

ALSACE, CHAMPAGNE-ARDENNE, LORRAINE

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE TRANSPORTS MOBILITE

Pour un développement intelligent,
durable, inclusif et équilibré



Octobre 2015

CESER Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine

Composition du groupe de travail

Président du groupe de travail :

Jean-Pierre GUERIN, CESER Champagne-Ardenne

Membres du groupe de travail

Arnaud ANTHOINE, CESER Alsace

Gérard CLAUDEL, CESER Lorraine

Lucien GASTALDELLO, CESER Lorraine

Bertrand GOSSELIN, CESER Lorraine

Béatrice HESS, CESER Alsace

Rémi HUTINET, CESER Champagne-Ardenne

Jean-Pierre LANGLET, CESER Champagne-Ardenne

Sébastien LORRIETTE, CESER Champagne-Ardenne

Sylvia PIERSON, CESER Alsace

Gilles SCHAFF, CESER Lorraine

Armande SPILMANN, CESER Champagne-Ardenne

Jean-Pierre TALAMONA, CESER Alsace

Alain TARGET, CESER Alsace

Jean-Claude THOMAS, CESER Lorraine

Xavier ULRICH, CESER Alsace

Daniel YON, CESER Champagne-Ardenne

Contribution des équipes des CESER

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, CESER Alsace

Grégory BOYER, CESER Lorraine

Ghislain BRETON, CESER Champagne-Ardenne

Kevin CROTTE-BRAULT, CESER Lorraine

Didier KETSCHKER, CESER Champagne-Ardenne

Sommaire

Partie I. Aménagement du territoire Page 6

1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Page 6
2. Les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) Page 7
3. L'aménagement numérique Page 7
4. Un observatoire régional du foncier Page 8
5. Métropoles/territoires ruraux et services à la population Page 9
6. Prévention et gestion des déchets Page 10
7. Transition énergétique et écologique Page 11

Partie II. Fiches thématiques infrastructures - mobilités Page 14

1. Infrastructures ferroviaires Page 14
2. Infrastructures routières Page 17
3. Infrastructures aéroportuaires Page 21
4. Infrastructures fluviales Page 23
5. Intermodalité Page 26

Partie I. Aménagement du territoire

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, modifie l'organisation des collectivités territoriales et crée notamment de nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire.

1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

L'article 10 de la loi prévoit qu'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) soit élaboré et adopté par délibération du Conseil régional dans les trois années qui suivent le renouvellement général des Conseils régionaux.

Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. Le SRADDET se substitue donc aux divers schémas existants actuellement dans ces domaines (PCAER, SRIT, SRCE, etc.). Il est précisé que **« pour la mise en œuvre du schéma, la région peut conclure une convention avec un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, un pôle d'équilibre territorial et rural ou une collectivité à statut particulier. Cette convention précise les conditions d'application du schéma au territoire concerné »**.

Préconisations

- En matière d'aménagement du territoire, le premier travail pour la région ACAL sera d'adopter un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
- A l'échelle de la région ACAL, ce SRADDET devra prendre en compte la centralité européenne de la Région, ses atouts frontaliers et ses liens avec les Régions voisines et notamment l'Ile-de-France.
- Les CESER encouragent la région à poursuivre et à développer les conventions avec un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ou un pôle d'équilibre territorial et rural.

2. Les Schémas de cohérence territoriale (SCOT)

La loi NOTRe prévoit que les schémas de cohérence territoriale et, à défaut, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu, ainsi que les plans de déplacements urbains, les plans climat-énergie territoriaux et les chartes des parcs naturels régionaux :

- prennent en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires,
- soient compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables.

Lorsque ces documents sont antérieurs à l'approbation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, ils prennent en compte les objectifs du schéma et sont mis en compatibilité avec les règles générales du fascicule lors de la première révision qui suit l'approbation du schéma.

Préconisations

- Il est essentiel que l'ensemble du territoire régional soit couvert par des SCOT. Les CESER estiment que la région doit accompagner la définition des territoires et favoriser la couverture de la région par des SCOT, afin de garantir leur harmonisation et un aménagement cohérent du territoire.

3. L'aménagement numérique

L'article 102 de la loi NOTRe prévoit que lorsque le territoire de la région ne comporte qu'un seul schéma directeur territorial d'aménagement numérique élaboré par le Conseil régional, ce schéma directeur peut être intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Par contre, lorsque le territoire de la Région est couvert par plusieurs schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique, la Région, les Départements, les Communes ou leurs groupements concernés les intègrent conjointement au sein d'une stratégie commune d'aménagement numérique du territoire. Cette stratégie peut être

insérée dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Préconisations

- L'aménagement numérique est un élément déterminant du développement et de l'équilibre des territoires. La stratégie de cohérence régionale en aménagement numérique (SCORAN), qui devrait figurer dans le SRADDET, devra être ambitieuse aussi bien au niveau de la couverture que des délais de mise en œuvre. Elle devra prendre en compte les SDTAN existants.

4. Un observatoire régional du foncier

La croissance démographique induit de nouveaux besoins d'espace pour l'habitat et les activités économiques. L'urbanisation et l'expansion des infrastructures qui en résultent entraînent une consommation d'espaces naturels et ruraux. Cette artificialisation des sols progresse régulièrement et représente 9,3 % du territoire métropolitain. Elle s'effectue pour deux tiers aux dépens des espaces agricoles alors que ces derniers représentent moins de la moitié des espaces non urbanisés. L'habitat individuel et les réseaux routiers représentent les principaux usages du sol responsables de l'artificialisation.

Les conséquences environnementales de ce phénomène peuvent être parfois irréversibles. A l'origine de l'imperméabilisation de la surface des sols, l'artificialisation contribue au ruissellement de l'eau le long des pentes aux dépens de son infiltration, favorise l'érosion des sols et intensifie le transfert de sédiments chargés de contaminants des sols vers les cours d'eau. Enfin, elle affecte la biodiversité en fragmentant les espaces naturels et les écosystèmes.

Préconisations

- Mettre en place un observatoire régional du foncier indépendant qui soit à même de mesurer et d'alerter sur l'artificialisation des sols et en particulier d'économiser les terres agricoles, que ce soit en zone périurbaine ou en milieu rural.

