechargement.

A titre d'exemple, l'abonnement mensuel Flexway est au tarif de 81,70 € par mois depuis Longuyon pour se rendre à Luxembourg, soit 1,86€ le trajet* alors que le seul abonnement Oeko-Pass coûte déjà, à lui seul, 45€.

* Calcul sur la base de 22 jours de circulation en aller/retour.

Un futur système d'information multimodale

La Région Lorraine met également en place un système d'information multimodale qui sera connecté à ceux de la Grande Région afin de faciliter et d'encourager l'utilisation des modes alternatifs. Au total, 25 AOT (Autorité Organisatrice de Transports) participeront au projet et contribueront à alimenter la base de données. Ainsi, il sera plus facile de voir les « blancs » dans le réseau, de mieux analyser les correspondances et d'en mesurer leur efficaci-

té. La mise en service commerciale de ce portail est prévue en septembre 2012 pour les 12 premières AOT (Conseils généraux et grandes agglomérations) et en décembre pour les autres. Il s'agit d'une démarche qui vise à fédérer les partenaires impliqués dans le transport. L'idée est d'organiser de meilleures conditions de déplacement en limitant les temps d'attentes et les changements. L'outil consiste à offrir aux usagers une information individuelle qui, à partir de l'intégration du lieu de départ et du lieu d'arrivée, renseigne sur la chaîne de transport en commun, les horaires, les changements...

L'intégration de cette base de données à la plateforme EU-Spirit* offrira, dans un second temps, la possibilité de calculer un itinéraire au sein de la Grande Région, quel que soit le mode de transport, le transporteur ou l'AOT. Le système d'information multimodale intégrera les dispositifs similaires déjà existants au-delà des frontières.

La Région Lorraine espère ainsi favoriser le report modal des frontaliers vers les transports collectifs.

Le covoiturage



Parallèlement au développement des transports en commun, le covoiturage cherche à se renforcer. Pour cela, des parkings ont été aménagés, notamment en Lorraine Nord:

- le parking de Landres,
- le parking de Crusnes, associé à une plateforme mobilité, gérée par l'Association Trans'boulot, dont la mission est d'encourager l'insertion professionnelle.

Quatre autres projets sont à l'étude à Audun-le-Roman, Jœuf-Homécourt, Jarny et Briey. Le site proposé à côté de la gare d'Audunle-Roman pourrait accueillir 200 à 300 véhicules.

Ainsi, de nombreuses actions sont ou ont été menées pour tenter de favoriser le report modal en Lorraine. Cependant les actions du SMOT ne vont pas véritablement en direction du notre territoire mais plus du seul sillon mosellan. De plus, on s'aperçoit que la mobilité transfrontalière est tributaire du Luxembourg et de sa politique : financement des lignes de bus, menace de suppression de dessertes ferroviaires...

Bien que les modes alternatifs à la voiture peinent encore à se développer et que les chiffres relatifs à la mobilité transfrontalière soient de plus en plus inquiétants, seules des solutions globales (schéma du SMOT, carte SimpliCités, système d'information multimodal...) sont adoptées. Il n'existe pas d'actions concrètes menées au sein même de notre territoire. C'est pourquoi, d'autres solutions plus locales, de style PDU, sont envisagées afin d'apporter une réponse plus ciblée au problème de la mobilité transfrontalière.

^{*} EU-Spirit est un système européen de recherche d'itinéraires, permettant le calcul d'itinéraires entre des villes et des régions européennes avec les transports publics.





Le PDU transfrontalier, la fausse bonne idée ? L'exemple d'Alzette-Belval

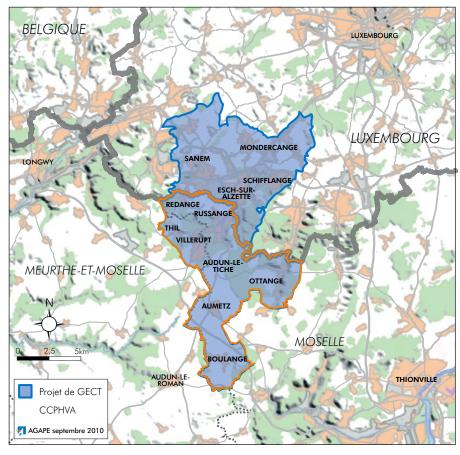
Depuis 2006, la réglementation européenne offre aux collectivités territoriales et aux Etats la possibilité de se regrouper au sein d'une structure dotée d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière, en créant un GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale). Celui-ci vise à organiser et à gérer des actions de coopération, qu'elles soient cofinancées ou non par l'Union Européenne.

