

GRENELLE

NEUF ENGAGEMENTS

POUR LES MOBILITÉS

EN LORRAINE



Le 1^{er} Juillet 2019, quand la Région Grand Est et le Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain ont lancé le Grenelle des Mobilités en Lorraine sous l'égide d'Élisabeth Borne, Ministre des Transports, ils partageaient une ambition commune : se doter d'un socle de connaissances communes sur les enjeux de mobilité au sein du territoire et d'accessibilité de la Lorraine. Il s'agissait aussi de sortir du cercle parfois étroit des grands décideurs et des techniciens spécialisés pour lancer dans le débat public la question des mobilités du futur en Lorraine, en y associant les collectivités, les associations, le monde économique et plus largement des usagers.

Presque deux ans plus tard, malgré les conditions très difficiles liées à la pandémie qui nous frappe, la démarche a été exemplaire. Après une phase de préparation minutieuse pilotée par les agences d'urbanisme du territoire (AGAPE, AGURAM et SCALEN), plus d'une centaine de personnes de tous horizons ont pu débattre et enrichir de leurs idées les propositions émanant d'une vingtaine de séances d'ateliers entre novembre 2020 et février 2021. L'État, comme accompagnant et parrain de la démarche, a été un partenaire précieux pour l'aboutissement collégial de ces travaux.

L'ensemble de ces débats met bien en évidence les grands enjeux auxquels le territoire lorrain devrait faire face dans les années à venir. Sur chacun d'entre eux, il s'agira non seulement d'organiser la mobilisation sans faille de l'ensemble des acteurs pour que, dans les 10 années à venir, les projets aujourd'hui définis soient financés et mis en œuvre, mais aussi de penser à plus long terme, dans un cadre libéré de tous les *a priori*, afin de dégager l'horizon des possibles.

Cette nouvelle méthode de travail apportée par le Grenelle des Mobilités devra aussi bien s'appliquer au thème incontournable des infrastructures, dont l'importance a été rappelée unanimement par les participants, qu'à l'ensemble des nouvelles formes de mobilités sur lesquelles les groupes mobilisés ont esquissé des solutions à la fois pragmatiques et innovantes.

L'objet de ce document de synthèse est d'acter les grandes propositions qui se sont dégagées des ateliers d'échanges et d'acter l'engagement autour de ce programme de travail de l'ensemble des élus mobilisés dans le processus de concertation qui s'est déroulé.

Ces 9 engagements seront ensuite déclinés de manière opérationnelle à partir de la rentrée, via une organisation qui permettra de pérenniser les apports de la démarche.

Signataires

Jean ROTTNER
Président de la
Région Grand Est

Michel HEINRICH
Président du
Sillon Lorrain

Josiane CHEVALIER
Préfète de Région
Grand Est

Une démarche collective inédite pour aller plus loin ensemble

La Lorraine, un territoire singulier...

La démarche du Grenelle part du constat qu'en Lorraine – peut-être plus qu'ailleurs – la mobilité est un enjeu déterminant pour l'attractivité et la cohésion du territoire et pour valoriser son positionnement au cœur de l'Europe. À ce titre, l'échelle locale n'est plus la seule pertinente pour prendre en compte à la mesure des défis à venir. Tout en gardant une vision régionale, l'intérêt d'une approche à l'échelle lorraine est de prendre en considération trois enjeux qui fondent la singularité géographique du territoire : des bassins de vie interdépendants, y compris dans une dimension transfrontalière ; une métropolisation polycentrique sur un axe nord-sud ; l'ouverture des agglomérations et des espaces ruraux lorrains sur l'Europe. Cette approche permet, enfin, de prendre en considération l'ensemble des flux (locaux, d'échange ou de transit), dans leur diversité, de part et d'autre des frontières.