5. Métropoles/territoires ruraux et services à la population

Dans la région ACAL comme dans l'ensemble des régions européennes, les dynamiques métropolitaines jouent un rôle central dans les stratégies d'aménagement et de développement durable des territoires.

Au-delà du statut officiel de « métropole » conféré par la réforme territoriale à Strasbourg, les villes et centres urbains de la région ACAL exercent à différents degrés des fonctions de centralités qui structurent ces dynamiques métropolitaines.

Les pôles urbains concentrent en effet des centres de décision politiques, administratifs et économiques, des services et des équipements structurants qui rayonnent souvent bien au-delà de leurs bassins d'emplois (enseignement supérieur, formation, recherche, santé, culture, ...). Ils captent des flux d'échanges croissants (qu'ils soient humains, matériels ou immatériels avec un poids grandissant du digital), attirent les cadres exerçant des fonctions métropolitaines supérieures et les « classes créatives ».

Ces dynamiques métropolitaines s'accompagnent d'une interdépendance forte entre les territoires urbains, périurbains et ruraux qui exercent des fonctions complémentaires. Un dialogue interterritorial devra s'articuler à ces différentes échelles de territoires, souvent déséquilibrés et parfois concurrents. Les outils existants (Pays-PE'IR, SCoT, PNR ou autres espaces de coopération volontaire) devront permettre une réduction des inégalités entre les territoires, au sens d'un meilleur accès de leurs habitants aux services de la vie quotidienne.

D'autre part, la mise en réseau des fonctions métropolitaines peut permettre d'accroître l'attractivité et la visibilité des territoires à l'échelle européenne. Ces coopérations interurbaines s'incarnent notamment à travers les pôles métropolitains, les réseaux de villes, les Eurodistricts et les Groupements Européens de Coopération Territoriale qui dépassent les frontières régionales et nationales pour tisser des réseaux transfrontaliers. Ces réseaux permettent la mise en place de stratégies de valorisation communes qui peuvent déboucher sur des projets structurants.

Préconisations

- Il appartiendra à la région de veiller à l'équilibre entre les territoires urbains et ruraux en s'appuyant sur un maillage harmonieux de villes et de bourgs centres.
- La Région, lors de l'élaboration du SRADDET, devra prendre en compte les évolutions éventuelles d'ensembles urbains vers la création de métropoles.
- La région devra éviter les compétitions exacerbées entre territoires et encourager les dynamiques de coopération dans son rôle de chef de file de l'aménagement du territoire.
- Elle devra veiller à ce que les services à la population soient maintenus, et que soit garanti l'accès à tous les services (services publics, commerces, culture, ...). En matière de santé, elle favorisera le développement des maisons de santé et l'accès aux soins en milieu rural.

6. Prévention et gestion des déchets

L'article 8 de la loi NOTRe impose la couverture du territoire régional par un plan de prévention des déchets. Ce plan doit être approuvé dans un délai de 18 mois à compter de la promulgation de la loi.

Pour atteindre les objectifs fixés, le plan doit contenir :

- un état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets selon leur origine, leur nature, leur composition et les modalités de leur transport,
- une prospective à termes de six ans et de douze ans de l'évolution tendancielle des quantités de déchets à traiter,
- des objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets, déclinant les objectifs nationaux de manière adaptée aux particularités territoriales ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs,
- une planification de la prévention et de la gestion des déchets à termes de six ans et de douze ans, comportant notamment la mention des installations qu'il apparaît nécessaire

de créer ou d'adapter afin d'atteindre les objectifs fixés et dans le respect de la limite fixée (voir ci-dessous),

- un plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire.

Préconisations

- Le futur plan régional de prévention et de gestion des déchets ne devra pas être la simple somme des plans déjà en vigueur mais avoir une vision d'ensemble pour assurer une cohérence entre les plans et optimiser la gestion des différents types de déchets.
- La région devra favoriser l'économie circulaire (en particulier le recyclage et la valorisation des déchets) et privilégier la prévention en s'adressant notamment aux acteurs économiques et citoyens afin de diminuer les déchets à la source en changeant les comportements des consommateurs et des entreprises.

7. Transition énergétique et écologique

La transition écologique regroupe un ensemble de principes et de pratiques favorisant l'évolution de la société vers un nouveau modèle économique et social basé sur le développement durable. Elle a pour objectif de répondre aux grands enjeux environnementaux que sont le changement climatique, la perte accélérée de la biodiversité, la raréfaction des ressources et la multiplication des risques sanitaires environnementaux.

La réponse politique internationale au changement climatique débuta au Sommet de la Terre à Rio en 1992, avec l'adoption de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques. La 21ème conférence des parties (COP-21), organe chargé d'assurer la mise en œuvre globale de la convention, se tiendra à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015 doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat, applicable à tous les états signataires, dans l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2 °C.

La rénovation énergétique des bâtiments est l'une des réponses au changement climatique. La région Alsace, en lien avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) Alsace, a créé en 2015 un Service Public de l'Efficacité Energétique (SPEE). Il s'agit d'un dispositif destiné à la mise en réseau des partenaires au service de la politique régionale de l'efficacité énergétique afin d'apporter une réponse coordonnée aux usagers par le biais d'un guichet unique. Le SPEE permet d'accompagner les particuliers tout au long de leur démarche de rénovation énergétique, de favoriser la qualification des professionnels du secteur et d'inciter ces derniers à se regrouper pour répondre à l'ampleur des enjeux de ce marché.

En Champagne-Ardenne, l'Agence Régionale de la Construction et de l'Aménagement Durables en Champagne-Ardenne (ARCAD) assure une mission de quasi « service public » en accompagnant les projets de construction et d'aménagement du territoire. Elle sensibilise tous les acteurs de la construction et de l'aménagement (donneurs d'ordre - collectivités, bailleurs, entreprises et particuliers), via des visites, réunions d'informations, colloques et restitutions. Ces services sont gratuits et indépendants, et elle a la particularité d'associer deux spécialités complémentaires et indissociables pour réduire l'impact de nos « façon d'habiter » sur l'environnement et améliorer le confort de vie des habitants : la construction et l'aménagement du territoire.