Les collectivités nord-lorraines fondent beaucoup d'espoirs dans ce nouvel outil. Mais que peut-il réellement offrir, notamment en matière de mobilité ?

Des chiffres qui inquiètent

Il est intéressant de s'attarder sur la situation particulière de l'Agglomération Transfrontalière Alzette-Belval qui est sur le point de se constituer en GECT, dans un souci notamment de résoudre ses problèmes de mobilité. Cet exemple illustre parfaitement la complexité liée à la mobilité transfrontalière.

Le GECT Alzette-Belval



D'après les chiffres issus du recensement INSEE de 2008, 6 300 frontaliers français habitent dans le GECT. Le développement de Belval générera nécessairement une hausse de ce chiffre, estimé, à

l'horizon 2020, à plus de 8 000 frontaliers (prospective AGAPE).

Aujourd'hui, parmi les frontaliers présents sur l'aire du futur GECT, 26% « seulement » travaillent sur les communes luxembourgeoises de ce même GECT. Une large majorité des frontaliers travaillent donc en dehors de ce périmètre. Agir à la seule échelle du GECT ne pourra pas, par conséquent, résorber l'intégralité des problèmes.

Une action locale reste cependant nécessaire puisque 96% des déplacements internes au GECT se font en voiture. Comme il s'agit de déplacements sur de courtes distances, on pourrait espé-

Répartition modale pour la partie française du GECT

	Actifs résidents		Frontaliers résidents		Frontaliers résidents travaillant dans le GECT		Frontaliers résidents travaillant hors GECT	
	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
Pas de transport	264	2,4%	4	0,1%	0	0,0%	4	0,1%
Marche à pied	567	5,2%	4	0,1%	4	0,2%	0	0,0%
Deux roues	160	1,5%	80	1,3%	28	1,7%	52	1,1%
Voiture, camion, fourgonnette	9 186	84,4%	5 717	90,4%	1 590	95,9%	4 128	88,4%
Transport en commun	707	6,5%	522	8,2%	36	2,2%	485	10,4%
Total	10 884	100%	6 327	100%	1 658	100%	4 669	100%

Source : RGP 2008

Répartition modale des frontaliers des 2 principales communes françaises du futur GECT

	Actifs fro	Total des actifs des 2 communes		
	Villerupt Audun-le-T. Total			
Pas de transport	0%	0%	0%	1,9%
Marche à pied	0%	0%	0%	6,1%
Deux roues	2%	2%	2%	1,3%
Voiture	96%	93%	95%	83,4%
Transport en commun	2%	5%	3%	7,2%

Source: RGP 2008

rer, à terme, aboutir à une part des modes doux plus forte qu'à l'heure actuelle (part des deux roues inférieure à 2%).

Si on regarde de plus près les 2 communes les plus urbaines de la CCPHVA, que sont Villerupt et Audun-le-Tiche, le constat est identique :

- aucun frontalier ne se rend à pied à son travail (contre 6% des actifs totaux),
- seulement 2% des frontaliers utilisent les deux roues,
- et 3% les transports en commun (contre 7% des actifs totaux).

Ainsi, la voiture est le mode quasi exclusif pour les frontaliers qui travaillent au sein même du GECT. Les chiffres sont donc inquiétants. Pour répondre à cette situation d'urgence, une première piste pourrait être de se rapprocher des entreprises présentes sur le GECT afin de mettre en place, avec elles, des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) et de contribuer à modifier les pratiques sur ce territoire, à la manière de ce que souhaite mettre en place le groupe de travail de l'observatoire Belval.

En France, l'identification de tels problèmes, sur une agglomération de 80 000 habitants, justifierait la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), à l'instar de l'agglomération thionvilloise par exemple.

Le PDU, c'est quoi ? Ça sert à quoi ?

« Le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes, de la circulation et du stationnement dans les périmètres de transports urbains... » LOTI, 1982.

Le PDU est un document d'urbanisme et de planification. Il élabore un projet global d'aménagement du territoire et de gestion des déplacements sur une période de 10 ans. Il s'agit d'un outil qui vise à améliorer :

- la cohérence entre les déplacements et l'urbanisme ;
- le fonctionnement d'un territoire ;
- la desserte, tous modes confondus, des pôles d'emplois, centres urbains et villageois, zones de loisirs, équipements... à la fois internes et externes au territoire.