... nécessitant une méthode de travail originale

C'est pourquoi le format du Grenelle – mettre un large ensemble d'acteurs et d'usagers des mobilités autour de la table et faire le tour des sujets sans tabou – est, à l'échelle d'un territoire aussi vaste et divers, une démarche à la fois indispensable et inédite. Ce constat est d'autant plus vrai que le sujet des mobilités impose en Lorraine d'impliquer ses voisins européens. Pourtant, une démarche souple et agile a permis, malgré la crise sanitaire, d'aboutir au corpus de propositions communes développé dans le présent document. Le Grenelle des Mobilités est progressivement devenu une entreprise collective ayant abouti à une méthode que les acteurs lorrains souhaitent mobiliser pour le futur. Dans un contexte sanitaire et électoral complexe, deux grandes phases de travail collectif ont été menées pour aboutir aux présents résultats synthétiques de la concertation du Grenelle.

ÉTÉ 2019

**UNE CONFÉRENCE
POUR MOBILISER**

AUTOMNE 2019 À ÉTÉ 2020

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

UNE PHASE PRÉPARATOIRE POUR CONSTRUIRE UN SOCLE TECHNIQUE

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

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

AUTOMNE ET HIVER 2020

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

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

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

- un ensemble de propositions guidées par des principes d'action à l'occasion d'une conférence plénière et de trois ateliers pour chaque chantier afin d'adapter et de valider les enjeux et pour faire des propositions pour chacun d'entre eux ;
- un espace de dialogue spécifique à la question des grandes infrastructures de mobilité lorraines qui a permis l'émergence d'un axe de travail complémentaire et transversal.

Une mobilisation sans précédent des acteurs des mobilités en Lorraine

Malgré les contraintes sanitaires, la centaine de participants – les élus et techniciens des collectivités et de leurs regroupements, mais aussi des représentants de la société civile (entreprises, associations, universitaires, opérateurs, etc.) – ont fait l'expérience de plusieurs formats de travail et d'animation, visant à faire travailler ensemble des partenaires qui se croisent peu par ailleurs.

Le Grenelle a ainsi offert un support de débats et d'échanges :

- Aux acteurs de l'offre (Autorités organisatrices de mobilité, départements, opérateurs, affréteurs, acteurs de l'économie sociale et solidaire, etc.),
- Et aux prescripteurs de la demande (associations, employeurs, établissements publics, chargeurs, structures de formation et d'insertion, etc.).

En ce qui concerne l'approche de la mobilité et des problématiques lorraines, le Grenelle a permis de parler des bons sujets, au bon moment, avec les bons acteurs : que proposer pour ici et maintenant ? Cette approche devient, par ce document, une proposition de méthode pour la suite.

Quatre principes pour guider l'action en matière de mobilité

De cette démarche, quatre enseignements peuvent d'ores et déjà être tirés. Ces principes sont à mettre en œuvre non seulement dans le cadre de cette démarche, mais aussi, plus largement, dans l'ensemble des politiques de mobilité à venir.

- Optimiser et consolider les infrastructures existantes (et ne les compléter que si nécessaire) ;
- Mettre la priorité sur l'amélioration, la connexion et l'animation des services et lieux de mobilité ;
- Développer le dialogue et accompagner les employeurs, les prescripteurs et les publics fragiles pour favoriser l'initiative locale ;
- Organiser les coopérations et coordonner les offres (et leur mise en œuvre).

L'émergence d'un collectif lorrain de la mobilité

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

Pour tous les sujets que le traitement à l'échelle lorraine pouvait faire avancer d'un pas décisif, les grands enjeux ont été mis à plat avant de parler des solutions à élaborer ensemble. De cette approche, dont la pérennisation est souhaitée, a émergé la vision transversale nécessaire pour répondre à des défis qui dépassent les seules questions de mobilité. La large consultation qui en résulte a souligné le foisonnement des réflexions et expériences locales. Cette mobilisation active des territoires est la preuve de la vitalité de ce collectif lorrain et de sa volonté de « changer les choses ». Encore une fois, l'ensemble des parties prenantes du Grenelle tient à les remercier pour leur mobilisation.

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

Neuf engagements à mettre en œuvre, fruits des travaux du Grenelle

Désormais, c'est à la suite que ce travail nous engage collectivement. L'objectif ? La mise en place à la rentrée 2021 d'un Comité permanent chargé du suivi de la mise en œuvre opérationnelle de ces neuf engagements. Ceux-ci se déclinent en 27 propositions de travail présentés ci-après.