Préconisations

- S'inscrire dans les enjeux écologiques majeurs en associant les citoyens et les acteurs économiques à la définition des actions menées.
- Généraliser les bonnes pratiques en région, telles que le programme Energivie.info ou les Centres de ressources ARCAD et Energivie Pro.
- Favoriser la sensibilisation et la formation des jeunes plus particulièrement.
- Développer un Service Public de l'Efficacité Energétique à l'échelle de la région, à l'image de ce qui a été mis en place en région Alsace.

Partie II. Fiches thématiques infrastructures - mobilités

1. Infrastructures ferroviaires



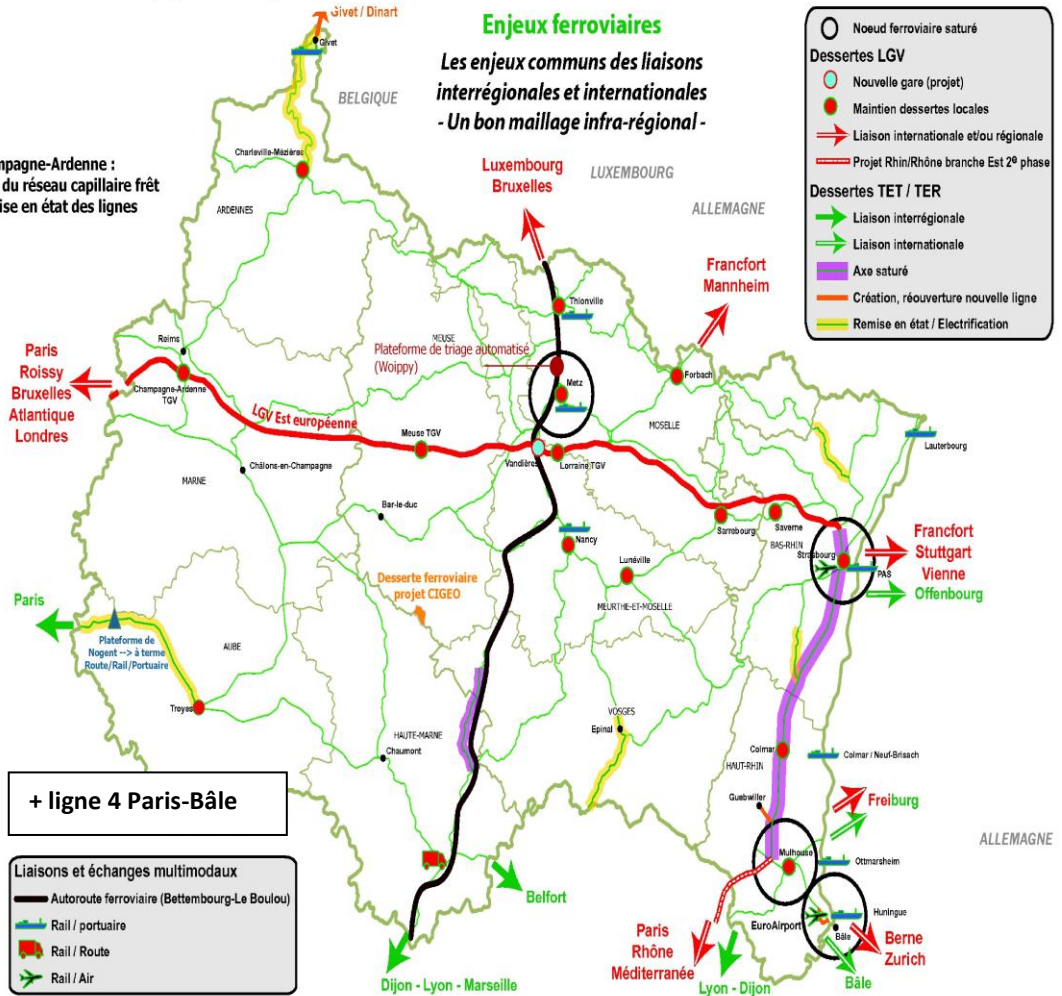
Transports - Enjeux ferroviaires (document de travail)

Région Alsace - Lorraine - Champagne-Ardenne (ALCA)

En Champagne-Ardenne :
Devenir du réseau capillaire fret
--> remise en état des lignes

Enjeux ferroviaires

Les enjeux communs des liaisons
interrégionales et internationales
- Un bon maillage infra-régional -



Fonds de carte : ©IGN GEOFLA® (2014), GFK(2004)
Source : DREALAlsace
Complété par DREAL Lorraine et DREAL Champagne-Ardenne
révisé par DREAL Alsace
Complété le 12/02/2015 par DREAL Lorraine
Complété le 13/02/2015 par DREAL Champagne-Ardenne
Echelle numérique (Format A3) : 1/1 300 000

0 25 50 km

SUISSE

Constats

La région ACAL est traversée par quatre lignes ferroviaires est-ouest :

- La ligne Thionville-Valenciennes, permettant de relier Metz à Lille, en bon état et entièrement électrifiée ;
- La LGV Est européenne, reliant Paris à Strasbourg (mise en service de la phase 2 au printemps 2016) ;
- La ligne Paris-Strasbourg, via Bar-le-Duc, en bon état et entièrement électrifiée (ligne 1);
- La ligne 4 Paris-Bâle, via Troyes, Chaumont et Vesoul en mauvais état et qui devrait être électrifiée entre Paris et Troyes à l'horizon 2021.

Trois lignes ferroviaires nord-sud :

- La ligne reliant Bâle à Strasbourg, entièrement électrifiée et saturée ;
- La ligne Dijon-Luxembourg, entièrement électrifiée et saturée ;
- La ligne Dijon-Reims-Charleville-Mézières, en partie électrifiée.

Analyse transversale

A l'échelle de la région ACAL, la ligne 4 joue à la fois un rôle national, international et un rôle d'aménagement du territoire important puisqu'elle permet la desserte fine des territoires situés dans la partie sud-est de la nouvelle entité régionale.

De par la topographie du département des Ardennes, la ligne Charleville-Mézières - Givet constitue un moyen de transport indispensable pour maintenir et développer l'activité économique de la vallée de la Meuse et assurer les déplacements domicile-études de nombreux scolaires.

Les axes nord-sud Dijon-Luxembourg et Mulhouse-Strasbourg, déjà saturés, ne sont pas en capacité de compenser la saturation des axes routiers via, par exemple, une autoroute ferroviaire.

