



Déplacements des actifs du Nord lorrain vers le Luxembourg : pour une mobilité transfrontalière durable

■ Philippe DEBARD

Luxembourg-Ville et un secteur restreint dans le sud-ouest du Grand-Duché sont les destinations privilégiées des actifs du Nord lorrain qui travaillent au Luxembourg. La voiture individuelle reste leur moyen de transport dominant. La présence d'une gare près du domicile ou du lieu de travail ne garantit pas l'utilisation du train. Le recours au train n'est significatif que pour les frontaliers qui habitent dans la communauté d'agglomération de Metz Métropole et dans la communauté de communes du Sillon mosellan et pour ceux qui travaillent à Luxembourg-Ville. Pourtant, face aux flux grandissants et aux difficultés d'accessibilité au Grand-Duché qui en découlent, la mise en œuvre d'une politique de mobilité transfrontalière durable devient nécessaire.

Cette politique passe par l'accroissement de la fréquentation des transports en commun, où les parkings-relais peuvent jouer le rôle de lieux de rassemblement. De nouvelles offres de transports tels le covoiturage ou le véhicule partagé peuvent réduire le nombre de véhicules sur les routes. Ces offres doivent aussi se rendre attractives en développant par exemple l'usage de véhicules électriques, projet-phare de la démarche «Moselle Nouvelles Mobilités». C'est une des conditions pour que les usagers se rallient à l'initiative de mobilité transfrontalière durable et procèdent peu à peu à un nécessaire changement de leurs habitudes, avant que la saturation prévisible des réseaux ne les y contraigne.

La croissance économique du Luxembourg depuis une vingtaine d'années s'accompagne d'une augmentation du nombre d'emplois, qui engendre toujours plus de déplacements quotidiens d'actifs vers le Grand-Duché, notamment de travailleurs frontaliers du Nord lorrain.

Les voies routières sont saturées aux heures de pointe, avec à la clé des pertes de temps dans les embouteillages. L'impact est négatif sur l'économie, la qualité de vie et l'environnement. Assurer l'accessibilité au Luxembourg et à ses principaux pôles d'emplois oblige de fait à repenser les déplacements dans une stratégie de mobilité transfrontalière durable.

Destination Luxembourg-Ville dans un cas sur deux

En 2009, parmi les 64 000 actifs lorrains qui traversent chaque jour la frontière pour aller travailler au Luxembourg, 51 000 résident dans le Nord lorrain (*). Ils étaient 28 000 en 1999 et 11 000 en 1990, soit une progression annuelle moyenne de 2 000 frontaliers en vingt ans.

(*) Le Nord lorrain correspond ici aux territoires d'intervention des Schémas de Cohérence Territoriale (Scot) suivants : Scot de l'agglomération messine, Scot de l'agglomération thionvilloise et Scot Nord 54. Ainsi que des communautés de communes du Bouzonvillois et du Pays Boulageois, et des communes de Batilly et Saint-Ail.



Luxembourg-Ville, capitale du Grand-Duché, est la première destination de ces frontaliers : environ 25 000 d'entre eux, soit presque la moitié, s'y rendent chaque matin. Ils rejoignent notamment un des six pôles de développement de la ville : le Quartier gare, la Ville haute, le Kirchberg, le Findel, la Porte de Hollerich ou le Ban de Gasperich.

Six autres communes, regroupées dans un triangle très restreint du sud-ouest du Grand-Duché, polarisent 13 000 déplacements. Il s'agit par ordre décroissant de Esch-sur-Alzette, Dudelange, Bertrange, Bettembourg, Mondercange, et Hesperange.

Au total, 26 communes luxembourgeoises constituent la destination de 96% des frontaliers du Nord lorrain. Lorsqu'ils se rendent au nord de la capitale, ils ne dépassent que très rarement Strassen, Mamer ou Niederanven.

La voiture mode de transport dominant...

La voiture est de loin le premier mode de transport. Elle est utilisée par 43 000 frontaliers (soit 84%), devant les transports en commun, train ou bus, utilisés par 7 600 d'entre eux (soit 15%). L'usage d'un véhicule à deux roues, moins adapté pour de longs trajets, reste confidentiel (1%).

En dix ans, le nombre de déplacements en voiture a progressé de 72%, conséquence de l'évolution générale du nombre de frontaliers, mais aussi des modes de vie, marqués par l'exode urbain vers le périurbain voire le rural, où le réseau des transports collectifs est moins dense et moins cadencé. De fait, 96% des frontaliers résidant par exemple dans le SCoT Nord 54, les communautés de communes (CC) des Trois Frontières ou du Bouzonvillois, ont recours à leur automobile.

Cette situation, encouragée par l'augmentation de l'offre routière avec le développement du réseau routier et autoroutier luxembourgeois, conduit à des congestions régulières du trafic. La forme ra-

diale du réseau luxembourgeois, axé sur la capitale où se concentrent les emplois, aggrave encore la situation. Et ce n'est pas la timide progression, de deux points en dix ans, de la part occupée par les transports en commun, qui change le rapport quasi exclusif qu'ont les frontaliers avec leur voiture.