ENGAGEMENT N°1

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

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

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

- **Sur le ferroviaire**, le cadencement généralisé a été déployé dans l'ensemble de la Lorraine conduisant à un important développement de l'offre de transport sur les axes Nancy-Metz-Luxembourg, Nancy-Épinal et Nancy-Toul-Bar-le-Duc ; l'équipement de sécurité ERTMS¹ des rames TER2N² du Sillon Lorrain a permis d'assurer la continuité des dessertes vers le Grand-Duché de Luxembourg ; les dessertes ferroviaires vers Dijon ont été développées afin de pallier la suppression des dessertes TGV et l'infrastructure ferroviaire entre Jarville-la-Malgrange et Pont-Saint-Vincent a été totalement renouvelée dans la perspective de la réouverture de la ligne 14 (Nancy-Mirecourt-Vittel) ;
- **Sur le fluvial**, le syndicat mixte ouvert des Ports lorrains a été mis en place et assure désormais la coordination des plates-formes logistiques multimodales le long de la Moselle. Une démarche rassemblant VNF, la Région et les collectivités locales a été par ailleurs mise en oeuvre pour favoriser le développement du tourisme fluvial et fluvestre sur les canaux Freycinet ;
- **Sur le routier**, la mise à 2x2 voies de la N4 a été poursuivie avec, encore à l'automne 2020, la mise en service de la section Saint-Georges/Héming et des avancées conséquentes sur le chantier de la VR 52 reliant Vitry-sur-Orne à l'A4 ;
- **Sur l'aéroportuaire**, les investissements nécessaires à l'obtention de la certification européenne de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine ont été réalisés et, face aux conséquences de la crise, un nouveau modèle économique est en cours de réflexion pour être partagé avec les collectivités locales.

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

- **Une première étape ambitieuse** dans le Sillon Lorrain avec le renforcement de capacité de la ligne entre Nancy et la frontière luxembourgeoise nécessitant la mobilisation de 78,64 M€ pour allonger les quais des gares le nécessitant et renforcer les capacités électriques afin de faire circuler les TER2N NG³ en composition triple. En parallèle, 100 M€ seront investis pour acquérir 15 nouvelles rames d'occasion et la construction du centre de maintenance de Montigny-lès-Metz mobilisera 90 M€ ;
- **Un plan d'action d'urgence** pour préserver les lignes de desserte fine du territoire en Lorraine de 54,76 M€ a été acté avec Nancy/Contrexéville, Nancy/Épinal, Épinal/Belfort, Épinal/Remiremont, Nancy/Saint-Dié-des-Vosges, Hagondange/Saint-Hilaire, Strasbourg/Saint-Dié-des-Vosges, Metz/Sarreguemines et Strasbourg/Sarreguemines. Sans ce plan, d'importants ralentissements étaient à craindre sur le réseau ;
- **La réouverture de la ligne Épinal/Saint-Dié-des-Vosges** pour un montant de 21 M€, avec le retour des premières circulations dès la fin 2021.

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

Puis, au-delà de 2022, s'ouvrira une nouvelle phase de contractualisation entre les collectivités et l'État pour le financement des infrastructures de mobilités. Si l'horizon temporel de cette contractualisation reste encore inconnu à ce jour, il semble pertinent de raisonner sur une période de 10 ans, soit 2023-2033.

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

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

Pour cette décennie, les échanges lors du Grenelle des Mobilités ont permis de mettre en évidence l'absolue nécessité d'unité des collectivités lorraines, indispensable pour arriver à boucler les plans de financements des nombreux projets souhaités, en sécurisant en particulier la participation du Grand-Duché de Luxembourg.

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

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

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

1.1

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

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

1.2

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

Une étude sera lancée avant la fin de l'année 2021 pour faire émerger, autour des collectivités locales, un projet de territoire aux ambitions partagées sur ce sujet.

