



**Mobilités-transports,
regard, analyse, propositions
du CES Lorraine**

*le Grand Débat
Environnement*



Séance Plénière du Conseil Economique et Social de Lorraine - 4 juin 2008

Sommaire

Préambule	5
------------------------	----------

PARTIE 1

1. La suite inquiétante d'une vieille Histoire	6
1.1. Une forte déforestation, première traduction, en France dans le passé, de l'atteinte à l'environnement	6
1.2. Une pollution atmosphérique due à l'utilisation des énergies fossiles	6
1.3. Un développement industriel nécessaire mais de forts impacts sur l'environnement	7
1.4. Une prise de conscience timide, des impératifs économiques trop prégnants	7
1.5. Un rattrapage industriel des pays émergents nécessaire mais au détriment de l'environnement	8
1.6. Des modes de production et de distribution énergivores.....	8
1.7. Une explosion de la mobilité due principalement au mitage territorial.....	9
1.8. L'internationalisation des loisirs, l'accès aux voyages avionnés.....	9
2. De phénomènes en paradoxes	10
2.1. Premier phénomène : la recherche permanente du meilleur rapport qualité-prix par l'ouverture du marché	10
2.2. Second phénomène : la recherche du flux tendu et du « 0 » stock dans les process de fabrication et de distribution.....	12
2.3. Troisième phénomène : l'étalement urbain et l'asphyxie des routes et villes au quotidien	15
3. Les alternatives à la route sont-elles possibles ?	18
3.1. Faire face à la progression spectaculaire de véhicules sur les routes dans un contexte d'explosion du prix du carburant et de très forte atteinte à l'environnement	18
3.2. Faire face à la sur-dominance du mode routier pour le transport de fret, et de la recherche de plus en plus urgente à trouver des solutions alternatives	20
4. La course au « véhicule propre »	23
4.1. Les normes européennes.....	23
4.2. La hausse du prix des carburants.....	23
4.3. Les véhicules hybrides	23
4.4. La pile à combustible	24
4.5. La voiture électrique	24
5. Les biocarburants, en pleine controverse, une vraie fausse solution ?.....	26
5.1. Les solutions techniques existantes à l'heure actuelle	26
5.2. Les orientations de la politique énergétique en faveur de l'utilisation des biocarburants	26
5.3. Des solutions controversées !.....	27
6. Transport, nouvelles ambitions	31
6.1. Un Grenelle de l'Environnement qui rebat les cartes du Transport.....	31
6.2. Les moyens d'une ambition et la question de l'impact sur les territoires	31
7. Grenelle de l'Environnement et résolution de l'équation multiple	33
7.1. Rappel de certains éléments des conclusions du Grenelle de l'Environnement.	33
7.2. La résolution de l'équation multiple n'est donc pas simple.	34

PARTIE 2

Les questions sensibles vues par le CES Lorraine

1. Une Information mobilisatrice des consommateurs et des conducteurs	37
2. Diminuer les déplacements par un frein au mitage territorial et la redensification urbaine.....	38
3. La nécessité de rendre très attractifs les transports collectifs	41
4. L'Eco-conduite, une solution simple et à la portée de chacun pour abaisser la pollution	44
5. La mobilité durable par le développement des « véhicules propres »	45
6. L'amélioration du potentiel d'infrastructures ferroviaires en Lorraine	46
7. Un fret ferroviaire prometteur : l'autoroute ferroviaire à consolider	51
8. Les plates- formes multimodales innovantes pour la valorisation du territoire lorrain	54
9. Un fret ferroviaire innovant à ne pas laisser passer : le fret grande vitesse	55
10. L'enjeu de l'ouverture ferroviaire performante vers le Sud	56
11. Faire Vandières : une gare d'interconnexion au service du transport collectif	57
12. Une nécessité : inscrire la Lorraine dans l'Europe de la Grande Vitesse	58
13. Assurer le financement des infrastructures de Transport	61
14. Pour une montée en puissance de la voie d'eau, trop délaissée en France	62
15. La performance de l'aéroport régional : une dynamique à conforter	63
16. Un réseau routier qu'on ne peut négliger	66
17. Les biocarburants et les énergies propres, la recherche de la bonne voie	69

Préambule

La plupart des experts s'accordent à dire que les prochaines années seront déterminantes pour tenter de stabiliser le climat.

Cette préoccupation a été au cœur du Grenelle de l'Environnement.

La question centrale réside dans la capacité humaine à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Le Groupe Inter Gouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat (GIEC) annonce que le rythme annuel de croissance d'environ 3% des émissions mondiales de CO₂ ces dernières années est déjà au dessus du scénario de développement le plus pessimiste qu'il a imaginé.

Pour se maintenir en dessous du seuil critique, il est dit qu'il faudrait, dès à présent, réduire les émissions de CO₂ d'environ 0,5 % par an. D'après les spécialistes, plus on recule dans le temps l'effort de diminution, plus celui-ci devra être important.

Pire, si pendant la décennie à venir, l'on était toujours sur un rythme de croissance des émissions de CO₂ de 3 %, les discours les plus pessimistes prédisent qu'il pourrait devenir impossible de « *maintenir la machine climatique hors de la zone dangereuse* ».

L'enjeu global lié à la question du réchauffement climatique est ainsi posé. Une des raisons majeures de la croissance exponentielle des émissions de CO₂ provient de choix de modes de transport trop producteurs de gaz à effet de serre.

Ceci étant, le développement, soutenable, des échanges et des mobilités des biens et des personnes est vital.

C'est pourquoi, **le Conseil Economique et Social de Lorraine** s'est attaché à analyser dans un premier temps les mécanismes globaux du changement climatique puis, dans un second temps, à analyser ceux liés à l'évolution :

- des modes de productions, de distribution et d'échanges,
- des modes de consommation,
- des modes d'organisation, d'aménagement du territoire et des modes d'habiter.

Puis, il a réfléchi aux possibilités de report du mode routier sur les autres modes alternatifs, et a fait le point sur l'évolution des alternatives moins polluantes (carburants, véhicule propre).

Enfin, le CES Lorraine a passé au crible les questions sensibles repérées dans son analyse pour tenter de proposer un positionnement.

Au final, l'exercice qu'il a réalisé a consisté à produire un texte de référence dans le cadre de la période de débats relatifs au Grenelle de l'Environnement. L'objectif, pour le CES Lorraine est donc bien d'être en capacité de **se réinterroger pour confirmer, infirmer, modifier les façons de voir les « choses », les problèmes et les enjeux.**

1. La suite inquiétante d'une vieille Histoire

Développement économique et respect de l'environnement, croissance et avenir durable de la planète ont rarement fait bon ménage.

