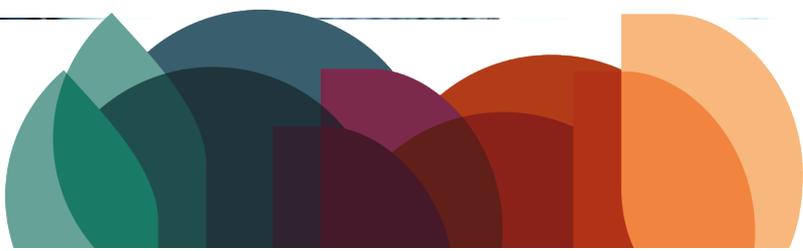


An aerial, isometric view of a city street scene. The scene is filled with various elements of urban mobility: a blue car, a yellow car, a white van, a white bus, and a motorcycle. Pedestrians are walking on sidewalks, some pushing a stroller or carrying a bag. There are also bicycles and a person in a wheelchair. In the foreground, there are several colorful pie charts and a bar chart, suggesting data analysis or project planning. The overall scene is a complex, interconnected network of movement and infrastructure.

Le labyrinthe de la mobilité dans le Nord Lorrain

Décryptage des projets

octobre 2024



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. APERÇU DES DEMARCHES RECENTES, EN COURS ET A VENIR	4
2. LE LABYRINTHE.....	20
CONCLUSION.....	22

Mots-clés

mobilité

transfrontalier

stratégie

modélisation

aménagement du territoire

projets

partenaires

échelles

introduction



Les travaux sur la mobilité s'accumulent et il est parfois difficile de comprendre à quoi ils correspondent, à quoi ils servent, ce qu'ils ont de différents les uns des autres.

De plus, très souvent, s'ajoute à cela la confusion entre recueil de données, outil d'aide à la décision et études. Il en résulte une forme de brouillard dans lequel il faut essayer de s'orienter. On se retrouve comme perdus, sans carte ni boussole, avec le besoin d'y voir plus clair et pas la moindre idée de comment y parvenir.

Ce document cherche à lister les principaux dossiers « mobilité » du moment sur le Nord Lorrain dans lesquels l'AGAPE est impliquée de près ou de loin. Son objectif est d'aider les acteurs territoriaux à mieux se repérer dans cette diversité d'actions qui se déroulent sur différentes échelles territoriales, qui sont gérées par des structures différentes mais qui, au final, s'imbriquent toutes et s'articulent les unes aux autres pour former un ensemble cohérent.



Source : image générée par une IA

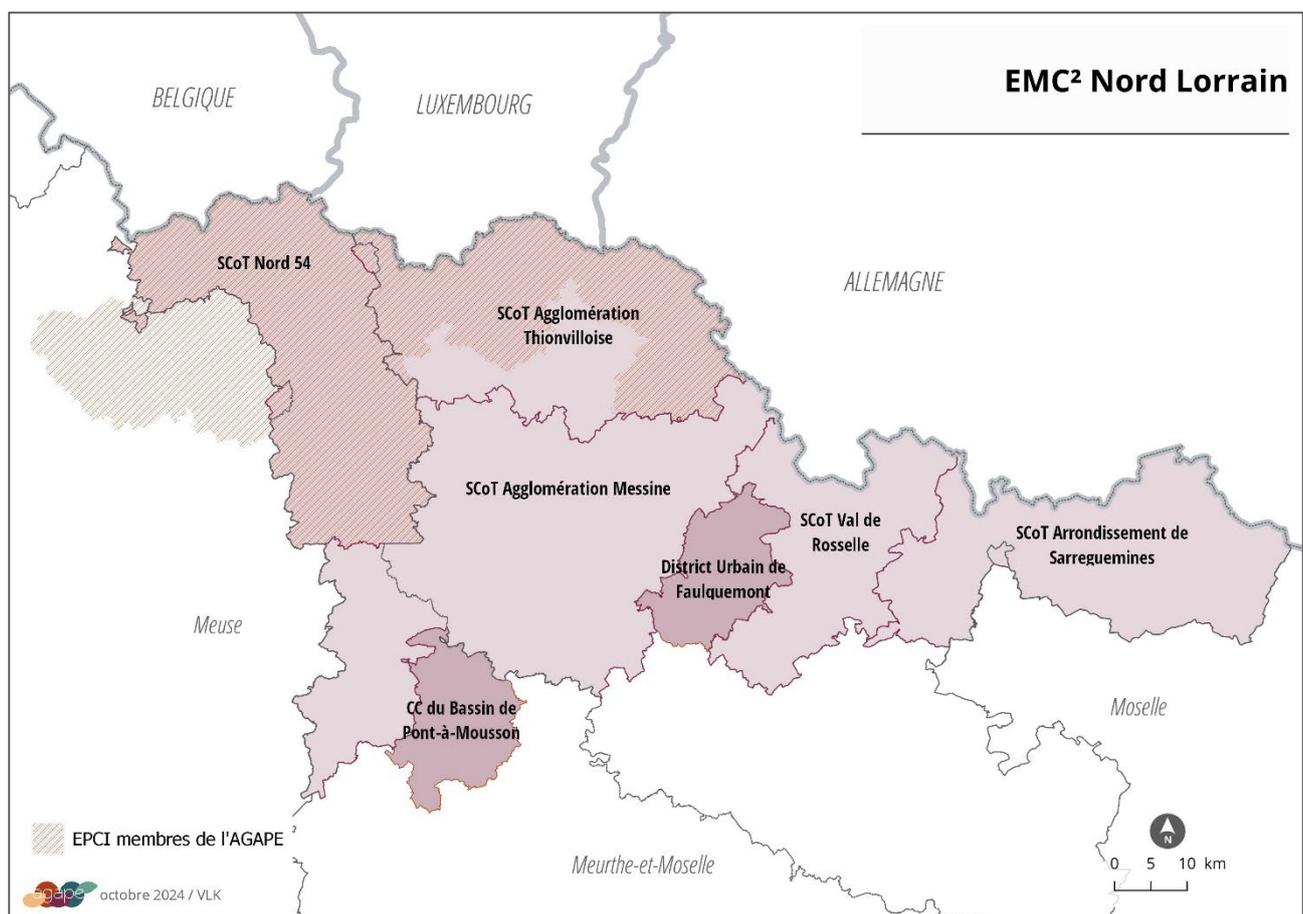
1. Aperçu des démarches récentes, en cours et à venir

EMC², MMUST(+), SERM, SMOT, PDMS, Grenelle, Bassin de mobilité... sont des noms (barbares) qui reviennent continuellement lorsque l'on parle des sujets de mobilité sur le Nord Lorrain. Ces noms et acronymes répondent à des besoins spécifiques du territoire, mais il est souvent difficile de s'y retrouver et de bien comprendre ce qui se cache derrière ces appellations.