1.3

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

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

ENGAGEMENT N°2

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier

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

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

DU TER À UNE OFFRE MÉTROPOLITAINE INTÉGRÉE ET FLUIDE

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

VERS UN VÉRITABLE REM LORRAIN TRANSFRONTALIER

L'adaptation du concept de REM au contexte lorrain (polycentrisme et mobilité transfrontalière croissante) est un défi. Il ne pourra se faire que par étapes, sur la base d'une alliance territoriale forte et en lien avec le Luxembourg qui se dote d'un maillage ferroviaire dense et d'un tramway reliant les principales zones d'activité et raccordant le réseau à l'aéroport de Luxembourg-Findel.

LES PROPOSITIONS RETENUES

2.1

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

Engager les réflexions sur le volet opérationnel des développements prévus à l'horizon 2030 et des compléments nécessaires (fréquence hors pointe, amplitude, intermodalité, etc.) pour poser les bases du REM.

2.2

STRUCTURER UNE COALITION D'ACTEURS ET UN COMITÉ DE PILOTAGE REM POUR PORTER CE PROJET

Constituer le groupe chargé, auprès de la Région Grand Est et de l'État (SNCF Réseau), de porter le projet de REM, de faire aboutir collectivement les réflexions et études afférentes mais également d'organiser le lobbying en faveur du projet.

2.3

ENSEMBLE ET AVEC LES USAGERS, BÂTIR LA PHASE 2 D'UN REM QUI RÉPONDE AUX BESOINS À L'HORIZON 2040

Travailler, avec les usagers et générateurs de mobilité français et luxembourgeois (entreprises, universités, grands équipements, etc.), à des scénarios de développement de l'espace métropolitain transfrontalier de Nancy à Luxembourg-Ville, à long terme, pour identifier les besoins de mobilité à venir, les évolutions auxquelles devra répondre un REM lorrain au-delà de 2030 et les alternatives possibles, dont l'efficacité et l'ambition seront démontrées (monorail, etc.).

Engagements n° 4 et 8

Propositions 3.1 et 6.3

ENGAGEMENT N°3

AUTOUR DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

S'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires

L'accroissement projeté de l'offre TER aux horizons 2025 et 2030 et la perspective d'un possible REM lorrain ne sont pas qu'une question de « trains ». C'est aussi l'opportunité de penser collectivement le rôle des gares, points d'entrée sur les réseaux.

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

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

LA GARE, LIEU DE VIE AU SERVICE DE TOUS

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

Deux modalités de travail sont proposées :

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

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

3.1

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

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

↻ Propositions 2.2 et 6.3

3.2

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

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

↻ Proposition 5.2

3.3

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

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

↻ Propositions 2.1 et 6.3

ENGAGEMENT N°4

DES MOBILITÉS LISIBLES

Harmoniser et innover pour faire simple

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

UN SERVICE D'INFORMATION SIMPLE ET ACCESSIBLE

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

RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES DEMANDES

Les AOM et prescripteurs de mobilité font face à des publics très divers. En Lorraine, de nombreuses réponses de qualité sont apportées mais gagneraient à être partagées entre tous les acteurs et à être organisées « par publics » par le conseil en mobilité, l'animation, la formation, l'information et la coordination des prescripteurs.

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

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

UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES NOUVELLES MOBILITÉS

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

4.1

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

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

 Proposition 5.3

4.2

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

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

 Propositions 5.2 et 6.1

4.3

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

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

ENGAGEMENT N°5

DES MOBILITÉS POUR TOUS

Amener la mobilité pour mieux accompagner les moins mobiles

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

POUR UN MEILLEUR DIALOGUE ET UN PARTAGE ÉLARGI DES EXPÉRIENCES

La diversité des acteurs en présence milite pour un dialogue accru prenant en compte les multiples modes d'intervention. Si les nombreuses initiatives existantes ont été mises en œuvre pour répondre à une demande du territoire ou des acteurs en présence (rendant ces initiatives, de fait, difficilement reproductibles en l'état), elles pourraient néanmoins s'avérer inspirantes, par les solutions spécifiquement imaginées quant au modèle économique ou aux modalités d'accompagnement des personnes.