1.1. Une forte déforestation, première traduction, en France dans le passé, de l'atteinte à l'environnement



L'Histoire de l'Humanité nous en a apporté la preuve depuis des siècles. Si l'on veut se référer à l'Histoire de France, il suffit de relire les écrits nombreux qui ont prévalu dès le Moyen Age face au constat de la très forte déforestation. Déforestation due au développement tant de l'agriculture, que de la construction de l'habitat, de la fabrication de véhicules de transport dont ceux de la marine, du territoire des villes, du recours au bois utilisé pour le chauffage domestique et pour les besoins énergétiques de l'industrie.

Industrie qui, dès la Renaissance, va de plus en plus recourir au bois, *énergie renouvelable pour alimenter en particulier les premiers hauts fourneaux. Un seul haut fourneau de six mètres consommant annuellement, au milieu du 18^{ème} siècle, l'équivalent d'un demi-hectare de bois.

Heureusement, la situation a totalement changé depuis le début du 20^{ème} siècle en raison du recours à d'autres ressources énergétiques que le bois. En effet, depuis 1920 et de façon plus importante depuis 1950, la **forêt française** s'est considérablement développée passant de 11 millions à 17 millions d'hectares.

** à condition qu'elle soit exploitée durablement en assurant son renouvellement*

1.2. Une pollution atmosphérique due à l'utilisation des énergies fossiles



Mais c'est la période plus récente de la révolution industrielle qui, par suite du remplacement progressif du **** bois énergie renouvelable** par les ressources en énergies d'origine fossile, provoquera le démarrage de la pollution de l'atmosphère par le carbone. Celui-ci avait jusque là été piégé dans le sous-sol

*** la forêt, comme l'utilisation du bois dans la construction, contribuent au stockage de CO2.*

1.3. Un développement industriel nécessaire mais de forts impacts sur l'environnement

On peut certainement aller jusqu'à dire que tout le développement industriel des deux derniers siècles s'est fait au mépris de l'environnement quel que soit le **modèle économique** développé dans les pays de la planète. En effet, monde occidental et bloc soviétique ont, l'un comme l'autre, généré des atteintes sévères à l'environnement et gaspillé les ressources en énergie.

Si l'on se réfère à l'**Histoire contemporaine** post-seconde guerre mondiale, on constate que ce sont les pays les plus riches qui ont rejeté, depuis plusieurs dizaines d'années, la très grande majorité des **gaz à effet de serre** accumulés dans l'atmosphère.

Ces pays riches, en recherche permanente de croissance, sont allés jusqu'à consommer les ressources des pays non industrialisés. Ceci en mettant ainsi en danger la **biodiversité** et en détériorant fortement, dans certaines régions du monde, les **conditions de vie des populations** des pays « dits pauvres » et contribuant parfois aussi à faire disparaître des modèles de développement originaux différents.



1.4. Une prise de conscience timide, des impératifs économiques trop prégnants

Une première prise de conscience des **questions environnementales** s'est faite jour dès les années 60-70 (rapport Meadows de 1972 au Club de Rome), mais force est de constater que, si l'état d'urgence à changer l'ordre des choses est annoncé, le recours aux remèdes et aux transformations profondes n'est en fait que timidement décrété. Il suffit pour s'en convaincre d'évaluer les réelles retombées des **conférences de Rio et de Kyoto**.



Une chose est certaine ; la **libéralisation des marchés**, de par le développement exponentiel des flux de transport, a sérieusement compliqué la lutte contre le changement climatique.

Ajoutons à cela les effets de la concurrence implacable entre les **grands groupes industriels** qui n'ont pas permis de concentrer jusqu'alors tous les investissements nécessaires pour une production « propre ».

1.5. Un rattrapage industriel des pays émergents nécessaire mais au détriment de l'environnement

La montée en puissance des **pays dits émergents**, qui affichent des taux de croissance avoisinant ou dépassant les deux chiffres, apporte son lot de nuisances pour l'environnement. Le rattrapage engagé, à toute puissance, par l'industrie de ces pays se fait malheureusement au détriment du respect de l'environnement naturel. L'accélération du développement dans les pays émergents comme au Brésil, Malaisie... se fait aussi au prix d'une **destruction inquiétante du capital forestier**. Plus récemment, l'**explosion des agro-carburants** dans cette partie du monde pourrait mettre en péril les surfaces agricoles à vocation vivrière. Ceci au risque de faire croître très fortement le prix des denrées alimentaires, de renforcer les phénomènes de pauvreté et d'empêcher les populations les plus pauvres d'accéder à la **nourriture de base**.



1.6. Des modes de production et de distribution énergivores

Bien avant la mondialisation, durant les Trente Glorieuses, le concept logistique français et européen, a évolué pour répondre aux besoins de reconstruction du continent meurtri par la guerre.

Ainsi, s'est développé un concept logistique souple et réactif autour du mode routier et dont les caractéristiques ont évolué avec le temps.



Tout d'abord, ce fut la **massification des flux** supprimant les plateformes locales ou régionales au profit d'entrepôts nationaux ou internationaux.

Ensuite, la mise en œuvre du « **juste à temps** » prenait le dessus sur la massification en réinstallant, de façon très dense sur l'ensemble du territoire, des plates-formes de tailles diverses.

Concomitamment à ces évolutions la SNCF, opérateur ferroviaire historique, revoyait sa politique marchandise en supprimant le **fret express** sur train passager, les embranchements et wagons de particuliers, les stocks intermédiaires, pour lui aussi massifier les flux. Le vide laissé par la SNCF a donné naissance à des **intégrateurs** tels que TNT, DHL, ou France Express.



Cette organisation de la logistique s'est donc inscrite dans la profonde transformation des modes de production et de distribution basée tant sur le « stock 0 » que sur le « juste à temps ». Le tout résultant tant de la concurrence entre producteurs, entre distributeurs que de la montée en puissance des exigences liées à une consommation ne supportant pas la moindre attente. La **mondialisation** et la

délocalisation des zones de production n'ont fait qu'accélérer cette évolution.

Le parachèvement de cette tendance consommatrice, qui réduit au maximum les espaces et le temps, s'illustre par l'**explosion du commerce électronique** lequel renforce encore plus le volume des produits à transporter au plus vite vers l'acheteur.

LIVRAISON GRATUITE pour des millions d'articles expédiés et vendus par Amazon.fr ! Voir conditions

Ce tableau ne serait pas complet si l'on n'ajoutait pas à cela d'autres constats passablement générateurs de gaspillage d'énergie et d'atteinte à l'atmosphère.

1.7. Une explosion de la mobilité due principalement au mitage territorial



Parmi ces constats, la **modification profonde du territoire**, en particulier en France, a réorganisé l'habitat, tissant l'urbanisation de plus en plus loin autour des villes-centres. Ce phénomène fait croître, année après année, les volumes de déplacements entre lieu de résidence et lieu de travail et d'études, entre domicile et lieu d'implantation des équipements de loisirs, de culture et entre domicile et grandes zones commerciales et d'activité.