1.1 L'EMC² Nord Lorrain, un recueil de données pour l'ensemble des projets de mobilité

Présentation du projet	<p>L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) consiste en une photographie des déplacements réalisés par les résidents d'un territoire un jour moyen de semaine, selon tous les modes de transport, y compris la marche. Elle recense tous les déplacements des résidents, y compris ceux réalisés en dehors du périmètre de l'enquête.</p> <p>Cette enquête va permettre la mise à jour d'enquêtes qui étaient devenues anciennes (SMITU en 2012, SCoT Nord et CCPHVA en 2014, SCoTAM en 2017) et de mesurer les évolutions et les impacts des politiques de mobilité des dernières années.</p> <p>La réalisation simultanée d'une EMC² sur l'intégralité du Luxembourg va également permettre la mise en commun des données entre les deux versants.</p>
Intérêt du projet	<p>La richesse des informations obtenues permettra d'alimenter, pour de nombreuses années, les réflexions relatives à l'organisation des déplacements et de l'aménagement du territoire, et ce à différentes échelles (bassin de mobilité, Département, SCoT, EPCI...).</p> <p>L'objectif de la démarche est triple :</p> <ul style="list-style-type: none">• constituer une base de données à l'échelle d'un territoire aux forts enjeux de mobilité permettant de mieux analyser les déplacements dans et entre les bassins de vie (une lacune aujourd'hui) ;• alimenter la réflexion territoriale des bassins de mobilité en cours d'installation, mais également de nombreux EPCI ayant récemment pris la compétence mobilité ;• mieux alimenter le modèle informatique prospectif MMUST qui permet de projeter la demande et l'offre de transport dans le futur pour tester la pertinence de mesures nouvelles et évaluer l'évolution des émissions polluantes.
Quel est son périmètre ?	<p>Le périmètre d'enquête correspond aux territoires des SCoT de Metz, de Thionville, du Val de Rosselle, de Sarreguemines, du Nord 54, le district urbain de Faulquemont et la communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson. Cela représente un total de 25 EPCI.</p>

<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>Un partenariat important s'est constitué autour de ce projet (Région, Etat français, CD54, CD57, SCoT Nord 54, SCoTAT, SCoTAM, Bassin de Pont à Mousson, Etat luxembourgeois).</p> <p>En raison de l'ampleur et de la complexité de l'enquête, la Région Grand Est a souhaité être accompagnée par les deux agences d'Urbanisme, AGAPE et AGURAM, tout au long de cette démarche.</p>
<p>Calendrier</p>	<p>La collecte des données s'étalera de septembre 2024 à mars 2025 et les premiers résultats seront disponibles à l'automne 2025.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation de la démarche aux territoires, • Elaboration du cahier des charges, • Préparation du questionnaire, • Suivi de l'enquête, • Traitement, analyse et publication des résultats.



1.2 MMUST et demain MMUST+, un outil informatique d'aide à la décision et un espace de coopération transfrontalière

<p>Présentation du projet</p>	<p>Issu d'un projet INTERREG, piloté par l'AGAPE, MMUST (Modèle Multimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers) est un outil de modélisation des déplacements intégrant les modes de transport routiers et ferroviaires.</p> <p>Il s'agit du seul modèle partenarial sur le territoire, intégrant des données partagées et harmonisées sur les versants français, belges et luxembourgeois. Il propose une vision plus large que les modèles existants, et doit permettre d'effectuer des analyses dont les résultats sont reconnus par les partenaires des différents versants.</p>
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Le modèle multimodal MMUST est un outil commun d'aide à la planification des infrastructures de transport. Il permet de simuler plus efficacement les scénarios d'urbanisation et les projets de transports collectifs, routiers et multimodaux sur l'ensemble du territoire.</p> <p>L'outil permet ainsi de mesurer l'impact des projets (de mobilité et d'aménagement du territoire) sur la fluidité des déplacements.</p>
<p>Depuis sa mise en service et la signature d'une convention de partenariat et de financement, l'outil est déjà, ou sera très prochainement, largement utilisé en France, en Belgique et au Luxembourg pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Simulation des effets du PNM 2035 luxembourgeois (usage interne au MMTP) pour analyser la pertinence de certains projets, • Simulation du scénario retenu pour le SERM afin de mesurer l'impact sur les frontaliers et leur localisation, • Simulation des 20 projets d'infrastructure et des 20 projets d'offre qui seront retenues au terme de l'élaboration du schéma de mobilité transfrontalier, afin d'identifier les projets finançables par le Luxembourg, • Etude ferroviaire conjointe entre les CFML et la SNCB, • Test du fonctionnement d'un giratoire à Micheville pour l'OIN Alzette-Belval, • Etude de faisabilité d'un Corridor à Haut Niveau de Service pour bus transfrontaliers (CHNS) sur le GECT Alzette-Belval, • Impact de l'aménagement de voies réservés aux TC en Moselle, • Simulation d'une voie réservée aux bus sur l'A3 au Luxembourg. 	
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grand-Duché de Luxembourg (L) ; • Province de Luxembourg (B) ; • SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan (F) ; • SCoT de l'agglomération thionvilloise (F) ; • SCoT de l'agglomération messine (F).
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>France</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord • Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) • Direction Régionale Environnement Aménagement Logement Grand-Est • Région Grand Est

	<ul style="list-style-type: none"> • Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain • Départements de Meurthe et Moselle, de Moselle et de Meuse • CA Portes de France Thionville, CA Grand Longwy et Eurométropole de Metz • Villes de Metz, Thionville, Longwy <p>Luxembourg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER) • Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (MMTP) • Villes de Luxembourg et Esch sur Alzette • Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département de l'aménagement du territoire (DATer) <p>Belgique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Universités de Liège et de Namur • Service Public de Wallonie - Département de la Stratégie de la Mobilité • Idelux • Province de Luxembourg • Ville d'Arlon <p>Allemagne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Sarre) • Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Rhénanie-Palatinat)
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Construction de l'outil de 2012 à 2023. • En service depuis 2024.
Quel est le rôle de l'AGAPE ?	<ul style="list-style-type: none"> • Conception du projet, • Montage du dossier FEDER, • Pilotage global et coordination du projet INTERREG, • Suivi de l'usage du modèle depuis la mise en service de l'outil.

Demain, MMUST+ ?

Présentation du projet	Fort du succès de MMUST et du renforcement de la coopération transfrontalière qui en résulte, un nouveau projet INTERREG a été déposé, toujours avec l'AGAPE pour chef de file.
Intérêt du projet	<p>Si le modèle actuel MMUST permet de projeter l'utilisation future de l'offre de transport et d'observer quelle sera la répartition des trafics routiers, le projet MMUST+ va au-delà et permettra d'évaluer, en amont de leur réalisation, les effets des politiques publiques sur les émissions de gaz à effet de serre et des polluants.</p> <p>MMUST+ vise également une extension géographique du modèle notamment vers l'Est de la Moselle et vers les territoires allemands.</p> <p>S'appuyant sur des données récentes, post pandémie du COVID, notamment grâce à l'EMC² Nord Lorrain, MMUST+ prendra mieux en compte le développement du télétravail et les nouveaux comportements de mobilité.</p>