La LGV Est européenne permettra de relier Paris à Strasbourg en 1h50 dès le printemps 2016. Cette ligne grande vitesse dessert les gares Champagne-Ardenne TGV, Meuse TGV et Lorraine TGV. Toutefois, il faut noter que seulement certains trains s'arrêtent dans ces gares, ceci au détriment des territoires traversés par cette ligne.

La mise en place d'une ligne Lille-Metz permettrait une liaison directe entre la région ACAL et la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie.

La ligne Paris-Strasbourg, très empruntée avant la création de la LGV Est européenne, a l'avantage de desservir finement les territoires situés dans la partie centrale de la région ACAL.

Concernant les TET, le Gouvernement dans sa feuille de route « pour un nouvel avenir des trains d'équilibre des territoires » rendue publique le 7 juillet 2015 prévoit de prolonger la concertation avec les élus locaux jusqu'en mai 2016. Les craintes restent fortes sur certaines lignes et trains de nuit (Luxembourg-Nice/Port-Bou, Strasbourg-Nice/Port-Bou, Paris-Troyes/Belfort, Reims-Dijon) et particulièrement sur la ligne Metz-Charleville-Hirson, comme l'avait souligné le CESEL dans sa contribution aux travaux de la Commission sur l'avenir TET du 6 mai 2015.

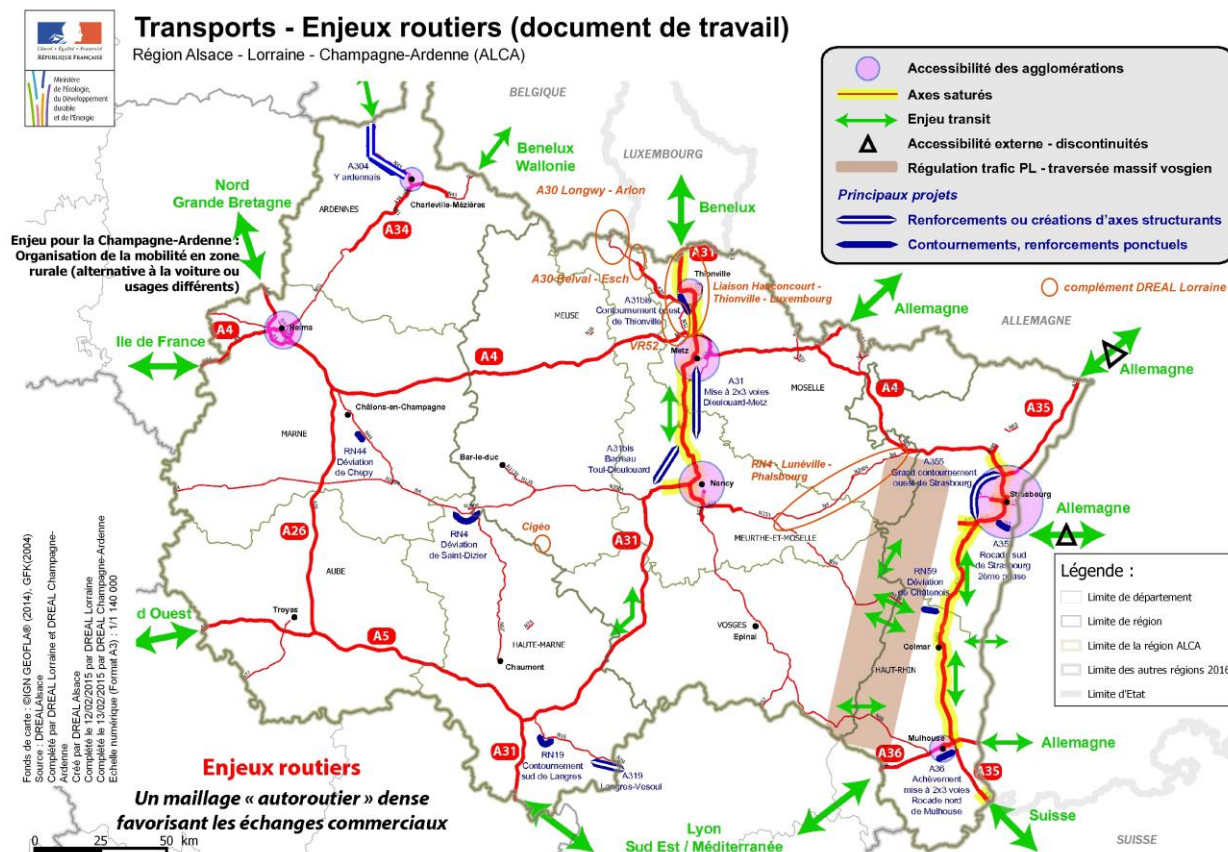
Préconisations Infrastructures

- Moderniser la ligne 4 et son électrification complète de Paris à Troyes,
- Poursuivre la création de la troisième voie partielle entre Mulhouse et Strasbourg,
- Poursuivre la réalisation des nœuds ferroviaires de Strasbourg et de l'étoile de Mulhouse,
- Engager l'électrification de la ligne 4 de Troyes à Bâle,
- Poursuivre la réalisation de la branche Est de la LGV Rhin - Rhône (50 km) et la réalisation d'études pour la branche sud (Dole-Lyon),
- Réaliser la desserte ferrée de l'Euro-Airport Bâle - Mulhouse,
- Moderniser la portion Dijon - Nancy sur la ligne Dijon-Luxembourg,
- Rénover la ligne Charleville-Mézières - Givet.
- Mener une réflexion sur la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Reims et Troyes, via Châlons-en-Champagne, desservant l'aéroport de Vatry. La situation actuelle de Troyes fait de cette ligne une nécessité pour son intégration dans la région ACAL.
- Remettre à niveau le réseau capillaire fret.
- Connecter le réseau TGV au réseau TER (gare de Vandières).
- Pour la desserte sud de la Lorraine, mettre à niveau la ligne Nancy-Belfort, principalement entre Aillevillers-et-Lyaumont et Lure.

