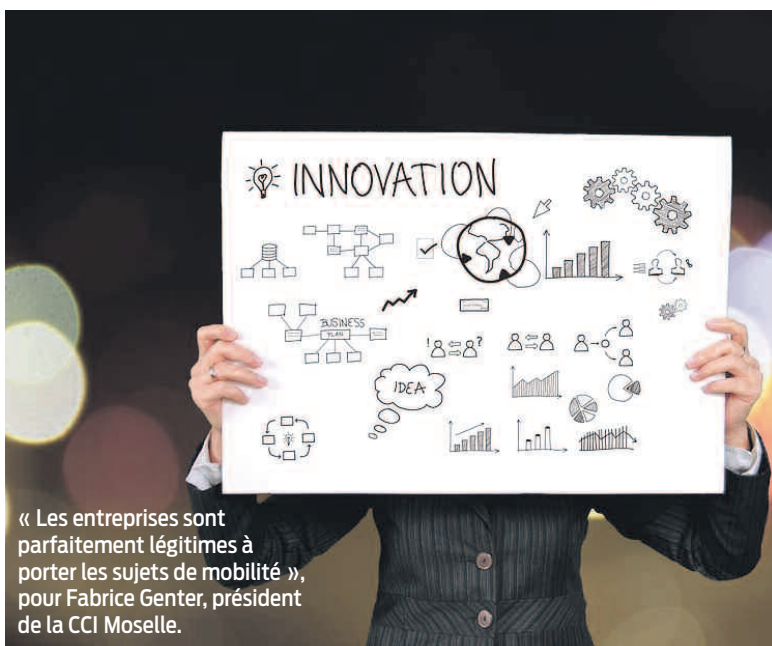


+
70 000
À
80 000

C'est l'augmentation du nombre de frontaliers dans les 15 ans à destination du Luxembourg, dont 50 000 Français.

Sources : Agape



« Les entreprises sont parfaitement légitimes à porter les sujets de mobilité », pour Fabrice Genter, président de la CCI Moselle.

travail de 40% a impacté de 1,4 milliard d'euros l'économie du territoire, avance encore Helena Umanets. Selon elle, **trois possibilités** : « Construire de nouvelles infrastructures, ce qui est long et coûteux et a encore un impact sur la circulation pendant la longue phase de travaux ; taxer les automobilistes (via les péages par exemple) pour financer des équipements ce qui est difficile à faire accepter. Heureusement, il y a une troisième voie, parle-t-elle comme une politique, un changement de comportement. Or, personne n'aime le changement dans le fond. »

Alors Egis a lu et calculé pour avancer une solution. Lu Richard Thaler, prix Nobel d'économie 2017 qui affirme que « les choix humains ne sont pas rationnels » : donc même s'il y a tout intérêt, l'usager ne va pas modifier ses habitudes. Calculé que **5% de réduction du trafic aux heures de pointe suffiraient à atteindre une fluidité à une vitesse acceptable**. Avancé enfin l'idée, directement inspirée des Néerlandais qui « aiment réfléchir out of the box », du péage inversé : pour lisser les pics de circulation, on inverse le système et on récompense en argent les gens qui changent leurs habitudes (en décalant leur départ ou en changeant de mode de transport par exemple). « Sur une base de 3€ "gagnés" par trajet, on arrive à de véritables petites sommes à la fin du mois, puis de l'année, qui peuvent servir, pourquoi pas, à s'acheter un vélo électrique », rêve Helena Umanets à voix haute.

Quelques chiffres pour appuyer son argument : **Rotterdam a mis en place le péage inversé, et réduit ses congestions de 6%**. 40% des participants à la démarche le font quotidiennement et, mieux encore, 80% des inscrits au programme poursuivent le changement d'habitudes après le programme.

