

La politique des transports dans le Grand Est : vectrice d'union ou de désunion régionale ?

« L'Est français dans le tourbillon des réformes territoriales. Quelle gouvernance pour les territoires redessinés du Grand Est et de la Bourgogne-Franche-Comté ? »

**Colloque de la Revue géographique de l'Est, Mulhouse
6 septembre 2019**



Julien GINGEMBRE
Docteur en géographie
Chercheur associé au LOTERR
Université de Lorraine



Introduction

➤ S'interroger sur les évolutions récentes en matière de politiques de **transport** et de **mobilité** dans le Grand Est en optant pour une analyse multiscalaire, des enjeux internationaux à ceux des territoires du quotidien.

1. Les transports et la mobilité : quelles évolutions récentes ?

2. Le Grand Est : une région singulière

3. Quelles conséquences en matière d'aménagement ?

3. Un exemple local : le Sillon lorrain

1. Les transports et la mobilité : quelles évolutions récentes ?

Des évolutions contemporaines qui bouleversent les façons d'aménager le territoire

1. La **distanciation** entre lieux de résidence et de travail se poursuit.
2. La **voiture** comme valeur dominante est **remise en question**.
3. Le **numérique** bouleverse les pratiques.
4. De **nouveaux usages** émergent : écologiques, alternatifs, partagés.
5. L'État se **désinvestit** progressivement des politiques de transports
6. Les **entreprises privées** s'inscrivent plus encore dans le domaine des transports.

La problématique des transports est englobée dans celle de la **mobilité**

1. Les transports et la mobilité : quelles évolutions récentes ?

Une actualité législative importante...

- **Loi MAPTAM (2014)** et l'affirmation des « chefs de file »
 - la Région devient chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ;
 - la Région doit élaborer le Schéma régional de l'intermodalité.
 - **Loi NOTRe (2015)** et le transfert de compétences des départements vers les Régions
 - en plus du TER, les Régions sont depuis 2017 en charge des transports non urbains et scolaires ;
 - élaboration du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires).
 - **Loi d'Orientation des Mobilités** : une première depuis 1982
 - identification de « bassins de mobilité » ;
 - suppression des « zones blanches » de la mobilité.
- Ces évolutions touchent l'ensemble des régions françaises. Toutefois, compte tenu de sa singularité, la question des transports est particulièrement prégnante dans le **Grand Est**.

1. Les transports et la mobilité : quelles évolutions récentes ?

...et donc des répercussions dans le Grand Est

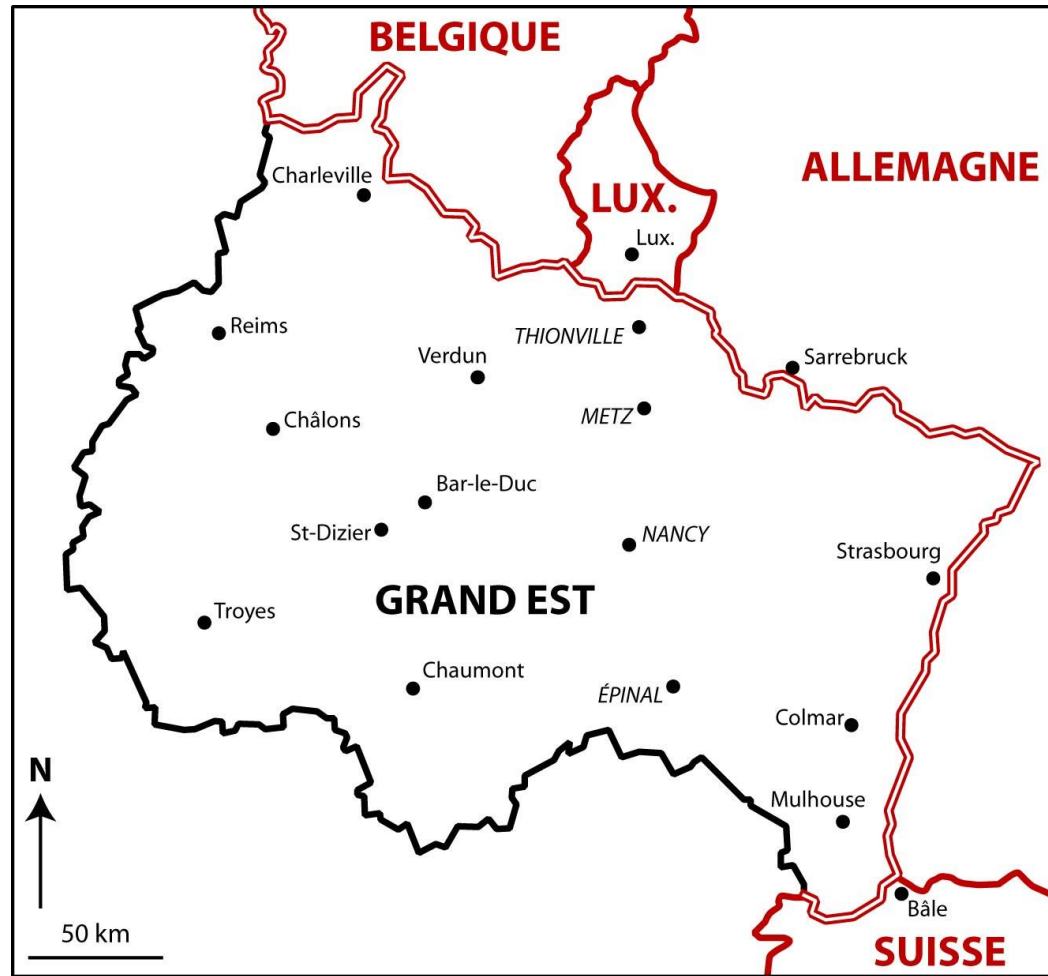
Des répercussions singulières du fait de la situation de la Région :

- Une région **frontalière**
- Une région de **passage**
- Une région d'**interface**