Cette modification profonde du territoire affaiblit la **densification des villes-centres**, contribue à l'étalement urbain et au mitage du territoire et génère de plus en plus d'habitat individuel. La concentration des grands services et équipements dans les villes-centres et l'absence d'une implantation suffisante de services de proximité engendrent davantage de mobilité due à la croissance des migrations quotidiennes et par voie de conséquence une consommation bien supérieure d'énergie.

1.8. L'internationalisation des loisirs, l'accès aux voyages avionnés



Pour couronner le tout, il nous faut ajouter les conséquences de l'internationalisation des **loisirs de vacances** qui a fait grimper le nombre de kilomètres avionnés. Croissance gigantesque d'autant plus que l'avion est devenu davantage accessible depuis l'avènement des compagnies charters, plus récemment des compagnies low-cost ; et plus globalement grâce à la possibilité d'acheter, via le net, des voyages et des séjours à prix dégriffés ou par voie d'enchères.

2. De phénomènes en paradoxes



Préalablement, soulignons ce que l'on pourrait appeler le paradoxe des paradoxes qui est le marqueur actuel de la bonne santé économique d'un pays : **son nombre de voitures par habitant**. Ainsi le moteur de la croissance est-il principalement lié à la détention par les individus de véhicules à moteur, une des causes principales de l'atteinte à l'environnement !

2.1. Premier phénomène : la recherche permanente du meilleur rapport qualité-prix par l'ouverture du marché

Les **produits émanant des pays émergents** sont de plus en plus achetés par les consommateurs français, toutes catégories professionnelles confondues. Il n'y a qu'à constater les cadeaux que les consommateurs français ont achetés, que nous avons tous achetés pour Noël, qu'ils soient jouets, vêtements, articles de sport...

Lorsque nous voulons accéder à des produits moins chers, nous sommes des générateurs de la globalisation de l'économie et du marché et de la montée en puissance des échanges internationaux.



Nous sommes donc « quelque part » des **acteurs en puissance de la mondialisation** ; nous participons à faire croître, année après année, le volume de conteneurs qui arrivent d'Asie du Sud-Est par exemple au port d'Anvers appelé par certains le « port » lorrain de l'import.

Une certitude déjà énoncée précédemment : la libéralisation des marchés est, à ce jour, un frein à la **lutte contre les évolutions climatiques**.

Voilà le paysage : croissance à deux chiffres dans des pays comme la Chine avec des systèmes de production polluants, développement spectaculaire des échanges et en particulier entre pays émergents et pays les plus riches et corollaire de cela, une augmentation vertigineuse des volumes transportés par tous les modes de transport et en particulier par le transport routier.



Les modes de fabrication recherchent le **prix de revient le plus compétitif**. Ils sont tels que, le plus souvent, un produit fini est la somme de l'assemblage de produits ou de pièces divers provenant d'usines implantées aux quatre coins de l'Europe ou du monde. Cette internationalisation-modularisation de la fabrication induisant une



augmentation phénoménale des flux de transport.

De plus, les problèmes de fiabilité des matériels, les nouveautés sans cesse mises en avant entraînent un renouvellement très rapide des produits et donc un **gaspillage des matières premières**. Par voie de conséquence, la durabilité relative ou faible d'un produit, d'un outil ou d'un matériel, voire d'un véhicule génère un **coût carbone** important pour la fabrication et l'acheminement des produits de remplacement.

Enfin, il est indéniable que notre pays n'est pas parmi les plus performants s'agissant des **actions d'information du consommateur** et de **promotion de la culture citoyenne** pour que chacun puisse prendre la décision de consommer plus durablement en toute connaissance de cause.

Premier paradoxe :

En tant que consommateurs, nous sommes conduits à rechercher ou nous recherchons **le meilleur rapport qualité-prix** ; et cela a des conséquences en termes de transport. Par ailleurs, la mondialisation des échanges et du commerce, conduit les distributeurs à mettre sur le marché les produits d'importations à faible coût, auxquels sont sensibles les consommateurs.

Souvent mal informés sur **les conséquences de nos choix**, nous nous rendons rarement compte que nous payons par ailleurs ce que nous croyons gagner sur les prix d'achat (infrastructures de transport, dépenses de santé liées à la pollution, chômage de ceux qui subissent les relocalisations ou les délocalisations d'activités ou d'entreprises,...).

Plus le consommateur français recherche le meilleur prix, plus il y a de probabilités que le produit recherché ait été fabriqué loin de notre pays et plus il y a de probabilités qu'il représente un coût de déplacement et



un coût carbone non négligeables ! Les consommateurs, ignorant plus ou moins les notions de durabilité d'un produit acheté ou ne s'interrogeant pas suffisamment sur la réelle obsolescence du produit détenu, boostent certes la croissance économique en achetant plus, mais ils participent, dans le même temps, à la

croissance de l'effet de serre.

A se demander ce qu'il faudrait faire pour convaincre chacun d'entre nous, chaque consommateur, à participer très activement à la diminution des phénomènes de pollutions.

Une illustration : les mouvements dans le port d'Anvers

Croissance annuelle des tonnages traités de 10 à 15% .

De 60 millions de tonnes traitées en 1975 à 152 millions en 2004...et ça continue : 182 millions de tonnes en 2007.

Anvers, 400 000 tonnes/ jour dont 32% sont traitées en amont ou en aval par la route ce qui signifie 4000 camions/ jour de 40 tonnes. Mais à Anvers, il est à noter que les entrées et sorties se font aussi à 32% par le fluvial et à 12% par le train ce qui représente une part alternative à la route importante.

2.2. Second phénomène : la recherche du flux tendu et du « 0 » stock dans les process de fabrication et de distribution

En amont de la consommation, se développent les process de fabrication et les circuits de distribution sur la **logique du flux tendu**. L'efficacité et la rentabilité, dans nombre de filières, de groupes et d'entreprises, s'organisent de manière à raccourcir les délais entre le passage de la commande, la réalisation du produit et l'acheminement à l'adresse de livraison. Les produits se « jouent » aussi sur laquelle constitue un maillon concurrence entre fabricants segment de marché.



Cette compression des délais et cette volonté permanente de ne pas stocker ont des incidences sur la chaîne des transports. Le flux tendu est un facteur de croissance exponentielle des transports dits « souples » et rapides ; c'est **la route** qui a pris les parts de marché créées par l'économie du flux tendu.



Et dans cette organisation du « **juste à temps** » qui a pris le pas sur celle de la massification, on veut aller tellement vite et être tellement souple que le poids moyen transporté par poids lourd est passé de 27 tonnes possibles à 21 tonnes. Le suremballage et la diminution du poids moyen par colis sont également en cause.

Aujourd'hui, **la logistique et le transport** constituent une filière en plein développement ; elle représente en Lorraine de l'ordre de 60 000 emplois.