3 Participer

La mobilisation des acteurs économiques

« Mobilité. On en parle comme s'il s'agissait d'un concept de spécialistes, mais c'est bien du quotidien dont on parle. L'accès au travail, aux commerces, à la santé... », égrène Fabrice Genter. Pour le directeur de la Chambre de commerce et d'industrie de la Moselle, c'est une raison suffisante pour que la CCI s'empare du sujet. « Ça ne devrait pas être si compliqué que ça, après tout ce sont des problèmes de riches, on n'est pas malheureux. Sauf que souvent, les plus riches sont aussi les plus égoïstes », poursuit-il dans sa démonstration. Il rappelle que « nos systèmes de transports actuels datent de l'époque de la mine et de la sidérurgie, waouh !... Il est temps de passer à autre chose », invite-t-il à son tour.

Une fois le constat partagé, reste la solution. Pour la **CCI Moselle, c'est par exemple l'organisation l'an dernier du premier colloque sur la mobilité porté en partenariat avec la CCI du Luxembourg**. Car on l'a compris, le problème ne pourra se contenter de solutions unilatérales. « Les entreprises, parce qu'elles sont des citoyennes à part entière, sont parfaitement légitimes à porter ces sujets », pense encore Fabrice Genter qui en appelle à « la prise en compte du voisin ». Son regard se tourne clairement vers le nord. Et de notre côté du pré, c'est à « un renforcement de la gouvernance » qu'il exhorte : « Il y a 13 intercommunalités entre Metz et Luxembourg ! Et chacune développe son propre schéma de transports comme si les habitants restaient dans ces périmètres... » Il place aussi ses espoirs dans des accords de co-développement franco-

luxembourgeois (la rétrocession fiscale du Grand-Duché) ou encore dans l'examen par le Sénat dans les jours qui viennent de la loi LOM (loi d'orientation sur les mobilités).

4 Arrêter

S-Hub : l'immeuble dédié au télétravail

« Et si la meilleure mobilité était celle que l'on ne fait pas ? » Une question rhétorique, certes, surtout une forme de bon sens. Alors évidemment ça ne peut pas coller à toutes les activités, c'est strictement encadré par la loi*, mais le télétravail est une véritable option à envisager.

La Sodevam ne s'y est pas trompée et a engagé, en tant qu'aménageur mais aussi en investissant 4,5 millions d'euros, dans **le premier immeuble partiellement dédié à cette forme de travail à distance**. Erigé le long de l'A31 avant l'entrée dans Thionville, Meilbourg One, le nom du bâtiment (S-Hub pour le concept commercial) ambitionne d'offrir, dès le 3 juin 2019, « les mêmes conditions de travail qu'au Luxembourg, sinon ça ne sert à rien ».

Pascal Biechele, directeur de projet à la Sodevam, parle « d'effet waouh » avec qualité architecturale et d'équipement et services supplémentaires. Bref ce qui donne envie de venir travailler là plutôt que de rester chez soi. Et de déboursier les 17€ quotidiens en moyenne, pour l'heure à la charge des seuls employés mais qu'il serait judicieux (et logique) de faire cofinancer par les employeurs. L'immeuble sera livré le 1^{er} avril prochain pour une phase test de deux mois, avec accès gratuit.

« Il ne suffit plus de parler mobilité, nous sommes désormais face à un problème de démobilité », formule Pascal Biechele. Al'impact personnel s'ajoute celui sur les ressources humaines avec des difficultés croissantes à recruter. « Il y a deux ans, la Sodevam a



Le programme S-Hub offrira la possibilité de télétravailler depuis Thionville-Yutz.

travaillé avec PWC (cabinet d'audit luxembourgeois) sur les solutions possibles à la démobilité», explique le chef de projet avant de lister les pistes retenues alors : décalage des horaires, covoiturage, développement des infrastructures routières, cheminements doux et télétravail.

C'est sur cette dernière piste que le pari est fait. « **Se dire que le Luxembourg est à zéro kilomètre**. Et installer un centre de télétravail pile là où commencent les bouchons, sur l'A31 en approche de Thionville. » Pascal Biechele rappelle que 25% des déplacements se font dans le cadre du travail, dont 70% en voiture. Et là-dessus, **30% des déplacements visent à allumer un ordinateur !** « Ça fait 30 000 postes de télétravail à développer potentiellement », calcule rapidement le chef de projet en tournant le regard vers l'exemple du pays Genevois (territoire concerné par les mêmes réalités frontalières) où la création de 30 000 postes est ainsi envisagée à l'horizon 2025.

