

SÉMINAIRE MOBILITÉ SANS FRONTIÈRE

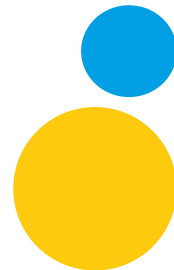
**ESPACES FRONTALIERS, ENTRE ATTRACTIVITÉ ET
INTERDÉPENDANCE : QUEL EST LE RÔLE DE LA MOBILITÉ ?
QUELLE EST SA PRISE EN COMPTE PAR LES POLITIQUES
PUBLIQUES ?**

15 FÉVRIER 2023



Introduction de la journée

Paul Delduc





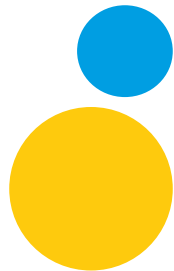
La compréhension des espaces frontaliers et de leurs enjeux





Cadrage de la problématique

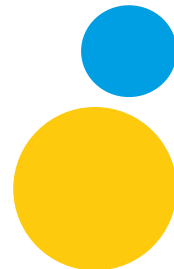
Jean-Christophe Baudouin





Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

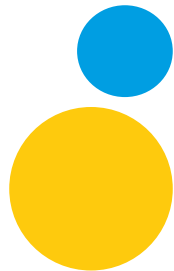
-  **Jean Peyrony**
-  **Jean-Baptiste Schiber**
-  **Alexandre Moine**





Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

 **Jean Peyrony**

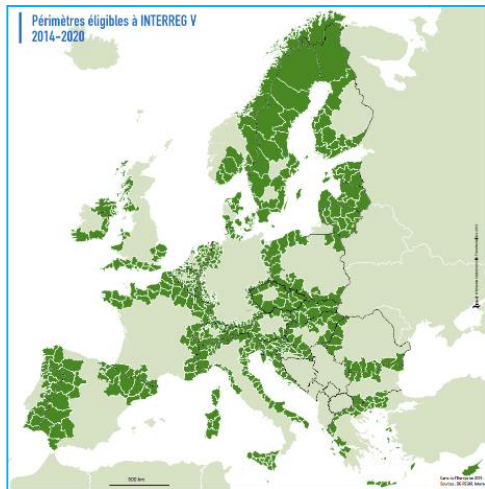


Enjeux des territoires (trans)frontaliers

15 février 2023, IGEDD



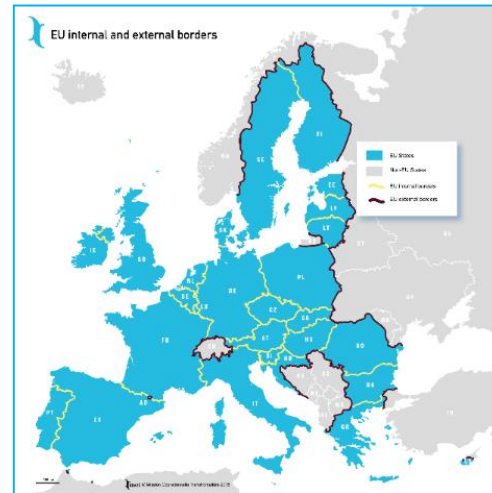
Le fait transfrontalier en quelques chiffres



40 % du territoire de l'Union européenne



37 agglomérations transfrontalières en Europe



20 000 km de frontières internes à l'UE



1 Européen sur 3 vit dans un espace frontalier



2 millions de travailleurs frontaliers dans l'UE (dont 20 % vivant en France)



Le fait transfrontalier en quelques chiffres

Flux de travailleurs frontaliers aux frontières françaises

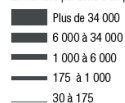
+/- 500 000 navetteurs venant de France,
dont la moitié vers Luxembourg et Genève

Des flux de transfrontaliers répartis sur
les frontières nord-est de la France,
fortement polarisés par Luxembourg,
Bâle et Genève

Les principaux flux de travailleurs transfrontaliers
au départ des territoires frontaliers français

**Actifs résidant dans une zone d'emploi située à
moins de 60 km d'une frontière terrestre, déclarant
travailler à l'étranger**

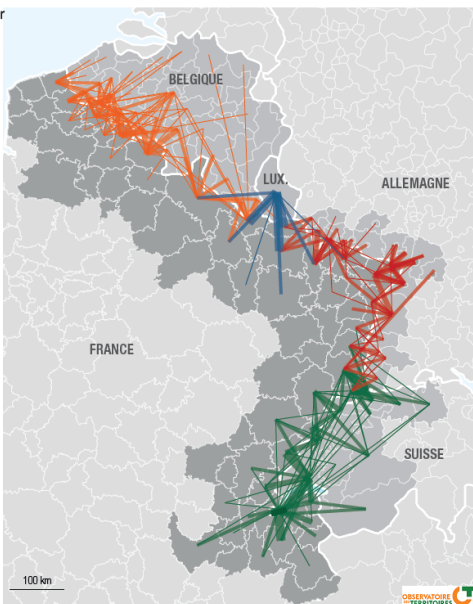
En nombre par zone d'emploi



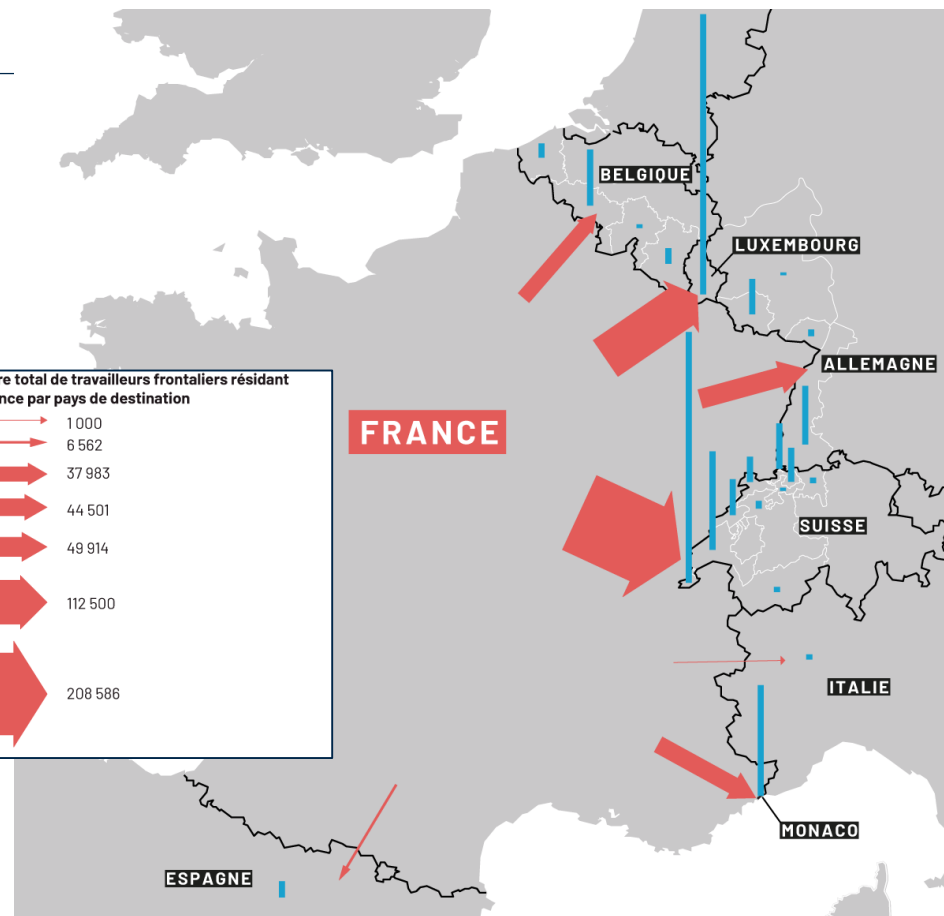
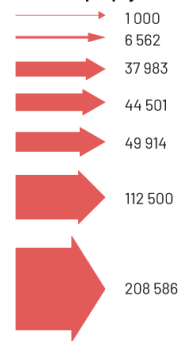
Espace transfrontalier



SOURCES : INSEE, RP 2013 • RÉALISATION : OGET - OSET - CELLULE CARTO, IRI, AO, 2017



**Nombre total de travailleurs frontaliers résidant
en France par pays de destination**



Un exemple

Un bassin de vie transfrontalier : le Grand Genève

Frontière CH-FR

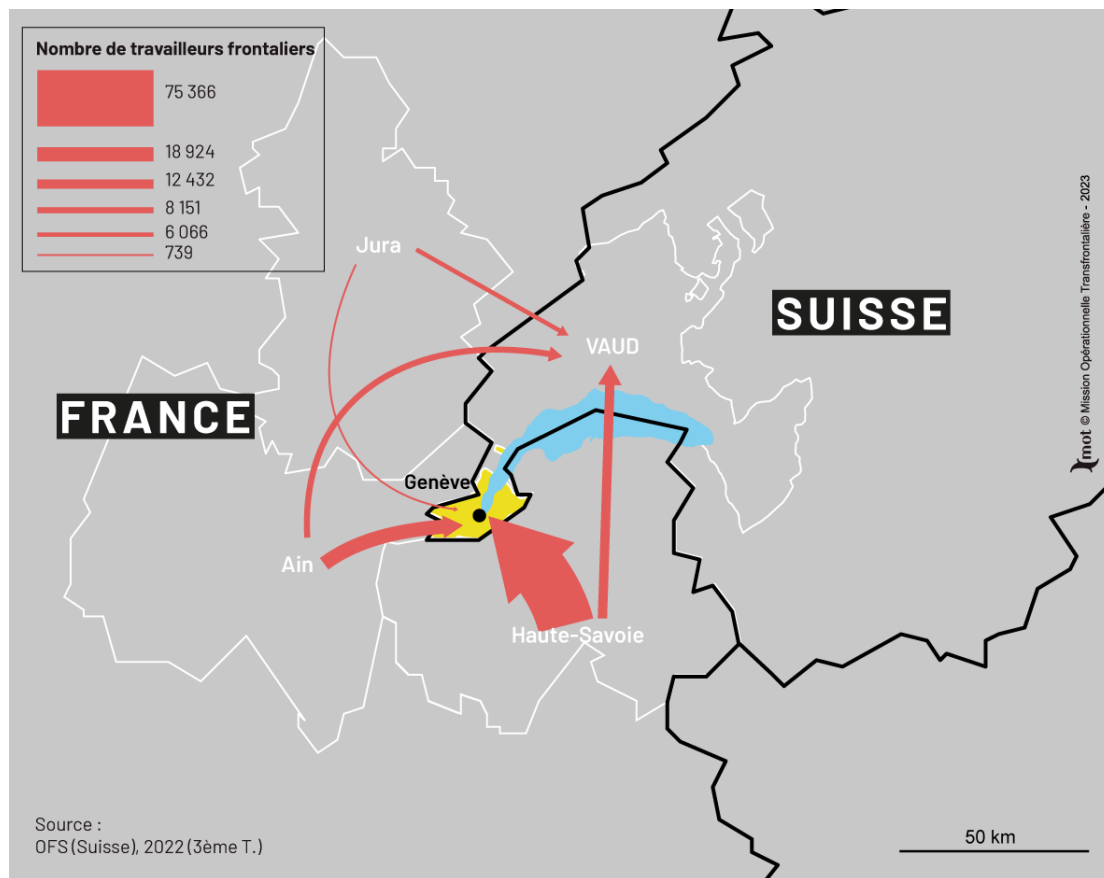
2 000 km², 209 communes
946 000 habitants (Genève : 506 000 hab.)

Environ 550 000 emplois (Genève: 392 000)

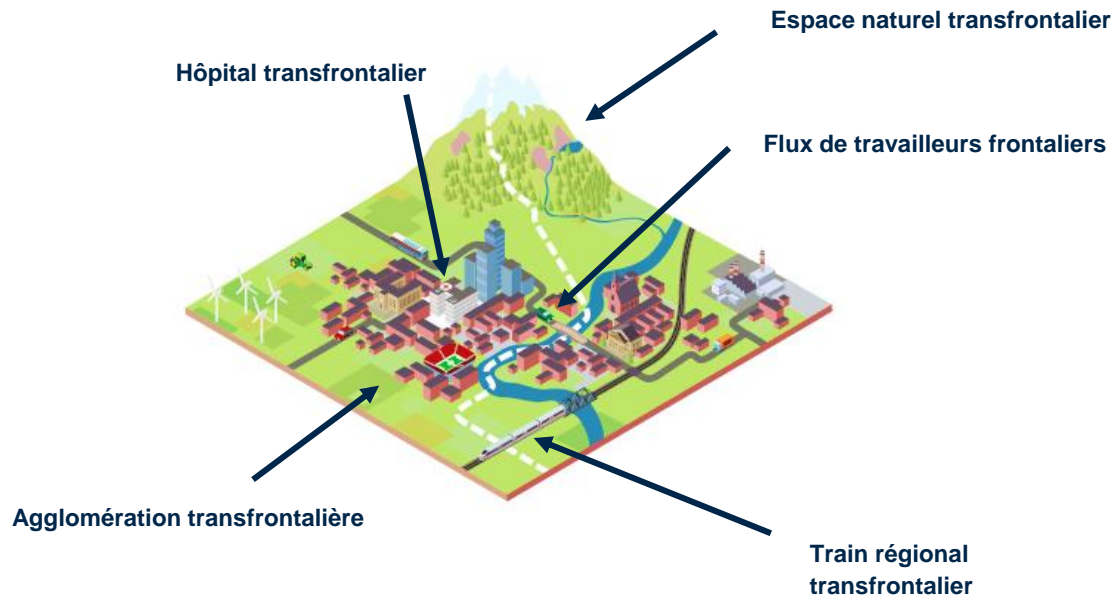
Les flux de travailleurs transfrontaliers dessinent une agglomération transfrontalière

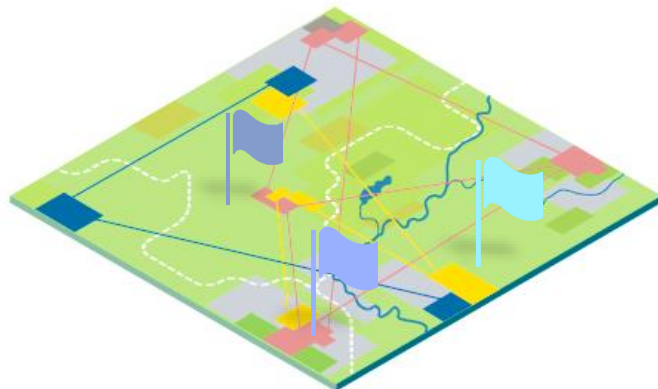
Non seulement un bassin d'emploi, mais aussi de services publics ou privés, un espace de vie familiale, ...

comme l'a montré la fermeture abusive des frontières lors de la crise sanitaire !



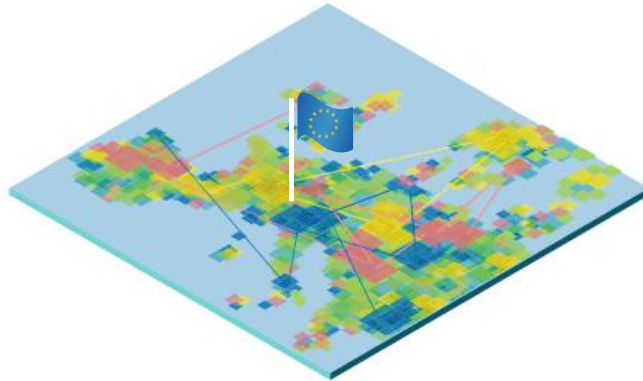
AU NIVEAU LOCAL





AU NIVEAU NATIONAL

- **Un lieu de coexistence de deux ou plusieurs systèmes**
- **Des espaces en périphérie, mal appréhendés par les politiques nationales**



AU NIVEAU EUROPEEN

- Des territoires spécifiques pas toujours pris en compte par les politiques européennes
- Des sites pilotes de la construction européenne

L'approche multiniveaux de la coopération transfrontalière, et le rôle de la MOT

La MOT, des réponses adaptées à chaque niveau

AU NIVEAU LOCAL : Un réseau de + de 90 adhérents



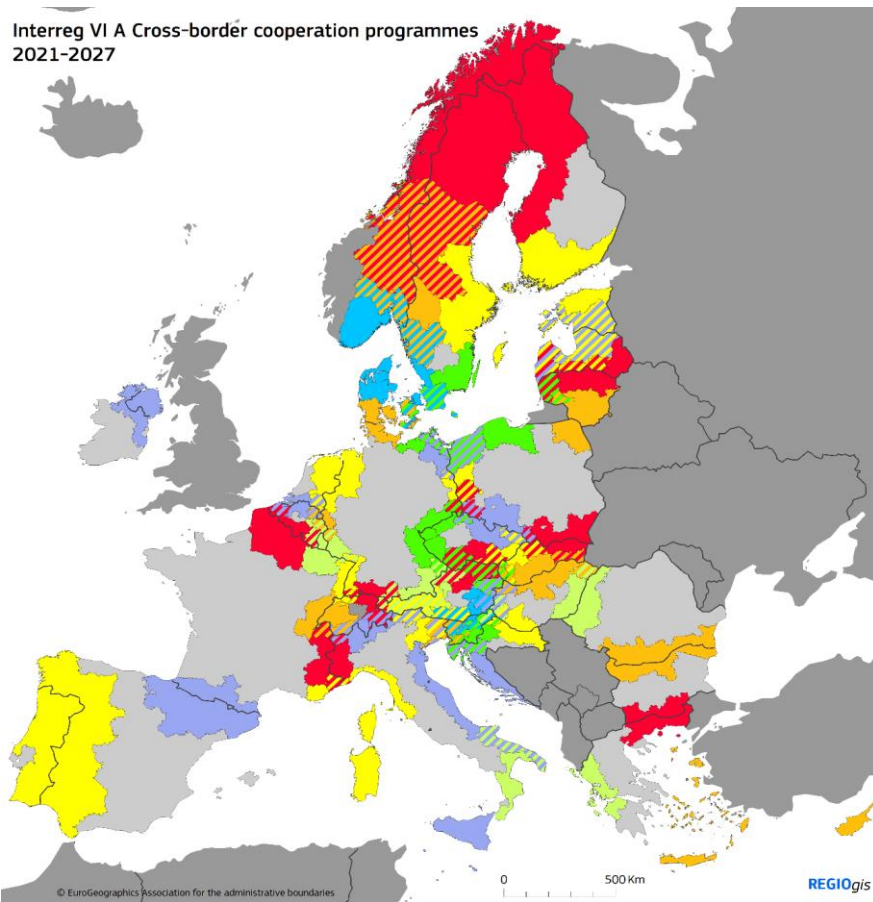
AU NIVEAU NATIONAL : 5 partenaires institutionnels



AU NIVEAU EUROPEEN : partenariat



Interreg volet transfrontalier



La gouvernance des territoires transfrontaliers aux frontières françaises

3 niveaux de gouvernance transfrontalière

- **Local** : eurodistricts SaarMoselle, Strasbourg-Ortenau, Regio Pamina, Eurodistrict Trinational de Bâle, Région Freiburg/ Centre et Sud Alsace ; agglomérations ou conurbations transfrontalières : Eurométropole Lille-Kortrik-Tournai, Grand Genève, Alzette-Belval, Agglomération Urbaine du Doubs, etc.
- **Eurorégional** : Grande Région, Rhin Supérieur, Pyrénées-Méditerranée, Conférence Transjurassienne, Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre, etc.
- **Macrorégional** : Espace alpin; Communauté de travail des Pyrénées



La dernière édition des Cahiers de la MOT

« Les nouveaux défis de la mobilité transfrontalière »
Sommaire :

1. Connaître les flux et les besoins pour mieux agir sur le temps long
2. Planifier la mobilité en transfrontalier : tour d'horizon
- Placer l'utilisateur au cœur des services publics de transport transfrontaliers
- Le ferroviaire comme outil de développement territorial à 360 degrés
- Mobilités alternatives transfrontalières au service de la décarbonation
- Le transport maritime et de montagne: opportunité de désenclavement ?
3. Dossier – Améliorer les déplacements transfrontaliers : du projet à la réalisation





Merci beaucoup pour votre attention !