2. Le Grand Est : une région singulière

Une région frontalière

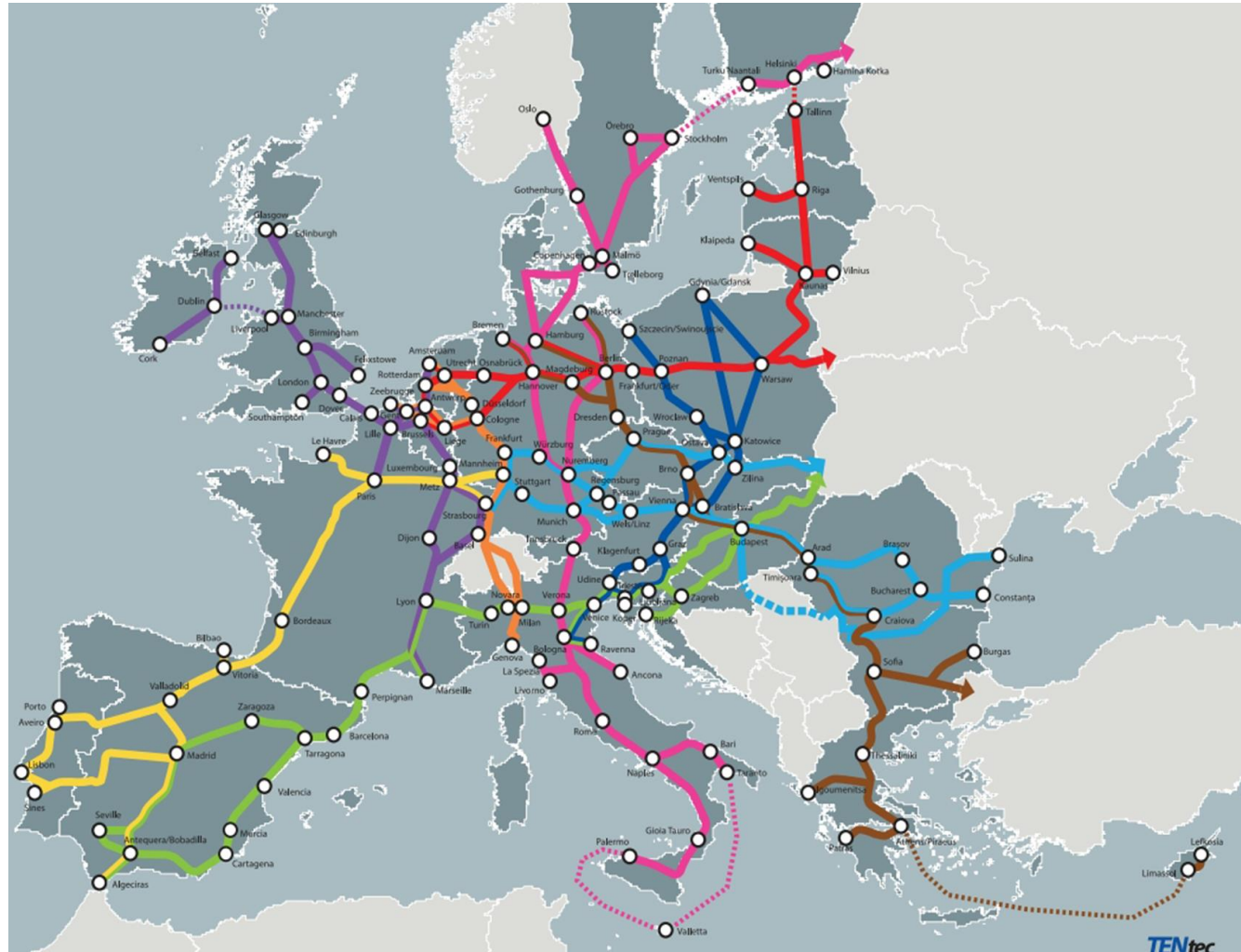
- La Région partage **760 km** de frontières avec quatre pays européens.
- Elle côtoie des **espaces de fort développement** démographique et économique.