... très prisée des indépendants et des ouvriers

L'usage de la voiture est particulièrement développé parmi deux catégories sociales : les travailleurs indépendants (artisans, commerçants, chefs d'entreprise) et les ouvriers : respectivement 90% et 94% y ont

recours chaque jour. À l'inverse, les cadres et professions intellectuelles supérieures, ainsi que les employés, plus tournés vers les transports en commun, en sont moins adeptes (82% et 76%). Cette situation découle en partie du fait que les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus nombreux à habiter dans l'agglomération messine. Ils sont aussi, avec les employés, proportionnellement plus nombreux à travailler à Luxembourg-Ville, où l'usage du train est le plus courant. Chez les ouvriers qui viennent travailler dans la capitale notamment, des pratiques de covoiturage plus développées expliqueraient qu'ils demeurent plus souvent que les autres des utilisateurs de la voiture.

Communes de travail au Luxembourg des frontaliers du Nord lorrain

Commune de travail	Nombre de frontaliers
Luxembourg-Ville	24 870
Esch-sur-Alzette	4 040
Dudelange	2 380
Bertrange	2 180
Bettembourg	1 580
Mondercange	1 560
Hesperange	1 370
Strassen	1 050
Differdange	1 010
Leudelange	970
Mamer	870
Bascharage	790
Mondorf-les-Bains	700
Niederanven	650
Schifflange	650
Sanem	640
Roeser	610
Pétange	580
Contern	470
Rumelange	340
Sandweiler	340
Schuttrange	340
Remich	290
Grevenmacher	240
Bourscheid	200
Walferdange	200
Autres communes	2 000
Total	50 920

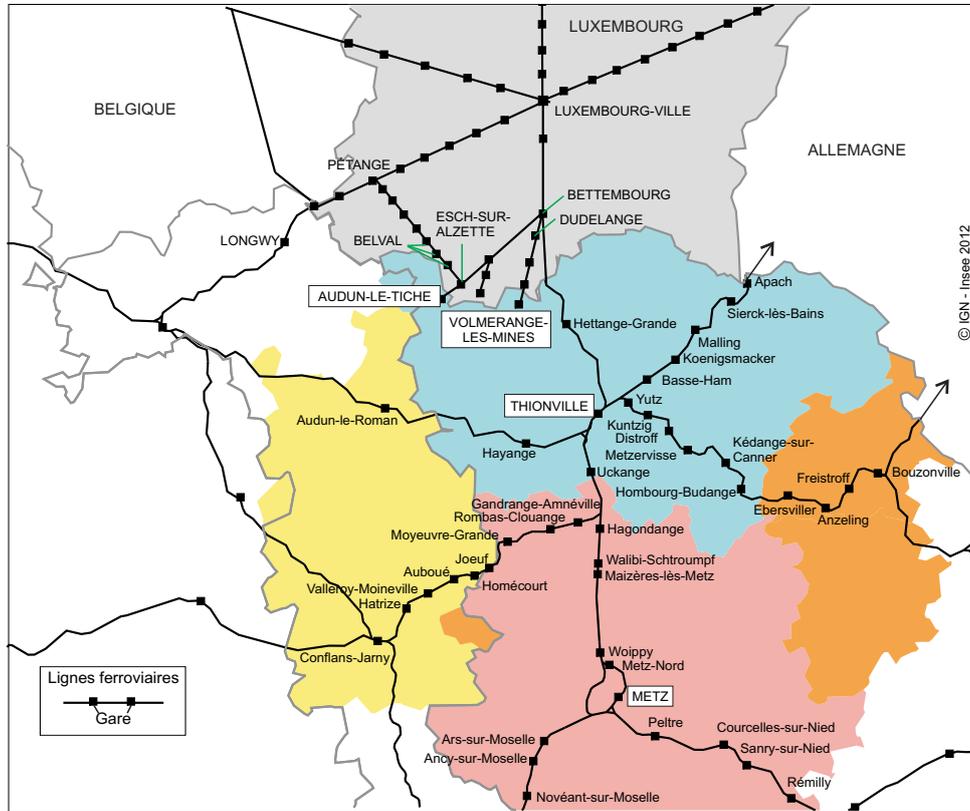
Source : Insee, recensement de la population 2009

Trains et bus transfrontaliers

Depuis le Nord lorrain, l'accès ferroviaire repose sur **quatre lignes de chemin de fer** : trois au départ de Metz, de Volmerange-lès-Mines et d'Audun-le-Tiche, et à destination de Luxembourg-Ville ; plus la liaison Thionville-Longwy, via notamment Bettembourg, Esch-sur-Alzette et Belval (L). S'y ajoute la ligne voisine Longwy-Luxembourg-Ville.