Pour être informé des actualités transfrontalières, vous pouvez vous abonner à la newsletter mensuelle de la MOT :

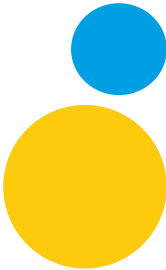
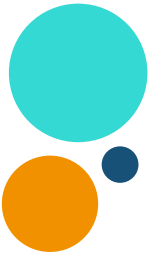
Rendez-vous sur www.espaces-transfrontaliers.org

Contact : mot@mot.asso.fr



Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

 **Jean-Baptiste Schiber**



Enjeux du développement territorial transfrontalier entre Strasbourg et Kehl



Séminaire Mobilité sans frontière - IGEDD /
Paris
15 février 2023

Jean-Baptiste SCHIBER
Eurométropole de Strasbourg
Relations Internationales-Direction des Mobilités
+ 33 (0)3 68 98 67 56 / jean-baptiste.schiber@strasbourg.eu

De la ville-frontière à la métropole transfrontalière : vers une centralité politique et fonctionnelle

Strasbourg.eu
eurométropole



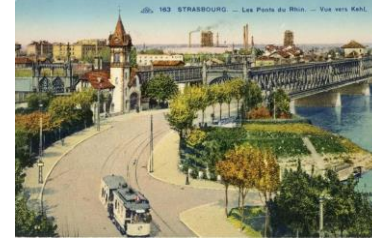
Eurométropole de Strasbourg
33 communes
501.000 habitants



Ville de Kehl
1 commune
37.000 habitants



*Une logique d'effacement de la
frontière qui devient ressource
et partie de l'espace public..*



*..incarnée par les usages et
pratiques, le dialogue politique,
les projets structurants..*



*..mais encore inaboutie comme
« bassin de vie » malgré des
avancées juridiques (loi 3DS,
loi LOM, Traité d'Aix-la-
Chapelle).*

Catégories d'obstacles dues à l'effet-frontière dans le contexte métropolitain

Connaissance et observation du territoire

Prise en compte dans les documents de planification

Besoin d'outils communs



Développement éco

Travail frontalier / fiscalité
Formation et apprentissage
Projets économiques

Développement urbain

Services et équipements publics

Gestion du foncier



Compatibilité des normes et dispositifs environnementaux

Instances de gouvernance

Mode de prise de décision

Participation citoyenne



Mobilités entre impulsion et surcoût

Flux pendulaires
Interopérabilité et billettique
Dernier kilomètre

La construction progressive d'un espace d'équilibre et de services communs

1989-2004 :
bases institutionnelles et de
programmation communes

Investissement
et infrastructures

*Instances d'information
et de coopération*

*(INFOBEST, Euro-Institut,
Centre européen de la
Consommation..)*



Mise en réseau et
gouvernance

Conseil commun

*Commission Strasbourg-
Kehl*



2004-2018 :
consolidation par des
projets structurants
(matrice 2 Rives)

Jardin + passerelle des 2 Rives

Maison de la Petite Enfance

Ligne de tram + pont

Villa Europa



Schéma directeur des 2 Rives

Réseau des médiathèques

Conseil de développement EMS



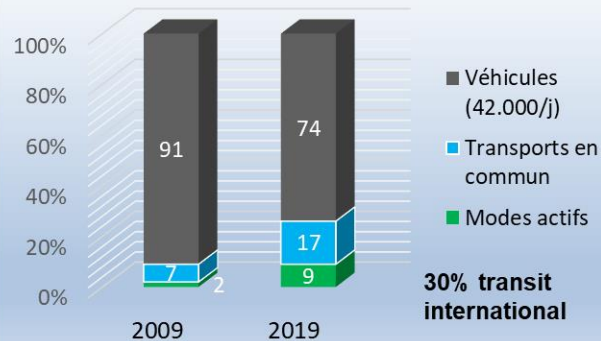
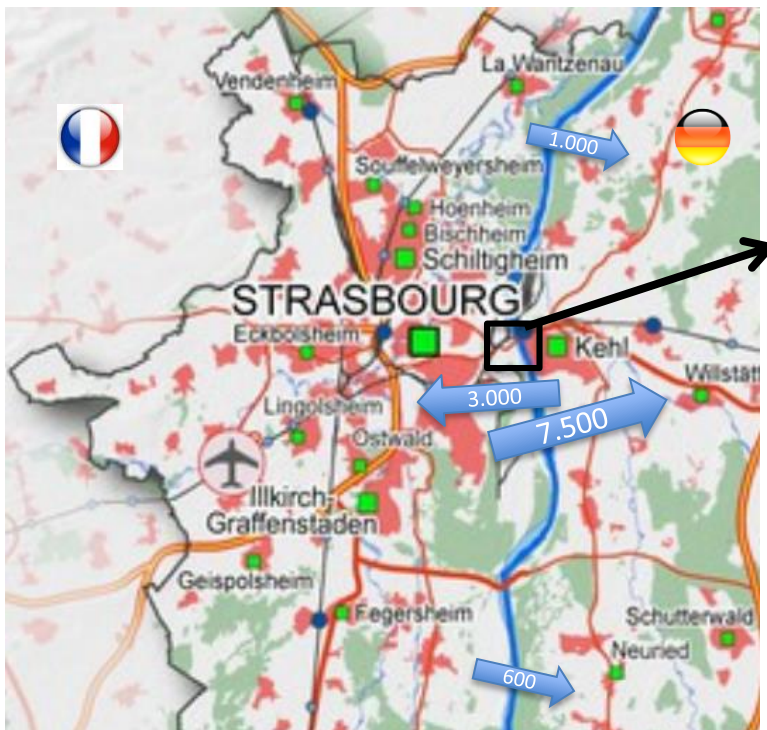
2018-.... : dissémination et
appropriation par une
gouvernance approfondie



*Convention Strasbourg-Kehl
(décembre 2021)*

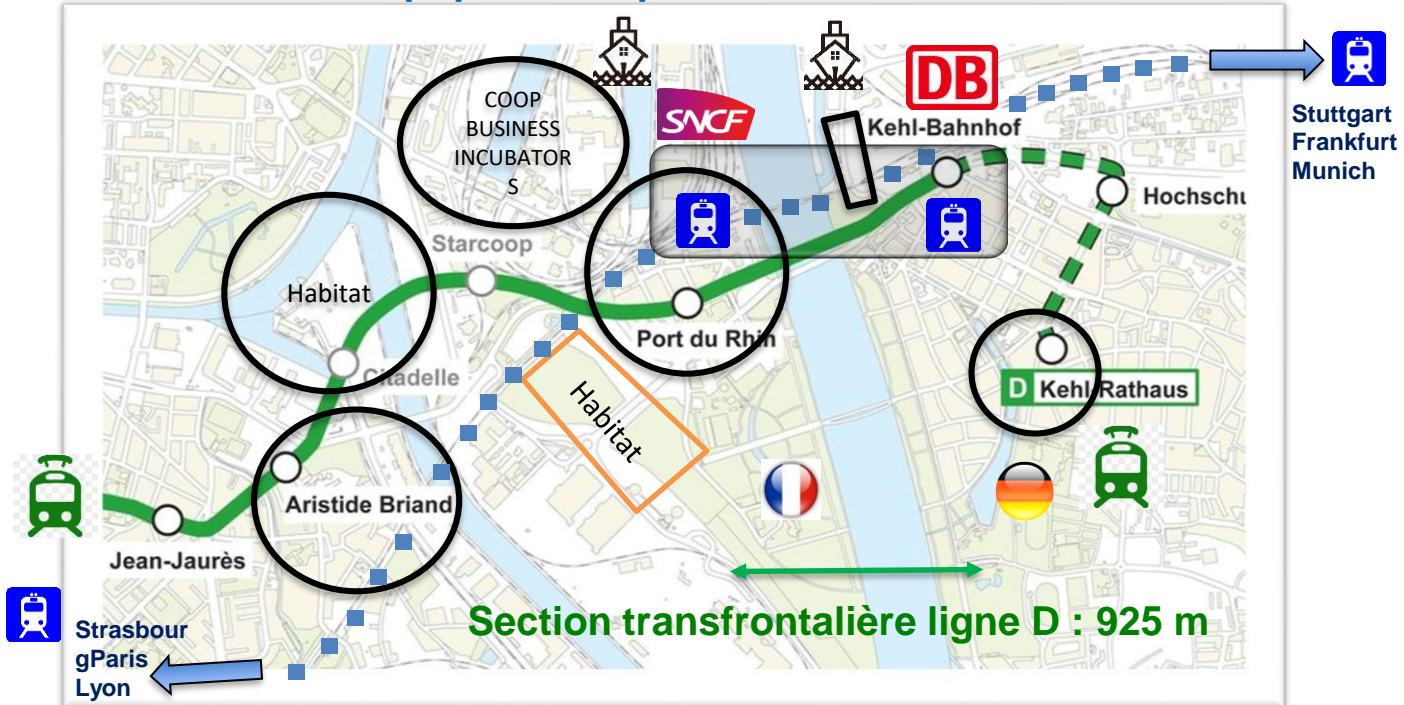
- 8 chapitres thématiques
- communauté administrative transrhénane
- mutualisation d'équipements et de services

Des flux asymétriques maillant un territoire riche en franchissements devant répondre aux enjeux du report modal de l'intermodalité



DEUX
Strasbourg Kehl
RIVES

250 hectares / 15 km² / 20.000 résidents
Pôles d'interconnexion et d'intermodalité
Equipements publics et services transfrontaliers



Bassin Citadelle



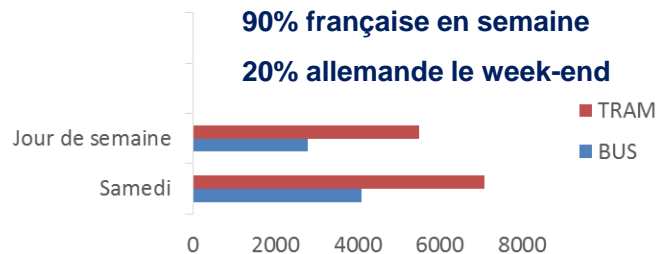
Place de la mairie de Kehl





Succès populaire de ligne structurante
Maîtrise d'ouvrage unique (CTS)
Gouvernance partagée (adhésion Kehl CTS)
Hybridation technique réussie
Intégration dans les réseaux de TC
Equilibre financier sans surcoût usager

Fréquentation moyenne doublée



4 millions de voyages en 12 mois



Système billettique combiné (Monatsticket ?)

Surcoût transfrontalier (12%)

Persistance d'irritants règlementaires

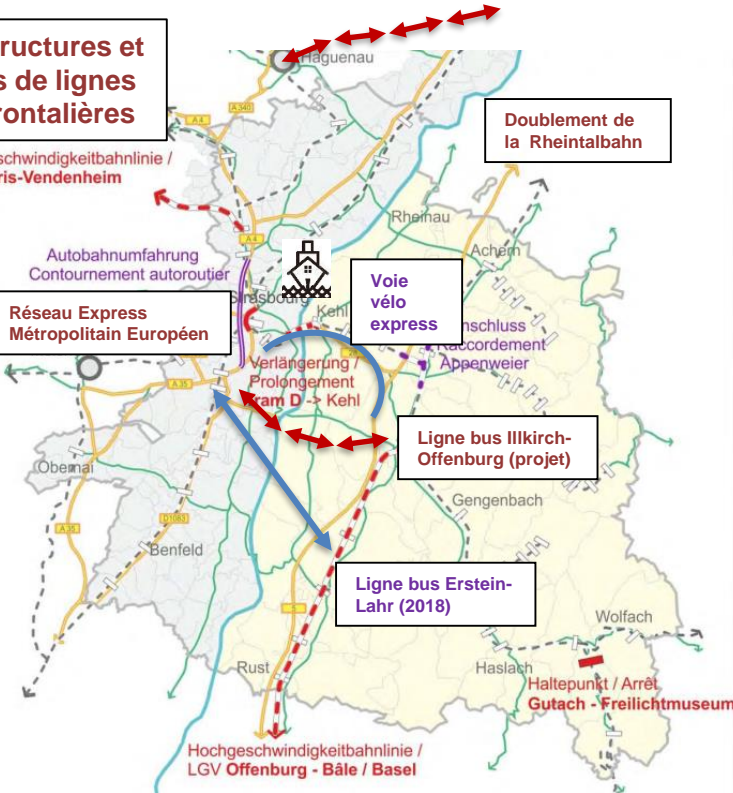
Plafonnement des capacités de cadencement

Concentration des flux de loisirs festifs

Enjeux et projets à l'échelle de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

Infrastructures et projets de lignes transfrontalières

Hochgeschwindigkeitbahnlinie / LGV Paris-Vendheim



Besoin d'un plus grand maillage du territoire (lignes interurbaines et de connexion aux réseaux nationaux)

Problématique du dernier KM (intermodalité portuaire)

Question de l'Autorité Organisatrice (lignes de bus / loi LOM / GECT)

Dimensionnement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

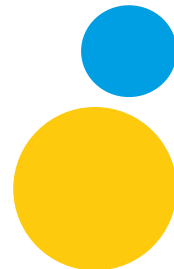
Gestion de la qualité de l'air (vignettes Crit'Air-Umweltplaketten)





Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

 **Alexandre Moine**





Principaux enjeux dans l'Arc jurassien

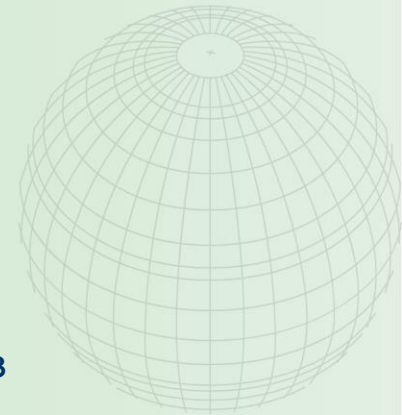
Alexandre Moine

alexandre.moine@univ-fcomte.fr

Professeur de Géographie

Dynamique spatiale urbaine analyse
morphologique et simulation
Analyse des mobilités Infrastructures
de transport et dynamiques
territoriales Suivi-évaluation des
politiques de développement
territorial paysage cadre de vie
Sport Aménagement Emploi &
Formation