Les consommateurs, eux, sont de plus en plus exigeants quant aux délais d'accès au produit demandé, désiré, convoité, exigeants d'ailleurs parce qu'en permanence incités par les distributeurs qui en font une arme de vente.



Le raccourcissement du temps est entré dans les mœurs ; il est à présent « normal » et « naturel » de disposer du produit immédiatement, ou quand il est commandé, dans les 48 quand ce n'est pas dans les 24h !

Le consommateur-citoyen veut disposer immédiatement de la marchandise visée. Aussi, s'identifie-t-il pleinement dans le schéma de la grande distribution résumé ainsi « tout, tout de suite et à bas prix ». D'aucuns diront que la grande distribution a su imposer au « consommateur moyen » ce type de schéma.

Ainsi très souvent, le consommateur réagit-il en fonction de l'évolution de la société et des **modes de consommations** qu'on lui impose.

L'illustration de la situation peut se faire au travers de ce que les périodes de fête mettent en exergue en matière de sollicitation du consommateur.

Quel grand groupe de fête, donc de forte captation inondé les adresses-mails de la livraison gratuite en 24h ?



distribution, en période de du consommateur, n'a pas ses clients en faisant miroiter



Le boum de la vente par le net et la croissance exponentielle de l'e-commerce est un révélateur des « dérapages » de notre **société de consommation** qui se voile la face en refusant de faire l'analyse de ce que, très souvent, cela provoque en terme de transport et de volume mis sur les routes.

Si ce mode de distribution peut être préférable pour certains produits à la commercialisation en magasin telle qu'elle est organisée actuellement, le **réseau ferré** n'est pas encore compétitif pour qu'il soit pleinement utilisé pour la livraison express.

Et ce d'autant plus que le **fret ferroviaire grande vitesse** tarde à décoller en raison du manque d'opérateurs vraiment prêts à investir, du manque de sillons ferroviaires disponibles en nocturne, réservés qu'ils sont pour effectuer la maintenance quotidienne et la vérification des lignes à grande vitesse. Lignes ferroviaires à grande vitesse que la SNCF d'ailleurs souhaite, à ce jour, dédier quasi exclusivement au **transport de voyageurs**.



Sans vouloir forcer le trait, on peut se demander pourquoi nous ne sommes pas encouragés à accepter des délais raisonnables dans l'acheminement d'une **lettre courante** quand d'autres modes de communication sont aujourd'hui à la disposition de tout un chacun pour ce qui concerne **les courriers urgents**.



Il est certain que les français ne sont peut être pas assez informés et conscients que l'acheminement ou la livraison en 24h ont des répercussions fortes sur le volume de colis transportés sur les routes ; le courrier et colisage express s'exerçant très majoritairement par la route.

Mais, il est aussi un fait que, même conscients de ces répercussions, les consommateurs peinent à modifier **leurs comportements induits**.

Second paradoxe :

Il est à se demander ce qui pourra provoquer une modification des modes de consommation qui nous ont mis dans **une situation de rapport frénétique avec le temps** et si une meilleure information sur les conséquences de ces comportements influera sur l'ordre des choses.

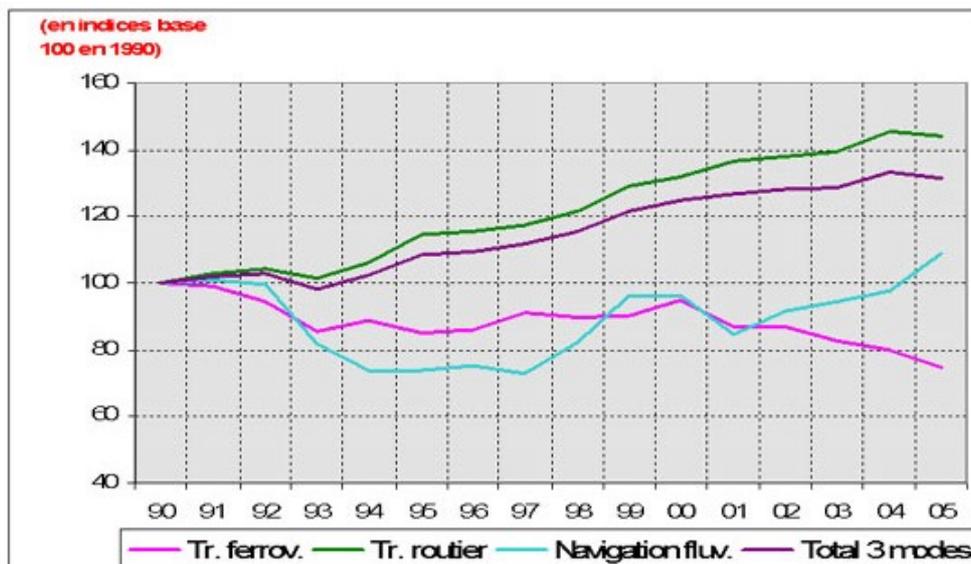
L'économie du **flux tendu** repose essentiellement sur le raccourcissement des temps de process et de distribution. Cette économie intègre de fait la volonté de vouloir disposer plus vite de la marchandise ou du produit fini.

Pour les entreprises, les choix d'organisation qui ont pour objectif une **plus grande rentabilité** ne tiennent pas ou insuffisamment compte des conséquences pour l'environnement. Ce type d'économie, qui a pour objectif de minimiser les stocks et de tendre vers le « stock 0 », privilégie de fait le **recours au routier**.

L'organisation actuelle des process de fabrication, des circuits de distribution, des modes de consommation et des stratégies de productivité et de rentabilité ont mis la « **valeur temps** » au centre du jeu.

A se demander donc si le « 0 stock » est inéluctable, et s'il représente aujourd'hui la seule solution économiquement rentable et viable, à terme, au regard des enjeux d'environnement et de protection de la planète.

Évolution du tonnage-kilométrique en transport terrestre national (indices base 100 en 1990)



Source : *Partage modal et développement durable* présentation de Maurice Bernadet

2.3. Troisième phénomène : l'étalement urbain et l'asphyxie des routes et villes au quotidien



La Lorraine n'est pas une région où les **migrations quotidiennes** ont très fortement explosé, mais elle affiche tout de même un volume important des déplacements journaliers, d'autant plus que le phénomène du **travail transfrontalier** a apporté son lot de navettes quotidiennes pour rejoindre, en particulier, la « place forte » de Luxembourg.

Dans notre région, les villes-centres ont du mal à se densifier. Les premières, secondes voire troisièmes couronnes tissent leur toile autour d'elles. Ainsi, les **communes urbaines voire rurales**, situées dans un rayon allant jusqu'à trente à quarante kilomètres, sont devenues des zones résidentielles de plus en plus prisées par des ménages, surtout jeunes, à revenus moyens ou élevés.