2. Le Grand Est : une région singulière

Une région de passage

Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

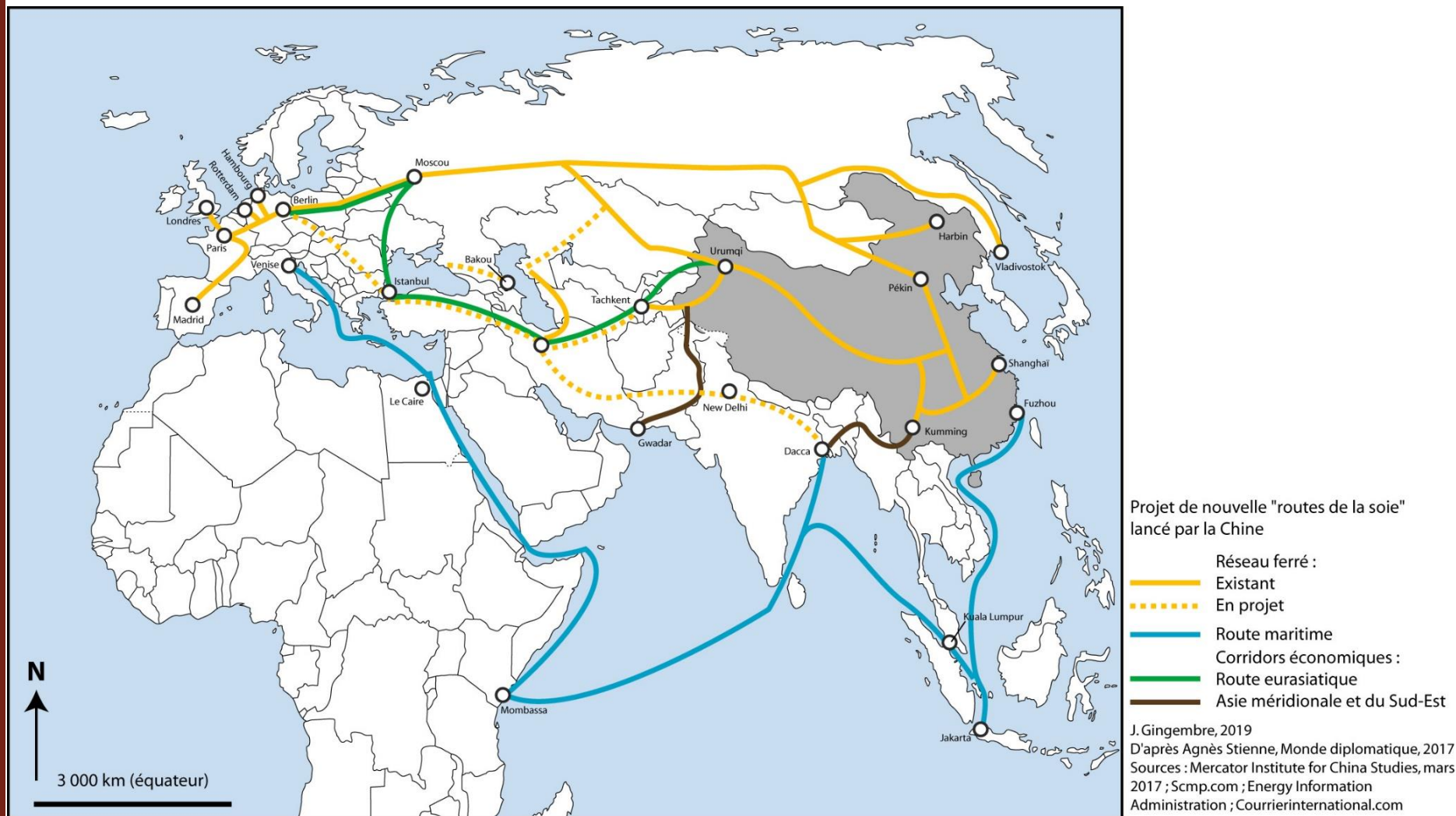


Source : ec.europa.eu / TEN-T, 2018

2. Le Grand Est : une région singulière

Une région de passage

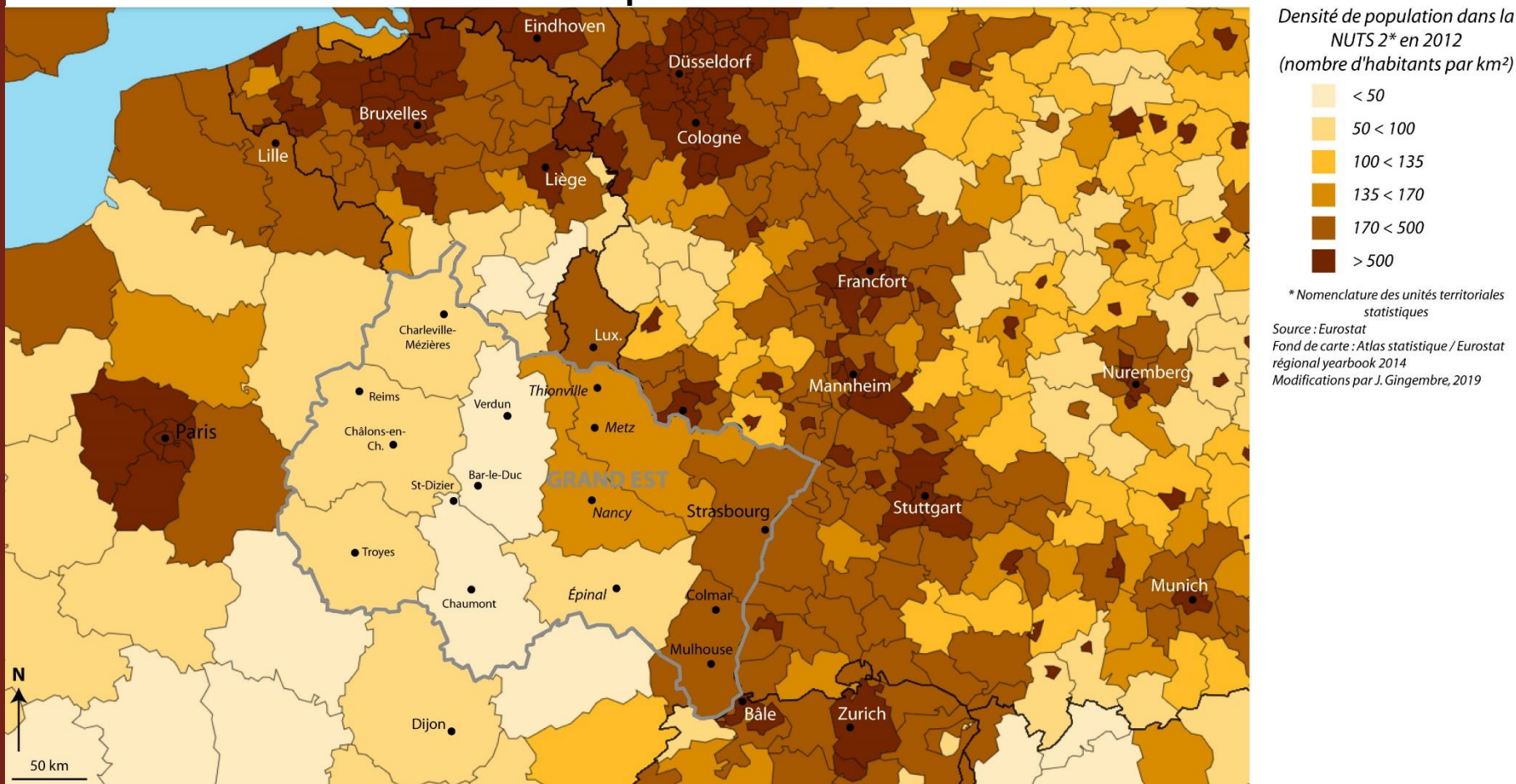
Le Grand Est au contact des débouchés des nouvelles « routes de la soie » chinoise