Préconisations Exploitation ferroviaire et routière

- Veiller à une bonne exploitation de la ligne 1 afin d'améliorer la desserte des villes moyennes de la région ACAL traversées par cette ligne (Epernay, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Bar-le-Duc, Commercy, Toul).
- Veiller à une bonne articulation des horaires des trains (TGV et TER), suite à la fusion des Régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine.
- Favoriser le rabattement des dessertes des territoires isolés vers les gares.
- Développer des liaisons entre les principales villes de la région ACAL. Troyes, septième ville de la Région est très mal reliée au reste du territoire régional.
- Faire en sorte de maintenir les lignes TET existantes : Metz-Charleville-Mézières-Hirson et Strasbourg-Nice/Port-Bou, Luxembourg-Nice/Port-Bou, Paris-Troyes/Belfort et Reims-Dijon.

2. Infrastructures routières



Constats

La région ACAL est traversée par trois axes autoroutiers nord-sud :

- Les autoroutes A36 (conçédée) et A35 (gratuite) permettant de relier l'Alsace du sud au nord (points noirs au niveau de Strasbourg et Mulhouse) ;
- L'autoroute A31 effectuant la liaison entre Dijon et la frontière luxembourgeoise. Cette autoroute est gratuite de la frontière luxembourgeoise jusqu'au sud de Toul, puis concédée jusqu'à Dijon (axe structurant aux conditions de circulations fortement dégradées, en particulier sur la portion nord entre Metz et la frontière luxembourgeoise) ;
- Les autoroutes A31, A5, A26, A34 et A304 qui permettent de relier le sud de la Haute-Marne au nord des Ardennes. Les autoroutes A34 et A304 sont gratuites.

Deux axes autoroutiers est-ouest :

- L'autoroute A4, concédée de Paris à Strasbourg (portion Brumath - Strasbourg saturée);
- L'autoroute A5, entièrement concédée et permettant la desserte de l'Ile-de-France.

Trois axes routiers est-ouest et trois axes nord-sud :

- La N4 reliant Paris à Strasbourg via Nancy et dont certains secteurs sont aménagés en 2x2 voies. Cet axe enregistre un fort trafic poids lourds. ;
- L'axe Epinal-Colmar via le col du Bonhomme (D415) ;
- La N31 de Reims à Rouen ;
- La N44 de Reims à Vitry-le-François ;
- L'axe Nancy-Epinal-Mulhouse ;
- L'axe Châlons-en-Champagne-Saint-Dizier-Chaumont (N4 et N67).

Analyse transversale

La région ACAL dispose d'un bon maillage autoroutier et routier, néanmoins certains axes gagneraient à être aménagés dans leur totalité afin d'améliorer la fluidité du trafic.

Les autoroutes A36, A35 et A31 correspondant aux dessertes des sillons alsaciens et lorrains sont utilisées quotidiennement par les travailleurs transfrontaliers tout en étant également des axes de transit internationaux pour les liaisons entre l'Europe du sud et du nord, d'où leur saturation. Véritable épine dorsale qui connecte les agglomérations lorraines à l'Europe, l'autoroute A31 n'est plus adaptée à la réalité des flux actuels. Quelles que soient les hypothèses de croissance et

de report modal, l'infrastructure devrait arriver à saturation à l'horizon 2030, avec de lourdes conséquences en matière de sécurité, de développement économique et d'emploi, d'environnement, etc... Le projet « A31 bis » doit permettre d'améliorer les mobilités en se rapprochant d'une « A31 optimisée », en réduisant au maximum les nuisances sur les milieux urbanisés et naturels. Il s'agit d'un projet d'aménagement nécessaire qui accompagnera le développement économique du territoire.

La RN4 est une véritable colonne vertébrale est-ouest, permettant une bonne desserte du centre de la région ACAL tout en assurant la liaison entre Paris et Strasbourg, via Nancy. Etant donné l'intensité des flux routiers (poids lourds et véhicules légers) sur cet axe un aménagement du parcours Paris – Phalsbourg en 2x2 voies semble indispensable.

Les autoroutes A34 et A304 (ouverture début 2017), gratuites, vont permettre une ouverture des Ardennes vers l'Europe du nord et pourraient absorber une partie du trafic présent actuellement sur l'A31.

Préconisation Aménagements routiers

La région ACAL devra être attentive à la réalisation des travaux suivants, nécessaires à l'aménagement de notre territoire :

- La finalisation des travaux de l'A304.
- La finalisation de la mise à 2x2 voies du tronçon reliant Saint-Dizier à Langres (N67).
- La requalification de l'A35 en boulevard urbain, liée à la création du grand contournement ouest de Strasbourg.
- L'achèvement de la seconde phase de la rocade sud de Strasbourg.
- L'aménagement de l'intégralité du parcours de la N4 (Paris-Phalsbourg) en 2x2 voies en incitant la Région Ile-de-France à mener les travaux nécessaires sur son territoire.
- L'aménagement de la N31 de Reims à Rouen.
- L'aménagement de la liaison Langres - Vesoul - Belfort.
- La création du contournement ouest de Strasbourg.
- Le désengorgement de l'A36 au niveau de Mulhouse.
- L'aménagement d'aires de repos et leur entretien sur le long terme
- La modernisation de l'A31 face à la saturation de cet axe via la réalisation du projet « A31 bis ». Le projet prévoit la mise à 2x3 voies de l'autoroute entre la frontière luxembourgeoise et Thionville avec une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage. Le contournement ouest de Thionville (liaison A30-A31), la mise à 2x3 voies entre Fey et Bouxières-aux-Dames et la création d'un nouveau barreau à 2x2 voies entre Dieulouard et Gye.