En effet, les familles habitent et accèdent à la location ou à la propriété d'un logement, plus ou moins loin des villes-centres, volontairement ou contraints, (*très généralement, plus la capacité financière du ménage est forte, plus la distance est courte*) du fait d'un **prix du foncier** et de l'immobilier plus accessible en campagne. Avec au final une charge budgétaire tout de même élevée du fait de l'intégration, dans le budget familial, du poids des dépenses liées aux frais de transports dès lors qu'ils sont effectués en véhicule particulier.

Ce constat renvoie à la question-clé, à savoir celle de la maîtrise du coût du foncier qui constitue aujourd'hui un élément déterminant de l'aménagement du territoire, de l'**accessibilité à la propriété** du plus grand nombre, du développement de l'éco-construction et de la mise en œuvre d'une mixité sociale partagée.

Depuis un quart de siècle, le développement territorial s'est fait de façon très éclatée ; il s'est organisé sans que soit mise au centre la question des **coûts carbone** liés à la mobilité générée.

Cet étalement de l'habitat a multiplié les **migrations pendulaires** domicile-travail, domicile-études, domicile-centre de soins, domicile-grands équipements culturels et sportifs, domicile-grandes zones commerciales. Ces migrations ont fait croître, de façon spectaculaire, le nombre de voitures sur les routes. Et ceci malgré une montée en puissance de l'offre de **transports en commun** mais qui, aux yeux des populations, n'est soit pas assez accessible, soit insuffisamment attractive en regard de la souplesse et de la liberté qu'autorise le véhicule particulier.



Les lotissements émergent ici ou là avec leurs lots de « havres de paix » devant lesquels deux voire trois voitures stationnent. Le confort, recherché par les familles, a pour conséquence des volumes de carbone de plus en plus grand. La **voiture-liberté** fait de cette transfiguration de l'organisation de l'habitat une des causes majeures de l'augmentation des pollutions.

Les élus mettent tout en œuvre pour voir leur commune se remplir de jeunes populations synonymes de dynamisme.

La plupart des communes résidentielles qu'elles soient urbaines ou rurales ont vu croître leur richesse. Elles ont, très majoritairement, orienté principalement leurs dépenses dans les services et équipements liés à la **qualité résidentielle**. Cependant, elles n'ont pas, de façon nette, investi dans les transports collectifs, les économies d'énergie, l'éco-construction,... au regard de l'évolution de leur capacité financière.



Ainsi le développement du territoire s'est-il fait **sans réelle contrainte** : pas de schéma de mise en cohérence territoriale, pas d'obligation communale ou intercommunale vis-à-vis du taux d'émission de carbone sans parler de l'absence totale de contrainte vis-à-vis de l'utilisation, par les foyers, de leur(s) véhicule(s) de transport(s) personnel(s).

Mais un certain nombre d'analyses affirment que les **enjeux de la mobilité** et des échanges sont cruciaux.

Ainsi, le rapport du CAE (Conseil d'Analyse Economique) de décembre 2007 intitulé « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* » rappelle notamment le lien qui existerait entre :

- ⇒ transport et croissance : « *Augmenter la vitesse des déplacements de 10 % augmenterait la productivité et la production de près de 3 %. Améliorer les transports contribue ainsi à la croissance* »
- ⇒ transport et emploi : « *La taille effective du marché de l'emploi est en effet fonction de trois facteurs: le nombre total d'emplois dans l'agglomération, la localisation relative des emplois et des résidences et la vitesse à laquelle les travailleurs peuvent se rendre à leur travail* »

Certes des chercheurs et économistes tendent à relativiser ce **lien entre la vitesse des déplacements** sur un territoire et la **performance de l'économie et de l'emploi** sur ce même territoire.

Cependant, dans des régions en décrochage par rapport aux indicateurs nationaux relatifs à l'emploi et à la croissance (c'est le cas de la Lorraine), n'y aurait-il pas lieu de prendre en considération les données développées par le rapport du CAE pour tenter d'organiser leur redynamisation ?

Troisième paradoxe :

Beaucoup de nos concitoyens veulent accéder au « carré vert », à la « respiration villageoise » tout en gardant la liberté de disposer de leur moyen de transport qu'ils considèrent le plus commode, le plus rapide mais qui est le plus contraire au **développement durable** et le plus coûteux.

Il est un fait qu'une partie de la population s'est éloignée de la ville, vers les zones urbaines ou rurales en raison d'un coût de l'habitat moins élevé et plus conforme à sa capacité financière.

Les élus des **communes résidentielles** font « tout » pour attirer de nouvelles familles afin de dynamiser leur village ou petit bourg ; la croissance du nombre de lotissements et de programmes de logements en périphérie des centres urbains participe de la dédensification des villes.

Mais, le développement de ces communes et du territoire en général, sans schéma directeur de mise en cohérence, est une des sources du « **plus de voitures** » sur les routes.

Organiser de plus en plus de réponses au souhait d'accès « à son carré vert » ne s'inscrit pas, de fait, dans une approche de développement durable sauf à permettre (la question de la contrainte doit être posée avancement quelques spécialistes) aux habitants de ces communes de renoncer fortement à se déplacer avec leur véhicule individuel et d'accéder plus facilement à certains **services de proximité** qui font parfois défaut dans certains territoires.

A se demander s'il peut être possible d'organiser, de façon performante, les échanges et les mobilités sur un territoire dès lors que l'habitat résidentiel a tissé sa toile, de façon diffuse, hors des villes et hors des axes majeurs de transport.



3. Les alternatives à la route sont-elles possibles ?

3.1. Faire face à la progression spectaculaire de véhicules sur les routes dans un contexte d'explosion du prix du carburant et de très forte atteinte à l'environnement

Les modes d'aménagement du territoire, le développement de l'habitat et de l'urbanisation sont au cœur du débat ; l'**organisation territoriale** a un impact majeur sur les phénomènes de déplacement et de transport. La recherche d'un aménagement du territoire cohérent, équilibré mais intégrant la dimension de la nécessaire **réduction des émissions polluantes** se pose à tous.



Les **modes doux de déplacement** et les **transports en commun** (transports en commun publics, transports organisés à l'initiative des employeurs, covoiturage) ont pris de l'importance. Mais la baisse conséquente du transport individuel, pour faire progresser dans une très forte proportion les modes collectifs et doux de déplacement, ne se pose pas également à tous : les réalités des réseaux de transport collectifs et donc l'offre n'est pas la même partout ; les revenus des particuliers affichent de grandes disparités donc les capacités d'accès ne sont pas les mêmes pour tous.

☛ La création probable de différentes **taxes-carbones** aura-t-elle des répercussions positives ?

☛ La mise en œuvre de **contraintes fortes** imposées aux populations pour enrayer radicalement les phénomènes de pollution et de réchauffement climatique s'avère-t-elle indispensable ?