Paris, le 15/02/2023



Plan de la présentation

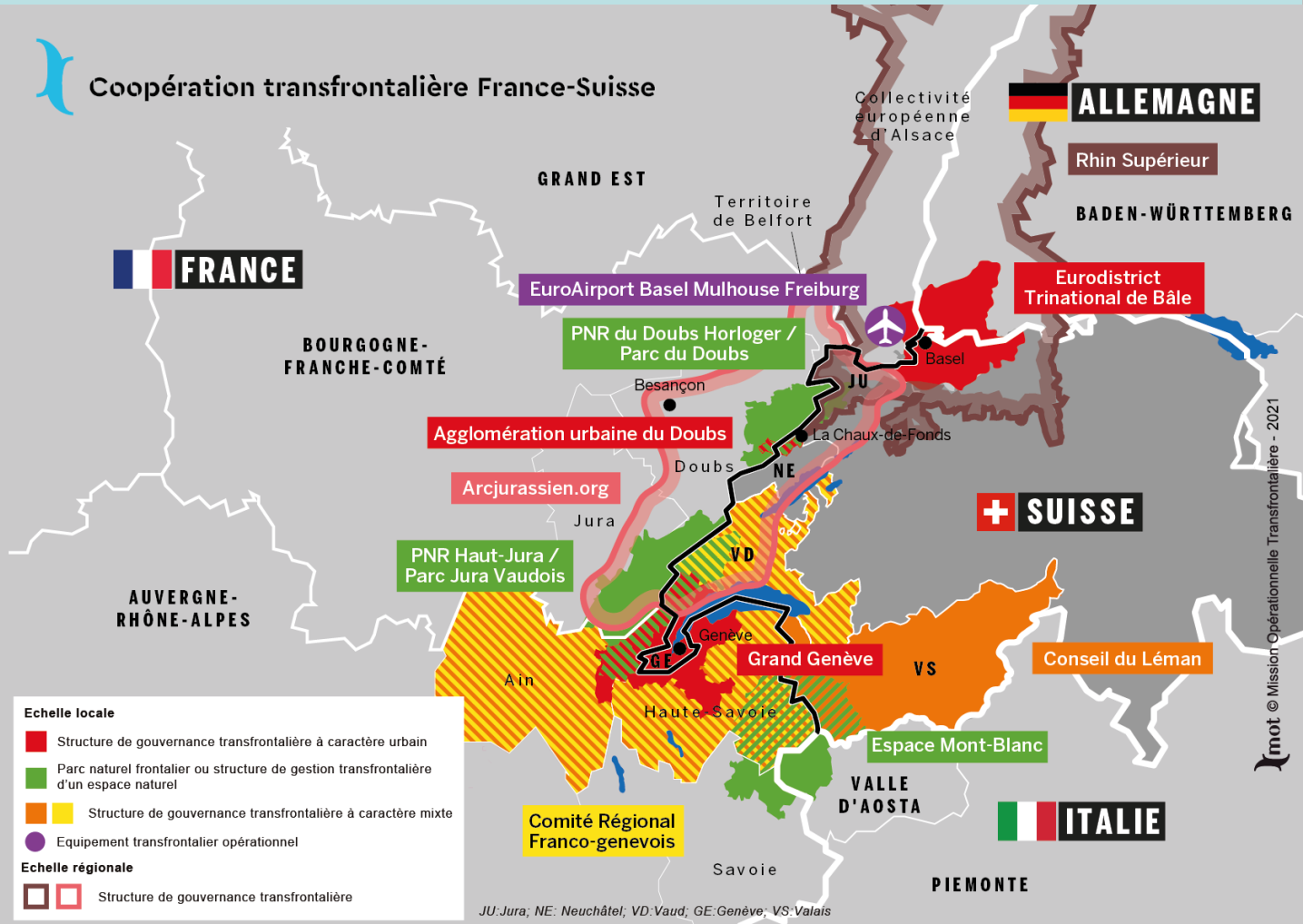
- Références scientifiques - Etudes
- L'Arc jurassien franco-suisse
- Quelques enjeux

Références scientifiques - Etudes

- **Etude OSTAJ** - 2022, Un espace économique structuré autour du travail frontalier - Édition décembre 2022 ;
- **Etude OSTAJ** - 2020, Les déplacements domicile-travail des frontaliers de l'Arc jurassien - Édition août 2020 ;
- **Rapport ARC-AD** – 2020, Analyse territoriale des facteurs de blocage et leviers d'action dans la mise en œuvre de la planification spatiale des deux zones d'étude – Synthèse, 33 p. ;
- **Article Mappemonde** - MOINE A., REITEL B., 2020, « Entre Rhin et Jura, des espaces frontaliers où émergent des dissymétries spatiales », in Mappemonde, VARIA 2020, <http://journals.openedition.org/mappemonde/3966> ;
- **Article Annales des Mines** – MOINE A., 2020, Les enjeux transfrontaliers dans l'Arc jurassien ;
- **Rapport BAK** - 2022, Étude des perspectives de développement socio-économiques de l'Arc jurassien franco-suisse, rapport final Bâle, 129 p. ;
- **Rapport d'auto-saisine CESER BFC** – Prendre la mesure de la proximité de la Suisse : Une question régionale, juin 2022.



Coopération transfrontalière France-Suisse



L'Arc jurassien franco-suisse (1)

- Un territoire de moyenne montagne



- Une armature urbaine en archipel
- Des points de franchissement assez nombreux...
- ... mais faiblement aménagés

- Une dissymétrie importante des centres

- Des centres d'emploi en Suisse
- Une offre de services marchands en France

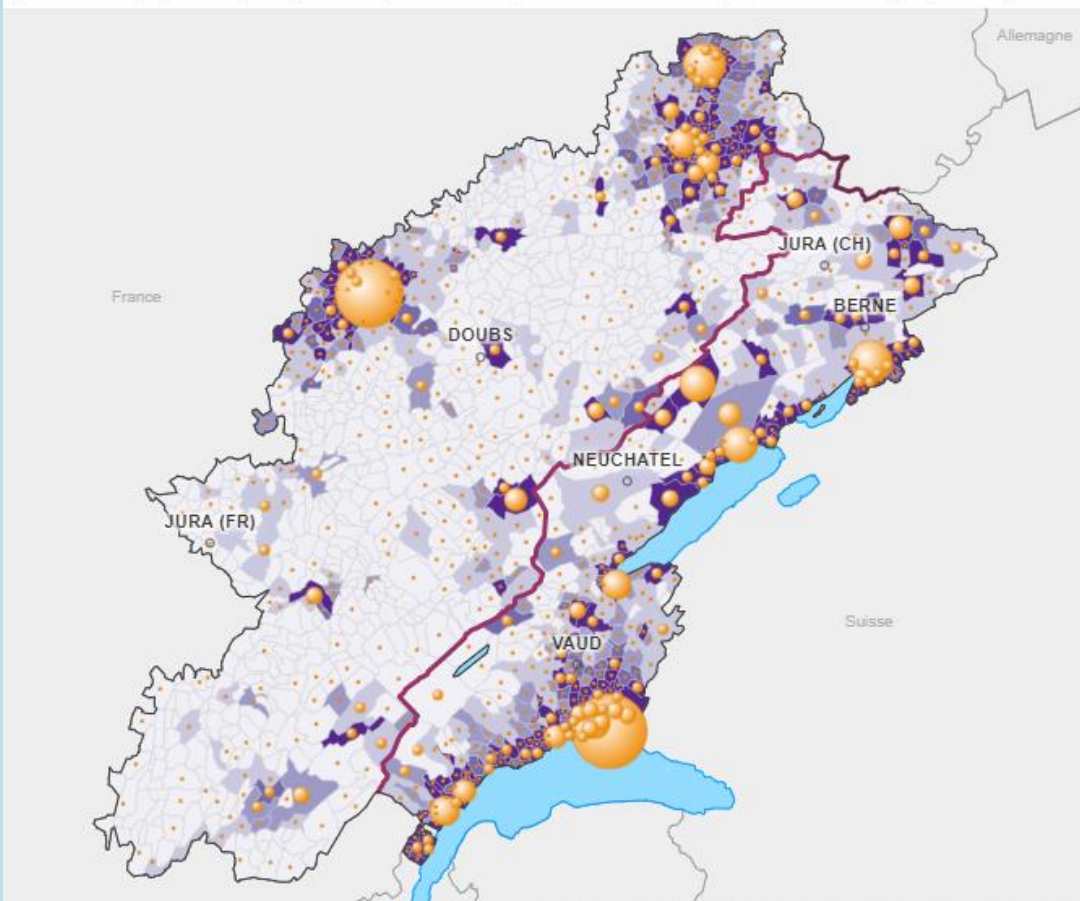
- Quatre aires de coopération/bassins de vie



- Une délimitation datant de 1990, non remise en question
- Une faible gouvernance transfrontalière locale

1 Population résidante, 2017 (hab.) - Source : Insee, RP - OFS, Statistique de la population et des ménages (STATPOP)

2 Densité de population, 2017 (hab./km2) - Source : Insee, RP - OFS, Statistique de la population et des ménages (STATPOP)



1



= 100 083

2

1,8 52,0 99,0 152,7 190,4 7 130,8



Copyright © 2019 OSTAJ & Système d'information du territoire neuchâtois

Les aires de coopération



L'Arc jurassien franco-suisse (2)

- Un fort développement du travail frontalier



→ Le nombre total de frontalier en 2016 : 32 200 (> 40 000 en 2022)

- Une main d'œuvre prête à l'emploi en Suisse

→ Un cluster horloger – La Watch Valley
→ Les machines outils
→ Les services à la personne

- L'emploi, source de tensions

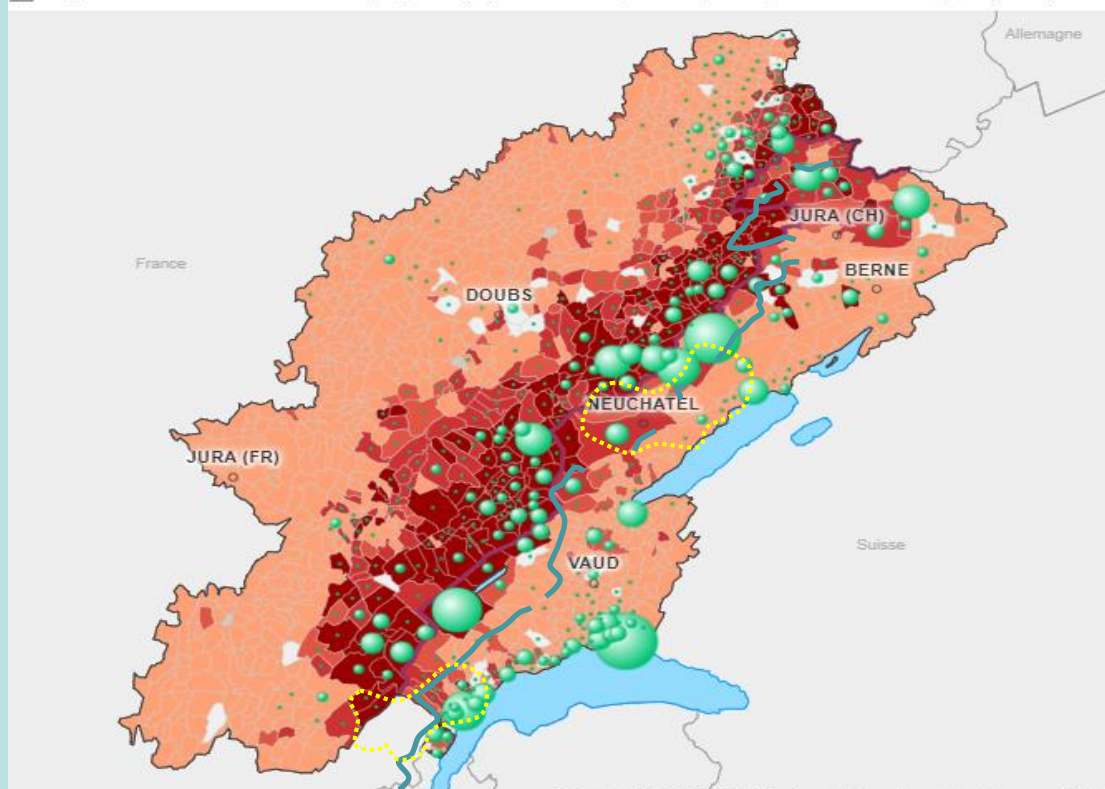
→ Des formations françaises de haut niveau
→ Une perte des travailleurs qualifiés

- Des filières agricoles proches mais qui ne communiquent pas

→ Le Comté VS le Gruyère
→ Des filières bois proches mais non connectées

1 Frontaliers actifs, 2017 (frontaliers) - Source : Insee, RP - OFS, Statistique structurelle des entreprises (statent)

2 Proportion de frontaliers dans l'emploi, 2017 (%) - Source : Insee, RP - OFS, Statistique structurelle des entreprises (statent)



Copyright © 2019 OSTAJ & Système d'information du territoire neuchâtelois

1
= 5 421

2
0,0 8,0 10,0 13,9 25,0 100,0 N/A

L'Arc jurassien franco-suisse (3)



- Deux niveaux de coopération transfrontalière
 - De nombreuses petites coopérations source de cohésion
 - Les programmes Interreg (I à VI) générateurs de projets
- Une centralité périphérique
 - Deux périphéries à considérer
 - Une centralité franco-suisse à renforcer
- Une gouvernance transfrontalière complexe
 - Une organisation verticale en France – Le mille-feuille
 - Une organisation horizontale en Suisse – Le saucisson



Coopération au niveau local

- Aire de contiguïté urbaine
- Aire de coopération de proximité

Coopération entre Parcs

- Parc naturel régional
- Articulation entre espaces naturels transfrontaliers

Coopération au niveau urbain

- Communauté de commune ou d'agglomération
- Aire urbaine Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle
- Pôle métropolitain Centre Franche-Comté
- Réseau de villes de l'Arc jurassien (RVAJ)

Coopération à l'échelle départementale et cantonale

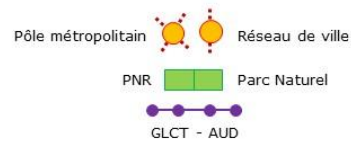
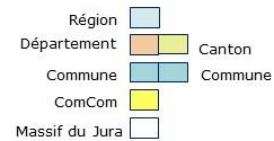
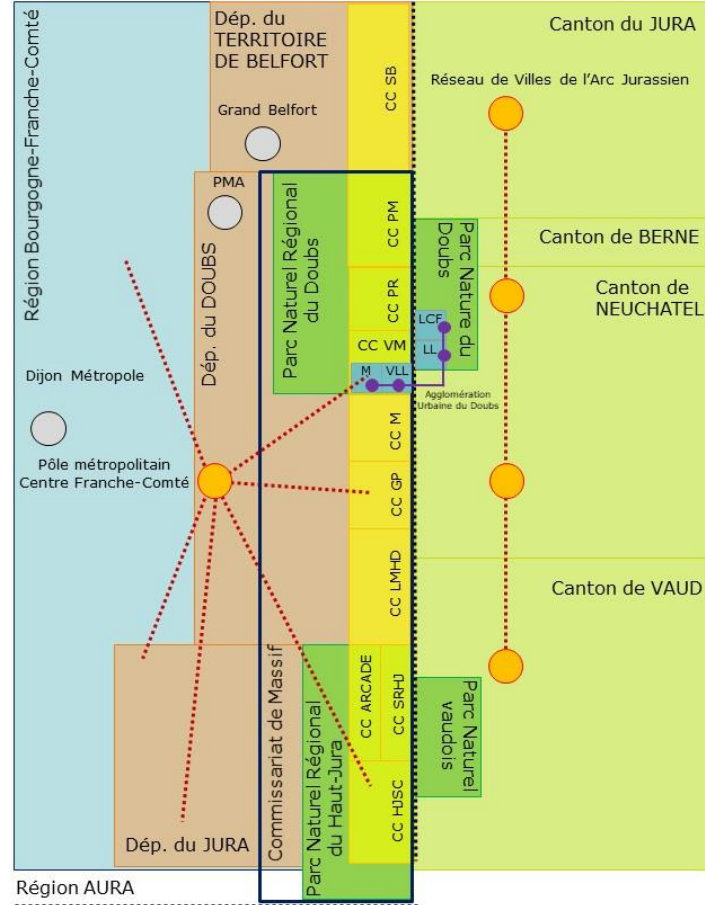
- Département ou canton
- Coopération existante
- Coopération possible

Coopération à l'échelle régionale et intercantonale

- Institutions et acteurs de niveau régional en Bourgogne Franche-Comté en fonction de leur compétence
- Institutions et acteurs de niveau cantonal dans l'Arc jurassien suisse en fonction de leur compétence
- Coopération à l'échelle régionale et intercantonale

Articulation avec les espaces transfrontaliers voisins

- Structure de coopération transfrontalière à caractère urbain
- Structure de coopération transfrontalière à caractère régional
- Articulation avec les espaces transfrontaliers voisins ou les centres de décisions



Les principaux enjeux relevés

- Un développement économique franco-suisse fortement lié
 - Des clusters spécifiques
 - Un destin lié
- Une armature urbaine qui nécessite des accompagnements
 - Comment lier une multitude de petites villes ?
 - Comment gérer la pression foncière ?
- De nombreux flux à prendre en compte
 - Travailleurs frontaliers
 - Consommateurs suisses en France
- Des outils d'aménagement du territoire nationaux
 - Il n'existe pas de schémas transfrontaliers
 - L'absence de schémas de mobilité par bassins de vie



Merci pour votre attention...