2. Le Grand Est : une région singulière

Une région d'interface

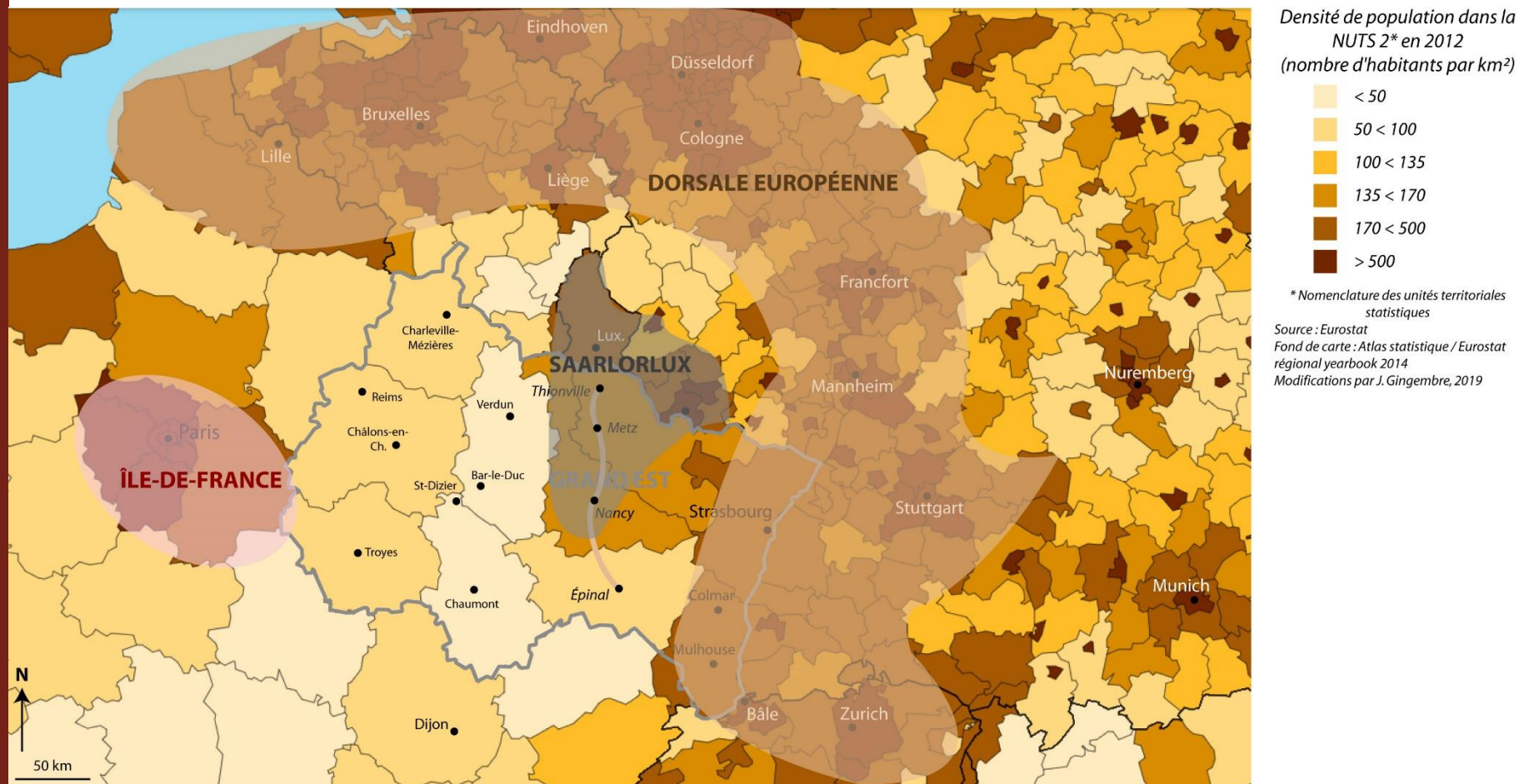
Une région intermédiaire entre des espaces densément peuplés et dynamiques et des espaces à faible densité



2. Le Grand Est : une région singulière

Une région d'interface

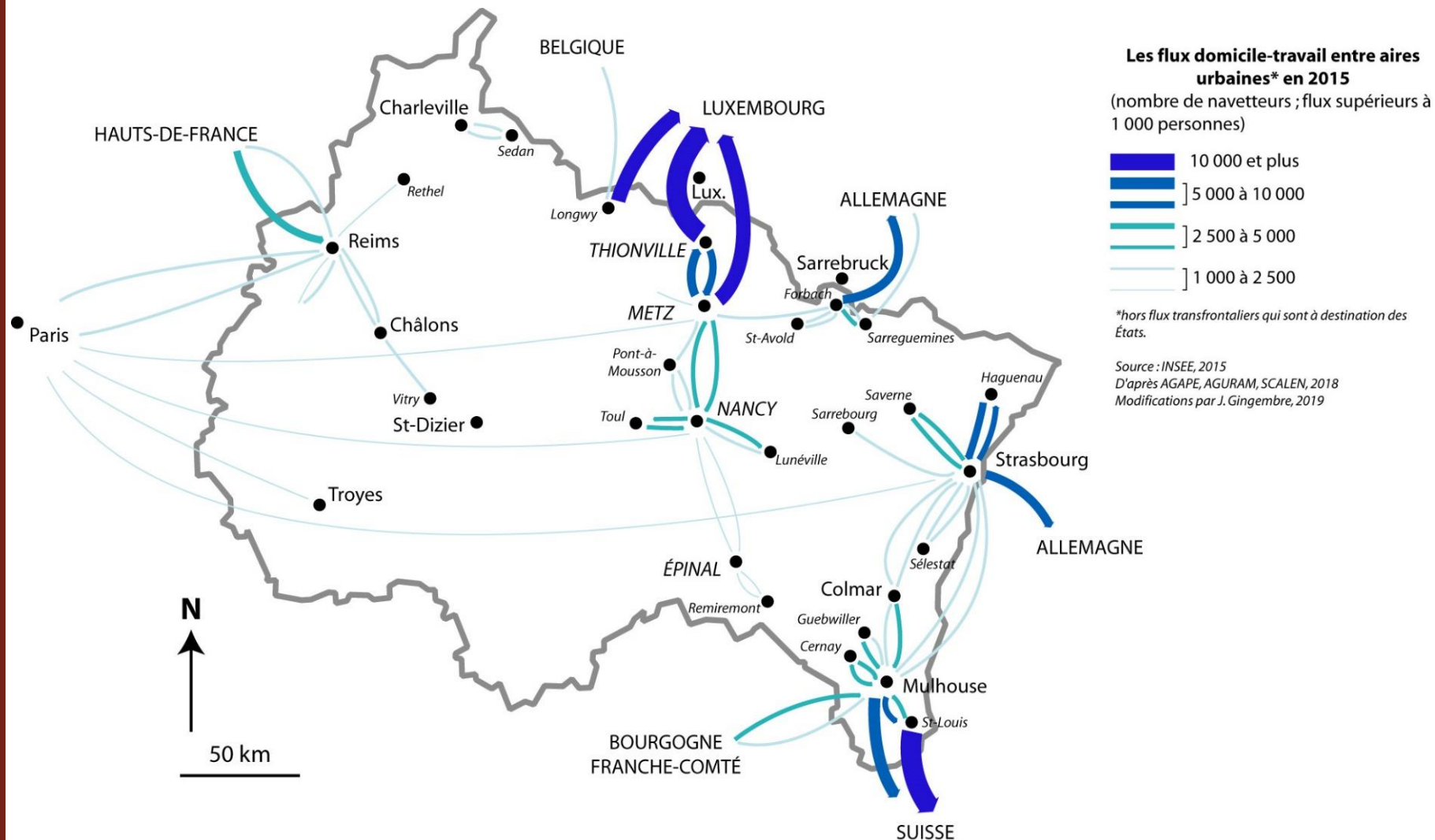
Une région étirée entre Paris et la mégalopole européenne



2. Le Grand Est : une région singulière

Une région d'interface

170 000 travailleurs sont concernés par la mobilité transfrontalière.