Préconisations

Traversée des Vosges

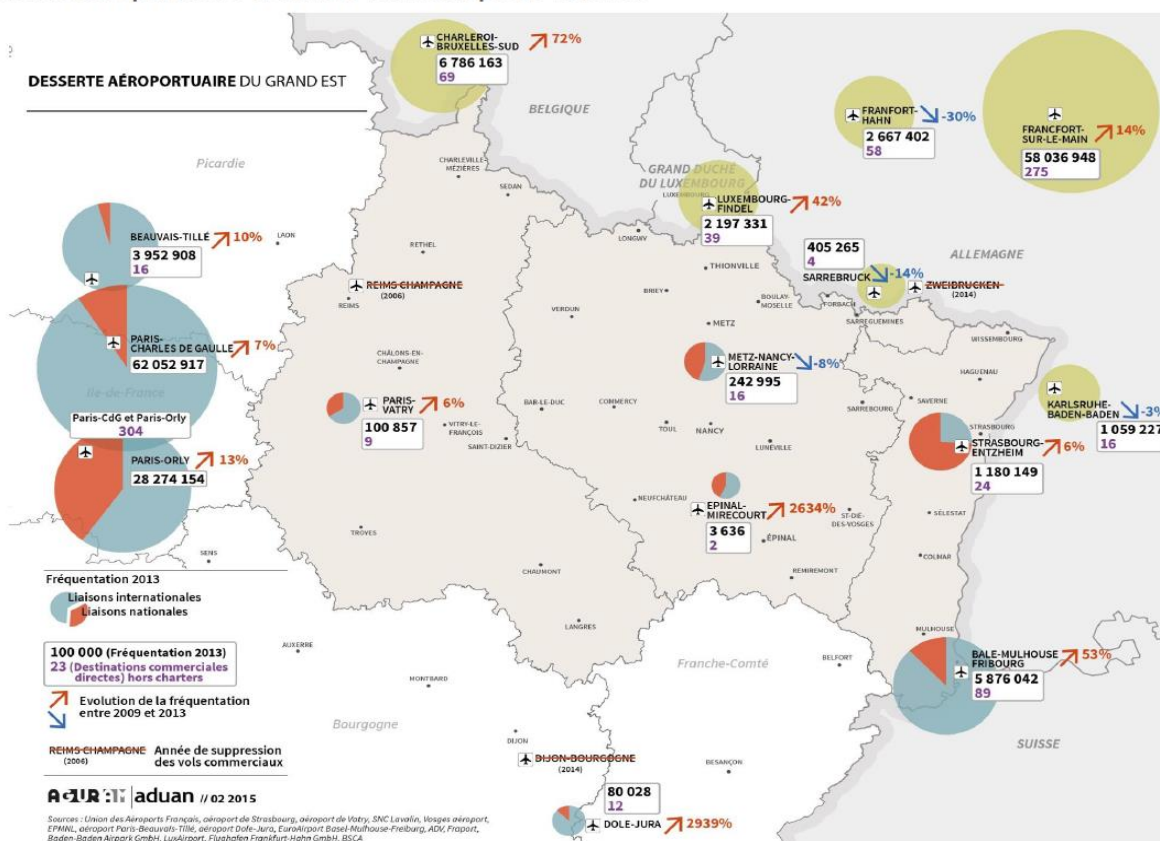
Concernant la traversée des Vosges, afin de diminuer les nuisances dans les vallées et les cols, il est nécessaire de privilégier le transit des poids lourds par le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, soit en interdisant le passage des cols soit en diminuant le coût du péage en négociation avec le concessionnaire.

Taxe transit international des poids lourds

Afin de limiter le trafic de poids lourds effectuant des liaisons internationales et transitant sur le territoire régional, il serait intéressant de mettre en place cette taxe à titre d'expérimentation. En effet, le transit des poids lourds n'est pas autorisé en Suisse tandis que la Belgique et l'Allemagne ont mis en place l'équivalent d'une écotaxe ce qui incite les poids lourds à utiliser les axes non payants situés en France (A31, A34, A35, A36), engendrant pollutions, nuisances et dégradations de chaussées. Cette taxe permettrait de rétablir une certaine égalité entre transporteurs français et étrangers et pourrait contribuer à l'entretien des chaussées.

3. Infrastructures aéroporutaires

Une desserte aéroporutaire à travers les métropoles voisines



Constats

La région ACAL compte 5 aéroports passagers, classés, ci-dessous, par rapport à leur fréquentation en 2014 (Source : Union des aéroports français) :

- Bâle-Mulhouse : 6 519 390 passagers, évolution 2013/2014 (+10,9 %)
- Strasbourg-Entzheim : 1 167 610 passagers, évolution 2013/2014 (-1,1 %)
- Lorraine Airport (Metz- Nancy-Lorraine) : 245 780 passagers, évolution 2013/2014 (+1,1 %). L'aéroport est géré par la région Lorraine.
- Paris-Vatry : 96 220 passagers, évolution 2013/2014 (-4,6 %)
- Epinal-Mirecourt : 1300 passagers, évolution 2013/2014 (-64,2 %)

La région ACAL compte 3 aéroports ayant embarqué du fret au cours de l'année 2014, classés, ci-dessous, par rapport aux tonnages avionnés au cours de cette même année (Source : Union des aéroports français) :

- Bâle-Mulhouse : 42 410 tonnes, évolution 2013/2014 (+6,5 %)
- Paris-Vatry : 6220 tonnes, évolution 2013/2014 (+11,1 %)
- Strasbourg : 94 tonnes, évolution 2013/2014 (-48,4 %)

La région ACAL est entourée de huit aéroports dont la fréquentation est supérieure à 1 million de passagers : Paris-Charles de Gaulle, Francfort sur le Main, Paris-Orly, Charleroi, Beauvais-Tillé, Francfort Hahn, Luxembourg-Findel, Karlsruhe-Baden-Baden.

A noter également, la présence de l'aéroport de Sarrebruck, dont la fréquentation était de 405 260 passagers en 2013, situé seulement à 20 kilomètres de Sarreguemines.

Le cas de l'aéroport de Paris-Vatry :

La qualité de la plateforme (piste de 3 860 mètres et large de 45 mètres) permet à n'importe quel avion (ex : A 380, Antonov 225) d'y atterrir, ce 24h/24 et 7j/7 aussi bien pour l'aviation générale que l'aviation d'affaire, grâce à des outils de navigations performants.

Analyse transversale

Au sein de la région ACAL l'aéroport de Bâle-Mulhouse enregistre les plus forts trafics tant concernant les passagers que le fret avionné et offre un large choix de vols internationaux.

Parmi les cinq aéroports, celui de Strasbourg-Entzheim a une particularité : il propose un nombre importants de vols intérieurs (3/4 des destinations proposées en 2013) et demeure un élément

essentiel de l'accessibilité au Parlement européen. L'ouverture de la totalité de la LGV Est européenne pourrait se traduire par une baisse du nombre de liaisons nationales de cet aéroport.