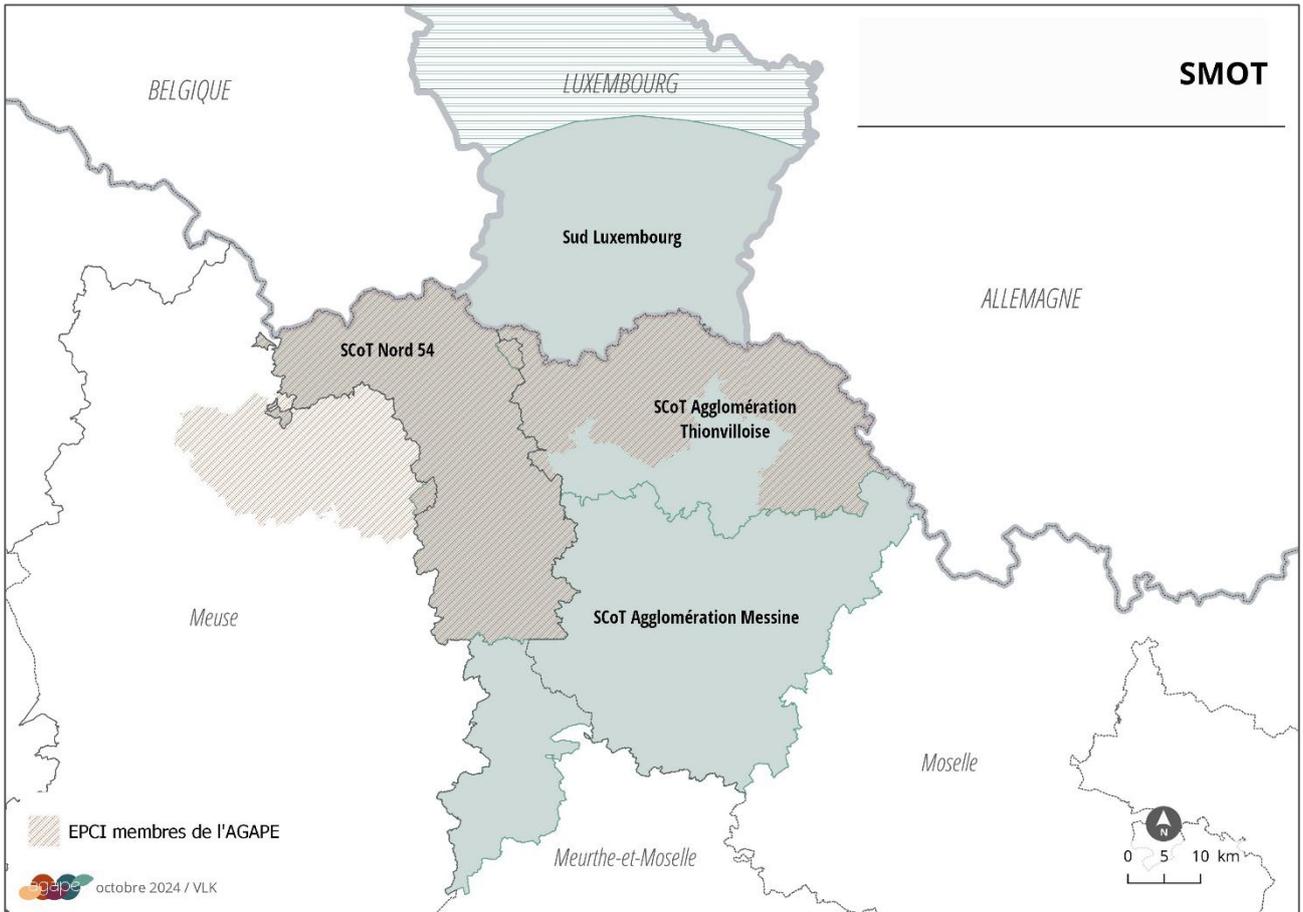
	<p>Ce nouvel outil offrira la possibilité de mesurer et de localiser l'impact de la mobilité sur la pollution atmosphérique, notamment par les émissions de GES et de polluants. Il sera alors possible de tester plusieurs scénarios pour réduire la pollution liée aux transports et promouvoir des formes durables de mobilité.</p>
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grand-Duché de Luxembourg (L) ; • Province de Luxembourg (B) ; • Arrondissement de Verviers (communes francophones et germanophones) (B) ; • Landkreis de Trier, Trier-Saarburg, Eifelkreis-Bitburg-Prüm, Vulkaneifel et Bernkastel-Wittlich, dans l'Ouest de la Rhénanie Palatinat (A) • Land de Sarre (A) ; • SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan (F) ; • SCoT de l'agglomération thionilloise (F) ; • SCoT de l'agglomération messine (F). • Arrondissements de Forbach-Boulay-Moselle et de Sarreguemines, ainsi que la Communauté de communes du Pays de Pont-à-Mousson (F).
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>France</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord • Direction Régionale Environnement Aménagement Logement Grand-Est • Région Grand Est • Départements de Meurthe et Moselle et de Moselle <p>Luxembourg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER) • Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) • Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (MMTP) <p>Belgique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Universités de Liège et de Namur • Service Public de Wallonie - Département de la Stratégie de la Mobilité <p>Allemagne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Sarre) • Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Rhénanie-Palatinat) • Landesbetrieb für Straßenbau (Sarre)
<p>Calendrier</p>	<p>Le Comité de sélection INTERREG se réunira début décembre 2024. Si le projet MMUST+ est approuvé, il débutera en mai 2025, pour s'achever en décembre 2028.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Montage du dossier FEDER, • Pilotage global et coordination du projet INTERREG.