3. Quelles conséquences en matière d'aménagement ?

Une structuration territoriale marquée par des dissensions internes

- Une Région récente (2016) issue de la **fusion peu consensuelle** de trois régions ;
- Une certaine **instabilité** : la Région a connu deux Présidents ;
- Des **dissensions toujours actives** : Collectivité européenne d'Alsace, Eurodépartement de Moselle ;
- Une **capitale régionale excentrée** et des **polarités extérieures** influentes (Paris, Luxembourg, Bâle).
- Le **SRADDET** est le document régional de planification territoriale. Il permet de définir les stratégies à long terme (30 ans) dans plusieurs domaines :
 - Climat, air, énergie
 - Biodiversité
 - Déchets
 - Urbanisme
 - Transport et mobilité

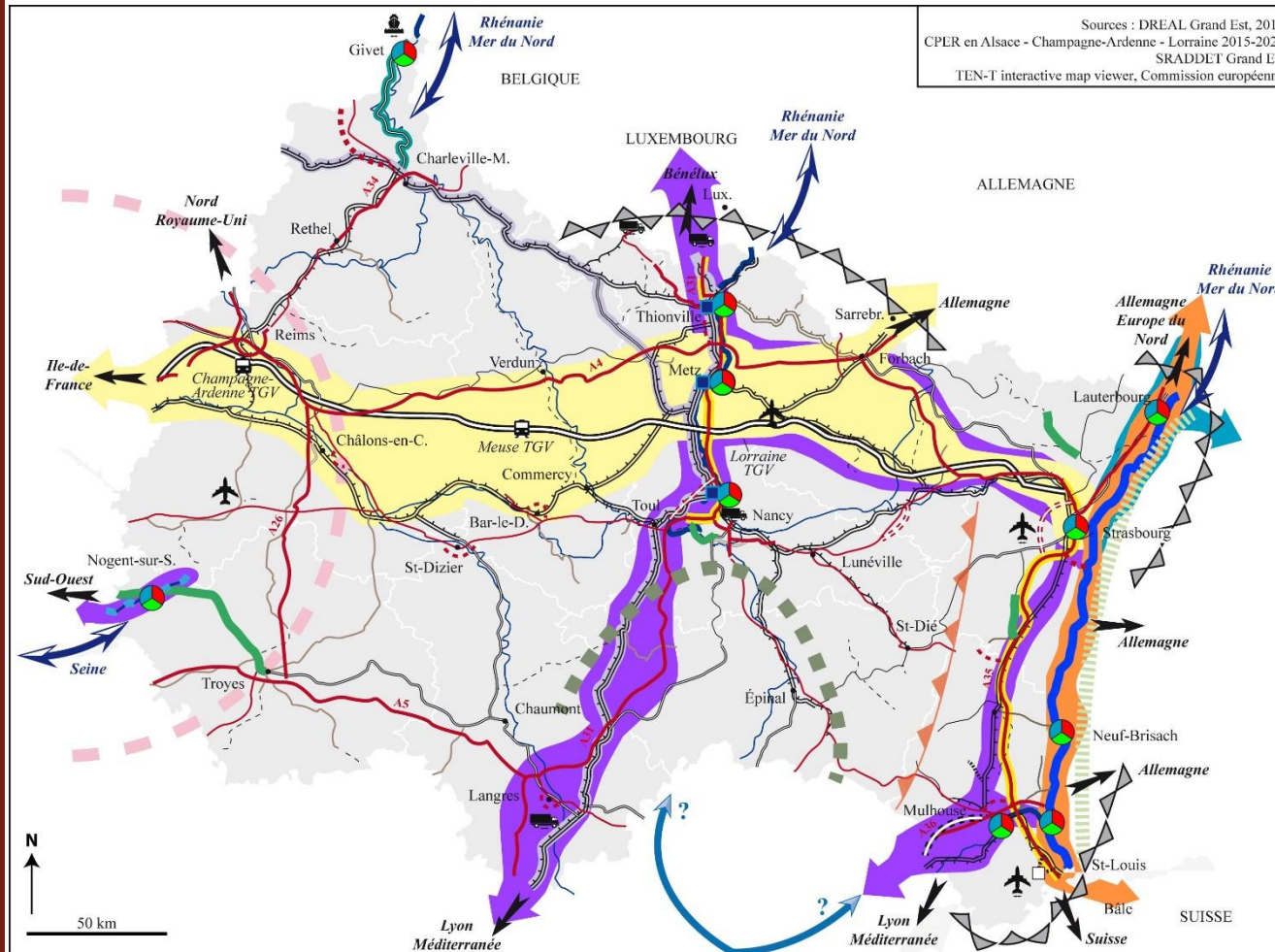
3. Quelles conséquences en matière d'aménagement ?

Les ambitions du SRADDET en matière de mobilité et de transport

- S'appuyer sur les « nœuds » d'entrée **multimodaux** :
 - pour les **voyageurs** : s'appuyer sur les pôles d'échanges multimodaux (gares ferroviaires et routières) afin de favoriser les déplacements en transports en commun et pour développer de nouvelles centralités urbaines ;
 - pour les **marchandises** : renforcer et optimiser les plates-formes logistiques multimodales pour favoriser le report modal et développer le tissu économique ;
 - renforcer l'**offre** et les **services** de transport.
- **Hiérarchiser** le réseau routier afin de répondre aux problématiques de court terme : saturation, travail transfrontalier ;
- Développer les **nouvelles mobilités** : véhicules électriques et au gaz, mobilité durable des salariés, harmonisation de la tarification et de la billettique (y compris transfrontalières)

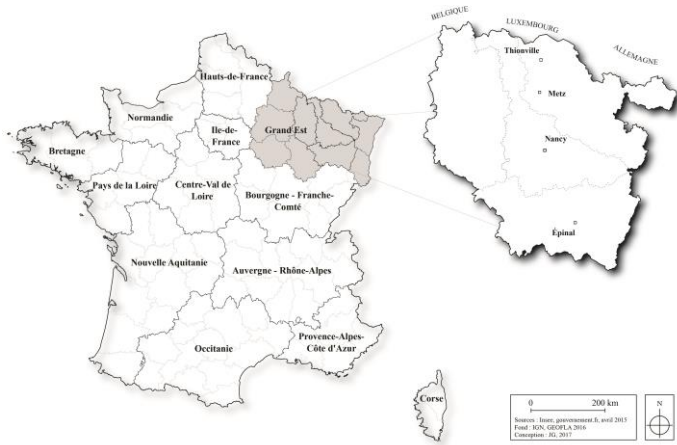
3. Quelles conséquences en matière d'aménagement ?