VERS UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DE L'INFORMATION

L'information, par définition foisonnante et évolutive, est un point d'achoppement car elle s'avère peu adaptée à des publics spécifiques. La méconnaissance de l'offre de la part des usagers potentiels et la juxtaposition des dispositifs rendent (parfois) complexe la lisibilité de l'information. Il est donc important de prendre en compte, dès le début, tous les publics.

LES PROPOSITIONS RETENUES

5.1

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

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

5.2

METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE DIFFUSION ET D'ÉCHANGE DES BONNES PRATIQUES

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

5.3

FAVORISER LE RECOURS À DES CENTRALES DE MOBILITÉ

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

ENGAGEMENT N°6

À VÉLO OU À PIED

Changer de braquet pour faciliter le quotidien

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

UNE COMPLEXITÉ ORGANISATIONNELLE À DÉPASSER

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

VERS UNE TRIPLE AMBITION

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

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

6.1

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

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

6.2

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

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

6.3

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

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

 Proposition 3.3

ENGAGEMENT N°7

LA VOITURE PARTAGÉE

Massifier l'usage pour réduire la congestion et la pollution

L'autopartage et le covoiturage transforment les façons d'utiliser l'automobile, en optimisant le taux d'occupation des véhicules. Si le covoiturage longue distance est déjà très implanté, le système peine à se développer sur les courtes distances. Qu'il s'agisse de covoiturage ou d'autopartage, il est difficile d'atteindre un effet de masse suffisant pour accroître la pratique. De plus, la Covid-19 a fait de l'autosolisme une « évidence » sanitaire : sa pratique est de nouveau à la hausse.

DÉPASSER LES FREINS À LA MOBILITÉ PARTAGÉE

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

- diversifier et multiplier l'offre pour la rendre complète et disponible, notamment au niveau des gares et pôles d'échanges multimodaux ;
- multiplier et dynamiser les campagnes d'informations, de communications et de sensibilisations ;
- créer un système de points qui repose sur des bonus/malus pour inciter à la pratique.

De nombreux freins perdurent : le manque d'aires de stationnement dédiées bien localisées, la faiblesse des incitations financières, l'absence d'intégration de l'offre à un bouquet de mobilités alternatives, un manque d'offres partagées en milieu peu dense, le faible accompagnement, la difficulté et, surtout, la lenteur des changements de comportements, etc.

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

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

7.1

EXPÉRIMENTER DES VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

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

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

 Proposition 8.3

7.2

DÉVELOPPER L'USAGE DE LA VOITURE PARTAGÉE EN AMÉLIORANT SON INTÉGRATION À L'OFFRE CLASSIQUE

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

 Propositions 4.1 ; 4.2 et 5.2

7.3

S'APPUYER SUR LE VIVIER D'USAGERS DES ENTREPRISES ET DES COLLECTIVITÉS POUR RÉDUIRE L'AUTOSOLISME

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

 Proposition 2.1

ENGAGEMENT N°8

MOBILITÄTEN · MOBILITÉS · MOBILITÉITS

Favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune

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

COORDONNER LES ACTIONS DE PART ET D'AUTRE DES FRONTIÈRES

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

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

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

VERS DES OUTILS CONCRETS POUR FACILITER LA VIE DES FRONTALIERS

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

8.1

STRUCTURER UN LARGE COLLECTIF TRANSFRONTALIER POUR APPORTER DES PROPOSITIONS TECHNIQUES CONCRÈTES

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

8.2

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

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

8.3

EXPÉRIMENTER DE NOUVELLES PRATIQUES ET DE NOUVELLES FORMES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Pour dépasser les situations actuelles, la solution semble de devoir passer par la création d'une nouvelle entité de gouvernance de type Eurodistrict sur l'ensemble de la frontière franco-luxembourgeoise ou d'un large GLCT incluant également les versants belges et allemands. Dans l'attente, les acteurs doivent d'ores-et-déjà mener les études préalables aux expérimentations transfrontalières : voie réservée au covoiturage, REM, communication sur l'offre de transport, etc.