Quatre lignes ferroviaires transfrontalières au départ du Nord lorrain

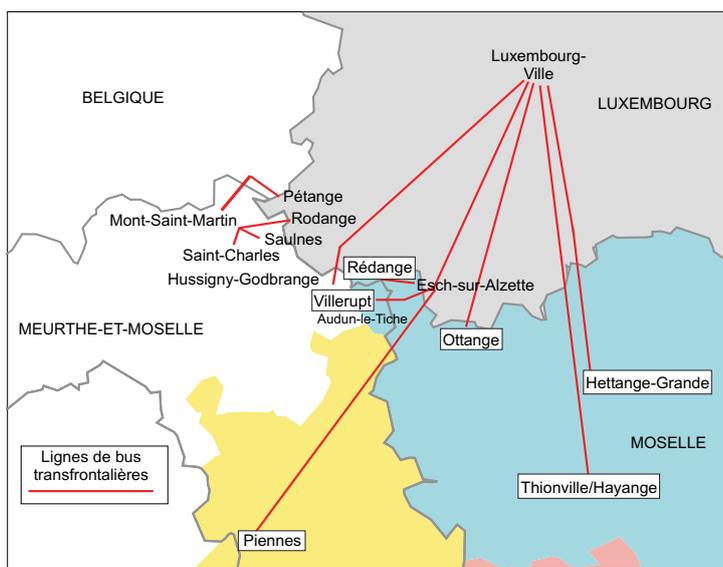
Lignes ferroviaires et gares ouvertes au trafic voyageurs en 2011



Source : mobiliteit.lu

Six lignes de bus transfrontalières au départ du Nord lorrain

Lignes de bus transfrontalières en 2011



Source : mobiliteit.lu

Il est ainsi possible de rallier par train au départ de Lorraine l'intégralité des 28 gares situées dans le sud du Grand-Duché, entre la frontière française et Luxembourg-Ville. De là, le réseau luxembourgeois, organisé en étoile à partir de la capitale, permet une correspondance vers les 37 autres gares du pays.

Le bus concerne généralement des trajets plus courts. **Six lignes de bus** desservent le Grand-Duché au départ du Nord lorrain : Hettange-Grande-Gasperich ; Thionville/Hayange-Kirchberg ; Ottange-Luxembourg-gare routière ; Rédange-Esch-sur-Alzette ; Villersrupt-Luxembourg-Charlys gare ; et Piennes-Kirchberg.

Les frontaliers peuvent également emprunter les quatre lignes voisines : Hussigny-Godbrange-Luxembourg-Charlys gare ; Saint-Charles (commune de Haucourt-Moulaine)-Rodange ; Saulnes-Rodange ; et Mont-Saint-Martin-Pétange.

Les transports en commun surtout pour rallier Luxembourg-Ville

Les transports en commun, notamment le train qui se joue des embouteillages, retrouvent un avantage concurrentiel sur la voiture lorsqu'il s'agit de se rendre à Luxembourg-Ville. Ils se posent alors comme une alternative forte au «tout automobile». Ils sont ainsi le mode de déplacement retenu par 6 000 frontaliers, soit 24% de ceux qui travaillent dans la capitale.

Cette proportion culmine à près de 43% pour les frontaliers de la Communauté de communes (CC) du Sillon mosellan ou de la communauté d'agglomération (CA) de Metz Métropole, où la distance, et donc le temps de transport, interviennent également dans le choix. On retrouve sans doute la même motivation due à la distance parmi les frontaliers de la CC du Pays Boula-

geois qui sont 20% à emprunter les transports en commun, alors même qu'il n'y a pas de gare sur leur territoire de résidence.

À l'inverse, la part des usagers des transports en commun tombe à 6% dès qu'ils travaillent en dehors de la capitale. Dans ce cas, cette part n'est significative que chez ceux qui ont un emploi dans le nord du Luxembourg, à Ettelbruck, Lorentzweiler ou Lintgen par exemple, où 20% à 40% des frontaliers optent pour autre chose que la voiture. Mais cela ne concerne que 150 personnes.

La présence d'une gare ne fait pas tout

La présence d'une gare à proximité du domicile et le recours aux transports en commun semblent a priori liés. Ainsi 20% des frontaliers de la CA Portes de France-Thionville ou de la CC du Val de Moselle, et 33% de ceux de la CA de Metz Métropole

ou de la CC du Sillon mosellan, en sont des adeptes.

Ce constat ne se vérifie pas partout. Dans la CA du Val de Fensch notamment, malgré la présence de la gare d'Hayange, le taux de recours aux transports en commun ne dépasse pas 11%. Plus encore dans les CC du Bouzonvillois et du Pays de l'Orne, pourtant dotées respectivement de quatre et cinq gares, le taux de recours aux transports en commun n'est que de 4%. Peut-être faut-il y voir des problèmes de positionnement des gares, de liaisons, de cadencements, de correspondances ou de simples habitudes ?