Contact : alexandre.moine@univ-fcomte.fr




Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

 **Brigitte TORLOTING**

 **Philippe VOIRY**

 **Anna Karina KOLB**






Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

 **Philippe VOIRY**






Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

 **Brigitte TORLOTING**






Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

 **Anna Karina KOLB**



Le Grand Genève : agglomération à l'articulation de la Suisse et d'Auvergne - Rhône-Alpes



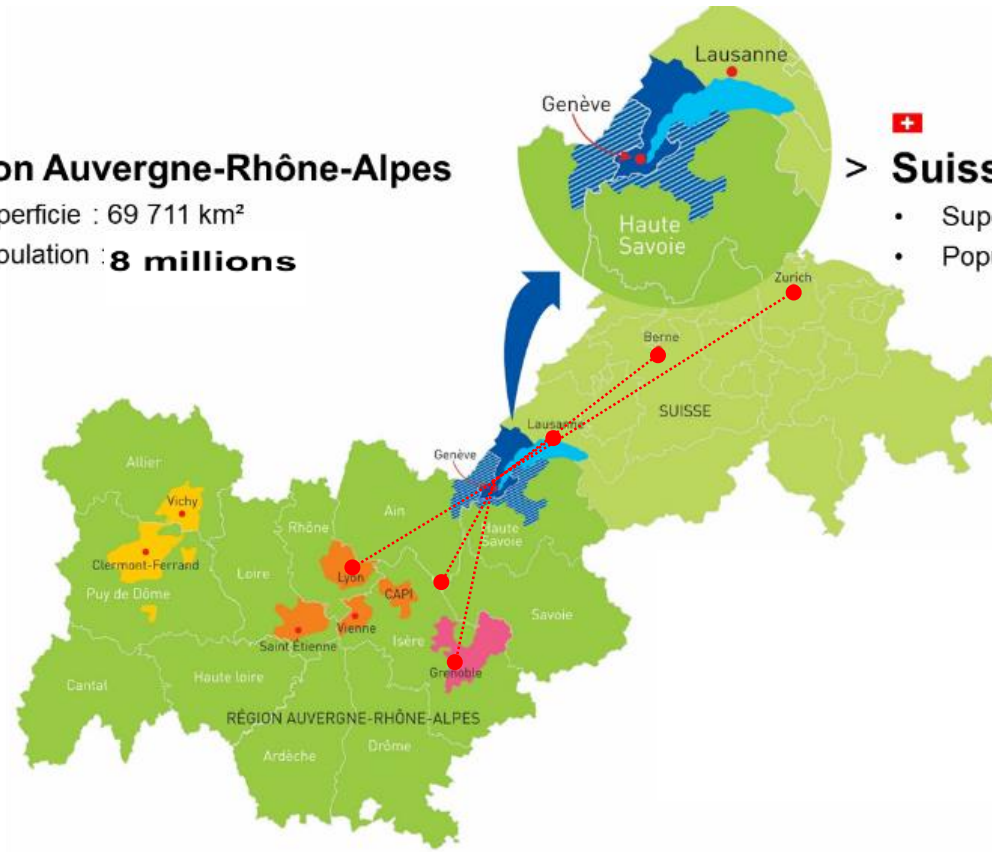
> Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Superficie : 69 711 km²
- Population : **8 millions**








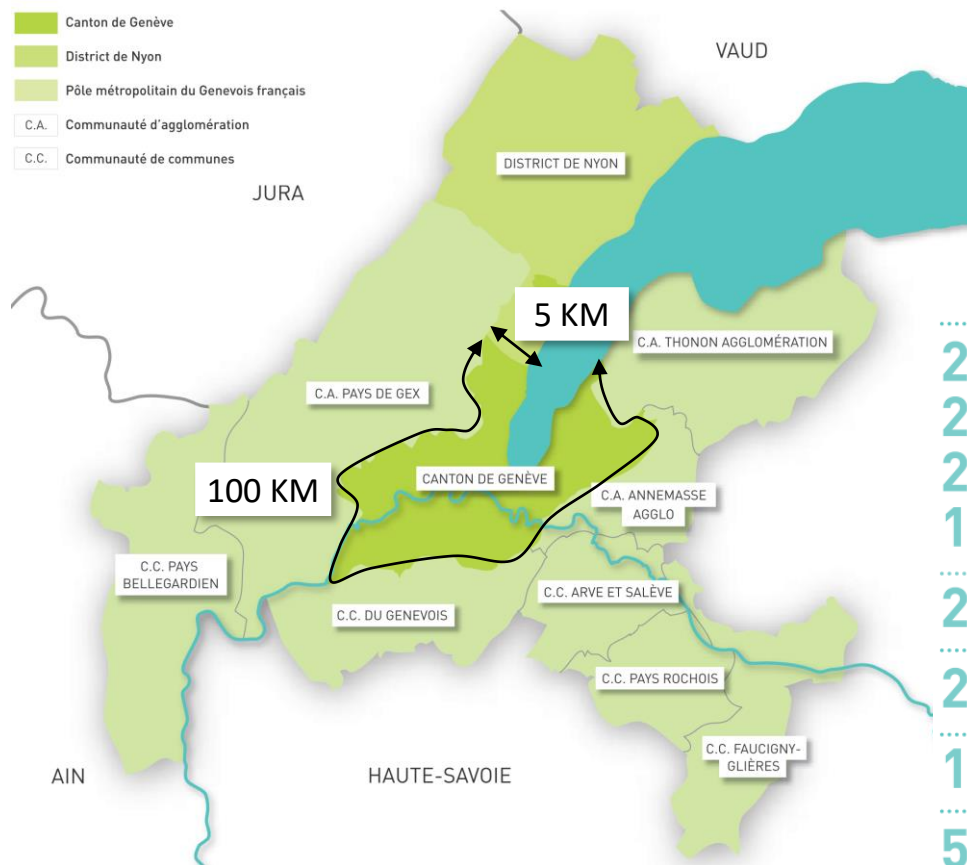
> Suisse

- Superficie : 41 284 km²
- Population : **8,55 millions**



LE TERRITOIRE DU GRAND GENÈVE

-  Canton de Genève
-  District de Nyon
-  Pôle métropolitain du Genevois français
-  C.A. Communauté d'agglomération
-  C.C. Communauté de communes



2 pays
2 cantons
2 départements
1 région

209 communes

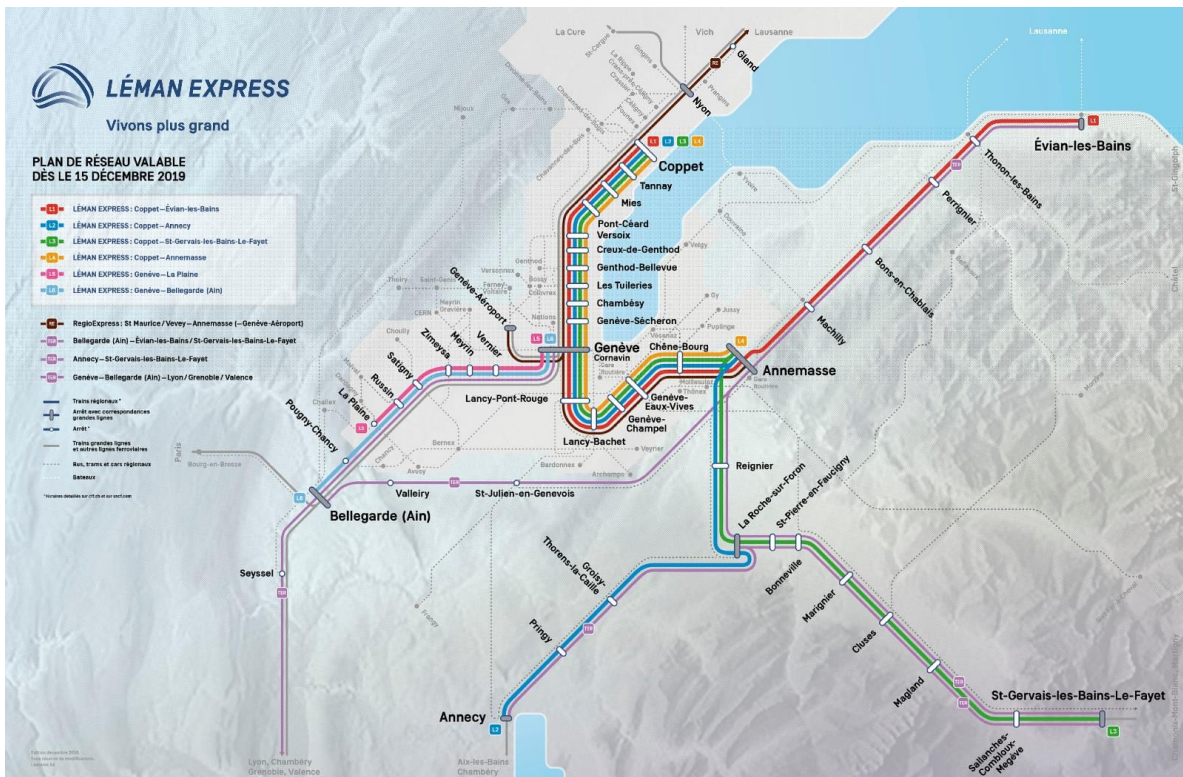
2000 km²

1'000'000 habitants

500'000 emplois

Le Léman Express, un trait d'union, dès le 15.12.2019

230km de lignes, 45 gares, 40 trains, 1 million de personnes connectées



Le trait d'union du Léman express

Le Léman Express, dès le 15.12.2019

230km de lignes, 45 gares, 40 trains



Régionalis Léman Express



FLIRT Léman Express



La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espaces frontaliers ?



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

-  **Bernard REITEL**
-  **Julien SCHMITZ**
-  **Julien SCHIEBEL**
-  **David ASSEO**

Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **Bernard REITEL**

Des réseaux de circulation transfrontaliers entre connectivité et discontinuité

Bernard REITEL

Professeur de géographie politique et urbaine

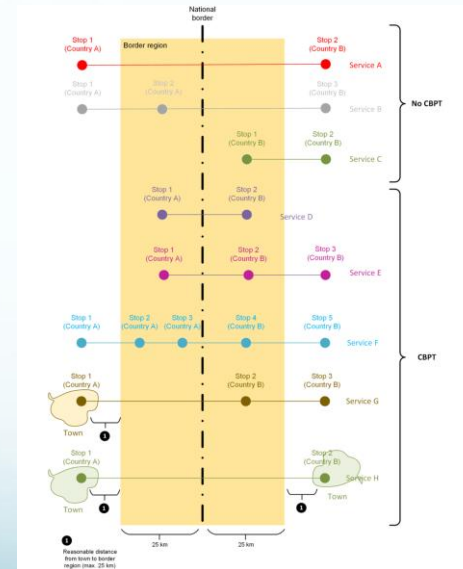
Université d'Artois

La frontière 'une construction territoriale qui met de la distance dans la proximité (Arbaret-Schultz, 2004)

Un contrebandier arrêté sur la frontière Autriche-Russie en Haute-Silésie avant 1914



Types de service de transport public transfrontalier



Une connectivité transfrontalière qui dépend des modes de circulation

La connectivité des réseaux sur la frontière franco-belge

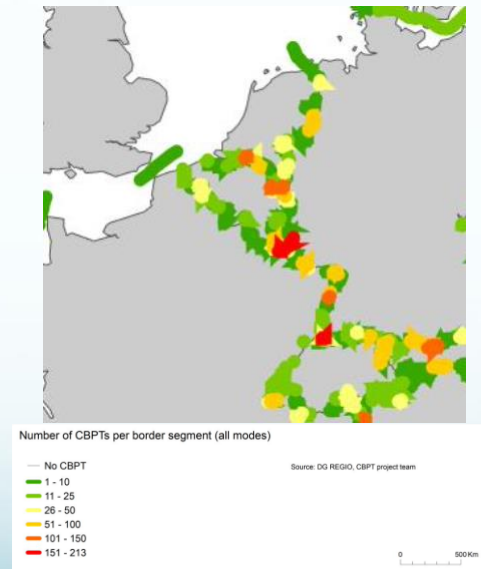
Type de réseau		Grande vitesse	International, inter-cités, vitesse intermédiaire	Interrégional	Local
Routier	Continuité	7	52	40	23
	Discontinuité			1	?
Ferroviaire	Continuité	1	3		
	Discontinuité			7	
Fluvial	Continuité	3	3		
	Discontinuité		Différence de capacité sur la Meuse		

La frontière franco-belge : fortes densités et urbanisation à l'Ouest, faibles densités et ruralité à l'Est

Densité de population dans l'espace transfrontalier franco-belge



Nombre de services publics transfrontaliers par segment de frontière



La région métropolitaine transfrontalière de Lille-Kortrijk-Tournai: une intégration relative par les transports publics...

Les liaisons de transport public transfrontalier dans l'Eurométropole en 2012

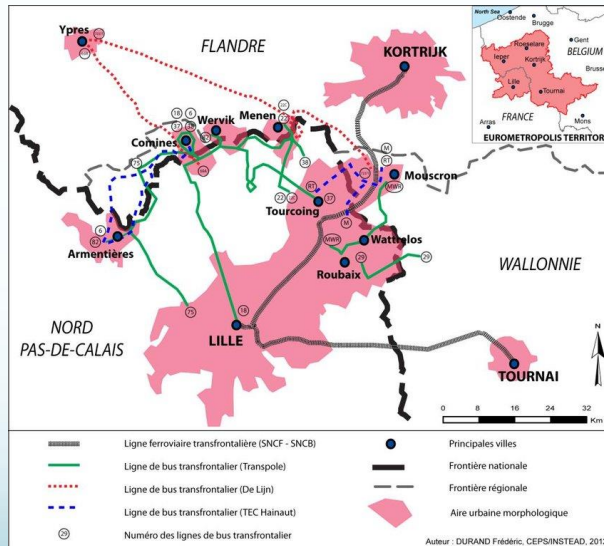
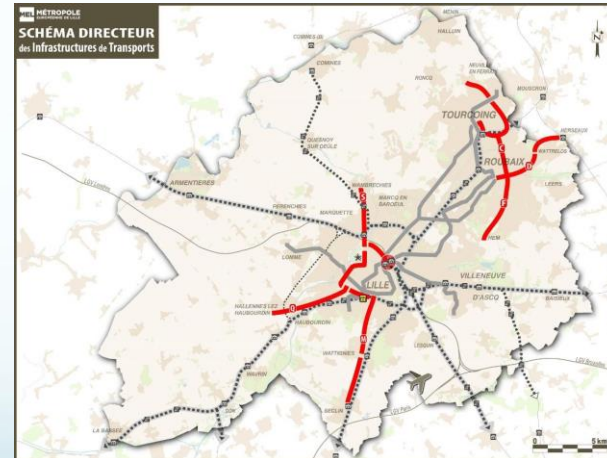
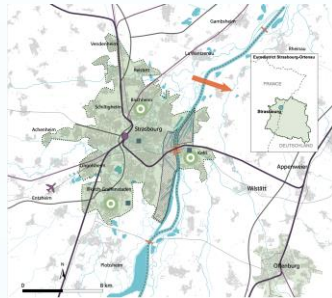


Schéma directeur des infrastructures de transport de la MEL en 2019

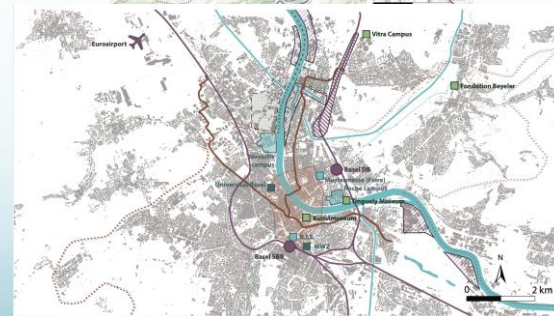
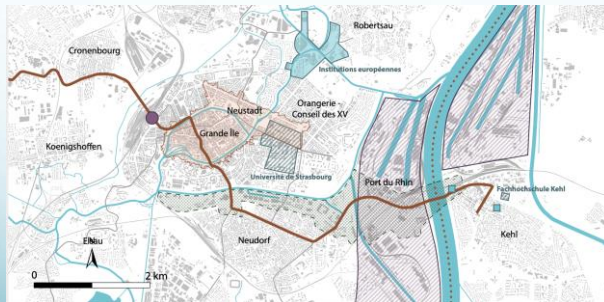
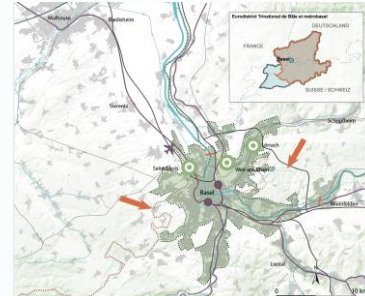


... comparée à d'autres agglomérations transfrontalières (Strasbourg, Bâle)

Strasbourg-Kehl-Ortenau, Métropole des Deux-Rives



Bâle, une Métropole trinationale ?