MMUST et MMUST+



1.3 Le SMOT, une étude pour élaborer un schéma de mobilité et identifier les projets co-finançables par le Luxembourg

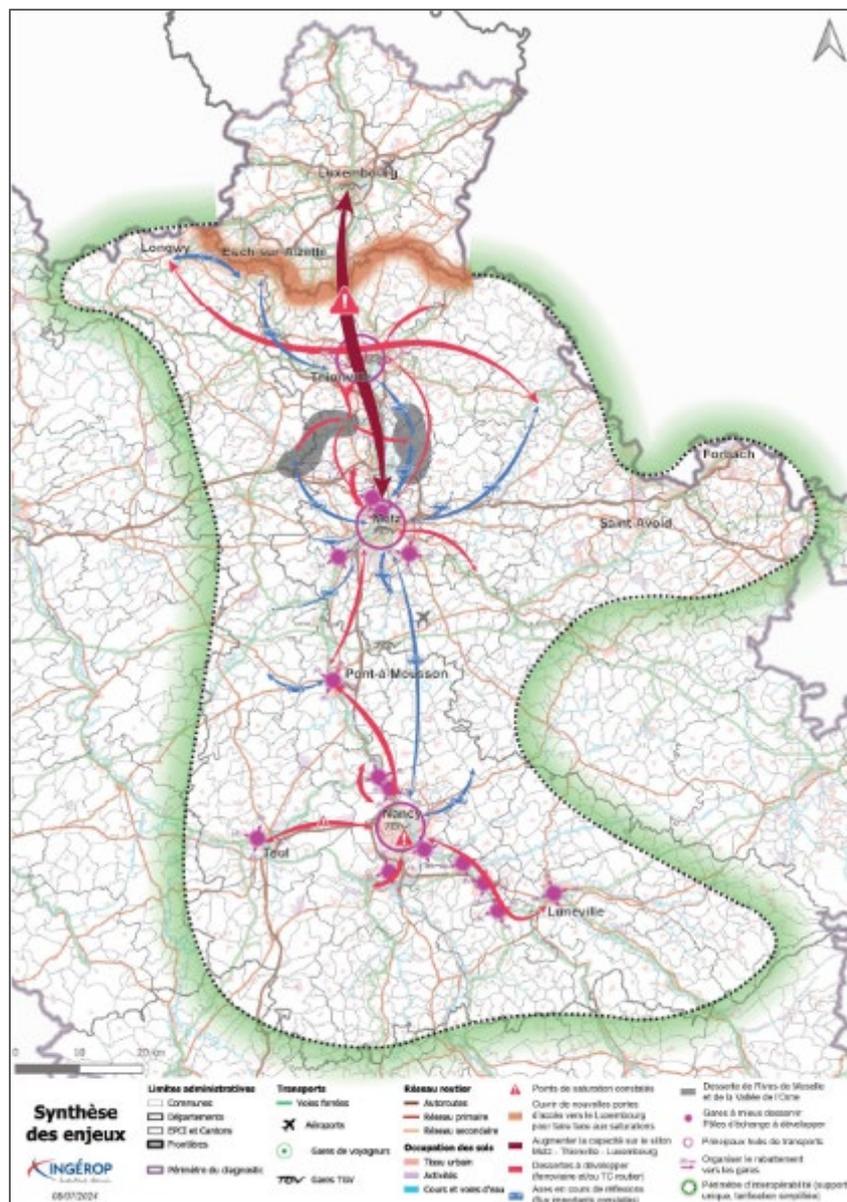
<p>Présentation du projet</p>	<p>Le Schéma transfrontalier de mobilité et de développement franco-luxembourgeois (SMOT) ambitionne d'identifier des infrastructures (hors ferroviaire) et les offres de mobilité supplémentaires à prévoir. Il vise à proposer une meilleure coordination entre les différents projets, le tout afin de garantir une qualité de mobilité améliorée pour tous les modes à horizon 2030 et 2040.</p> <p>L'ensemble des projets identifiés seront ensuite testés via l'outil MMUST pour en mesurer la pertinence.</p> <p>Cette étude est le résultat des conclusions du Grenelle des mobilités en Lorraine, dont l'engagement n°8 sur le transfrontalier, piloté par l'AGAPE, était de « favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune ».</p> <p>Le dernier SMOT (schéma stratégique de mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg), datait de 2009.</p>
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Le SMOT vise à proposer un développement conjoint et coordonné de la mobilité quotidienne transfrontalière, pour l'ensemble des modes, y compris dans une dimension intermodale (P+R, accès aux gares, etc.). L'objectif final est de mettre en place un schéma directeur de mobilité à l'échelle transfrontalière, à plusieurs horizons temporels (2030 et 2040).</p> <p>Avec ce schéma, il sera possible d'identifier les projets de mobilité les plus pertinents pour le territoire et de les inscrire dans le cadre du cofinancement luxembourgeois.</p>
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<p>La zone d'étude comprend, en France, les territoires des SCoTAM, SCoTAT, SCoT Nord 54 et l'ensemble du Grand-Duché de Luxembourg, avec une attention concentrée sur le Sud du pays.</p>
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>Financé par les Etats français et luxembourgeois, ainsi que la Région Grand Est</p>
<p>Calendrier</p>	<p>L'étude, lancée au printemps 2024, devrait durer 1 an et demi.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aide au cadrage et l'étude, • Association au groupe de travail sur la modélisation, • Echange sur les dynamiques d'aménagement et de mobilité sur le territoire frontalier. <p>L'AGURAM participe aussi à cette mission.</p>



1.4 Le SERM, une étude pour déployer les offres de services en lien avec le ferroviaire

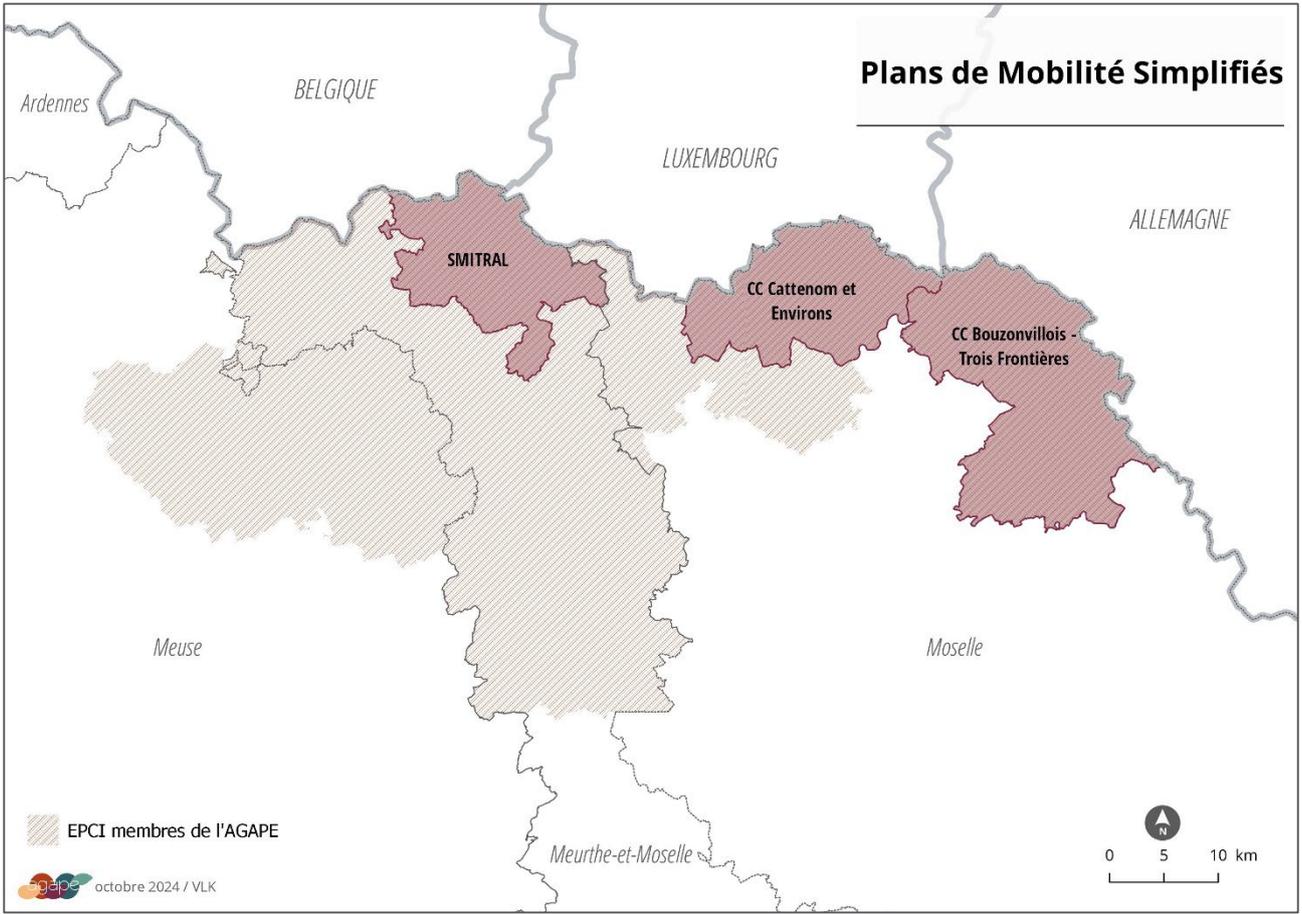
<p>Présentation du projet</p>	<p>Le projet de Service Express Régional Métropolitain Lorraine-Luxembourg (SERM), initialement appelé Réseau Express Métropolitain (REM), fait écho à plusieurs engagements du Grenelle des mobilités dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'engagement 2 « Porter un projet lorrain et transfrontalier de REM », • l'engagement 3 « S'appuyer sur les gares du REM pour irriguer tous les territoires », • l'engagement 4 « Simplifier le parcours de l'utilisateur en harmonisant l'information et la tarification », • l'engagement 8 « Favoriser les initiatives pour une stratégie transfrontalière commune ». <p>Le SERM doit aboutir à la mise en place d'un service de mobilité global qui s'appuie sur l'offre ferroviaire et les cars express. Il doit construire une offre pour crédibiliser les alternatives à la voiture. Ainsi, en plus des trains et des cars, il doit être complété par l'ensemble des autres modes de transport, avec un haut niveau d'interconnexion entre eux. A ces services viendront s'ajouter une billettique unifiée, voire une tarification unifiée, pour faciliter le quotidien des usagers.</p> <p>Une équipe de préfiguration a été mise en place afin de travailler sur les 3 volets d'action principaux du SERM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définition d'un schéma d'ensemble (développement de l'offre, de la robustesse, identification des itinéraires alternatifs, développement de cars express en secteur périurbain, favoriser le rabattement), • préparation d'un plan de financement pour chaque projet, • élaboration du schéma de gouvernance.
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Le SERM a pour objectif de répondre à l'accroissement continu des mobilités sur le corridor incluant Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg, par un travail sur la multimodalité, les transports en commun et en recherchant une plus forte ambition de report modal de la route vers le train, tout en assurant le maintien voire le développement du fret ferroviaire.</p> <p>Le SERM vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien à travers notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, • la réduction de la pollution de l'air, • le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains.
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<p><i>(voir carte ci-après)</i></p>