De par sa situation géographique, à proximité de l'Ile-de-France, l'aéroport de Paris-Val de France peut devenir un troisième aéroport parisien dédié au fret, à condition que l'Etat, actionnaire majoritaire d'Aéroports de Paris (ADP), prenne des décisions fermes pour orienter une partie du trafic fret sur cette plateforme aéroportuaire.

Préconisations

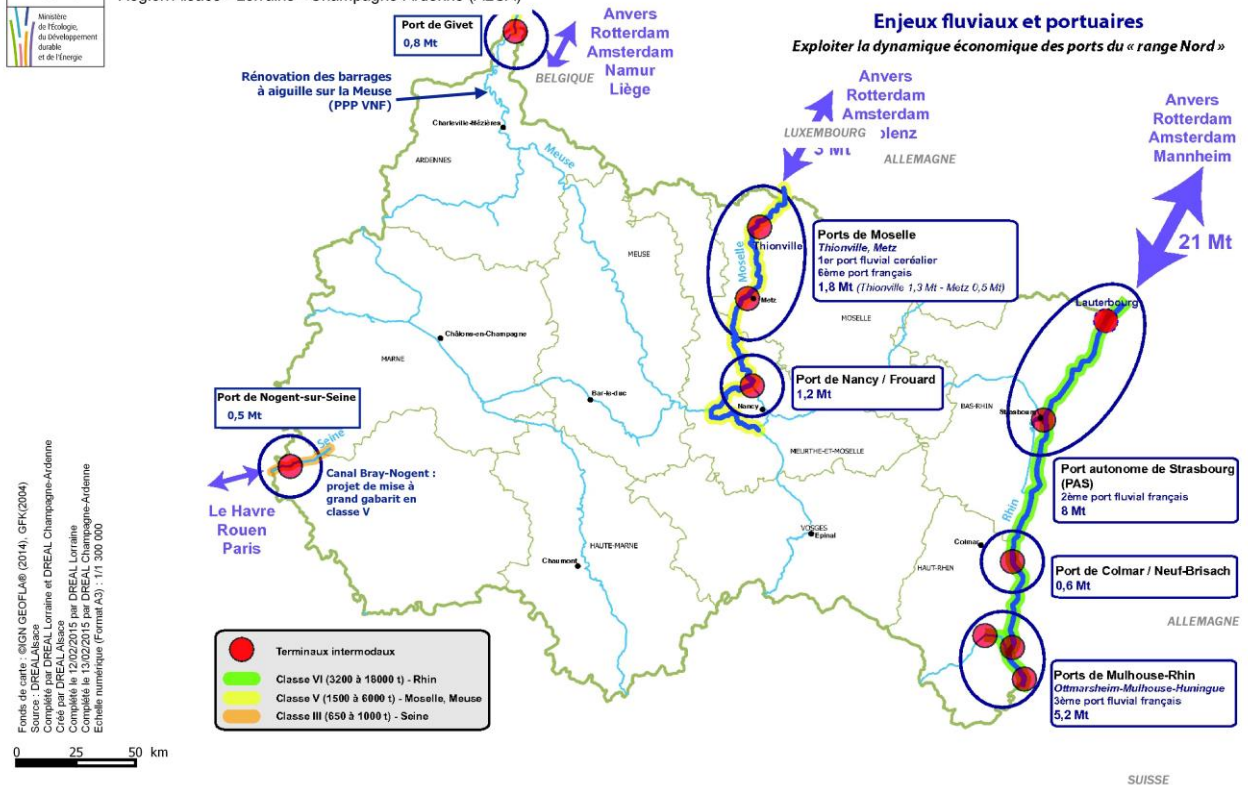
La région devra réfléchir à l'avenir et à la complémentarité des aéroports présents sur son territoire afin d'en maintenir les potentialités (trafic fret, voyageurs, développement économique).

4. Infrastructures fluviales



Transports - Enjeux fluviaux et portuaires (document de travail)

Région Alsace - Lorraine - Champagne-Ardenne (ALCA)



Trafics fluviaux des principaux ports intérieurs de la région ACAL en 2013 (Source : Navigation ports et intermodalité, hors-série trafics 2013 – Voies navigables de France – Port autonome de Strasbourg)

Constats

Strasbourg : 7 957 000 tonnes

Mulhouse : 5 111 000 tonnes

Moselle (Metz et Thionville) : 2 689 000 tonnes

Colmar : 645 000 tonnes

Nogent-sur-Seine : 507 400 tonnes

Nancy Frouard : 439 000 tonnes

Givet : 410 570 tonnes

La région ACAL est directement reliée au port du Havre ainsi qu'au réseau à grand gabarit européen via les voies navigables suivantes :

- **La Seine**

Le port de l'Aube (Nogent-sur-Seine) est accessible aux bateaux d'un tonnage maximum de 1000 tonnes dans l'attente de la mise à grand gabarit (2500 tonnes) de la section fluviale reliant Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine (27 kilomètres). Ce port est directement connecté avec le port autonome de Paris et les ports de Rouen et du Havre.

- **La Meuse**

Le port de Givet est accessible aux unités fluviales de 1350 tonnes venant, via la Belgique, des ports de la mer du nord.

- **La Moselle**

Tous les ports situés sur la Moselle entre la frontière allemande et le port de Neuves-Maisons sont accessibles aux convois poussés de plus de 3000 tonnes.

- **Le Rhin**

Tous les ports situés sur le Rhin entre la frontière allemande et le port de Mulhouse sont accessibles aux convois poussés de 3200 tonnes à 18 000 tonnes.

La région ACAL est riche d'un maillage important de canaux et rivières navigables qui offrent un potentiel de développement important en matière de transport de marchandises et de tourisme. Néanmoins, le réseau de canaux Freycinet nécessiterait d'importants travaux de maintenance afin de pouvoir assurer la pérennité de ces infrastructures fluviales.

Le projet de Canal Saône-Moselle/Saône-Rhin :

Ce canal permettrait la connexion du réseau fluvial à grand gabarit Rhône-Saône au réseau à grand gabarit de la Moselle et du Rhin. Le projet de la liaison fluviale Saône-Moselle (avec la branche Saône-Rhin, démarche commune des 2 consortiums auprès de VNF) a été repoussé à l'horizon après 2050 par la Commission Mobilité 21 / Duron en octobre 2013, débat public annulé et études non finalisées et non présentées.