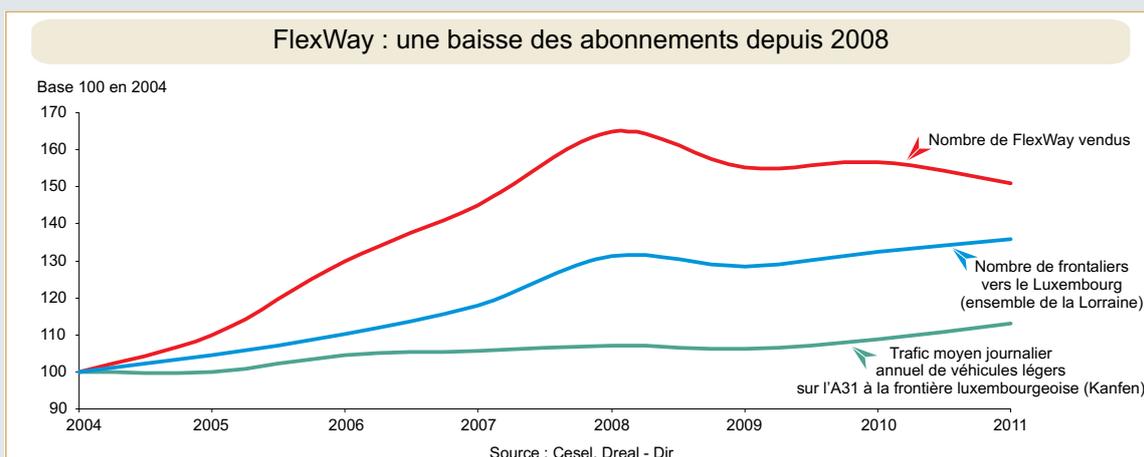
Par ailleurs, la présence d'une gare à proximité du lieu de travail n'est pas toujours déterminante, comme le prouvent les déplacements vers Bettembourg, nœud ferroviaire luxembourgeois pourtant desservi par trois lignes de chemin de fer. La part des frontaliers arrivant en transports en commun n'y excède pas

«FlexWay» : l'abonnement mensuel transfrontalier Lorraine-Luxembourg

Pour se rendre au Luxembourg, les frontaliers peuvent opter pour les transports en commun. Issu d'un partenariat entre la Région Lorraine et des autorités organisatrices de transports du Grand-Duché et de Lorraine, «FlexWay», abonnement mensuel transfrontalier, leur est particulièrement destiné. Il symbolise l'offre intermodale et internationale de déplacement entre la Lorraine et le Luxembourg.

Il se compose de deux supports : un abonnement TER rechargeable sur la carte SimpliCités (trajet gare lorraine-point frontière de Bettembourg ou de Rodange) et une contremarque papier pour l'accès aux transports luxembourgeois (trains, bus urbains, bus interurbains, tramway) sur tout le territoire du Grand-Duché, sans restriction de parcours, et sans limitation du nombre de voyages.

Il peut être considéré comme le pendant à «FlexFahrt», abonnement de même type pour les déplacements entre la Lorraine et la Sarre.



En 2009, 71 500 abonnements mensuels de type «FlexWay» (Lorraine-Luxembourg) ont été vendus. La moyenne est de 6 000 ventes par mois, voire 6 500 si on considère que certains usagers ne le prennent que sur onze mois, un chiffre en augmentation de 55% entre 2004 et 2009.

Malgré ses atouts, depuis 2008, le nombre d'abonnements «FlexWay» vendus diminue.

Nombre d'abonnements FlexWay (Lorraine-Luxembourg)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
46 100	50 700	59 900	66 800	76 000	71 500	72 100	69 500

Source : Cesel, Rapport «Mobilités métropolitaines : nouveau regard», juin 2012

5%. Le constat est similaire pour les déplacements vers les autres grands pôles d'emploi luxembourgeois que sont Dudelange, Esch-sur-Alzette (*) ou Mondercange, pour lesquels l'accès en voiture reste la règle. L'absence de relais de transports en commun en sortie de gare ou l'éparpillement des zones d'activité en sont peut-être la cause ?

Au final, parmi les neuf grands pôles d'emploi luxembourgeois employant plus de 1 000 frontaliers du Nord lorrain, seuls ceux de Strassen, Bertrange et Hesperange voient arriver de 9% à 13% de leurs travailleurs en transports en commun.

Pour une politique de mobilité transfrontalière durable

À l'heure où l'attraction du marché du travail luxembourgeois déborde largement de ses frontières pour s'étendre sur les territoires limitrophes, le recours aux transports en commun au départ du Nord lorrain pour rejoindre le Grand-Duché reste limité. Il ne concerne qu'un frontalier sur sept au total, et un sur quatre pour Luxembourg-Ville. Cette situation pose des problèmes quotidiens quant à l'accessibilité même au Grand-Duché, et nuit à l'environnement.

Dès lors, il convient de s'interroger sur les méthodes et outils à mettre en œuvre pour développer une nouvelle offre de transports et aboutir à une politique de mobilité transfrontalière durable.