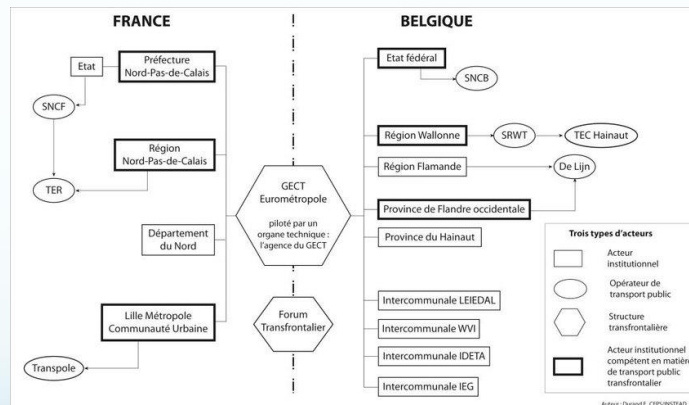


Conclusion

Quelques freins à l'intégration transfrontalière des transports publics dans la proximité

- Une offre territorialisée différenciée
 - Des modèles de desserte
 - Financement et système tarifaire
 - Des logiques de communication
 - Les échelles des Autorités organisatrices de la mobilité
- Quelles perspectives ?
 - Vers une planification transfrontalière
 - L'interterritorialité
 - L'implication citoyenne

Organisation des systèmes de transport dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai en 2012



Sources des documents

Page 2

- Un contrebandier arrêté par les autorités autrichiennes en Haute- Silésie avant 1914
 - Source : pics.ethz.ch/index/ETHBIB.Bildarchiv/
- Types de services de transport public transfrontalier
 - Source : https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/studies/2022/providing-public-transport-in-cross-border-regions-mapping-of-existing-services-and-legal-obstacles

Page 3

- La connectivité des réseaux sur la frontière franco-belge
- Source : Daniela Galarza-Rios avec B. Reitel à partir de ViaMichelin ; iOS Plans, Voies navigables de France, SNCF, SNCB

Page 4

- Densité de population dans l'espace transfrontalier franco-belge
- Source : <https://www.adu-lille-metropole.org/transfrontalier/>
- Nombre de services publics transfrontaliers par segment de frontière
- https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/studies/2022/providing-public-transport-in-cross-border-regions-mapping-of-existing-services-and-legal-obstacles

Page 5

- Les liaisons de transport public transfrontalier dans l'Eurométropole en 2012
- Source : Durand, F. (2013). Émergence d'une gouvernance métropolitaine transfrontalière au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Analyse des relations entre les organisations dans le domaine du transport public transfrontalier. *Annales de géographie*, 691, 290-311. <https://doi-org.ezproxy.univ-artois.fr/10.3917/ag.691.0290>
- Schéma directeur des infrastructures de transport de la MEL en 2019
- <https://www.lillemetropole.fr/communique-de-presse/schema-directeur-des-infrastructures-de-transport-la-mel-engage-le-processus>

Page 6

- Strasbourg-Kehl-Ortenau, Métropole des Deux-Rives
- Source : Kammerer O. (eds), *Atlas historique du Rhin supérieur* n° 53, p. 267-270
- Bâle, une Métropole trinationale ?
- Source : Kammerer O. (eds), *Atlas historique du Rhin supérieur* n° 53, p. 271-274

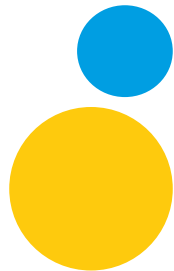
Page 7

- Organisation des systèmes de transport dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai en 2012
- Source : Durand, F. (2013). Émergence d'une gouvernance métropolitaine transfrontalière au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Analyse des relations entre les organisations dans le domaine du transport public transfrontalier. *Annales de géographie*, 691, 290-311. <https://doi-org.ezproxy.univ-artois.fr/10.3917/ag.691.029>



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **Julien SCHMITZ**



Programme Partenarial d'Activités 2023

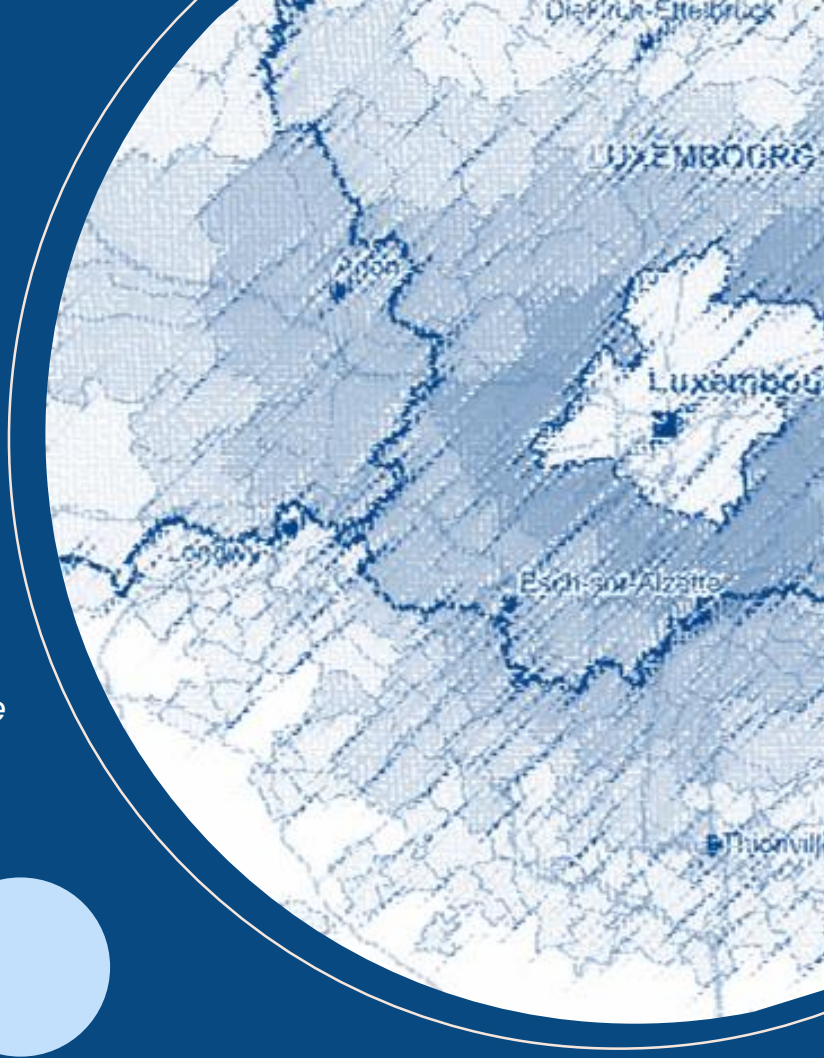
Projet d'Agence 2026

SÉMINAIRE MOBILITÉ SANS FRONTIÈRE

La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

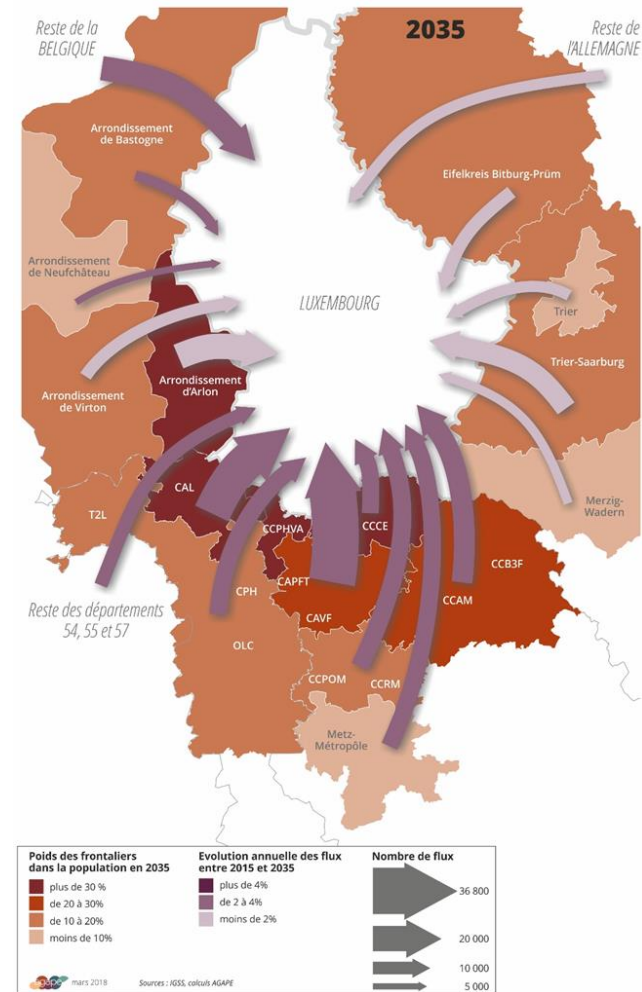
Les mobilités sur l'espace nord-lorrain : Une situation qui révèle le besoin d'établir une stratégie d'aménagement transfrontalière

15/02/2023 | Paris La Défense – Tour Sequoia



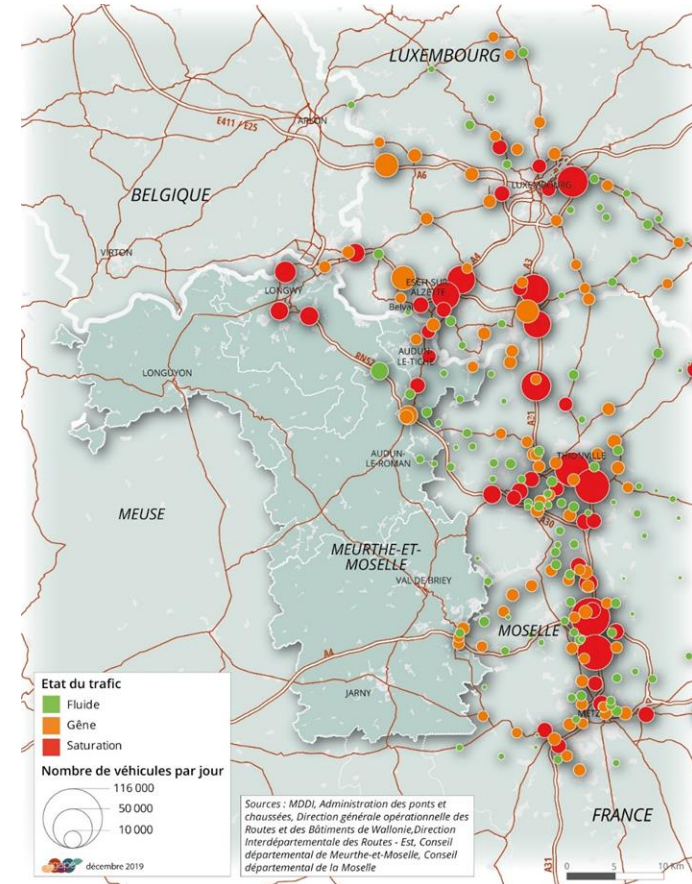
QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- Nous parlerons ici de l'aire métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg : c'est-à-dire l'intégralité du Grand Duché et une bande de 40 kms des espaces frontaliers limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France.
- Le Luxembourg [dernier rapport du STATEC+IGSS] c'est en 2022 :
 - 645.000 habitants
 - 505.000 emplois
 - ... dont 222.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 117.200 en provenance du territoire français
- Le Luxembourg [Prospective AGAPE] ce sera en 2040 :
 - 877.000 habitants
 - 636.320 emplois
 - ... dont 327.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 188.500 en provenance du territoire français
- En attendant le million d'habitants en 2060, cela fait potentiellement 82.900 frontaliers supplémentaires sur le versant français d'ici 20 ans



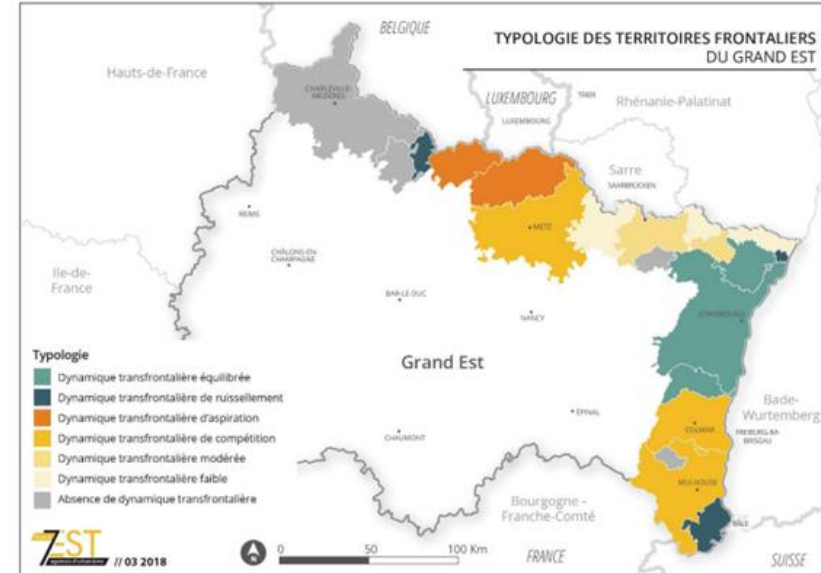
ETAT DES LIEUX DES MOBILITES EN LORRAINE NORD

- 90.000 allers/retours sont réalisés quotidiennement entre la Lorraine Nord et le Grand Duché de Luxembourg [[Exploitation harmonisée des enquêtes de déplacements sur le périmètre MMUST](#)]
- Des allers/retours quasi exclusivement liés au motif « travail » qui génèrent des situations de saturation accrue aux heures de pointes
- Des déplacements marqués par une prédominance de l'utilisation de la voiture et de l'auto-solisme, générant des saturations des axes routiers (en particulier sur l'A31)
- Un trafic en transports en commun centré sur le Sillon Lorrain, mais complètement en surcharge
- Un réseau de bus transfrontaliers déséquilibré (1% des déplacements)
- Un contexte de développement de surfaces commerciales hyper concurrentiel
- Des projets de développement de plateformes logistiques importants : en 2017, l'AGAPE alertait qu'au regard des projets, leur capacité totale allait passer de 250.000 conteneurs à... 675.000 à horizon 2030, sur un espace déjà proche de la saturation.



DES REPONSES LOCALES RATTRAPEES AVANT QU'ELLES N'EMERGENT

- De nombreux projets émergent pour apporter des réponses concrètes et des solutions locales aux problèmes de mobilité
- Il faut toutefois rester lucide et réaliste : comment peut-on imaginer régler la question des mobilités en oubliant qu'au rythme actuel [60 frontaliers de plus chaque jour jusqu'en 2040] les opérations menées actuellement seront très rapidement dépassées...
- Car les problématiques de mobilité ne sont que la partie visible de « l'iceberg transfrontalier », elles révèlent une nécessaire planification de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg
- Les problématiques de mobilité sont liées à trois paramètres généraux qu'il ne faut pas perdre de vue :
 - La croissance continue du flux frontalier induit par la dynamique économique du Grand Duché de Luxembourg
 - L'absence de planification globale à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg, qui complique la lisibilité sur les choix résidentiels

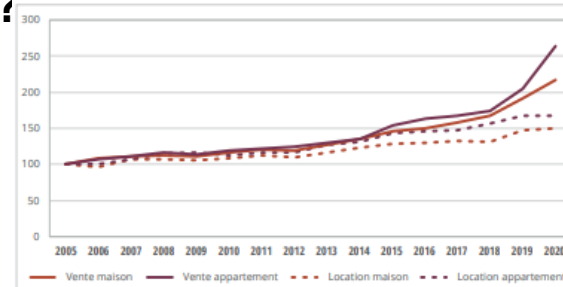


Sources : Agences d'urbanisme du Grand Est

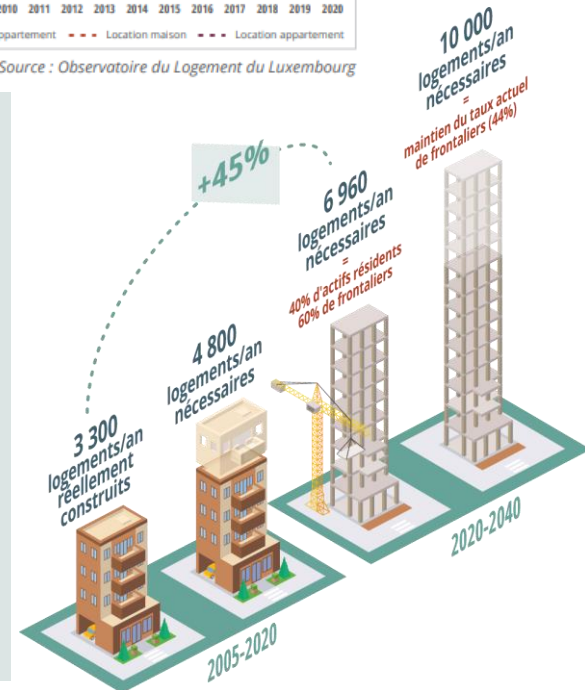
PLANIFIER POUR NE PLUS SUBIR ?

- Plusieurs éléments factuels plaident en faveur d'une meilleure coordination des politiques d'aménagement pour construire une relation solidaire et positive à l'échelle du « Grand Luxembourg »
 - Un ratio entre actifs résidents et frontaliers qui risque de s'accroître du fait de la difficulté du Grand-Duché à atteindre ses objectifs en matière de construction de logements : [7.000 logements par an pour un ratio avec 60% de frontaliers... moyenne 2005/2020 = 3.300 logements / an] ;
 - Un espace nord-lorrain qui peine à contenir et à soutenir la cadence, qui prend conscience de ses limites et qui doit revoir son modèle d'urbanisme et l'inscrire dans une trajectoire ZAN
 - L'envol des coûts du foncier compliquent les choses, en générant des flux résidentiels de plus en plus forts depuis le Grand-Duché et la Belgique, au même titre que la concentration du foncier (et sa rareté) du côté luxembourgeois
 - Les problèmes de mobilités deviennent un frein dans les choix résidentiels et impactent les politiques de recrutement
- Bref, c'est tout un système d'interdépendances qui tend à se gripper
 - Les derniers chiffres des actes notariés publiés par le Ministère des Finances confirment un ralentissement du marché immobilier général...
 - ... ce qui montre clairement les limites du modèle.

Evolution des prix du logement au Luxembourg
(Base 100 = T1 2005)



Source : Observatoire du Logement du Luxembourg

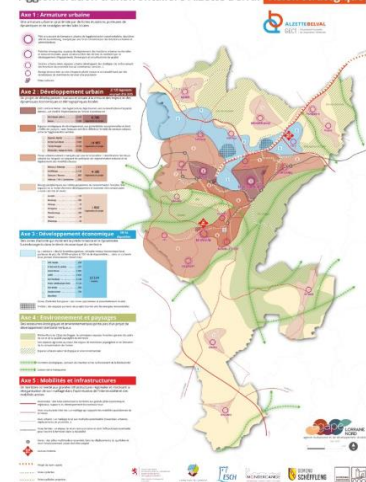


UN ESPACE QUI SE STRUCTURE ET QUI S'ORGANISE... DU FAIT DES ENJEUX DE MOBILITES ?