L'étude euro corridor mer du nord-Méditerranée semble se réorienter vers une approche fer-fluviale du fait du report de l'horizon à 2050 de Saône-Moselle /Saône-Rhin

Analyse transversale

La présence d'infrastructures portuaires permettant un débouché direct vers le port du Havre et le réseau à grand gabarit européen est un atout important pour la région ACAL.

En considérant les volumes chargés et déchargés, les principaux ports de la région ACAL sont ceux de Strasbourg, Mulhouse, Metz, Thionville et Nancy-Frouard. Il est probable que l'arrivée de navires grand gabarit au port de Nogent-sur-Seine accentue le trafic de ce port.

L'importance des passagers rhénans transitant par le port de Strasbourg (154 313) est à signaler. Il s'agit là d'un axe important de développement touristique qui pourrait être développé via la mise en place de haltes fluviales permettant l'accueil de péniches de croisières sur l'ensemble du réseau navigable régional.

L'aménagement de véloroutes le long des voies navigables et la reconversion des chemins de halage sont de réels atouts. La poursuite de la connexion de ces véloroutes pourrait permettre de proposer aux touristes des itinéraires cyclables plus vastes, sur le modèle de « la Loire à vélo ».

Enfin, il convient de souligner la faiblesse des 3 CPER sur ce Volet.

Préconisations

Réseau Freycinet

- Eviter le déclassement du réseau magistral vers le réseau secondaire du canal entre Champagne et Bourgogne (liaison de la Marne à la Saône).
- Réaliser les travaux de maintenance nécessaires à la pérennité du réseau de canaux Freycinet de la région ACAL.

Projets d'infrastructures et modernisation

- Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine : mise à grand gabarit de cette section fluviale (2500 tonnes) afin d'augmenter le trafic du port de l'Aube.
- Trafic fluvial rhénan : la part modale du transport fluvial peut encore être significativement accrue. Pour cela, il convient de décliner concrètement les opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.
- Dans une logique de report modal et de complémentarité avec le canal Seine-Nord Europe, il est important que soit réalisée la mise à l'enfoncement à 2,20 m de la section Berry au Bac – Reims – Sillery, sur le canal de l'Aisne à la Marne, en cohérence avec la section Compiègne – Berry au Bac en Picardie.
- Canal Saône-Moselle/Saône-Rhin : poursuite des études concernant les différents tracés en vue d'une future réalisation. Ce canal permettrait la connexion du réseau fluvial à grand gabarit Rhône-Saône au réseau à grand gabarit de la Moselle ou du Rhin. La réalisation de ces infrastructures est donc un enjeu important de développement durable pour la nouvelle Région.

5. Intermodalité

D'une manière générale, afin de faciliter le report modal et d'inciter les individus à utiliser davantage les transports collectifs pour leurs déplacements, il semble indispensable de développer l'intermodalité autour des gares et points d'arrêts.

Pôles d'échanges/services en gares

Les gares doivent devenir de véritables pôles d'échanges facilitant le changement de mode de transport (routier, ferré, modes actifs) et proposant des services (restauration rapide, salle d'attentes, points wifi, etc.). Le dialogue entre autorités organisatrices doit permettre également de proposer des correspondances adaptées entre les différents modes de transport afin de fluidifier les déplacements.

La présence humaine doit être maintenue dans les principaux points d'arrêts afin de renseigner les voyageurs, de délivrer des titres de transports et d'assurer l'accompagnement des personnes en situation de handicap (physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, ou polyhandicap).

Billettique

Afin d'inciter la population à utiliser les transports en commun il est important que les 49 autorités organisatrices de la future région ACAL développent l'interopérabilité des différents systèmes de billettique. Sur la base d'un fonctionnement zonal, l'usager pourrait ainsi se déplacer avec un même billet en utilisant les réseaux de transport en commun des agglomérations et le réseau des trains express régionaux. Ceci sous l'autorité de la Région, chef de file, comme le prévoit la loi MAPTAM.

Centrales de mobilité

Sur les modèles de *viatsace*, *vitici* et *simplicim* la région ACAL devra mettre en place une centrale de mobilité dynamique afin de permettre aux voyageurs de préparer leurs déplacements en disposant du maximum d'informations nécessaires (coût, temps de transport, mode(s) utilisé(s), bilan carbone, etc.).

Parkings

Cela doit se concrétiser en priorité par l'aménagement de parking vélos et voitures réservés aux usagers des transports en communs et aux personnes faisant du covoiturage. Développer une offre de parking gratuits ou à prix attractifs sur le modèle des parkings relais présents en périphéries des agglomérations est une des conditions sine qua non du rabattement vers les gares et de l'augmentation de la fréquentation des TER.

Covoiturage

D'une manière générale, sur le réseau des routes nationales et départementales, en particulier à proximité des entrées d'autoroutes, il serait souhaitable d'augmenter les parkings destinés aux covoiturages.

Préconisations

- Elaborer le schéma régional d'intermodalité

Pôles d'échanges/services en gare

- Favoriser la mise en place de services, de lieux d'attente et fluidifier les correspondances entre modes de transport.
- Assurer l'accompagnement des personnes en difficulté en gare et aux principaux point d'arrêts.

Billettique

- Créer une billettique unique pour faciliter l'utilisation des transports en commun sous l'égide de la région chef de file des AOT.

Centrales de mobilité

- Au-delà d'un système d'information multimodal, faciliter la mise en place une centrale de mobilité régionale dynamique permettant aux voyageurs de préparer leurs déplacements, comme cela existe déjà pour les personnes à mobilité réduite.
- Le service Accès plus, permettant la prise en charge de ces personnes doit être généralisé à l'ensemble des principaux points d'arrêts de la région ACAL.

Parkings

- Développer une offre de parking gratuits ou à prix attractifs, pour les vélos et voitures, sur le modèle des parkings relais autour des gares et points d'arrêts pour permettre un rabattement vers les gares et l'augmentation de la fréquentation des TER.

Covoiturage

- Créer des parkings de covoiturage aux endroits stratégiques et plus particulièrement aux entrées d'autoroute.