Une réflexion a été engagée en 2008 par le Ministère des Transports luxembourgeois, la Région Lorraine et l'État français, dans le cadre d'un Schéma de mobilité transfrontalière (Smot). Celui-ci prévoit une complémentarité entre le rail et la route. L'ambition est d'augmenter progressivement la part des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports ferroviaires et collectifs, covoiturage). Cette part devrait passer à 20% en 2020, puis 25% en 2030, de l'ensemble des déplacements Lorraine-Luxembourg.

(*) hors impact des liaisons ferroviaires Thionville-Longwy et Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette trop récentes pour être prises en compte ici.

Le Smot passe par le déploiement de modes de transports collectifs capables d'assurer la fluidité du trafic, tout en étant plus économes en émission de gaz à effet de serre et moins polluants, et par des modes de transport partagés ou technologiquement novateurs.

Depuis 2009, un abonnement tout public simplifié déjà les déplacements des usagers du Transport Express Régional (TER). L'initiative a été suivie d'une démarche d'intégration billettique Lorraine-Luxembourg, du lancement de nouvelles fréquences, de l'acquisition de nouvelles rames, de la création de nouvelles lignes ferroviaires.

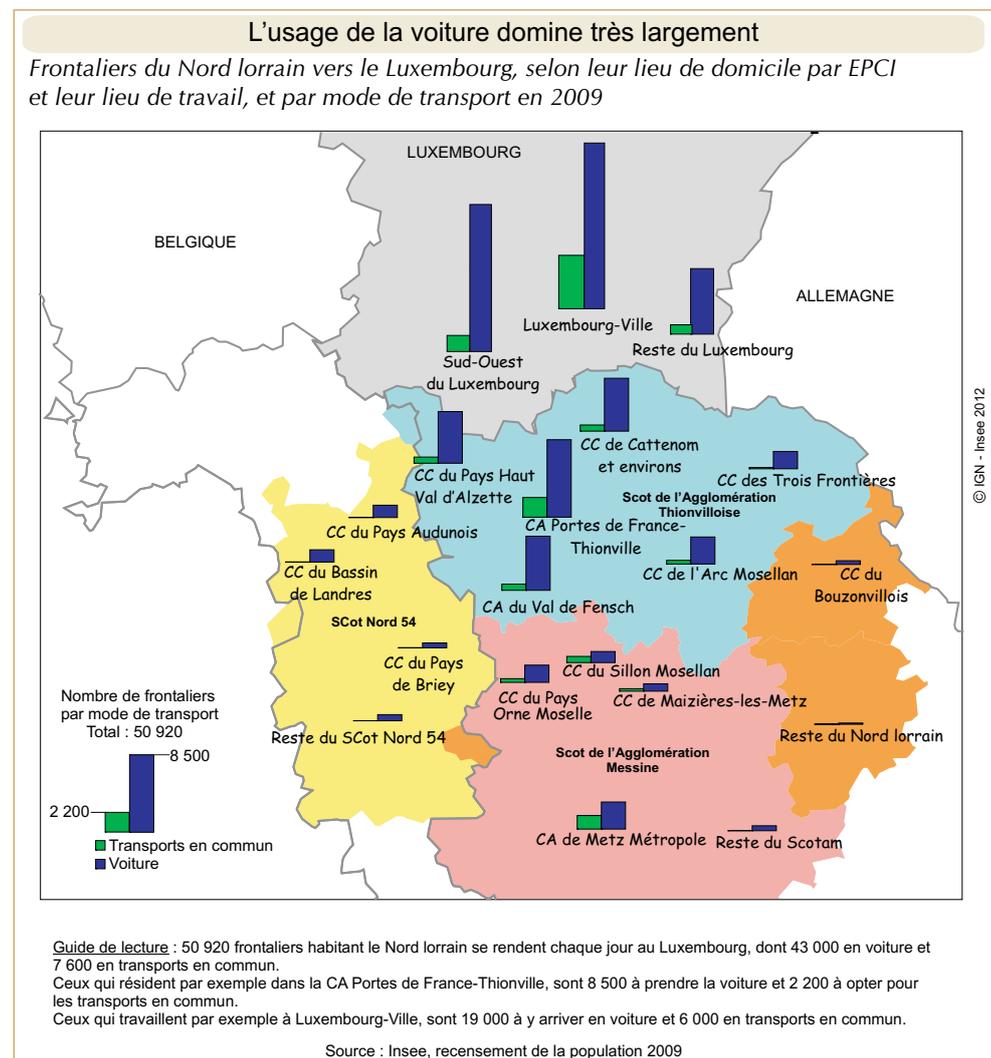
En décembre 2009, la ligne Thionville-Longwy, via notamment Esch-sur-Alzette et Belval, est ouverte. En septembre 2010, une augmentation des allers-retours y porte à quatre les liaisons quotidiennes. En décembre 2011 est créée la ligne ferroviaire Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette, dont la particularité

est d'être exploitée par les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), et qui elle aussi encourage à recourir au train.

Des parkings-relais (P+R), lieux de rassemblement

Un des éléments clés de la stratégie de mobilité transfrontalière durable est l'accroissement de la fréquentation des transports en commun.