A première vue, il s'agirait donc de l'outil idéal pour apporter des réponses aux problèmes de la mobilité au sein de l'Agglomération Transfrontalière Alzette-Belval. En effet, le PDU définit les principes d'organisation du stationnement, de la circulation, de l'offre de transport collectif et de manière générale toutes les mesures qui touchent aux déplacements en lien avec le développement de la ville. Il se doit d'organiser les différents modes de déplacements et de proposer une nouvelle offre de transports, à la fois attractive, adaptée aux besoins locaux et plus respectueuse de l'environnement.

Comme il vise à réduire la place et l'usage de la voiture au profit de transports publics plus efficaces, d'encourager la marche et le vélo, il

La gare de Belval-Université







Les 8 orientations d'un PDU*

- 1. La diminution du trafic automobile.
- 2. Le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et moins polluants comme le vélo et la marche à pied.
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage.
- 4. L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.
- 5. L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie, et souterrain.
- 6. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage.
- 7. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements.
- 8. Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements.
- * fixées par le législateur dès 1983, dans l'article 28-1 de la LOTI, modifiée par la loi LAURE dans son article 14, modifiée par la loi SRU dans son article 96

répondrait exactement aux besoins et aux enjeux de la future agglomération transfrontalière Alzette-Belval. La mise en place d'un PDU transfrontalier, à l'échelle de ce GECT semblerait alors une amorce de solution pour résorber les problèmes de la mobilité transfrontalière.

Un PDU pour le GECT Alzette-Belval ?

Le GECT est avant tout utilisé pour mettre en œuvre des projets de coopération. Il est un système de gouvernance permettant de réunir les échelons administratifs nécessaires à couvrir l'ensemble des problématiques transfrontalières, soit les Etats, les Régions, les Provinces, le département et les intercommunalités. Il offre ainsi aux Etats la possibilité de prendre part à la gouvernance de projets de territoires transfrontaliers, aux côtés des collectivités locales au sein d'une structure dotée d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière. Cela facilite la mutualisation d'un certain nombre de moyens et

d'équipements et la définition de programmes d'actions qui peuvent mieux répondre aux besoins des habitants.

Le GECT Alzette-Belval est une instance de travail qui vise à réunir les territoires français et luxembourgeois concernés par le projet Belval. Toutefois, les collectivités et groupements de collectivités ne transfèrent pas une compétence en totalité au GECT mais, elles définissent préalablement le ou les objectifs de coopération et l'étendue des missions qui lui seront confiés. Ces missions peuvent aller de la promotion d'un territoire à la réalisation d'un projet opérationnel précis. Il ne faut donc pas confondre le GECT avec une « intercommunalité à la française».

Le règlement communautaire et le droit interne régissant chaque membre posent des limites. Comme le précise le Ministère des Affaires étrangères et européennes dans son guide de la coopération transfrontalière 2011, le règlement prévoit clairement qu'est exclu du champ de compétences

du GECT l'exercice de pouvoirs détenus par un de ses membres en tant que puissance publique, notamment les pouvoirs de police et de réglementation. Ainsi, en matière de mobilité, son domaine de compétence semble très limité et les collectivités vont vite se trouver bloquées par des contraintes juridiques.

Le mythe du PDU transfrontalier

En raison du non transfert des compétences de réglementation et de police, il est impossible d'élaborer un document de type PDU qui s'applique de part et d'autre de la frontière. La création d'un GECT n'y change rien, l'impossibilité demeure, comme nous le confirme la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT).

Ainsi, tous les espoirs que peut susciter le GECT grâce à la mise en place d'un PDU transfrontalier risquent d'être déçus par ce point de blocage.

Pour régler le problème des déplacements transfrontaliers, il faudra donc se tourner vers d'autres solutions. Si elles peuvent être multiples, deux méritent particulièrement réflexion.

Les territoires transfrontaliers peuvent réfléchir à l'élaboration d'un schéma de mobilité transfrontalière, dans l'esprit des PDU mais sans le caractère contraignant de celui-ci. Ce schéma viserait à articuler les différents modes de transports entre eux et à établir une stratégie commune de part et d'autre de la frontière, à l'instar du SMOT en s'appuyant sur un secteur de projet. Chacun devra ensuite signer une « charte de déplacement » et la retranscrire dans ses propres documents de planification, mais sans garantie qu'elle soit véritablement appliquée. Les réflexions menées



actuellement en matière de gouvernance au sein de la Grande Région pourraient déboucher sur l'élaboration de différents schémas de ce type.