☛ Face à un tel constat d'atteinte à l'environnement, est-ce tomber dans la fiction que de prévoir l'**interdiction de circulation** dans Nancy ou Metz à tout véhicule de non-résidents de la ville-centre ?

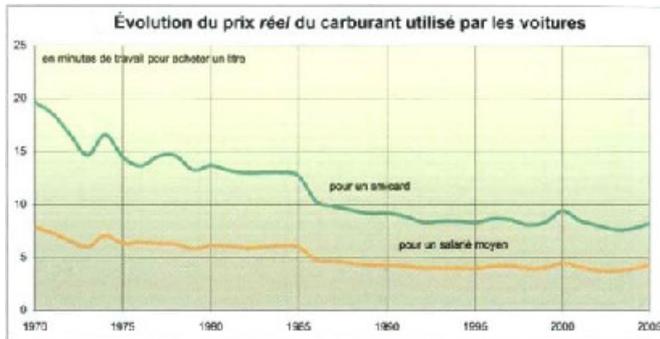
Est-ce si improbable que cela ?

☛ Est-ce également sombrer dans la fiction que de prévoir une probable **interdiction de rouler** sur les routes tel ou tel jour de la semaine selon son numéro de plaque d'immatriculation ?

Est-ce également si improbable ?

☛ Toujours dans la même veine de questionnement, sommes-nous aussi dans la fiction quand nous prédisons une possible obligation faite aux communes (et/ou à leur EPCI d'appartenance) à vocation résidentielle autour des grandes villes-centres de **contribuer au développement des transports en commun** et plus globalement à l'abaissement des émissions de carbone ?

Est-ce encore une fois si improbable ?



Mais il n'est pas inutile, à ce moment de l'analyse, de noter tout de même l'effet très limité, sur les pratiques, de **l'augmentation du prix du carburant**. On est en droit de se demander quel seuil il faudra atteindre pour que le recours à la voiture diminue. Et on peut

aussi s'interroger sur le seuil que le smicard ne pourra pas supporter d'autant plus quand il se trouve dans l'impossibilité de recourir au transport collectif pour se rendre à son travail (travail posté par exemple, ou trajet sans solution réelle de chaîne de transport efficace,...) !

A ce titre, rappelons que le prix du carburant, malgré les hausses récentes, est loin d'avoir retrouvé le niveau de 1970. Une étude de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) révèle, au regard des derniers chiffres disponibles, que le coût réel du carburant rapporté au pouvoir d'achat et aux salaires a été divisé par 2 depuis 1970, A cette époque, **il fallait 8 minutes de travail à un salarié à revenu moyen pour acheter un *litre de carburant et il ne lui en faut plus que 4 en 2005.**

* la FNAUT a pris en compte la répartition nationale des ventes entre essence et gazole au niveau des véhicules tourisme.

Ce constat autorise-t-il cependant à dire qu'il y a encore de la marge avant que l'on atteigne des prix des carburants qui influenceront sur **l'usage de la voiture** ?

Face à la part beaucoup trop importante du transport individuel, tout le monde s'accorde sur l'idée qu'il y a lieu d'encore **faire progresser l'offre de transport en commun** : réseau de transport départemental encore plus pénétrant, offre TER trains supplémentaires avec trains offrant aux heures de pointe, performants et plus l'usage des modes doux performants dans les grandes villes,...



revue à la hausse avec dont soirées, week-end davantage de places transports urbains plus attractifs, et de faciliter dont vélos très

Un tel développement aura des **répercussions significatives**, d'autant plus si, comme d'aucuns le demandent, la gratuité ou la quasi gratuité des transports en commun est instauré, sur les finances publiques et la fiscalité locale. Mais, une bonne desserte de transports en commun peut permettre de réduire significativement les nuisances.

Mais, cette question de la répercussion sur les finances publiques n'est-elle pas à minimiser dès lors qu'il y a urgence à freiner la présence de la voiture sur les routes et dans les villes et qu'il faudrait davantage **raisonner en**

coût global pour la société et l'humanité plutôt que de se focaliser sur la hauteur de l'impôt à payer en contrepartie ?

Cette question de la répercussion sur les **finances publiques** n'est-elle pas à relativiser au regard du rapport du GIEC qui annonce que le réchauffement global peut être limité pour un coût équivalant à seulement 0,1% du produit intérieur brut mondial annuel ? Par contre, **le prix de l'inaction** serait plus de 20 fois supérieur. Dans son rapport de 2006, Sir Nicholas Stern, ancien économiste en chef de la Banque Mondiale, arrive à des conclusions similaires.

Au final, de tels constats renvoient à la question de la responsabilisation des citoyens et des lorrains en particulier lesquels doivent être informés correctement **des enjeux**.



La modification des comportements et des pratiques nécessite en effet une forte **prise de conscience** par chacun d'entre eux, mais au-delà de cela, n'est-ce pas une forme de ré-interrogation des politiques publiques en matière de transport en commun qui est en jeu ?

A savoir, cependant, si la prise de conscience suffira à inverser la tendance.

3.2. Faire face à la sur-dominance du mode routier pour le transport de fret, et de la recherche de plus en plus urgente à trouver des solutions alternatives

Phénomène non négligeable à signaler, la croissance du nombre de véhicules de transport de biens sur les routes a ralenti en 2005 et 2006. Alors que le rythme de croissance à la fin des années 90 était de +7 à +9%, l'augmentation constatée se situerait aux alentours de +1 à +3%. Les chiffres 2007 sont attendus pour vérifier si ce **ralentissement de la progression** se confirme.

Ce ralentissement est-il la conséquence d'une stagnation de la croissance économique, rien ne le permet de le dire de façon formelle.

Ce ralentissement serait-il le signe d'une reconquête de marchés par les autres modes de transport, ceci n'est pas encore prouvé.

Il faut donc encore attendre pour apporter des éléments de réponse fiables.



Le fluvial a repris des parts de marché depuis quelques années après son effondrement de la mi-90.

Les volumes transportés par la voie d'eau sont en hausse mais le fluvial ne transporte, en France, qu'environ 2% du tonnage total annuel de marchandises.



Le fer, pour sa part, véhicule 11% du tonnage (il a représenté « autrefois » 50% du tonnage), les



oléoducs de l'ordre de 5% pendant que **la route** en transporte encore plus de 80%.

« *Il est impensable que l'on continue sur ce modèle là* » a-t-on entendu à maintes reprises lors du **Grenelle de l'Environnement**.

Il est dit qu'il faudra beaucoup d'énergie, de forces de convictions, mais aussi de mesures de contraintes (taxe poids lourds par exemple, limitation des tonnages par essieu, restriction sur l'utilisation des routes par les poids lourds le week-end,...) pour diminuer de façon très significative le transport routier. Beaucoup en appellent à ce que les coûts (maintenance, réfection, atteinte à l'environnement) liés à l'utilisation des infrastructures routières soient pleinement intégrés dans le calcul du prix facturé par les transporteurs à leurs clients.