Ceci passe entre autres par la création de lieux de rassemblement dédiés spécifiquement aux navetteurs qui jouent le jeu de la mobilité collective. Ces lieux prennent la forme de parkings-relais (en anglais P+R : Park + Ride) où les usagers convergent et laissent leur véhicule individuel pour rejoindre un transport en commun (train ou bus) avec lequel ils entament la seconde partie de leur trajet. Ils peuvent aussi à partir de ce lieu pratiquer le covoiturage ou avoir recours à un véhicule partagé, de préférence électrique.



À ce jour, plusieurs P+R existent de manière officielle côté lorrain, notamment : sur l'axe Metz-Luxembourg à Kanfen, à Veymerange et à Fameck (qui commute sur une ligne de bus) avec une cinquantaine d'emplacements chacun ; à Crusnes, Landres et Buchel non loin de Thionville ; au nord-est à Sierck-lès-Bains, qui compte une centaine de places. D'autres projets sont à l'étude, notamment à Audun-le-Roman pour accueillir 200 à 300 véhicules, à Briey, à Jarny et à Joeuf-Homécourt. Cela n'exclut pas l'existence de P+R «sauvages», notamment près des voies d'accès à l'autoroute A31.

Au Luxembourg se trouvent cinq P+R officiels auxquels les frontaliers du Nord lorrain peuvent avoir recours : trois associés au train à Esch-sur-Alzette-gare (100 places), à Rodange-gare (145 places) et à Pétrange-gare (55 places) ; deux associés au bus à Esch-sur-Alzette-Raemerich (160 places) et à Frisange (268 places). Enfin, un P+R sera créé à Belval lorsque la liaison Audun-le-Tiche-Belval sera réalisée. Il permettra à certains usagers de garer leur voiture pour continuer leur trajet en train.

Des nouveautés ferroviaires attendues au Luxembourg d'ici cinq ans

La fréquentation des transports en commun passe aussi par la performance du réseau en termes de confort, rapidité, coût, etc. Elle sous-entend de réduire les ruptures de charge ou de combiner au mieux les différents modes de transport.

À ce titre, des nouveautés dans le domaine ferroviaire sont attendues d'ici cinq ans entre Luxembourg-Ville, le sud du pays et la Lorraine, mais aussi à Luxembourg-Ville même, auxquelles les frontaliers du Nord lorrain usagers réguliers du train seront sensibles. L'idée sous-jacente étant d'en convertir de nombreux autres parmi les automobilistes.

Luxembourg-Ville et Bettembourg vont ainsi être reliées par une nouvelle ligne ferroviaire, qui longera l'aire de Berchem du côté ouest.

Son ouverture prévue pour fin 2012 et suivie de travaux de finition, va significativement augmenter la capacité du réseau, voyageurs et fret, entre la capitale et le sud du Grand-Duché, mais aussi vers la Lorraine et l'international via le TGV.

Trois nouvelles gares seront bâties à moyen terme autour de Luxembourg-Ville : à Howald au sud, à Hollerich à l'ouest, et sous le Pont-Rouge au nord. Ces pôles d'échange permettront aux voyageurs de changer de mode de transport, dès leur entrée en ville, sans devoir obligatoirement transiter par la gare centrale saturée ou par Centre Hamilius. La future gare d'Howald qui devrait être mise en service en 2017, permettra par exemple aux frontaliers du Nord lorrain d'accéder directement aux sites de Gasperich, de Howald et de la Cloche d'Or.

Enfin, la mise en œuvre d'un tramway est également envisagée pour 2017 sur l'axe Gare centrale-Centre-Kirchberg, avec notamment un prolongement vers l'aéroport en 2020.

Promouvoir le covoiturage

Malgré le renforcement du réseau de transports en commun et les diverses incitations à y recourir, le trafic motorisé devrait continuer à jouer un rôle important dans les déplacements quotidiens des frontaliers du Nord lorrain. Mais il paraît possible de réduire son volet individuel, pour soulager les axes routiers et d'une manière générale limiter les nuisances dues à l'automobile.

Des pistes prennent ainsi forme pour développer de nouvelles pratiques d'utilisation de la voiture individuelle, comme le covoiturage, deuxième élément clé de la stratégie de mobilité transfrontalière durable. Celui-ci existe déjà à travers des initiatives spontanées entre frontaliers, mais il reste difficile à mesurer, et surtout il mériterait d'être structuré et optimisé. Les données tirées du recensement de la population 2009 présagent en effet d'un potentiel théorique important. Parmi les

43 000 frontaliers du Nord lorrain qui se rendent au Grand-Duché en voiture, le covoiturage pourrait en concerner 38 000 : ils vivent dans une commune où au moins une autre personne se rend chaque jour dans la même commune du Luxembourg qu'eux.

C'est le cas par exemple de 2 200 Thionvillois, 900 Messins et 800 Yutzois qui vont travailler en voiture à Luxembourg-Ville. La formule pourrait également intéresser parmi les Thionvillois, les 300 personnes qui se rendent en voiture à Esch-sur-Alzette, les 200 qui vont à Dudelange ou à Bertrange, etc. Mais cela suppose que leur destination finale soit relativement proche, ce qui n'est pas forcément le cas à Luxembourg-Ville, et que leurs horaires de travail soient les mêmes.