<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>Le projet de SERM est porté par l'Etat et la Région Grand Est. Il associe l'Eurométropole de Metz, la Métropole du Grand Nancy, la Société des grands projets (SGP), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.</p> <p>L'ensemble des intercommunalités et des AOM concernées sont associées à la concertation.</p>
<p>Calendrier</p>	<p>Le SERM Lorraine-Luxembourg a obtenu sa labélisation le 27 juin 2024.</p> <p>Le scénario préférentiel doit être construit pour la fin d'année 2024, et le dossier en cours d'élaboration doit aboutir à l'octroi du statut de SERM, pour pouvoir déployer l'offre.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Participation aux ateliers de dialogue de la démarche. • Echanges sur les perspectives démographiques <p>Les 3 agences d'urbanisme AGAPE-AGURAM-SCALEN réalisent le suivi du projet, dans le cadre d'un partenariat Région Grand Est / Sillon Lorraine, suite au Grenelle des mobilités.</p>



1.5 Le PDMS, un document de planification pour formaliser la politique de mobilité des collectivités locales

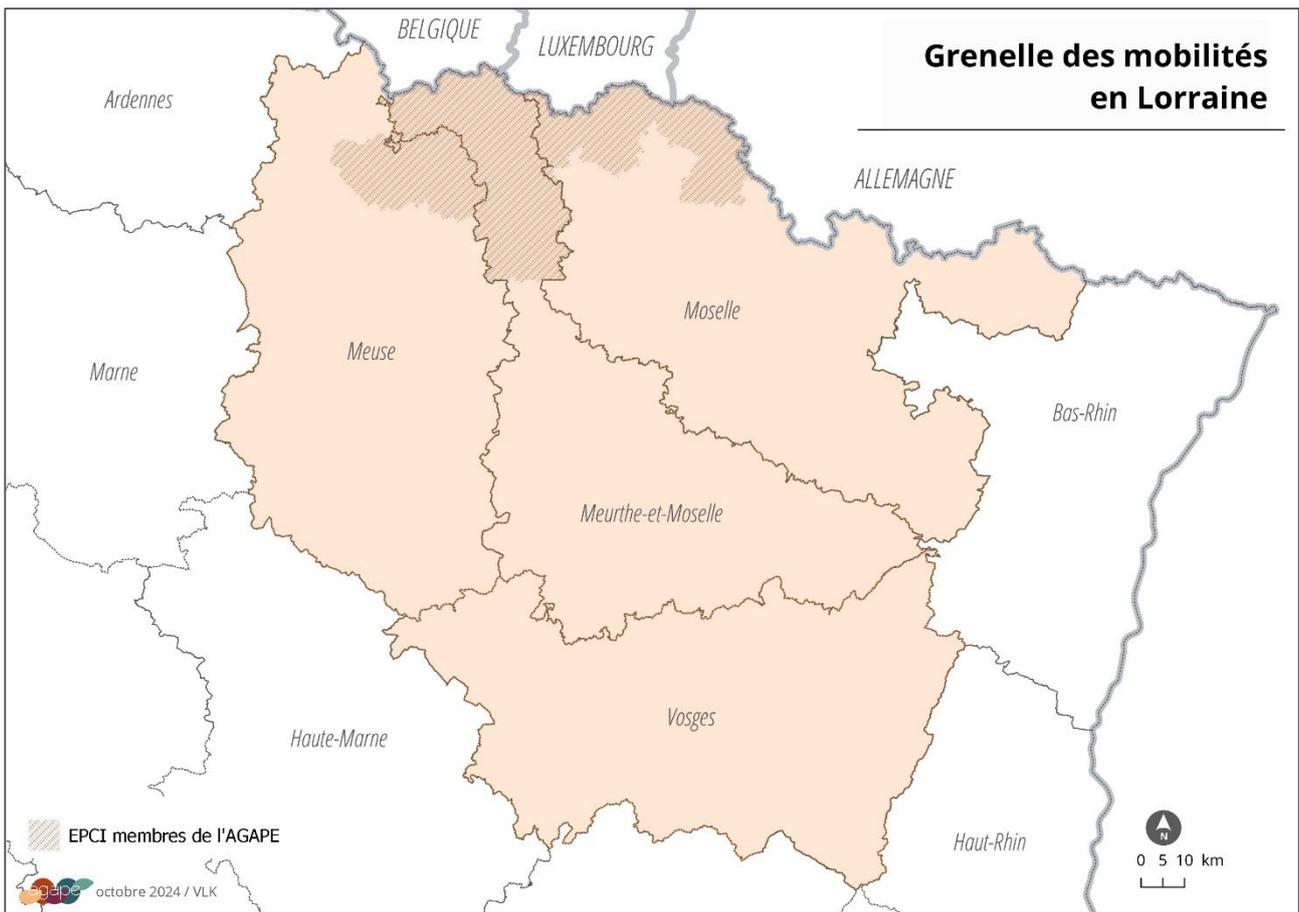
<p>Présentation du projet</p>	<p>Le plan de mobilité simplifié (PDMS) est un outil de planification qui permet à une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) de réaliser un diagnostic et de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux besoins de sa population et aux enjeux de son territoire. Il offre ainsi aux acteurs publics l'opportunité de construire une feuille de route pour répondre aux enjeux de mobilité des villes moyennes et des territoires ruraux.</p> <p>La démarche du PDMS cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, c'est-à-dire garantir à chacun de pouvoir se déplacer au quotidien, tant pour accéder à des services publics ou économiques de base, qu'à la formation, à l'emploi ou à des services de santé.</p>
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Le PDMS offre une grande souplesse, puisqu'on peut y traiter les thèmes et les priorités que l'on souhaite en matière de mobilité, et leur donner l'importance que l'on veut.</p> <p>Il permet de répondre de manière cohérente aux enjeux de mobilité, en basant sa réflexion sur les besoins des habitants.</p> <p>Il offre une feuille de route aux territoires et les aide à identifier le rôle respectif des différents acteurs.</p> <p>Le PDMS permet donc d'adopter une stratégie de mobilité hiérarchisée, en accord avec les stratégies territoriales sur les autres politiques publiques. Il est donc un outil qui permet de traduire concrètement les engagements du Grenelle des mobilités et les prescriptions des SCoT.</p>
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<p>Celui de l'AOM qui l'élabore.</p>
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>Il n'existe pas de partenariat prédéfini. C'est à chaque territoire de décider qui il souhaite associer : les communes, les associations, la Région, etc.</p>
<p>Calendrier</p>	<p>La durée d'élaboration du PDMS est variable, en fonction des enjeux des territoires. Elle est en général comprise entre 1 an et 1 an et demi.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<p>L'AGAPE accompagne plusieurs PDMS sur son territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • SMITRAL • CCB3F, • CCCE. <p>L'idée est, une fois le PdMS réalisé, d'accompagner l'animation et le suivi du plan d'action.</p>