- D'abord au niveau communal/intercommunal par les réponses plutôt concrètes apportées aux problématiques de mobilités qui pèsent sur le quotidien des habitants (pistes cyclables, parcs relais...)
- Ensuite au niveau infrarégional / régional avec plusieurs démarches engagées visant à trouver des solutions à moyen/long terme :
 - **Le Grenelle des Mobilités en Lorraine**, porté par le Pôle Métropolitain Européen du Sillon Lorrain et la Région Grand Est : une bonne échelle pour apporter des réponses globales aux questions de mobilités ;
 - L'émergence du **Pôle Métropolitain Frontalier Nord Lorrain** qui regroupe les EPCI ayant les plus forts taux de travailleurs frontaliers : une bonne échelle de travail pour envisager une planification des mobilités sur une partie de l'espace transfrontalier (ex: **Plan Multimodal d'Interopérabilité et de développement des mobilités franco-luxembourgeoises**)
 - La Grande Région est un espace transfrontalier polycentrique dont le Grand Luxembourg est une des composantes. **Le Schéma de Développement Transfrontalier** définit des orientations stratégiques dépassant assez largement le Grand Luxembourg
 - Reste à faire émerger **une gouvernance/un outil d'échelle intermédiaire adapté à ce « Grand Luxembourg »** afin d'organiser la planification et l'aménagement du territoire et favoriser un co-développement structuré (c'est aussi le discours porté par la fondation IDEA du côté Luxembourgeois)
 - **Le GECT Alzette-Belval** qui apporte des réponses locales sur 8 communes françaises autour d'Esch-sur-Alzette. Des démarches ont été impulsées récemment pour transposer ou étendre le périmètre et amplifier les coopérations
 - **Le projet INTERREG MMUST** : un modèle multimodal d'aide à la décision en faveur de la mobilité transfrontalière



Agglomération transfrontalière Alzette Belval Vision stratégique





**Merci de votre
attention !**



Visitez notre site internet :
www.agape-lorrainenord.eu



Suivez-nous également sur Facebook :
 Agence d'urbanisme AGAPE



A LA UNE

PUBLICATION #DÉMOGRAPHIE ZOOM SUR... + 7400 HABITANTS EN 10 ANS

La 1^{re} fois jamais, jamais sans arriver en regardant les projections démographiques...
 La 1^{re} fois jamais, jamais sans arriver en regardant les projections démographiques...
 La 1^{re} fois jamais, jamais sans arriver en regardant les projections démographiques...

LES ACTUALITÉS

(MÉMO #TRANSFRONTALIÈRES #NATURE) LA DIMENSION TRANSFRONTALIÈRE DE LA PROTECTION DE LA NATURE

Les analyses territoriales...
 10/11/2023

VOIR TOUTES LES ACTUALITÉS

LES DOSSIERS DU MOMENT

LE PROJET INTERREG MMUST

Projet unique au niveau européen...

(PETITES VILLES DE DEMAIN) L'AGAPE ACCOMPAGNE LES VILLES LAURÉATES

Quel rôle pour l'accompagnement technique...

L'OBSERVATOIRE DE L'ÉCONOMIE ET DU COMMERCE

Depuis plus d'un an...

LES PUBLICATIONS

EXPLORATOIRE N°4 | LES ANGLES MORTS DU DÉVELOPPEMENT DU GRAND LUXEMBOURG

10/11/2023

↓ télécharger
 ⌕ Voir en ligne

MÉMO | LA RENATURATION ET LA DESARTICULATION DES SOLS

10/11/2023

↓ télécharger
 ⌕ Voir en ligne

MÉMO | L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE - DÉCRYPTAGE DES PROCESSUS DE RESSAISON SPATIALE

10/11/2023

↓ télécharger
 ⌕ Voir en ligne

LES RESSOURCES

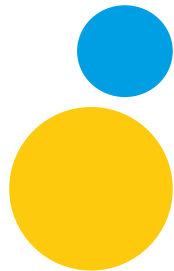
ESPACE DOCUMENTAIRE

PRODUITS DE DONNÉES



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **Julien SCHIEBEL**





Séminaire

Mobilité sans frontières

Inspection générale de
l'environnement et du
développement durable

Paris – 15 février 2023

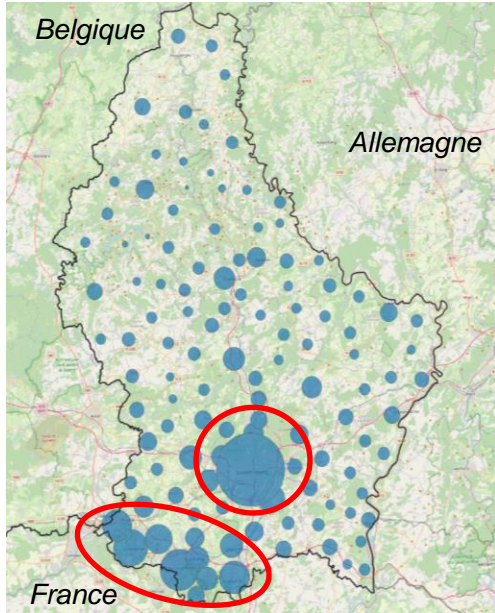
Ministère de la Mobilité et des
Travaux publics

Département de la mobilité et des
transports

Planification de la mobilité

Julien Schiebel, PhD – Employé de l'Etat

Un dynamisme démographique et économique pour un rayonnement dans la Grande Région

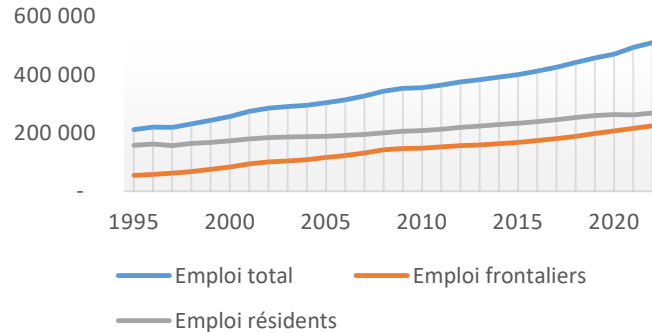
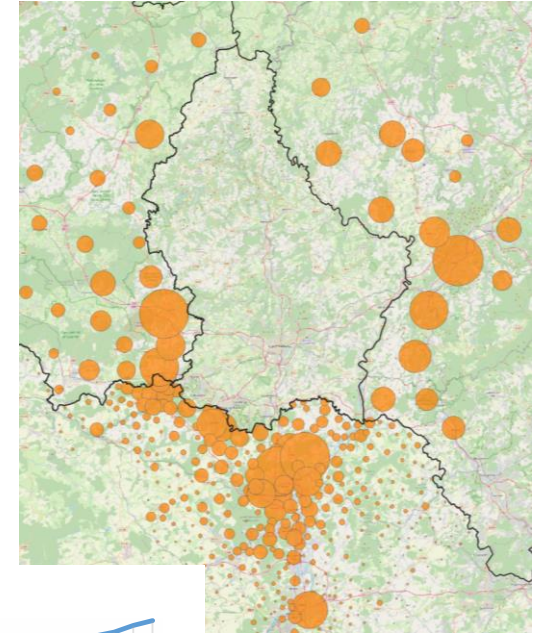


Plus de 643 000 habitants en déc. 2021
+ 45% en 20 ans ; + 25% en 10 ans

A titre de comparaison sur la même période :

- 0.6% pour la Lorraine
- + 16% pour la Province de Luxembourg en Belgique
- 7% pour la Sarre
- + 1.3% pour la Rhénanie-Palatinat

Plus de 500 000 emplois en déc. 2022
+ 80% en 20 ans



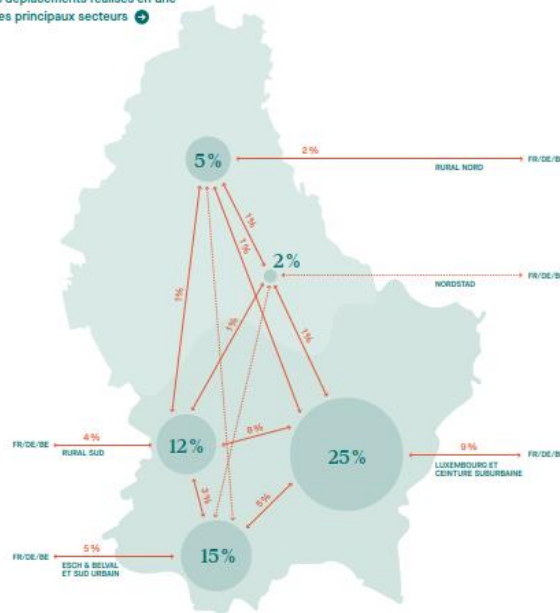
Hypothèse :

- part des frontaliers = part des résidents entre 2050 et 2060

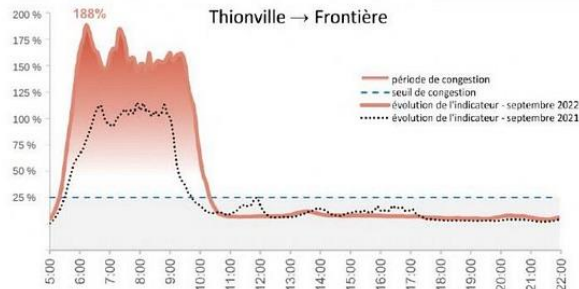
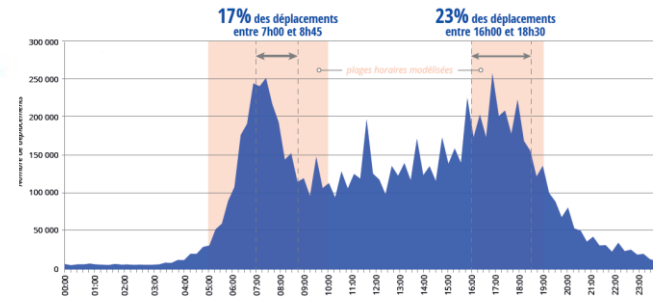
Les conséquences sur la mobilité



Répartition des déplacements réalisés en une journée entre les principaux secteurs



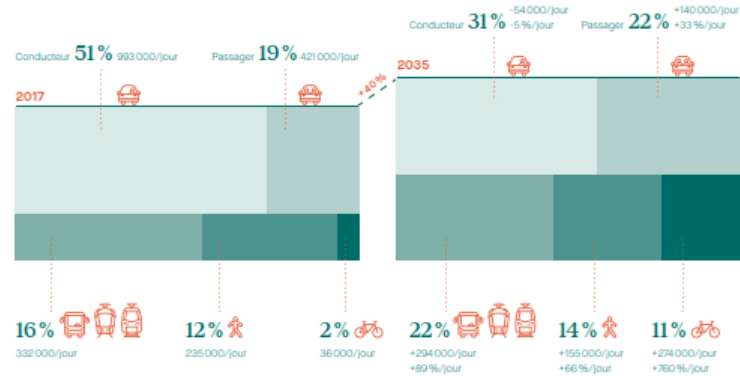
- 20% de flux frontaliers
- Des parts modales proche d'une agglomération française moyenne
- Des pics du matin et du soir bien marqués
- Mais un couple durée/distance quotidienne de déplacement plus long



A31 frontière, congestionnée entre 5h24 et 10h10 puis entre 14h52 et 20h10

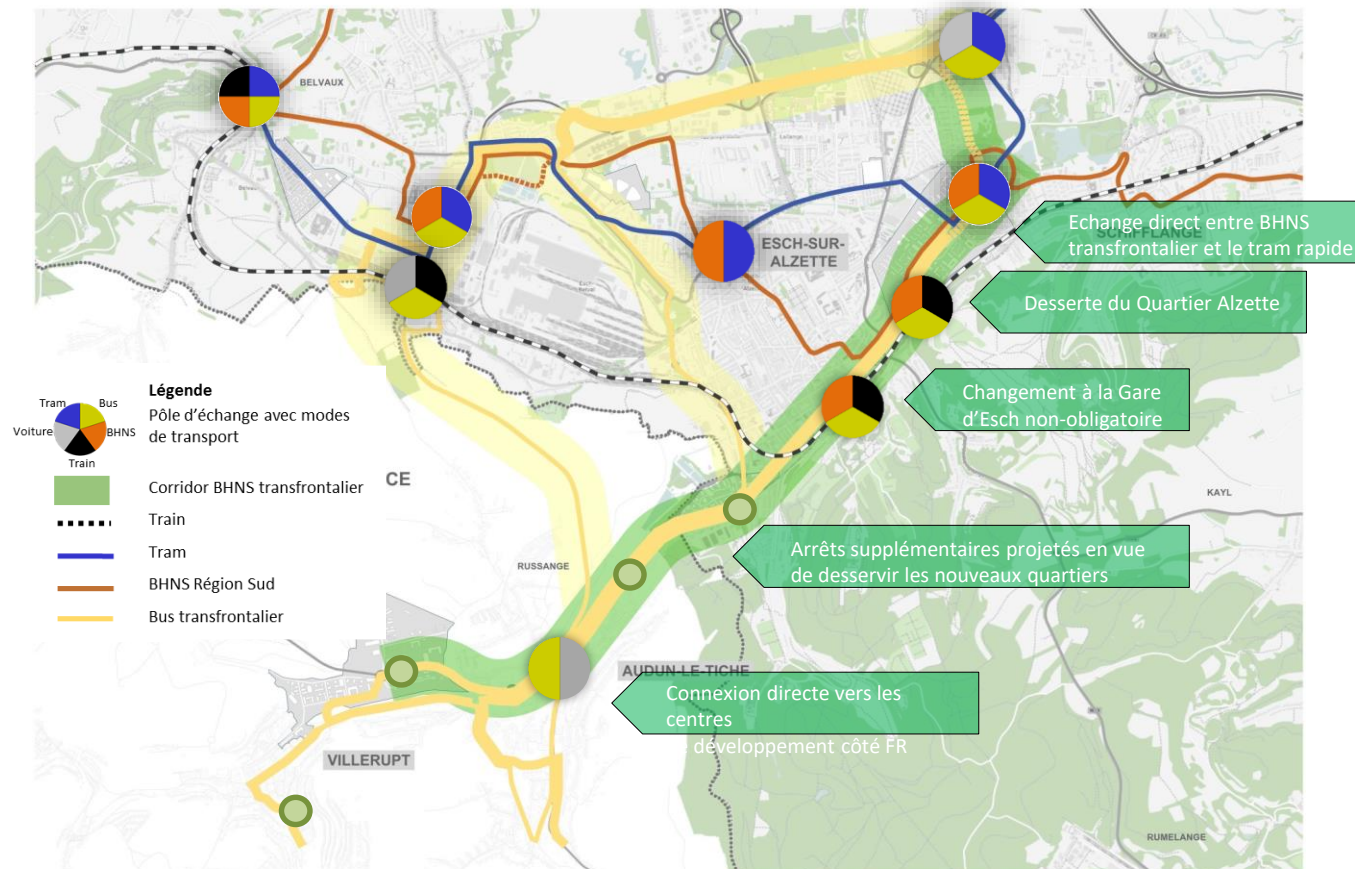


- ❑ **Approche stratégique nationale : Le Plan National de Mobilité 2035**

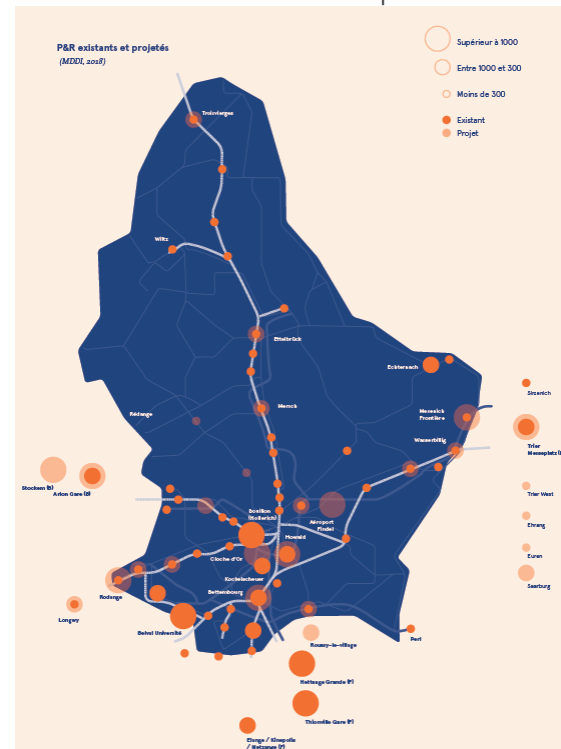
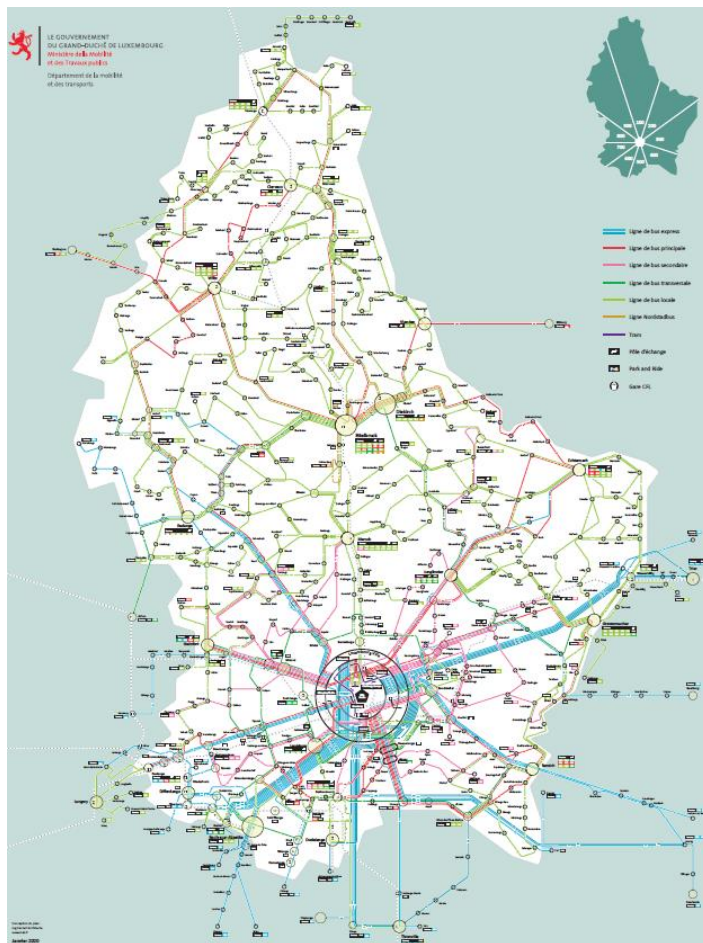