Ainsi, les multiples appels se traduisent-ils souvent par la nécessité d'engager une « **véritable révolution** ». Et ce d'autant plus, annonce-t-on, si l'on ne peut jouer sur la quantité des volumes à transporter en raison d'une économie-libéralisée et mondialisée, laquelle s'organise sur fond de flux de marchandises de plus en plus importants entre les sites de production et les sites de distribution.

Beaucoup espèrent que l'intégration « pleine et entière » des coûts d'utilisation des voies routières dans le prix des transports permettra des relocalisations d'entités de production, de transport et de services à proximité des populations.



Mais le **report modal vers le ferroviaire** ne se fera pas sans difficultés, sans « grincements de dents ».

Il faut être conscient que la montée en puissance du fret ferroviaire s'opérera avant tout **en soirée** et la nuit, ceci en raison de la saturation ou de la forte utilisation de sillons de circulation le jour par les trains de voyageurs.

On peut imaginer les réactions des communes et des habitants riverains qui auront à faire face à une **augmentation importante de passages de trains** plus ou moins longs, chez eux, à des heures où on aspire à du calme. Et en été, en particulier, quand on vit davantage dehors ou avec ses fenêtres ouvertes le soir et la nuit !

S'agissant du report modal toujours, il est annoncé, par bon nombre de spécialistes, qu'il nécessitera la construction de **nouvelles infrastructures ferroviaires** (lignes TGV nouvelles, contournements ferroviaires des zones urbaines, embranchements lignes-zones d'activité ou plates-formes multimodales,...) et fluviales (Seine-Nord demain, barreau(x) nord-sud, peut-être plus tard, avec Saône-Moselle et/ou Rhin-Saône,...).



Les tracés de telles infrastructures génèrent des contestations de tous ordres, en raison d'atteinte aux

paysages, à la qualité de vie, à l'environnement en général.

Malgré une évolution somme toute très contraignante, en France, des obligations légales et **des procédures administratives** (concertation, enquête, débat public, lois sur l'eau, l'air, le bruit,...) liées à la création de toute nouvelle infrastructure, on sait qu'il est très difficile de faire émerger les contours d'un intérêt général partagé par toutes les parties. Les conclusions des débats publics n'emportent jamais l'adhésion de tous.

La Lorraine, quant à elle, est un territoire disposant d'une bonne armature d'infrastructures de transport et il n'est pas simple ni évident de **trouver la place et les espaces** pour l'implantation d'infrastructures supplémentaires. D'où la nécessité de bien peser, avant de décider la construction de toute nouvelle infrastructure, s'il n'est pas possible, acceptable et supportable de fonctionner avec ce que nous avons.

- A cette étape de la réflexion, il n'est pas inutile de poser la question des limites des possibilités de **report modal vers le fer et la voie d'eau**.

Un **train de ferroutage**, c'est un maximum de 40 poids lourds en moins sur les routes.

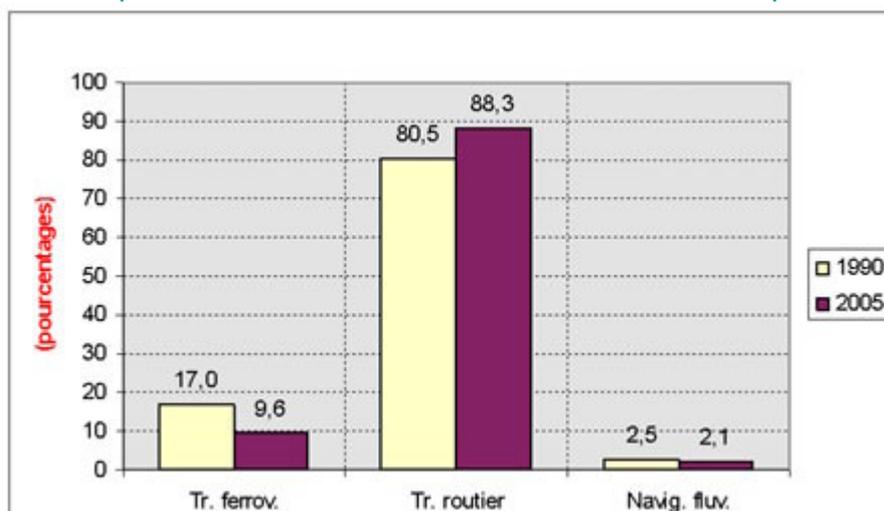
Une société comme Lorry Rail, qui organise les trains de ferroutage entre Bettembourg au Luxembourg et Le Boulou-Perpignan, projette au grand maximum d'arriver, un jour, à faire circuler 15 trains dans chaque sens. Ce qui signifie 600 équivalents poids-lourds (PL) en moins dans chaque sens.

La création d'un **barreau fluvial nord-sud Saône-Moselle** permettrait, elle, de transporter, chaque jour, l'équivalent de 1400 PL.

Au total, un peu plus de 2000 PL pourraient être supprimés de l'axe nord-sud passant par la Lorraine, mais il nous faut le rapporter à l'importance des flux déjà constatés aujourd'hui et ceux qui seront très probablement en augmentation dans les années à venir.

Actuellement, le trafic poids lourds journalier Nord-Sud sur l'A31 est de 15 000 PL / j au Nord de Metz, 8 000 entre Metz et Nancy et de 10 000 au sud de Nancy. Cinquante pourcents de ce trafic est interne à la Lorraine, le reste sont des PL en transit.

Évolution de la part de marché des modes terrestres en transport terrestre



4. La course au « véhicule propre »

4.1. Les normes européennes



Les normes européennes viennent de renforcer les exigences vis-à-vis des constructeurs quant aux normes d'émissions de CO₂. Si elles sont concrètement atteintes, les véhicules neufs, utilisant des dérivés du pétrole, devraient consommer moins. Cependant, on n'en est pas encore à plomber les moteurs des véhicules pour que ces derniers roulent moins vite ou à interdire les moteurs de grosse cylindrée. Et pourtant, **une rupture** devra bien avoir lieu si l'on veut inverser la tendance du réchauffement climatique !

4.2. La hausse du prix des carburants

La montée en flèche du prix du pétrole est répercutée sur le prix des carburants, elle génère déjà **d'importantes difficultés pour la clientèle** aux revenus modestes et pour certains professionnels.

L'on sait que les évolutions du prix actuel du baril de Brent relèvent en bonne partie d'une **spéculation financière** démesurée.