Objectif : moins de voitures

Dans l'hypothèse où, en 2009, la moitié des frontaliers vers Luxembourg-Ville auraient adopté le train ou le bus, et où le tiers des autres qui habitent et travaillent dans la même commune auraient eu recours au covoiturage, le nombre de voitures nécessaires à les acheminer aurait été de 28 000 ou de 26 000, suivant que le taux d'occupation des véhicules pratiquant le covoiturage oscille entre deux et quatre passagers.

Si on y ajoute les 5 000 voitures utilisées par les frontaliers «isolés», ceux qui n'ont pas d'habitant de leur commune de résidence qui travaille dans la même commune qu'eux au Luxembourg, le nombre total de véhicules nécessaires à transporter tous les frontaliers du Nord lorrain se serait situé entre 33 000 et 31 000.

Cela représente entre 10 000 et 12 000 véhicules de moins chaque jour sur les routes, par rapport à une hypothèse qui conserverait la fréquentation actuelle des trains ou des bus, et considérerait le covoiturage comme inexistant.

Sans viser forcément cet objectif, l'instance supérieure départementale peut toutefois user de son rôle d'entraînement afin de créer les op-

portunités d'établir un maximum de connexions entre utilisateurs de véhicules individuels. Diminuer significativement le nombre de voitures en circulation, sans investissements supplémentaires dans la capacité du réseau routier, semble en effet a priori possible. Les frontaliers, dont les trajets sont quotidiens, constituent un groupe cible par excellence pour un tel projet. Celui-ci pourrait notamment s'appliquer avec succès aux frontaliers dont les trajets routiers sont les plus longs et donc les plus onéreux. Et dans les zones rurales dépourvues de transports en commun, le covoiturage pourrait permettre à des actifs ne possédant pas de véhicule personnel de saisir l'opportunité de trouver un travail au Grand-Duché.

Le Conseil général de la Moselle devrait pouvoir également compter dans cette opération sur le soutien du Verkeiersverbond du Luxembourg (Communauté des transports), pour sensibiliser les entreprises luxembourgeoises à établir un plan de déplacement-entreprise et à mettre en place des actions de mobilité.

Toutefois, malgré un contexte de hausse du prix des carburants, le différentiel de prix à la pompe en faveur du Grand-Duché, où les frontaliers ont l'habitude de s'approvisionner, a créé jusqu'ici l'illusion d'un carburant bon marché, ce qui n'incite pas à prendre les transports en commun ou à covoiturer.

Cette situation ne va pas dans le sens souhaité par deux décisions internationales : le Traité de Lisbonne qui cherche entre autres à favoriser les déplacements de main-d'œuvre en réduisant les freins à cette mobilité, et le Protocole de Rio (ou Rio+20) sur la diminution des gaz à effet de serre.

Le sujet a par ailleurs été relancé récemment par l'Organisation Mondiale de la Santé qui s'inquiète des effets cancérigènes des moteurs diesel (60% du parc français).

Projet «Moselle Nouvelles Mobilités» et véhicule partagé

Offrir aux frontaliers mosellans la possibilité de repenser leur mobilité passe aussi par l'accès à des véhicules décarbonés. C'est ici qu'intervient un troisième élément clé porté par le Conseil général de la Moselle et à destination des frontaliers mosellans : le projet «Moselle Nouvelles Mobilités».

Ce projet, pour lequel le département se veut territoire-pilote et qui s'inscrit désormais dans un cadre transfrontalier associant le Luxembourg, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat, repose sur l'utilisation de véhicules à propulsion électrique capables de réduire l'empreinte écologique des déplacements. Il fait suite au projet CROME, projet franco-allemand de mobilité électrique et pour lequel le Conseil général de la Moselle s'était rapproché de SMART, qui produit en Moselle, à Hambach, la version ED, pour Electric Drive, de son modèle ForTwo. Le Conseil général de la Moselle a subventionné dans ce cadre, la mise en circulation d'une flotte de 30 véhicules.

La mobilité électrique qui vise 3 000 véhicules électriques à moyen terme reste aujourd'hui encore limitée dans son expansion par les coûts relativement élevés d'acquisition du véhicule et de location de batteries, ainsi que par une autonomie limitée. Elle implique le déploiement de bornes publiques de recharge dans le département.

Parallèlement, la réflexion évolue autour du concept de véhicule partagé : un système de mobilité qui fonctionne en réseau sur un même territoire, principalement urbain, et dont le modèle économique est d'assurer la maximisation de l'utilisation du véhicule au cours de la journée.

Inciter avant de contraindre

Au final, le concept de mobilité durable passe sans doute par une combinaison intelligente du transport individuel et collectif, de la route et du rail, du covoiturage et du véhicule partagé, alliée à des technologies de propulsion et des systèmes d'information innovants, capables par exemple de calculer un itinéraire et un mode de transport optimums en temps réel.