1.6 Le Grenelle des mobilités en Lorraine, une large concertation pour élaborer une feuille de route globale

<p>Présentation du projet</p>	<p>Le Grenelle des Mobilités en Lorraine visait à aborder collectivement les enjeux de mobilité d'aujourd'hui au regard des défis de demain. La démarche s'est déroulée en deux grandes phases de travail, pour préciser les enjeux et identifier des chantiers de travail ; et pour débattre, faire naître et mûrir les engagements du Grenelle.</p> <p>Le processus de travail a permis d'aboutir à un consensus sur les engagements à prendre pour répondre à la mobilité à horizon 2030-2050, et sur les actions à mettre en place à court et moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doter la Lorraine d'un réseau d'infrastructures de mobilités à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures • Porter un projet lorrain et transfrontalier de Réseau Express Métropolitain • S'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires • Harmoniser et innover pour faire simplifier et rendre l'offre lisible de transport • Mieux accompagner les personnes les moins mobiles • Faciliter les déplacements quotidiens à pied et à vélo • La voiture partagée (covoiturage...) pour réduire la congestion et la pollution • Favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune • Coopérer et financer pour fluidifier et décarboner le fret et la logistique
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Le processus d'élaboration du Grenelle des mobilités a permis de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prendre en considération les flux et interactions entre territoires, des plus denses aux plus ruraux, situés de part et d'autre des frontières. • Faire émerger des thématiques phares en termes d'infrastructures et d'organisation des mobilités en Lorraine. • Acter les grandes propositions qui se sont dégagées, formant ainsi un socle commun de projets à mettre en œuvre sur l'ensemble du territoire. <p>Les engagements issus du Grenelle sont notamment à la source du SERM et du SMOT. Par ailleurs, les différentes propositions effectuées dans le cadre du Grenelle vont pouvoir être appliquées au sein des bassins de mobilité et elles sont déclinables dans les PDMS.</p>
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<p>L'ancienne région Lorraine.</p>

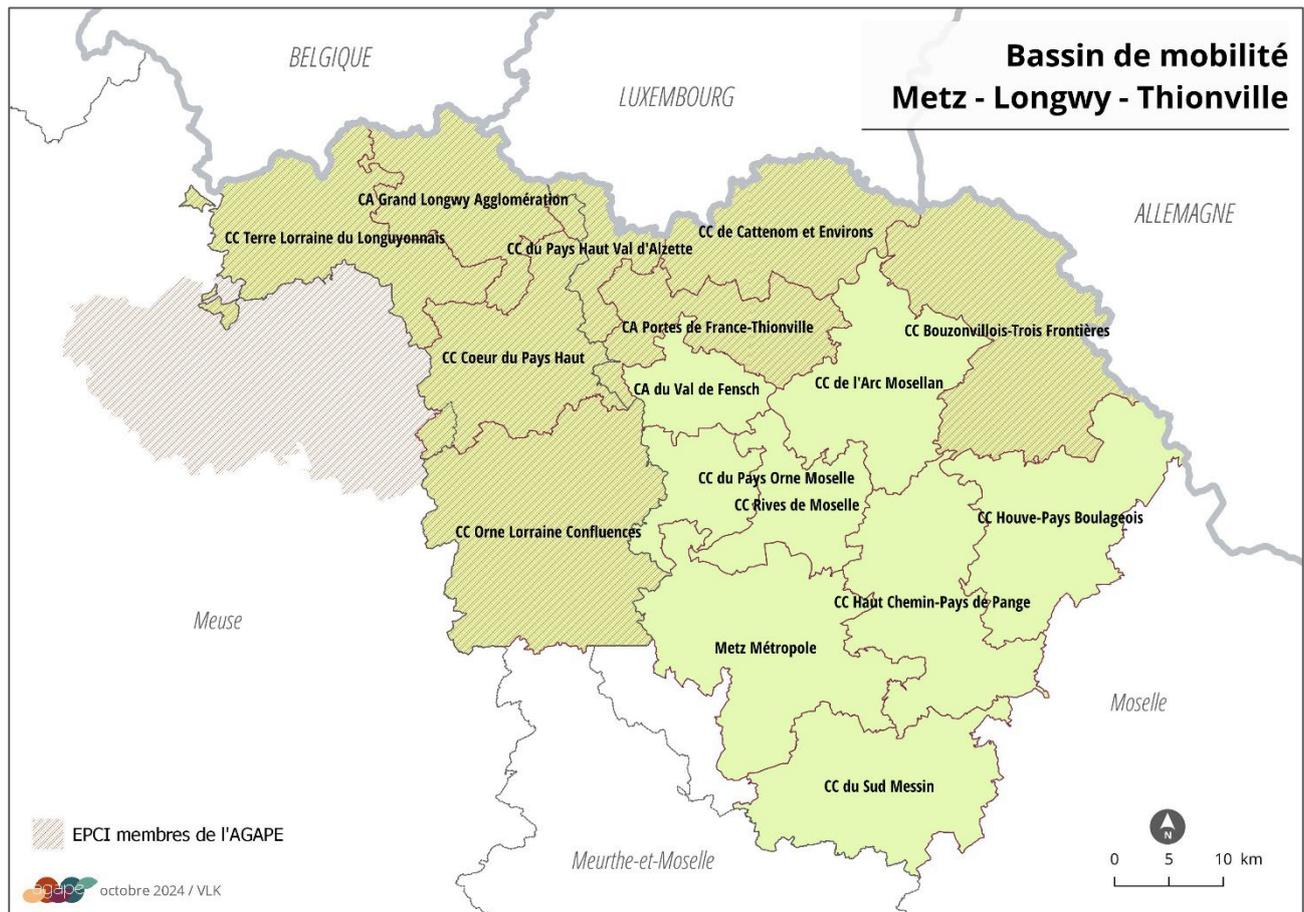
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>Initié par la Région Grand-Est, en partenariat avec le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain (PMESL) et en collaboration avec l'État, l'appui à la démarche est confié au réseau des trois agences d'urbanisme de Lorraine, l'AGAPE, l'AGURAM et SCALEN.</p>
<p>Calendrier</p>	<p>Lancement le 1^{er} juillet 2019,</p> <p>Constitution d'un socle technique pour faire le point et identifier les chantiers entre l'automne 2019 et l'été 2020.</p> <p>Large consultation pour construire les chantiers et les propositions de l'été 2020 à automne 2021.</p> <p>Livre blanc en Novembre 2021 pour acter les 9 engagements et 27 propositions du Grenelle.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<p>Travail interagences (AGAPE, AGURAM, SCALEN) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • animation des ateliers pour élaborer la stratégie, • rédaction du livre blanc