Cartographie synthétique des ambitions régionales



4. Le Sillon lorrain : une recomposition territoriale en cours

Vingt années de « construction métropolitaine » en réseau



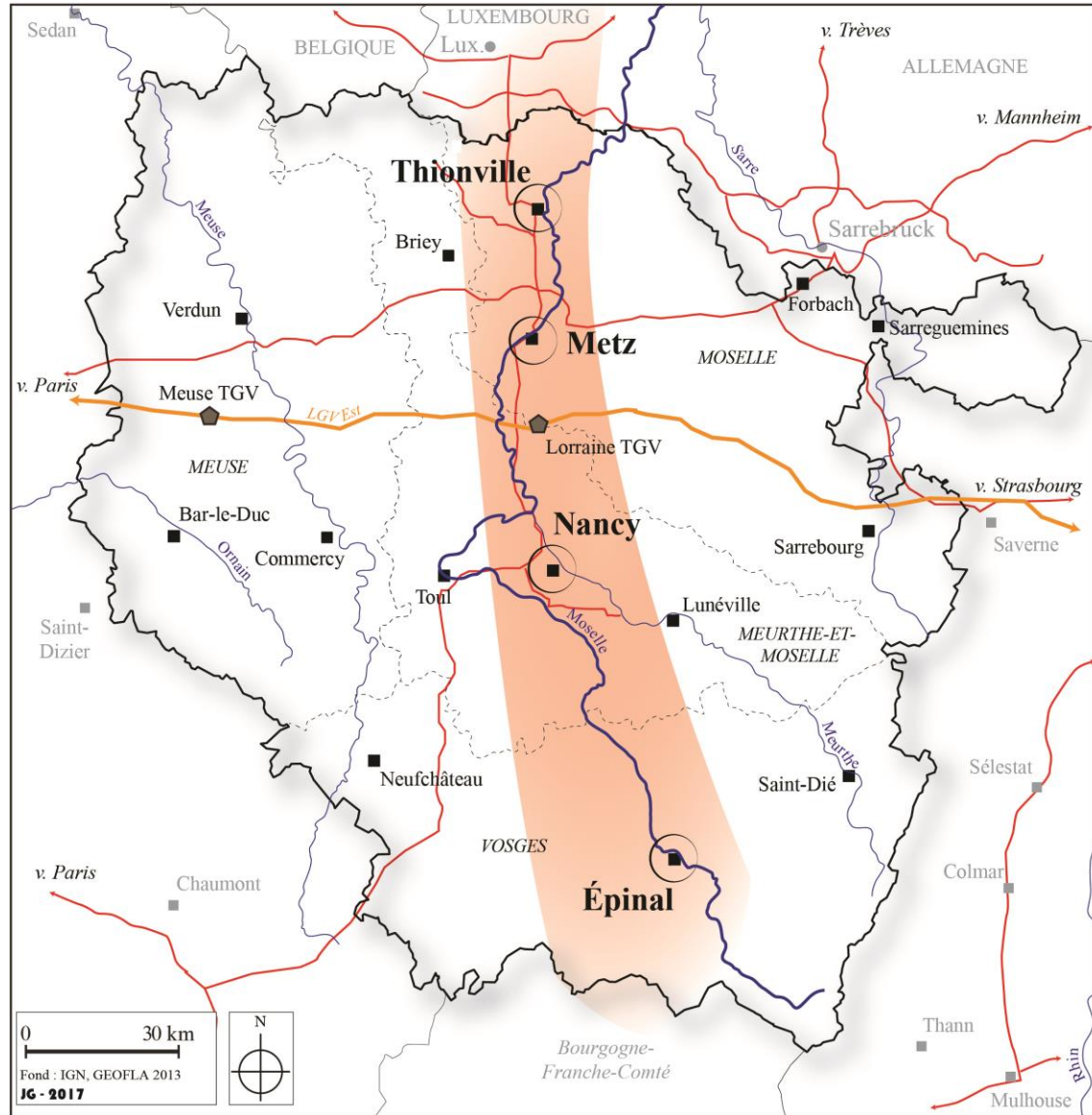
Quatre intercommunalités :

683 400 habitants

Quatre aires urbaines :

1 052 800 habitants

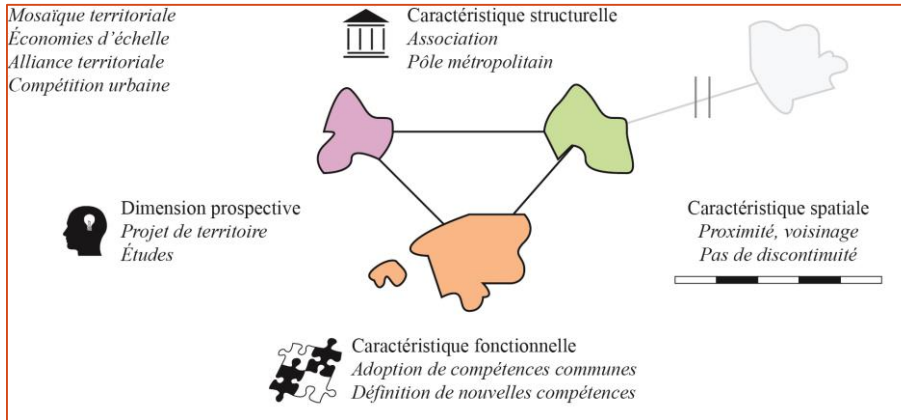
Un Pôle métropolitain :