Une AOT transfrontalière pourrait aussi voir le jour afin de gérer les lignes de bus transfrontalières, à l'image de la communauté tarifaire intégrale Unireso qui intègre 6 autorités et 7 opérateurs de transport évoluant sur le « Grand Genève ». Toutefois, cela nécessiterait de composer avec les différents niveaux de compétences en France et au Luxembourg (voire en Belgique), ce qui rend la mise en place d'un tel système très complexe.

Le casse-tête est encore loin d'être résolu...



Paroles d'acteur

Françoise Schneider, Responsable de l'expertise juridique, Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)

Actuellement, **un PDU transfrontalier n'est pas possible** pour deux raisons :

- La première est qu'un tel dispositif suppose qu'il existe un document équivalent de l'autre côté de la frontière : on ne peut pas « étendre » un dispositif français au territoire riverain, mais seulement coopérer dans des domaines communs (l'organisation de l'exploitation de lignes transfrontalières par exemple).
- La seconde limite tient à la nature même de la coopération. Il n'est pas possible d'exercer en transfrontalier un pouvoir de police ou de réglementation; en clair une structure transfrontalière comme un GECT ne peut pas adopter un document contraignant pour ses membres, comme un PDU.

Tout au plus les membres d'une structure ou d'un projet transfrontalier peuvent se concerter sur des objectifs communs qu'ils valident et qu'ils s'engagent à retranscrire dans leurs documents de planification respectifs.





Conclusion

Sur les 23 000 frontaliers que compte la Lorraine Nord, la grande majorité se déplace en voiture (plus de 80%). La saturation des axes de communications et embouteillages sont devenus le quotidien des frontaliers. La volonté de l'Etat luxembourgeois de développer le Sud du pays, notamment au travers du site de Belval, va provoquer de nouveaux flux qui risquent d'impacter encore un peu plus la fluidité des routes.

Malgré les actions d'ores et déjà menées par la Lorraine, notamment au travers du SMOT, pour favoriser les déplacements en transports collectifs, ces derniers peinent à s'imposer. De plus, les CFL menacent de suspendre les liaisons ferroviaires en direction de Longuyon (à cause de l'IFER), ce qui semble en contradiction avec la volonté affichée dans le SMOT.

Si une action à l'échelle globale est nécessaire, une action plus ciblée n'en est pas moins indispensable, notamment sur des sites à forts enjeux comme l'agglomération transfrontalière Alzette-Belval. La création du GECT a fait naître de grands espoirs en termes de mobilité mais ces derniers risquent d'être vite déçus, puisque la mise en place d'un PDU transfrontalier se révèle impossible.

Il est cependant nécessaire de trouver une parade et de faire face rapidement aux enjeux et aux problèmes grandissants de la mobilité transfrontalière. La législation européenne, bien qu'elle ait progressé, n'est pas encore suffisante et ne permet pas d'apporter des solutions concrètes pour résoudre ce casse-tête de la mobilité transfrontalière.

Il reste à espérer que les travaux menés par la Grande Région, notamment autour d'un système de gouvernance pour une « Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière » (RMPT) apportent rapidement des réponses innovantes.



InfObservatoire est édité par l'AGAPE - agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine-Nord Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - Pôle Européen de Développement - F-54810 LONGLAVILLE tél : (+33) 03 55 26 00 10 - fax : (+33) 03 55 26 00 33 www.agape-ped.org - agape@agape-ped.org

Association Loi 1901 - Imprimé par l'association en ses locaux - ISSN : 1266-9652 - Dépôt Légal : 3° trimestre 2012

Président et Directeur de la publication : Jean-Marc DURIEZ

Directeur : Aurélien BISCAUT

Rédaction : Stéphane GODEFROY, chargé d'études "Mobilité et déplacements"

Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI, infographiste - cartographe Crédit photo : AGAPE, AGORA (pour la gare de Belval-Université)

Contact : Stéphane GODEFROY, chargé d'études "Mobilité et déplacements" courriel : sgodefroy@agape-ped.org - Tél : (+33) 03 55 26 00 17