1.7 Le bassin de mobilité, un espace de discussion et de coordination des acteurs territoriaux

<p>Présentation du projet</p>	<p>La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, vise à améliorer la mobilité pour tous et dans tous les territoires. Elle renforce la gouvernance des mobilités autour du couple Région/Intercommunalité pour apporter davantage de solutions, en particulier, dans les territoires périphériques et ruraux.</p> <p>La LOM prévoit un découpage du territoire régional en bassins de mobilité. Ainsi, la Région Grand Est a défini 11 bassins de mobilité.</p> <p>C'est à l'échelle du bassin de mobilité que sont réalisés les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les Plans d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Contrat opérationnel de mobilité définit les modalités de coordination des autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle d'un même bassin de mobilité, entre elles et avec les gestionnaires de voirie, afin de favoriser le développement de l'intermodalité. Il est conclu pour une durée de 6 ans. • Le Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire (PAMS) définit les conditions dans lesquelles les personnes en situation de vulnérabilité économique/sociale/situation de handicap bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité.
<p>Intérêt du projet</p>	<p>Au sein de chaque bassin, des ateliers techniques sont organisés pour définir les possibilités d'articulation, de prolongation, de développement interterritorial de systèmes et projets de mobilité, entre autorités organisatrices, gestionnaires et partenaires.</p> <p>L'objectif est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. • de favoriser le dialogue et la coordination pour améliorer l'offre existante des mobilités et proposer/concevoir de nouveaux services.
<p>Quel est son périmètre ?</p>	<p>Noms de bassins provisoires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ardennes - Nord Champagne 16 EPCI (8 Meuse, 8 Ardennes) 770 000 hab. / 19 500 km² • Metz - Longwy - Thionville 16 EPCI (12 Moselle, 4 Meurthe-et-Moselle) 800 000 hab. / 3 400 km² • Moselle Est - Sarre 7 EPCI (7 Moselle) 310 000 hab. / 1 800 km² • Nord Alsace 28 EPCI (24 Bas-Rhin, 3 Moselle, 1 Haut-Rhin) 1 220 000 hab. / 16 800 km² • Perthois - Barrois 8 EPCI (3 Marne, 3 Meuse, 2 Haute-Marne) 175 000 hab. / 4 200 km² • Sud Alsace 15 EPCI (10 Haut-Rhin) 750 000 hab. / 3 400 km² • Sud Champagne 16 EPCI (13 Aube, 3 Marne) 345 000 hab. / 7 400 km² • Sud Haute-Marne 6 EPCI (6 Haute-Marne) 110 000 hab. / 4 700 km² • Sud Meurthe-et-Moselle 15 EPCI (14 Meurthe-et-Moselle, 1 Meuse) 610 000 hab. / 5 000 km² • Verdunois 11 EPCI (11 Meuse) 105 000 hab. / 4 100 km² • Vosges 12 EPCI (12 Vosges) 370 000 hab. / 5 900 km² <p>Les 11 bassins de mobilité</p>  <p>La Région Grand Est - DGA Mobilités - Septembre 2022</p>
<p>Quels sont les partenaires impliqués ?</p>	<p>La Région et les AOM</p>

<p>Calendrier</p>	<p>Premiers ateliers à l'automne 2024. Formalisation et signature du COM avant fin 2025.</p>
<p>Quel est le rôle de l'AGAPE ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'AGAPE a participé à la concertation sur la définition de ces bassins de mobilité de la Région Grand Est et elle est associée aux travaux du Bassin Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg. • Participation aux ateliers thématiques, à compter d'octobre 2024. Ces ateliers techniques ont pour objectif de préfigurer le contenu du contrat opérationnel de mobilité,



2. Le labyrinthe

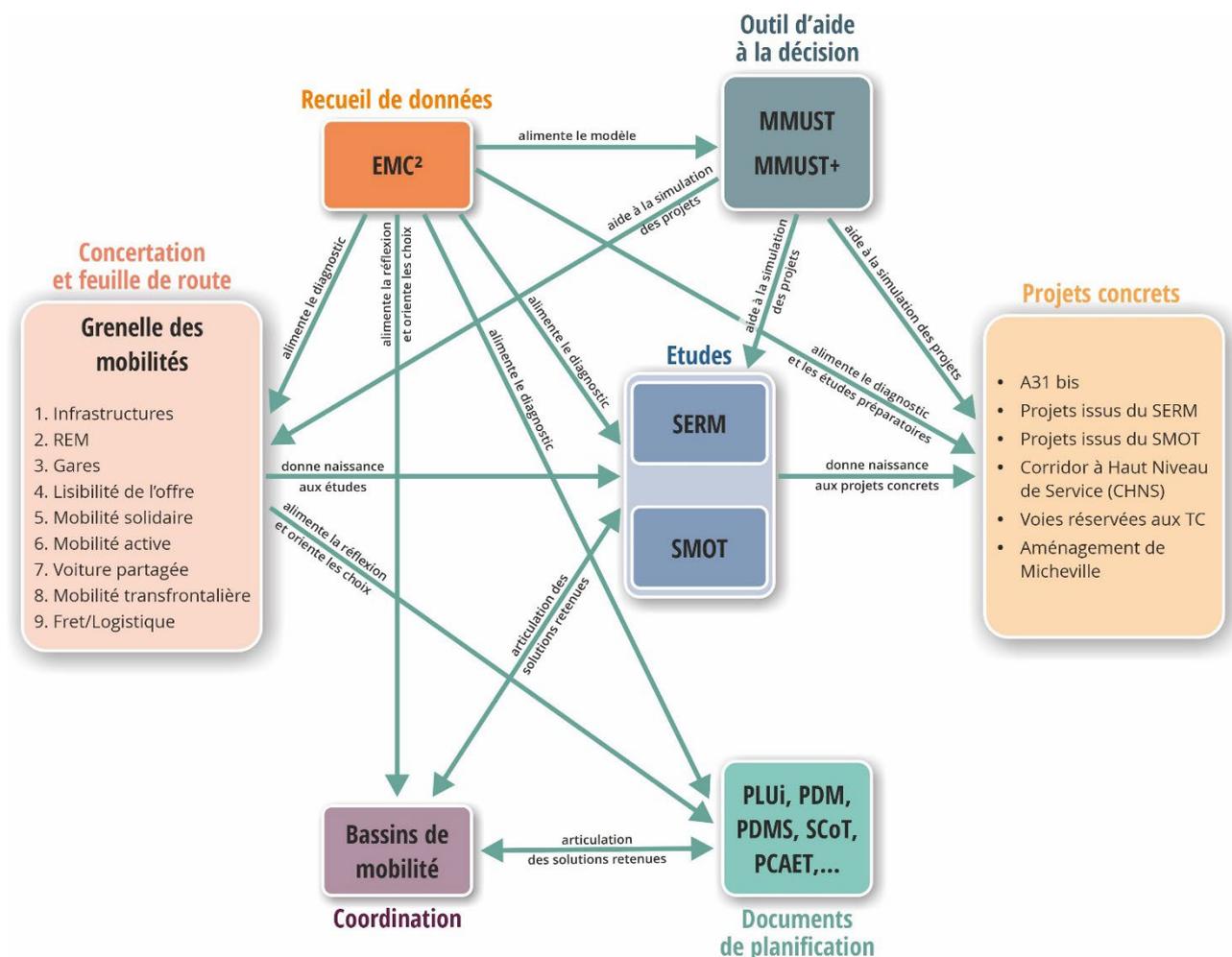
2.1 Des projets qui s'imbriquent les uns avec les autres

Les projets en lien avec la mobilité sont donc très nombreux actuellement. Il est facilement possible de s'y perdre et de ne plus savoir s'il s'agit d'une collecte de données, d'une étude, d'un outil ou autre.