- ❑ **Approche stratégique bilatérale, par versant (FR, BE, DE)**
 - ❑ Les « Schéma de Mobilité Transfrontalière » (entre 2009 et 2016)
 - ❑ Les études transfrontalières (BHNS Sud, Plan multimodal d'interopérabilité et de développement des mobilités franco-luxembourgeoises, étude CFL/SNCB, voies de bus...)
 - ❑ Participation du Luxembourg dans les schémas stratégiques des territoires voisins
Exemples : Grenelle des Mobilités en Lorraine
Schéma des infrastructures en Lorraine
A31bis...
- ❑ **Approche par projets concrets** : investissements luxembourgeois pour améliorer l'offre de transport public à destination des frontaliers
 - Accords de Paris de 2018 pour le ferroviaire (220M€) et le routier (10M€)
 - Participation financière du Luxembourg à hauteur de 50% du coût des investissements en France

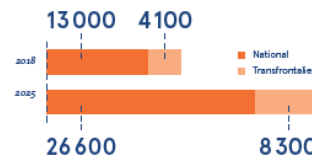
Couloir BHNS transfrontalier



Lignes de bus transfrontalières et P+R

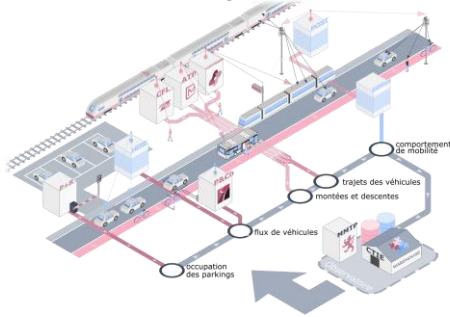


Offre P&R





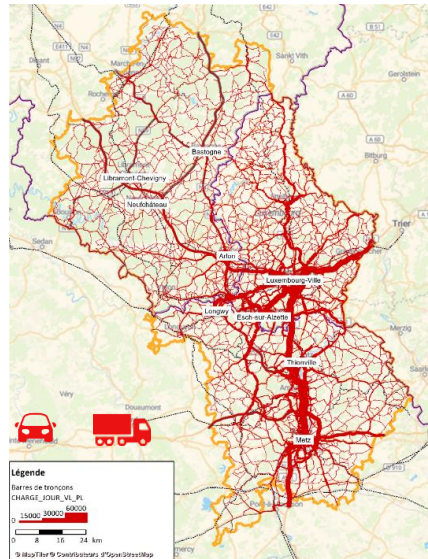
❑ L'Observatoire Digital de la Mobilité



❑ Zoom sur un outil collaboratif transfrontalier

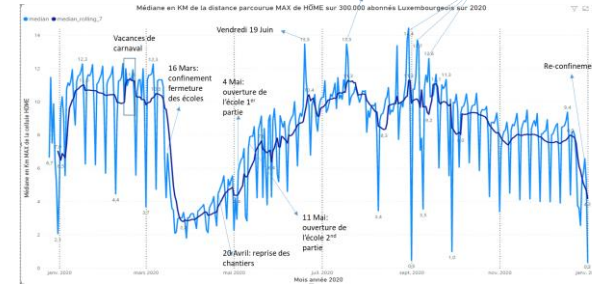
Projet MMUST : une première en Europe

Modèle de déplacements transfrontalier entre 3 pays (extension Allemagne en discussion)

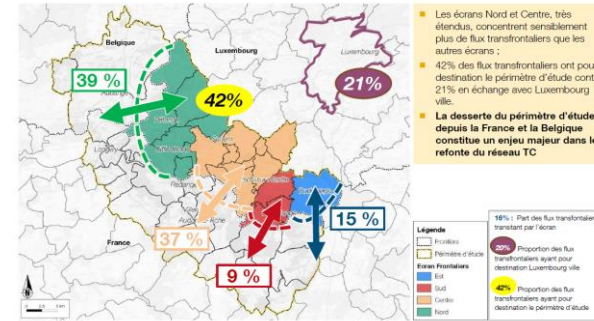


❑ Les données de téléphonie mobile

Année 2020



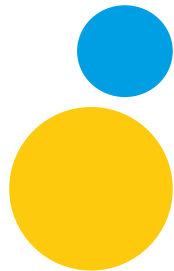
Flux transfrontaliers et écrans





Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **David ASSEO**



Delémont (CH) - Belfort (F):

Dos à dos ou face à face ?

David Asséo, Délégué aux transports, Canton du Jura (CH)

Séminaire Mobilité
sans frontière

Espaces frontaliers,
entre attractivité et
interdépendance :
quel rôle de la
mobilité et quelle
prise en compte
par les politiques
publiques?

Paris, 15 février
2023



Canton du Jura et le pôle métropolitain du Nord Franche-Comté

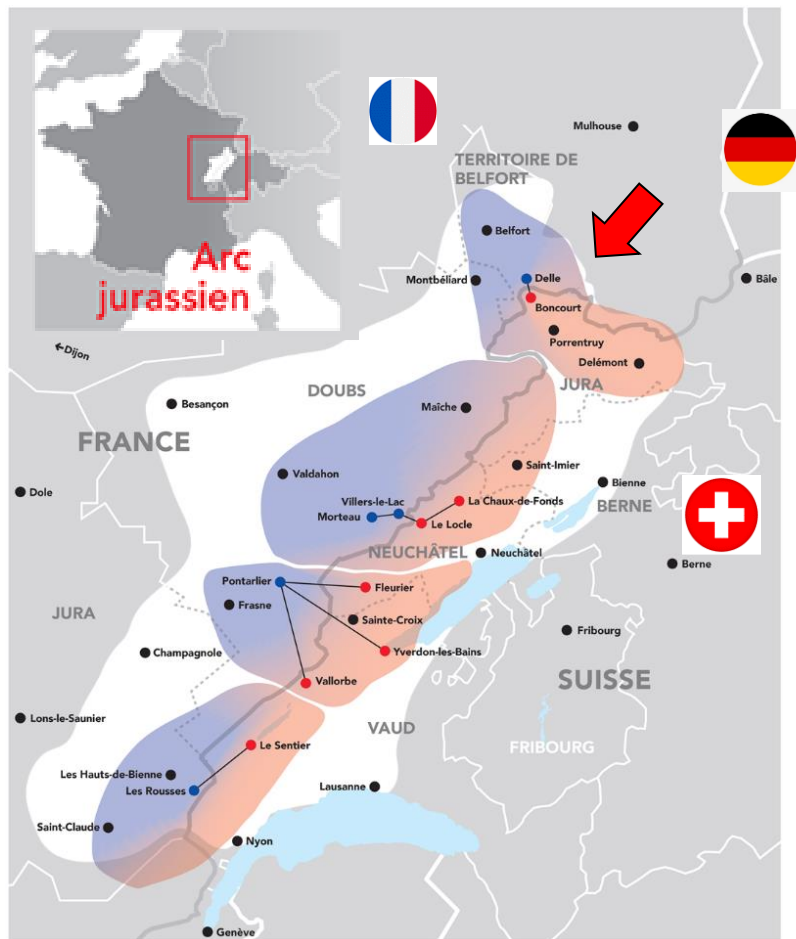
Total ~400'000 hab.

La partie française est plus peuplée que la partie suisse

Forte présence industrielle des deux côtés de la frontière:

- Automobile et industrie ferroviaire du côté français
- Micromécanique et horlogerie en Suisse

Une longue tradition de coopération transfrontalière



Le canton du Jura

73'800 hab, 35'000 emplois dont **10'000**
frontaliers français

840 km² (88 hab/km)

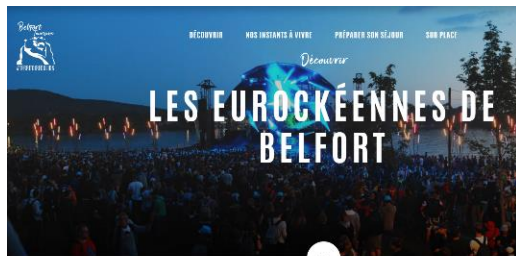


Le Territoire de Belfort


140'000 hab,

609 km² (230 hab/km)

Industrie, culture, ballon d'Alsace



La ligne (Bienne)-Delémont-Delle-Belfort

 Côté Suisse: Delémont à Delle, 40 km;
Une ligne qui a été modernisée régulièrement

 Côté France: Delle à Belfort, 22 km;
Une ligne qui était fermée depuis 1992

Réouverture de la ligne en F en déc. 2018

Mais...

**Difficultés à établir un horaire
transfrontalier attractif et une
exploitation rationnelle et coordonnée**




Deux conceptions très différentes

Côté suisse

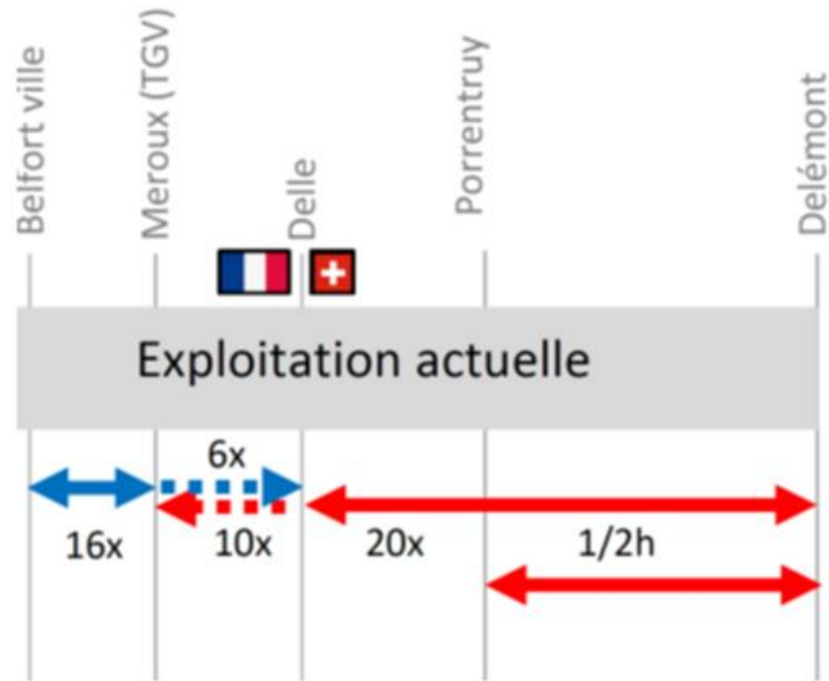
- Cadence élevée (un train chaque 30')
- Horaires réguliers et continus
- Coordination étroite avec les bus

Horaires  lisibles et attractifs

Côté français

- Cadence basse (chaque 60' au mieux)
- Horaires irréguliers, trous dans l'offre
- Pas de  coordination avec les bus

Horaires pas lisibles et peu attractifs



Comparaison n'est pas toujours raison, mais quand même !

2.5 x plus de trains du côté CH pour moins d'habitants !

Offre en Suisse régulière de tôt le matin à tard le soir, la même 7j/7 et 365j/365.

Belfort – Delle



- 22 km, 5 haltes intermédiaires
- Pop. interm. : 10'170 hab.
- Belfort : 49'000 hab.
- Delle : 5'600 hab.

Depart	Arrivée	Changements	Depart	Arrivée	Durée
04:45				05:12	27'
05:47	05:56	Meroux (TGV)	06:03	06:16	31'
07:04				07:31	27'
07:48				08:16	28'
08:48	08:57	Meroux (TGV)	09:03	09:18	30'
10:02	10:11	Meroux (TGV)	11:03	11:18	76'
12:48	12:57	Meroux (TGV)	13:03	13:18	30'
13:48	13:57	Meroux (TGV)	14:03	14:18	30'
15:43				16:10	27'
16:27				16:56	29'
17:23				17:58	35'
18:44	18:53	Meroux (TGV)	19:03	19:18	34'
19:48	19:57	Meroux (TGV)	20:03	20:18	30'
21:47	21:56	Meroux (TGV)	22:03	22:18	31'

Delémont – Porrentruy



- 28 km, 6 haltes intermédiaires
- Pop. interm. : 13'200 hab.
- Delémont : 12'700 hab.
- Porrentruy : 6'700 hab.

Depart	Arrivée	Durée
04:17	04:46	29'
04:49	05:18	29'
05:21	05:50	29'
05:51	06:20	29'
06:21	06:50	29'
06:51	07:20	29'
07:21	07:50	29'
07:51	08:20	29'
08:21	08:50	29'
08:51	09:20	29'
09:21	09:50	29'
09:51	10:20	29'
10:21	10:50	29'
10:51	11:20	29'
11:21	11:50	29'
11:51	12:20	29'
12:21	12:50	29'
12:51	13:20	29'
13:21	13:50	29'
13:51	14:20	29'
14:21	14:50	29'
14:51	15:20	29'
15:21	15:50	29'
15:51	16:20	29'
16:21	16:50	29'
16:51	17:20	29'
17:21	17:50	29'
17:51	18:20	29'
18:21	18:50	29'
18:51	19:20	29'
19:21	19:50	29'
19:51	20:20	29'
20:21	20:50	29'
20:51	21:20	29'
21:21	21:50	29'
21:51	22:20	29'
22:21	22:50	29'
22:51	23:20	29'
23:21	23:50	29'
23:51	00:20	29'
00:23	00:52	29'

Comparaison n'est pas toujours raison, mais quand même !

Résultats:

6'500 voy/jour entre
Delémont et Porrentruy



400 voy/jour entre Belfort
et Delle



Alors, comment continuer ?

C'est l'offre qui crée la demande

Les complications génèrent des trains
vides



Comment continuer ?

Le projet Convergence 2026

Simplicité, lisibilité, productivité

Continuité de l'offre

Un vrai RER transfrontalier

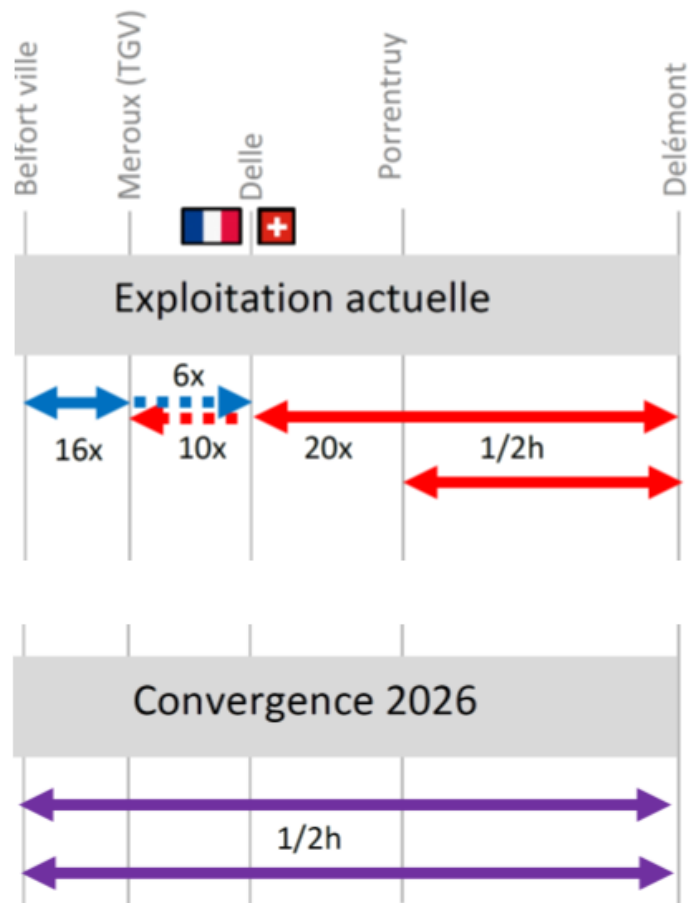


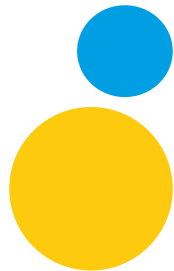
Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

-  **Ulrich Seewer**
-  **Christian Dupessey**
-  **Pierre Cuny**



Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Ulrich Seewer**





Projets d'agglomération visant la coordination entre transports et urbanisation

Dans le cadre du Programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération participe au financement de projets liés aux transports dans les villes et agglomérations. Les contributions fédérales vont à des agglomérations dont les projets coordonnent efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation, par-delà les limites communales, cantonales ou nationales. Le Conseil fédéral propose d'accorder un cofinancement à **chacun des 32 projets d'agglomération de la 4^e génération déposés.**