Ce système de mobilité doit reposer sur la qualité et l'attractivité de l'offre, pour que celle-ci devienne concurrentielle par rapport à la voiture à usage individuel, sans pour autant vouloir l'exclure.

Les pouvoirs publics peuvent ainsi, pour orienter les choix, mettre en place une voie dédiée pour les véhicules partagés. Ils peuvent aussi suivre l'exemple du Luxembourg qui, dans sa «stratégie globale pour une mobilité durable» (Modu), prévoit de réguler les flux vers la ville en les canalisant en périphérie, en augmentant les prix des stationnements en ville, en limitant le nombre de places de parking par bâtiment, etc.

À ces conditions, les usagers se rallieront à l'initiative et procéderont progressivement à un nécessaire changement de leurs habitudes. Car à ce jour, la mobilité transfrontalière durable n'est encore qu'une alternative incitative, mais à terme, la saturation prévisible des réseaux pourrait la transformer en contrainte.

Les vecteurs d'une mobilité transfrontalière durable

- Transports en commun (train, bus)
- Transports individuels (voiture, deux-roues), intégrant l'électro-mobilité
- Concept de parkings-relais (P+R)
- Offre de covoiturage, véhicule partagé, électro-mobilité
- Priorité sur les routes des bus et des voitures en covoiturage
- Recours généralisé à la télématique

Savoir plus :

- La Grande Région en mouvement. Mobilité des frontaliers : dynamiques et perspectives - Fonds national de la Recherche Luxembourg, Forum Europa, CNRS, CEPS Instead, octobre 2012.

http://mobil-t.ceps.lu/events/Conference_EMF_2012.cfm

- Stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers - Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, avril 2012.

http://www.dat.public.lu/actualites/2012/04/1904_MODU/1904_Strategie_pour_une_mobilite_durable_Version_integrale_MODU.pdf

Site internet :

- www.insee.fr



Insee

Institut National de la Statistique et des Études Économiques Direction Régionale de Lorraine

15, rue du Général Hulot
CS 54229

54042 NANCY CEDEX

Tél : 03 83 91 85 85

Fax : 03 83 40 45 61

www.insee.fr/lorraine

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Christian TOULET

Directeur régional de l'Insee

COORDINATION RÉDACTIONNELLE

Bertrand KAUFFMANN

Jean-Jacques PIERRE

RESPONSABLE ÉDITORIALE

ET RELATIONS MÉDIAS

Brigitte VIENNEAUX

RÉDACTRICE EN CHEF

Agnès VERDIN

RÉALISATION DE PRODUITS

ÉDITORIAUX

Édith ARNOULD

Marie-Thérèse CAMPISTROUS

ISSN : 0293-9657

© INSEE 2012

Définitions

Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Il procure des avantages individuels (économiser les dépenses de carburant et de maintenance, agrémenter les voyages, développer le lien social) et collectifs (augmenter le taux de remplissage des véhicules, diminuer les embouteillages, la pollution).

Le covoiturage dépend de la motivation des particuliers et repose en grande partie sur un principe collaboratif d'auto-organisation mais peut être encouragé, co-organisé ou aidé par des collectivités ou des entreprises qui y trouvent divers bénéfices.

La loi interdit qu'il devienne une pratique professionnelle (qui serait concurrentielle aux activités marchandes de transports publics ou privés) : le conducteur ne doit donc pas faire de bénéfices.

Un concept intermédiaire entre le covoiturage et la ligne de transport public existe : le Vanpool. Il s'agit de minibus affrétés par un employeur, une collectivité publique ou une société privée et mis à la disposition d'un groupe de personnes qui effectuent régulièrement le même trajet.

Le véhicule partagé est un système dont les adhérents (une société commerciale, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle) mutualisent la propriété d'une flotte de véhicules, en partageant les coûts d'achat, d'assurance et d'entretien.

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au garage, l'utilisateur de véhicule partagé dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres.

Le véhicule partagé réduit le coût d'accès à la mobilité individuelle sans concurrencer vraiment les transports collectifs, dans la mesure où le véhicule n'y est pas immédiatement et inconditionnellement disponible. La clé de son succès repose dans la diversité d'utilisation, donc de besoins, sur des créneaux horaires différents selon les membres.

On distingue :

- le système de véhicule partagé organisé par des entreprises ou organisations qui achètent des véhicules et les mettent à la location, généralement de (très) courte durée (à l'heure ou la journée) ;

- le système de véhicule partagé dans la sphère privée qui s'organise entre particuliers. Il est vu comme moyen de rentabiliser sa voiture par un utilisateur qui en reste propriétaire mais la loue quand il ne l'utilise pas.

Les Park + Ride (P+R) sont des lieux aménagés où les personnes qui se déplacent peuvent laisser leur véhicule et/ou accéder aisément aux transports collectifs, au véhicule partagé, à l'électromobilité, ou se rencontrer pour pratiquer le covoiturage vers leur lieu de destination.