 Propositions 2.3 ; 3.3 ; 7.1 et 9.1

ENGAGEMENT N°9

FRET ET LOGISTIQUE

Coopérer et financer pour fluidifier et décarboner

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

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

UNE APPROCHE COLLECTIVE POUR COMPRENDRE LES FLUX ET LEURS IMPACTS

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

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

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

PRÉPARER L'AVENIR ENSEMBLE

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

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

LES PROPOSITIONS RETENUES

9.1

ANTICIPER COLLECTIVEMENT L'ÉVOLUTION DES FLUX POUR RÉUSSIR À OPTIMISER L'EFFICACITÉ DES INFRASTRUCTURES / PLATEFORMES EXISTANTES

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

9.2

ASSURER LE RÉÉQUILIBRAGE ENTRE LES MODES ET IDENTIFIER DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Définir un cadre stratégique permettant de mobiliser de nouveaux financements pour les infrastructures de transport (de type écotaxe ou autre), ce qui nécessite d'améliorer la connaissance de l'effet des dispositifs existants et à venir, à l'étranger comme en France.

9.3

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

Créer une cellule d'expertise indépendante pour sensibiliser et orienter les choix des transporteurs et opérateurs ; pour leur proposer des solutions pour décarboner leurs flottes lors du renouvellement de parcs de véhicules ; pour identifier et structurer les besoins infrastructurels et technologiques ; pour favoriser l'émergence d'une offre de formation visant l'ensemble du cycle de vie des choix technologiques retenus.

9 ENGAGEMENTS À



ENGAGEMENT N°1

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

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

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

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

ENGAGEMENT N°2

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

2.1
D'ici 2030, construire le REM phase 1 en accompagnement du renforcement projeté de l'offre

2.2
Structurer une coalition d'acteurs et un Comité de Pilotage REM pour porter ce projet

2.3
Ensemble et avec les usagers, bâtir la phase 2 d'un REM qui réponde aux besoins à l'horizon 2040



ENGAGEMENT N°3

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

3.1
Une stratégie contractualisée pour faire des gares les relais du REM au service des territoires

3.2
Les comités de site, un outil opérationnel pour des gares vivantes et pratiques, au quotidien

3.3
Favoriser les expérimentations locales pour accompagner, dès maintenant, la montée en puissance de l'offre ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg à l'horizon 2024



ENGAGEMENT N°7

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

7.1
Expérimenter des voies réservées au covoiturage sur le réseau autoroutier

7.2
Développer l'usage de la voiture partagée en améliorant son intégration à l'offre classique

7.3
S'appuyer sur le vivier d'usagers des entreprises et des collectivités pour réduire l'autosolisme

ENGAGEMENT N°8

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

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

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

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



METTRE EN ŒUVRE



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

4.1

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

4.2

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

4.3

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

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

5.1

Formaliser le dialogue entre Autorités Organisatrices de la Mobilités (AOM) et structures de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS)

5.2

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

5.3

Favoriser le recours à des Centrales de Mobilité



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

6.1

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

6.2

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

6.3

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



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

9.1

Anticiper collectivement l'évolution des flux pour réussir à optimiser l'efficacité des infrastructures / plateformes existantes

9.2

Assurer le rééquilibrage entre les modes et identifier de nouvelles sources de financement des infrastructures

9.3

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

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

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

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

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

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

LES ENGAGEMENTS

■ **Mettre en place un comité de pilotage permanent** du Grenelle des Mobilités en Lorraine, chargé, au moins une fois par an, de faire le point sur l'avancement des actions. L'ensemble des parties prenantes des ateliers du Grenelle ainsi que les usagers seront associés à ce comité de pilotage permanent.

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

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

GRENELLE : NEUF ENGAGEMENTS POUR LES MOBILITÉS EN LORRAINE

Mars 2021

AGAPE

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

Lorraine Nord

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

www.agape-lorrainenord.eu



AGURAM

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

Immeuble Ecotech
3 rue Marconi
57070 METZ
03 87 21 99 00
contact@aguram.org

www.aguram.org



SCALEN

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

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

www.agencescalen.fr