78% de la population suisse vit en agglomération

84% des personnes actives travaillent en agglomération

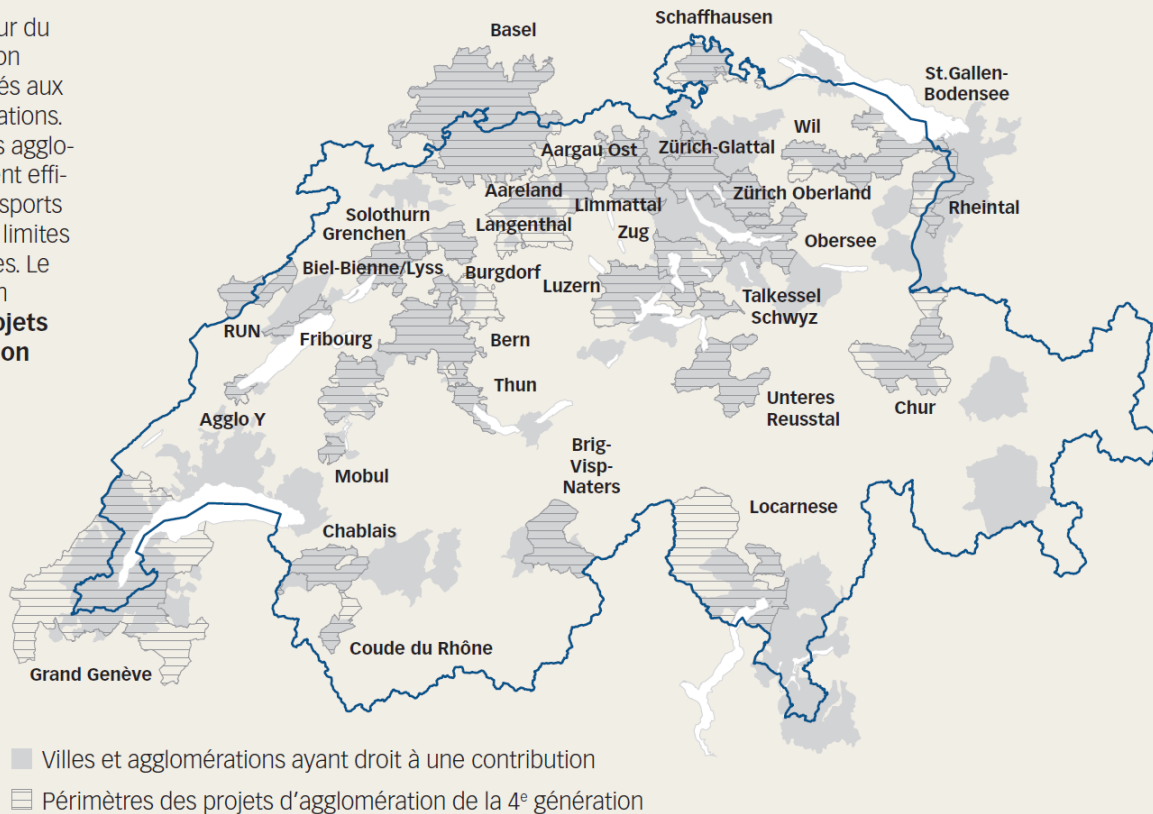




Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Christian Dupessey**

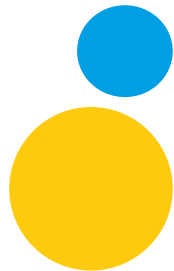
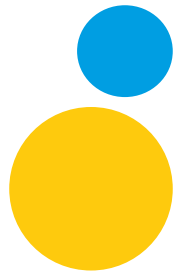


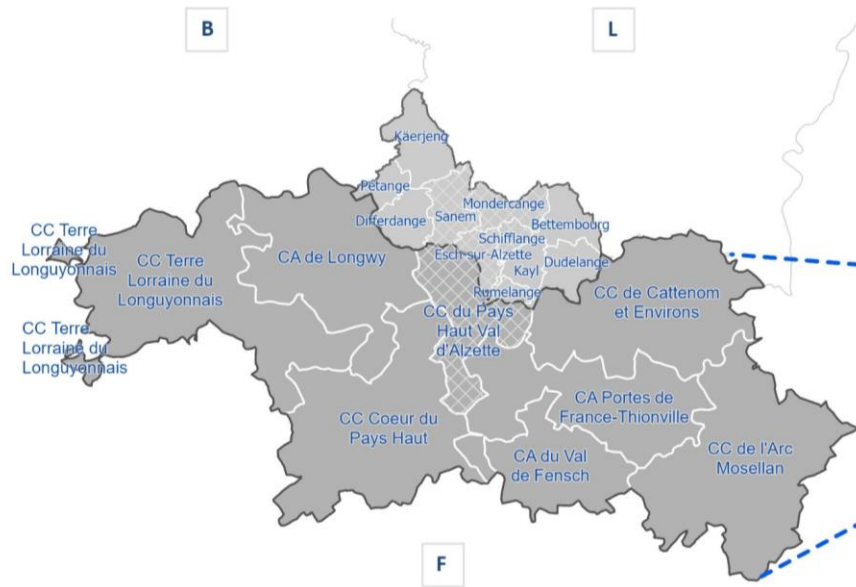


Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Pierre Cuny**



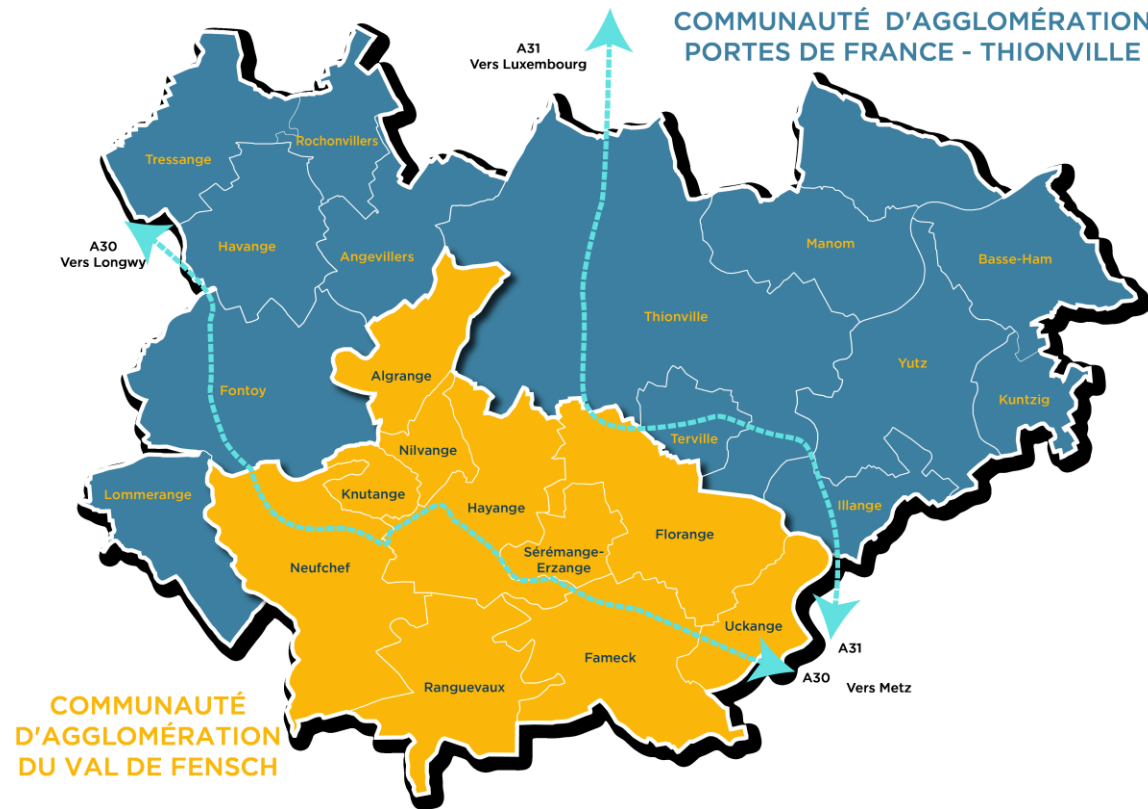
LE PÔLE METROPOLITAIN FRONTALIER DU NORD LORRAIN – Un territoire transfrontalier



LE PÔLE METROPOLITAIN FRONTALIER DU NORD LORRAIN



LE PÔLE METROPOLITAIN FRONTALIER DU NORD LORRAIN

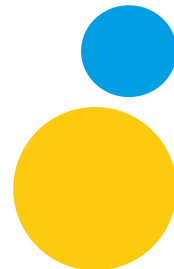


Un renforcement du caractère métropolitain du territoire par la fusion de 2 Communautés d'agglomération



Conclusion de la journée

Catherine Trautmann

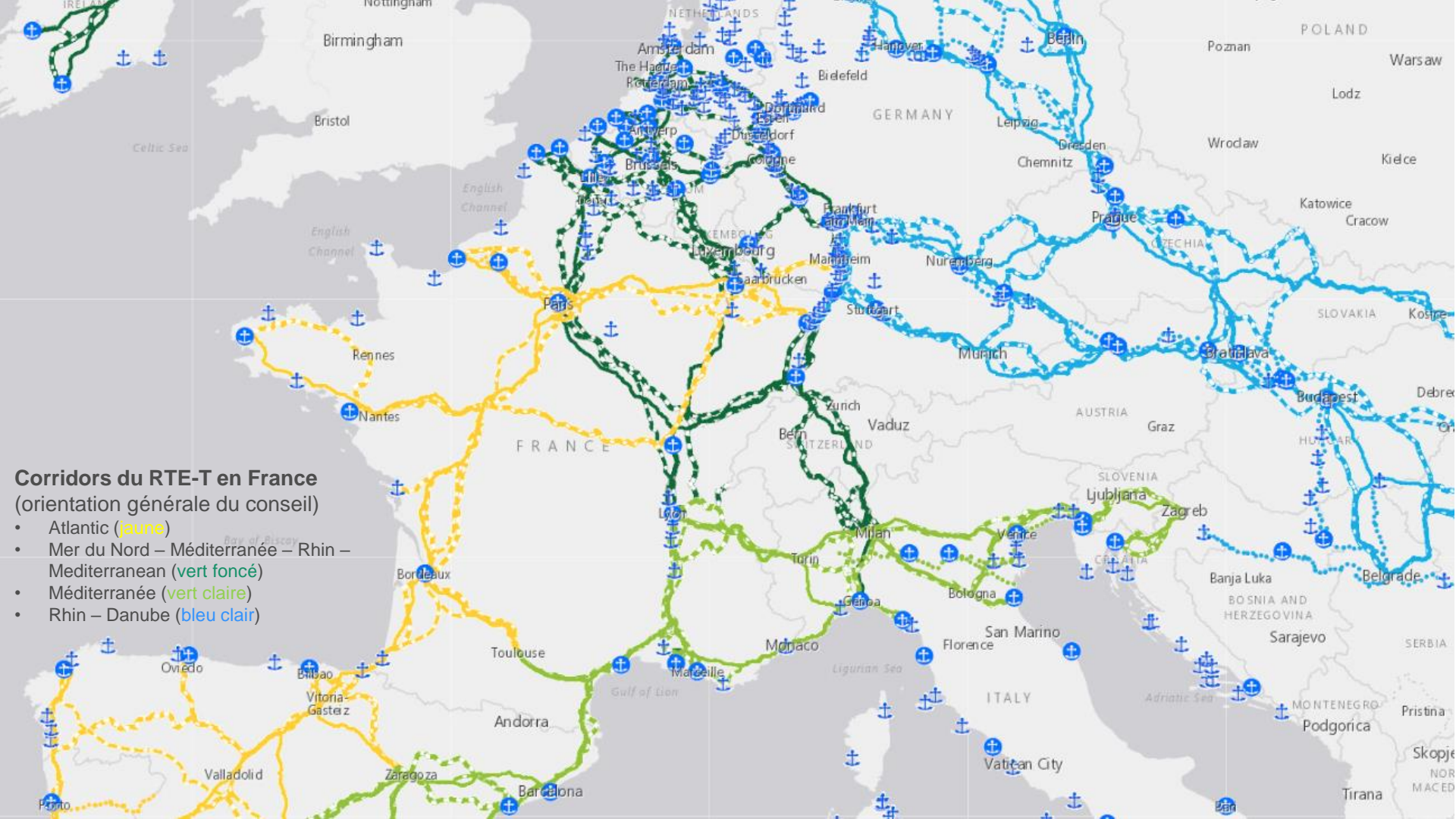


La France vue du point de vue transeuropéen et transfrontalier



Corridors du RTE-T en France (orientation générale du conseil)

- Atlantique (**jaune**)
- Mer du Nord – Méditerranée – Rhin – Méditerranée (**vert foncé**)
- Méditerranée (**vert claire**)
- Rhin – Danube (**bleu clair**)



Corridors du RTE-T en France (orientation générale du conseil)

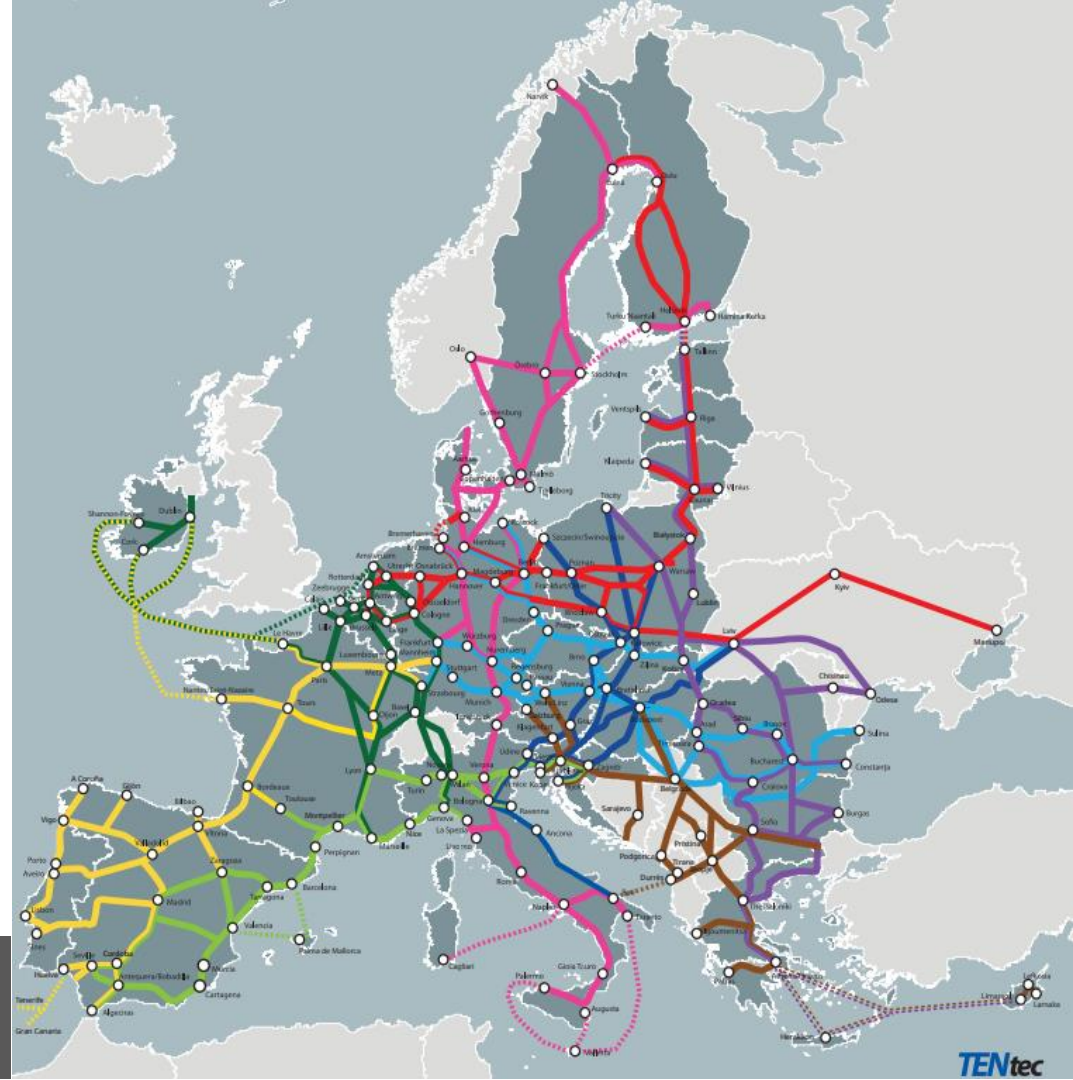
- Atlantic (**jaune**)
- Mer du Nord – Méditerranée – Rhin – Méditerranéenne (**vert foncé**)
- Méditerranée (**vert clair**)
- Rhin – Danube (**bleu clair**)

THREE SEAS INITIATIVE

12 countries & 3 Seas

- CONNECTIVITY
- COMMERCIALITY
- COMPLEMENTARITY





Carte schématique des corridors

- ATLANTIC
- MEDITERRANEAN
- NORTH SEA - RHINE - MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- WESTERN BALKANS - EASTERN MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - BLACK SEA - AEGEAN SEA
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE
- NORTH SEA - BALTIC



Interreg VI-B 2021-2027 Transnational cooperation programmes

+ Greenland

Northern Periphery and Arctic

North Sea

North West Europe

Baltic Sea

Atlantic Area

Central Europe

South West Europe

Alpine Space

Danube Area

Mediterranean Area

Adriatic-Ionian

+ Azores-Madeira-Canary Islands

500 km

Sources: DG REGIO, Interact

	Eligible area of a transnational programme
	Eligible area in a EU member state
	Eligible area in a non-EU member state

Interact © Mission Opérationnelle Transfrontalière