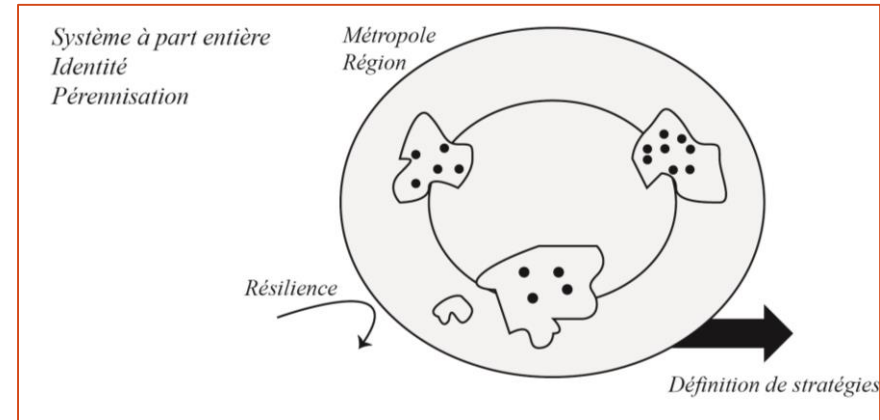
4. Le Sillon lorrain : une recomposition territoriale en cours

Vingt années de « construction métropolitaine » en réseau

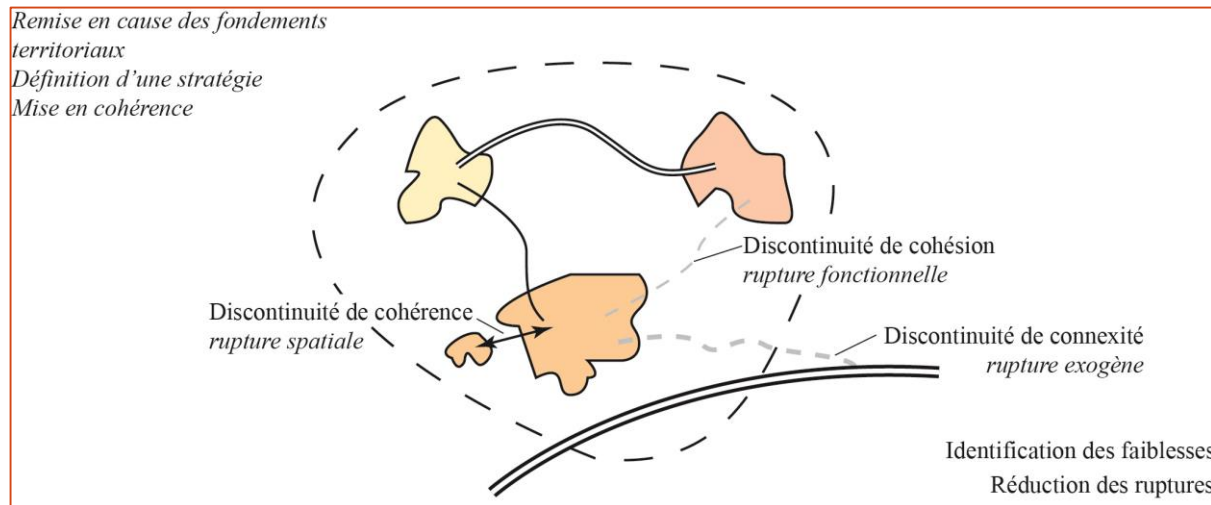
Étape 1 : la recomposition topologique



Étape 3 : la recomposition systémique



Étape 2 : la recomposition de cohérence



D'après C. Rolland-May, 2000

06 septembre 2019

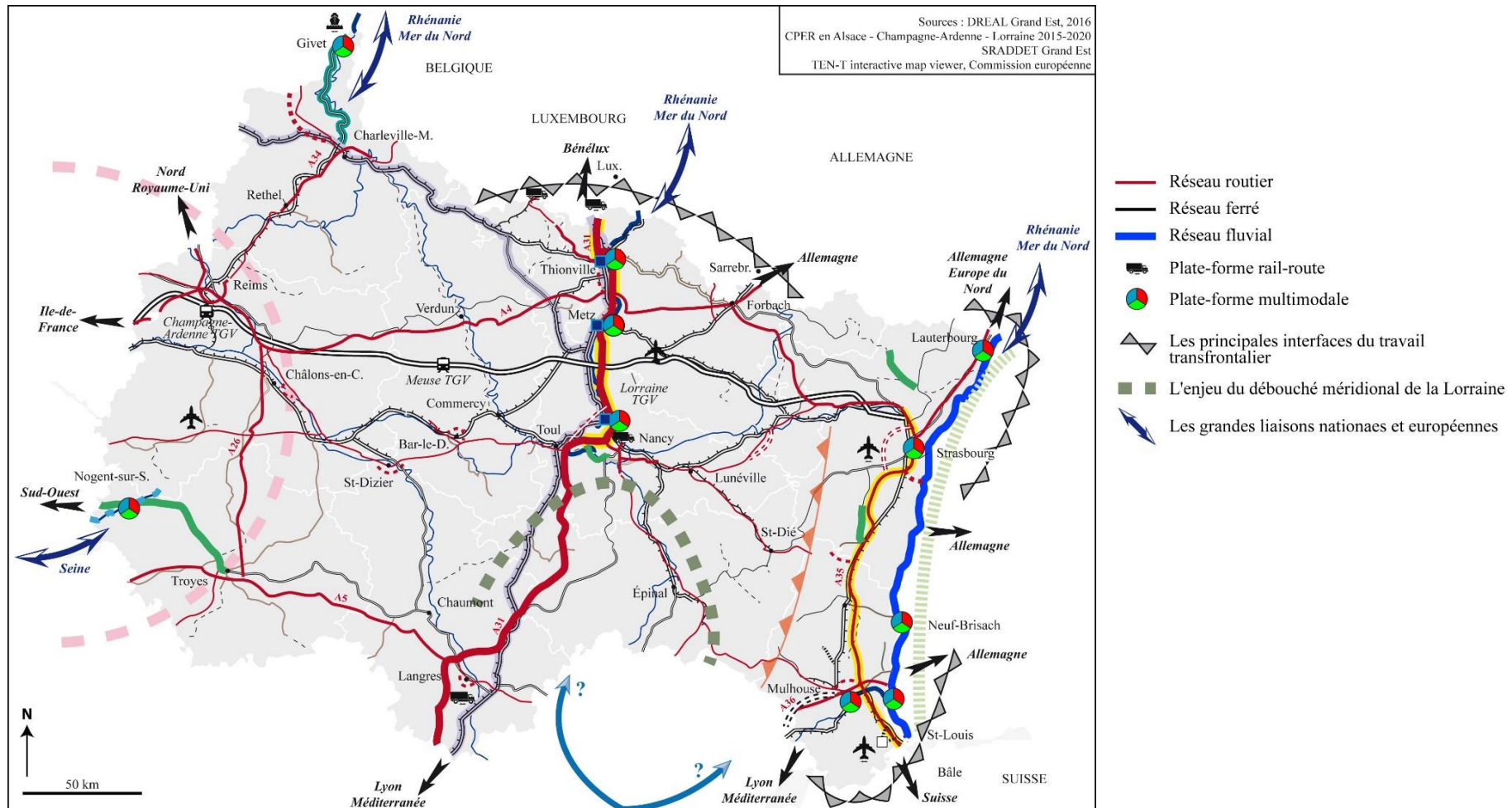
Julien Gingembre

16

4. Le Sillon lorrain : une recomposition territoriale en cours

Réduire les discontinuités internes et externes

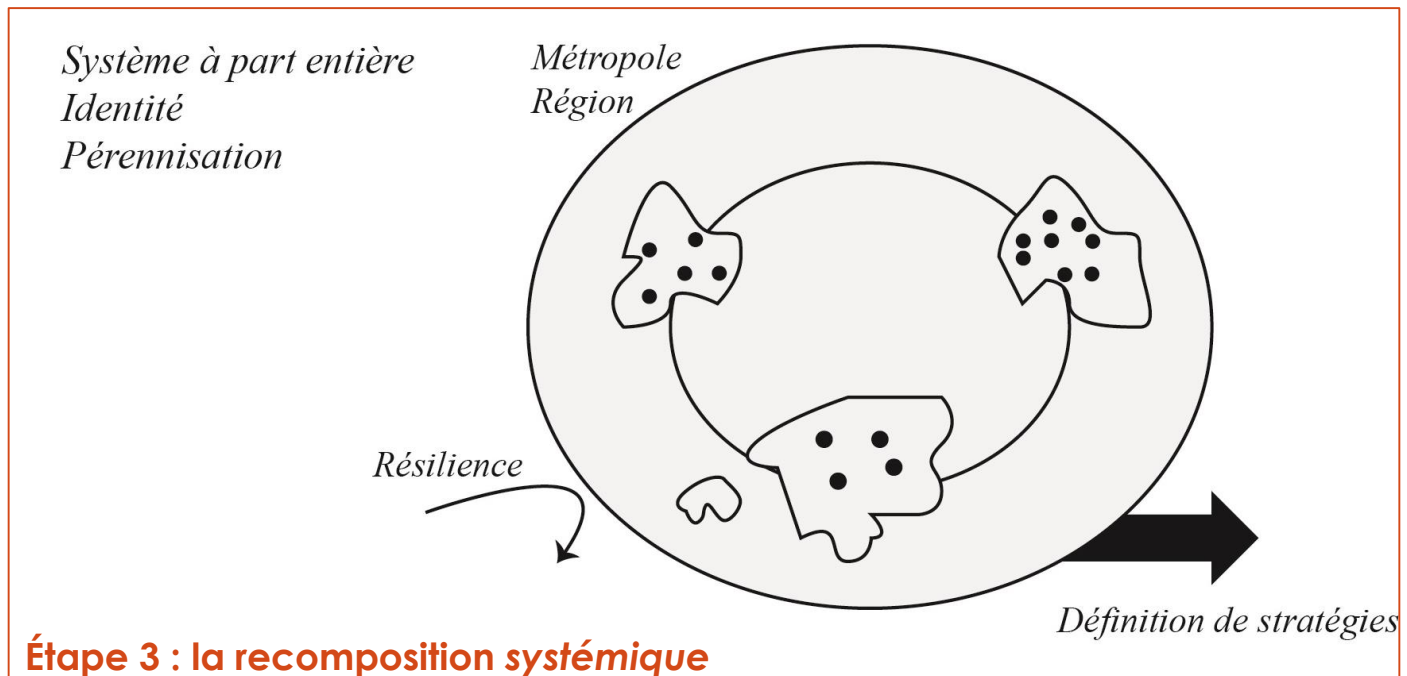
- Une discontinuité structurelle et conjoncturelle ancienne : l'A31, une infrastructure sous-dimensionnée débordée par les flux transfrontaliers



Conclusion

Une union régionale contrariée

- La permanence des enjeux **lorrains** et **alsaciens** : les Grenelles des mobilités
- Les **services de mobilité** : un angle d'attaque commun à l'ensemble de la Région



Bibliographie sélective

- L. Bertrand, 2004, « Le Grand Est : l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie ? », *Revue géographique de l'Est*, vol. 44 / 3-4 ;
- Beyer A., 2015, « La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? », *L'Information géographique*, 2015/1, vol. 79