Pour essayer de faire au plus simple, nous pouvons regrouper les différents projets ainsi :

- EMC² = un recueil de données qui pourront être mobilisées pour tous les sujets de mobilité.
- MMUST(+)= un outil d'aide à la décision et de coopération transfrontalière pour anticiper l'impact des projets d'infrastructures et de modification de l'offre de transport.
- SERM, SMOT = des études pour définir de nouveaux services, une nouvelle offre, de nouvelles infrastructures et mettre en œuvre une politique de mobilité.
- PDM, PDMS = un document qui acte une politique de mobilité, une feuille de route à suivre pour la collectivité.
- Grenelle = une concertation à grande échelle pour aboutir à une feuille de route.
- Bassin = un espace de coordination pour organiser la mobilité entre les autorités compétentes.

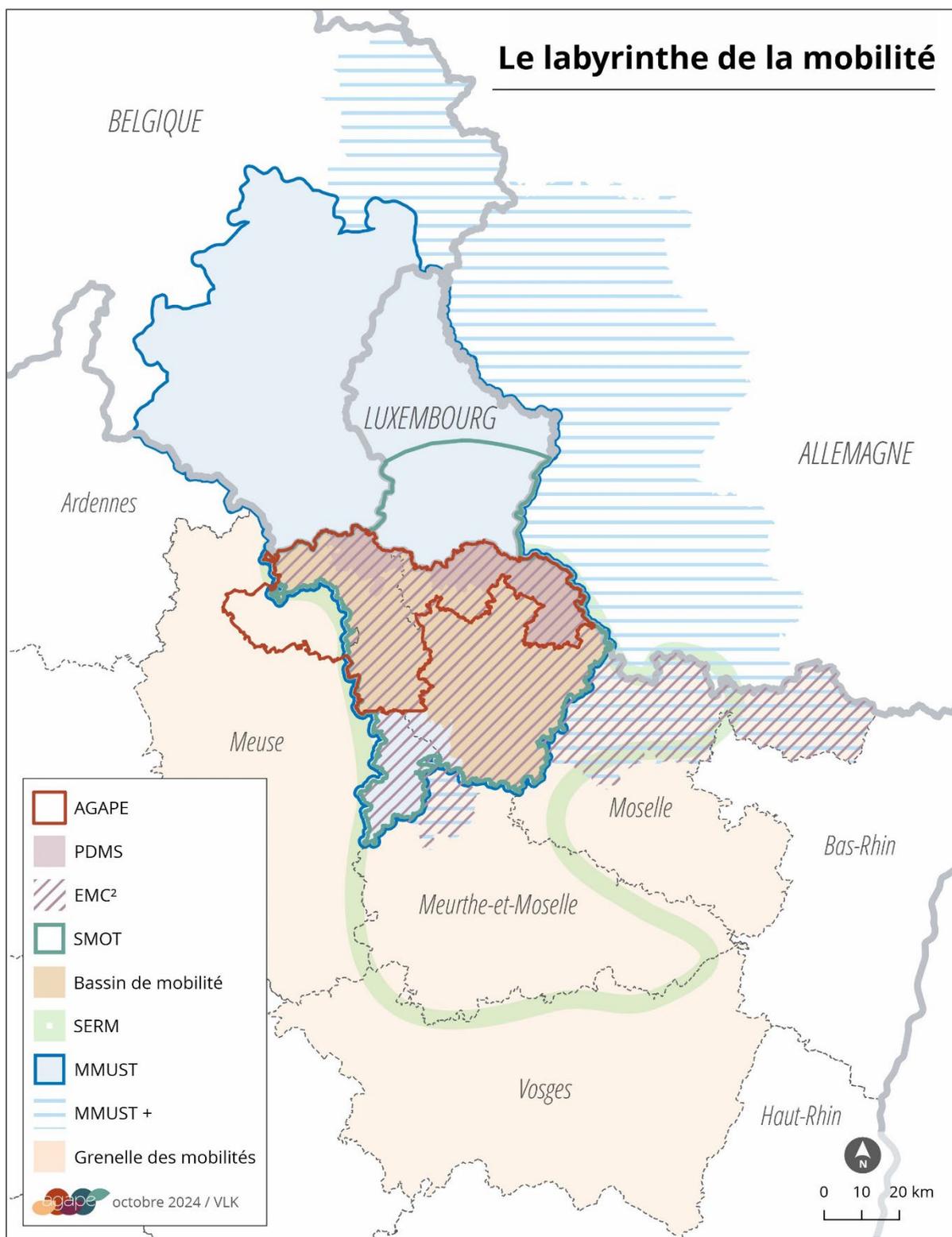
Ces nombreux projets s'imbriquent, s'articulent ensemble et s'alimentent les uns les autres. Ils forment tout un système qui permet d'aboutir à l'élaboration de solutions concrètes. Un système dans lequel l'AGAPE est présente à chacune des étapes.



2.2 Des échelles de projets qui se superposent

Si les projets évoqués s’imbriquent les uns les autres, il en va de même des échelles auxquelles ils sont menés. En faisant l’exercice de superposer l’ensemble des périmètres, on s’aperçoit que le territoire de l’AGAPE est au cœur des problématiques de mobilité.

On observe également que les discussions dans le cadre du Bassin de Mobilité Metz-Thionville-Longwy-Luxembourg seront primordiales, puisque celui-ci se retrouve au sein de l’ensemble des démarches actuelles.



conclusion



L'implication de l'AGAPE dans les travaux et études menées autour des mobilités est importante et se réalise à des échelles spatiales multiples : de l'EPCI à la Grande Région.

Cet enchevêtrement d'échelles complexifie souvent la compréhension et l'intérêt de telle et telle « étude » et c'est bien là le rôle et la plus-value de l'AGAPE et du travail « inter-agences » aux côtés de l'AGURAM et de SCALEN d'apporter du « liant » entre ces différents projets.

Ce travail de décryptage de l'imbrication doit - nous l'espérons - vous permettre de mieux vous situer dans ce « labyrinthe » des mobilités, à l'heure où les enjeux de coopération transfrontalière en particulier sur la mobilité sont particulièrement cruciaux pour l'avenir de l'espace transfrontalier.

A l'échelle des intercommunalités, ces travaux / outils parfois obscurs seront autant de leviers et de ressources pour accompagner les planifications locales et les stratégies opérationnelles.

Derrière chacune de ces démarches il y a aussi la capacité des territoires à se rassembler autour de stratégies communes et d'une volonté de mieux comprendre et d'anticiper l'évolution des mobilités sur l'espace transfrontalier.

Au-delà de l'aspect technique, ces projets sont aussi autant d'espaces et d'occasions de rassembler des acteurs - français et transfrontaliers - autour d'intérêts communs et des opportunités pour, d'une part, décliner des orientations politiques (Grenelle des Mobilités, bassins de mobilités) vers des projets concrets et d'autre part, révéler toujours un peu plus la complexité et les grands défis de cet espace transfrontalier.

mémo

Contacts

Rédaction : Stéphane GODEFROY, chargé d'études principal « Mobilité et Stratégies de Territoires »

Cartographie et Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI, chargée d'études « Communication et Infographie »