5 An-ti-ci-per

Mmust, pour scénariser toutes les hypothèses

Et parce que malgré tout ça il faudra continuer à se déplacer, d'une façon ou d'une autre, l'arme ultime : la connaissance. C'est un peu ce que vise Mmust, derrière l'acronyme bégayant. Mmust pour Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers : un projet

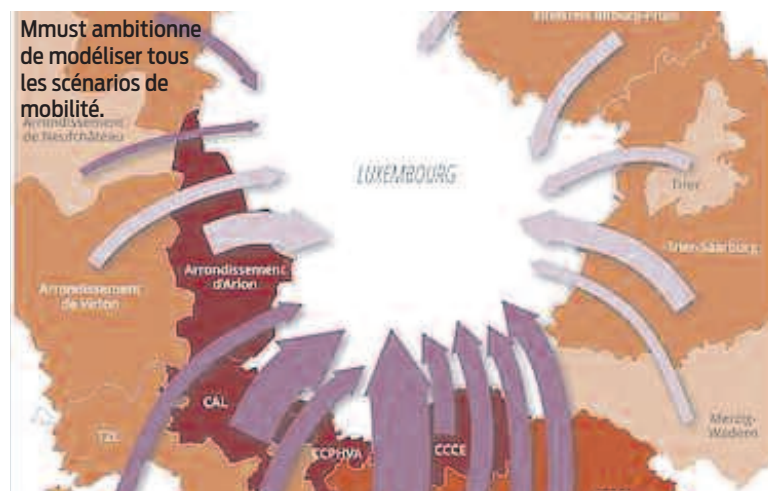
de simulation des déplacements via la création d'un logiciel permettant de rassembler les données liées à la mobilité de part et d'autre des frontières de la Grande Région. En dressant le panorama précis des déplacements et projets liés à la circulation de demain, Mmust se veut comme un outil d'aide à la décision des institutions qui pourront ainsi se projeter et agir de manière éclairée. Des modèles du genre existent dans tous les pays avec leurs limites. Ici on prend tout en compte, on multiplie les défis et on fait tout en même temps.

« Notre phénomène transfrontalier est le plus important du genre en Europe. Le Luxembourg l'a compris et investit mais les voisins ont bien du mal à suivre le rythme », résume Aurélien Biscuit. Pour le directeur de l'Agape (Agence d'urbanisme de Lorraine Nord), on comptera + 70 à 80 000 frontaliers vers le Luxembourg dans 15 ans, dont 50 000 français. « **On ne sait déjà pas gérer 100 000 frontaliers, comment en gérerons-nous 150 000 ?** ».

Sans oublier le transport de marchandises, trop souvent oublié dans l'équation, « or avec les deux grands projets luxembourgeois en cours à Bettembourg, Dudelange, c'est quatre fois plus de marchandises, soit 60 000 containers supplémentaires » qu'on oublie de mettre dans la balance.

« **Le Luxembourg est un petit Etat mais qui a des grandes ambitions. Il doit penser en dehors de ses murs. Où sont les instances luxembourgeoises dans nos débats ? Où est le Grand Luxembourg capable d'agir ?** », titille Aurélien Biscuit. En attendant cette révolution-là, celle de la gouvernance, il promet : « Mmust, c'est ce qu'on peut faire de mieux ? Un modèle de prévision du trafic comme il n'en existe nulle part ailleurs, avec 23 partenaires, 4 pays, toutes les instances en charge du transport. » Le logiciel naîtra en 2021 avant, c'est l'objectif et l'intérêt, d'échapper à ses créateurs pour être utilisés par tous. « **Il est impératif de voir émerger un Grand Luxembourg et Mmust peut devenir son bras armé** », n'ambitionne rien de moins le directeur de l'Agape.

Justine Demade Pellorce



* Le télétravail pour les employés au Luxembourg est strictement encadré : 29 jours travaillés au maximum, et l'interdiction de produire des richesses.