- DREAL Lorraine, 2015, *A31bis au cœur du sillon lorrain*, Dossier du Maître d'Ouvrage, 116 p. ;
- Gingembre J., Baude J., 2014, « Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations », *EchoGéo*, 2014/27 ;
- Région Grand Est, 2019, *SRADDET*, Diagnostic territorial (171 p.), Objectifs (82 p.), Fascicule (142 p.) ;
- Hecker A., 2015, « Les infrastructures de transport, vecteurs d'intégration métropolitaine ? Le cas du Sillon Lorrain », *Géotransports*, n° 5-6, pp. 87-102 ;
- Huré M., 2017, *Les mobilités partagées : nouveau capitalisme urbain*, Publications de la Sorbonne, 160 p. ;
- Le Breton É., 2019, *Mobilité, la fin du rêve ?*, Apogée, 96 p. ;
- Moriset B., 1995, *Nancy-Metz : de la métropole d'équilibre à la métropolisation, discours et mythes*, Thèse de doctorat, Grenoble ;
- Rolland-May C., 2000, « Géostratégie de la recomposition de territoires. Cas particulier en espace fortement métropolisé : l'espace « médio-lorrain » autour de Pont-à-Mousson », *Revue géographique de l'Est*, vol. 40 / 4 ;
- Woessner R., 2006, « L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône », *Annales de géographie*, vol. 115, n° 647, pp. 2-25.