Cette augmentation est également le résultat de plusieurs facteurs convergents : une certaine **distorsion entre la demande en forte hausse et l'offre contrôlée** des pays exportateurs qui suivent leur propre politique (Arabie Saoudite, cartel de l'OPEP) et l'apparition de **nouveaux clients** très demandeurs (la Chine, l'Inde), dont le développement récent implique une brutale augmentation des besoins en énergie



Face à cette tendance haussière du prix du carburant, face aux prévisions de décroissance des **réserves d'énergies fossiles**, face aux enjeux du réchauffement climatique, les espoirs se portent sur la recherche et les nouvelles technologies pour l'émergence de « **véhicules propres** » à basse consommation d'énergie, et/ou sur l'évolution positive de la part de marchés des **autres modes de transport** afin de diminuer celle du trafic routier individuel (Transport collectif, ferroviaire, navigation fluvial).

4.3. Les véhicules hybrides

Parallèlement au développement des biocarburants, l'émergence des véhicules à alimentation « hybride, **essence/ électricité** » fait son chemin ; la réussite de la commercialisation des modèles mis sur le marché par les constructeurs Toyota et Honda en atteste.

Au-delà des véhicules à alimentation hybride, pointent des modèles dits « plus propres » ou propres.

Ainsi, BMW lance-t-il son modèle Hydrogen 7 à **bicarburant essence** (450 km d'autonomie) et hydrogène (autonomie de 200 kms). Mais pour l'instant, le bilan global de ce type de véhicule n'a pas fait la démonstration de son efficacité énergétique.



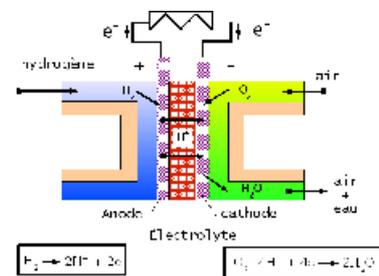
De son côté, le constructeur Japonais Honda met sur « le marché » la FCX Clarity à **pile à combustible/ hydrogène** (son 3^{ème} modèle mais le 1^{er} à être commercialisé) pour laquelle est annoncée une autonomie de plus de 400 km.

Mais la création des véhicules propres repose sur la pile à combustible liée à l'hydrogène ou sur le tout électrique.

4.4. La pile à combustible

S'agissant de la pile à combustible, la complexité réside dans le fait que, pour recourir à l'**hydrogène** qui n'existe pas à l'état natif, il faut le produire par craquage à haute température d'hydrocarbures ou par électrolyse ou thermolyse de l'eau. L'une réclame de l'électricité qu'il faut elle-même produire alors que l'autre nécessite une forme d'énergie pour réaliser la décomposition par la chaleur de la molécule d'eau.

La seule solution pour tendre vers la **pollution zéro**, c'est de fabriquer de l'hydrogène sans hydrocarbures.



Alors **recours à l'hydrogène** comme carburant dans la droite ligne de la stratégie de BMW ou recours à l'hydrogène comme vecteur d'énergie permettant la production d'électricité ?

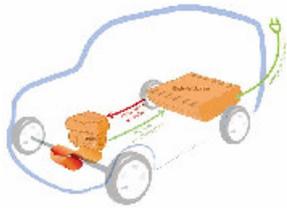
A suivre, mais n'oublions pas que la pile à combustible requiert du platine, métal rare, et que notre planète n'est pas en mesure de fournir les quantités astronomiques de **platine** que nécessiterait la transformation de tout le parc mondial des seules voitures ! De plus, l'hydrogène pose des **problèmes de stockage et de transport** qui, à ce jour, ne sont pas encore résolus.

4.5. La voiture électrique

Certains constructeurs considèrent que la seule solution crédible pour les véhicules propres, c'est la voiture électrique, comme le prône Carlos Ghosn, Président de Renault-Nissan.

Les principaux obstacles à l'extension des véhicules électriques sont le **volume des batteries** à placer dans l'habitacle et l'**autonomie** qui ne

permet pas aujourd'hui d'atteindre des distances au delà de 200-250 km, et ce malgré l'avancée technologique que représentent les batteries LMP (Lithium Métal Polymère).



Or, la réussite commerciale des véhicules tout électrique n'interviendra dès lors qu'on pourra offrir à la clientèle une autonomie approchant les 300 km mais aussi des solutions de recharge rapide des batteries et l'installation de prises de courant faciles d'accès.

Deux premières expériences sont connues en Europe ; elles sont mises en œuvre par des nouveaux constructeurs (en Norvège, **Think** et en France-Italie, **Bolloré-Pininfarina**) mais en production limitée.

5. Les biocarburants, en pleine controverse, une vraie fausse solution ?

Actuellement, la question des carburants de substitution au diesel et à l'essence est également mise en débat.



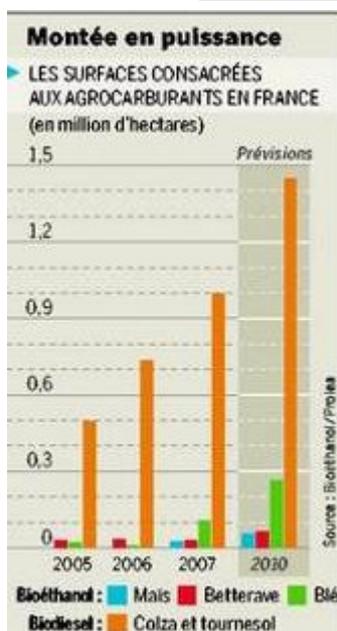
5.1. Les solutions techniques existantes à l'heure actuelle

Rappelons tout d'abord que s'agissant des biocarburants, **deux solutions** sont possibles.

La première consiste à chercher à **adapter le moteur au biocarburant naturel, non transformé chimiquement**. Plusieurs sociétés se sont spécialisées dans ces adaptations. La substitution peut être totale ou partielle. Le moteur *Elsbett* fonctionne, par exemple, entièrement à l'huile végétale pure. Cette stratégie permettrait une production locale et plus décentralisée des carburants. Ce n'est pas cette solution qui prévaut actuellement.

La seconde cherche à **adapter le biocarburant, par transformation chimique pour obtenir par exemple du biodiesel**, à des moteurs conçus pour fonctionner avec des dérivés du pétrole. C'est la technologie actuellement dominante, mais d'aucuns affirment qu'elle n'aurait pas le meilleur bilan énergétique et environnemental.

5.2. Les orientations de la politique énergétique en faveur de l'utilisation des biocarburants



En vertu de la **loi de programmation des orientations de la politique énergétique** (loi POPE), votée en juillet 2005, et de la loi d'orientation agricole de 2006, **les biocarburants en France doivent atteindre 5,75% des carburants routiers en 2008, 7% en 2010 et 10% en 2015**. Le gouvernement français a, en outre, accompagné ces objectifs d'**incitations fiscales**, telles que des exonérations, pour encourager le recours aux biocarburants, malgré les surcoûts de production qu'ils peuvent entraîner par rapport aux carburants d'origine fossile. Une **taxe supplémentaire** a également été créée en 2005 pour les opérateurs dont les carburants proposés aux consommateurs ne contiennent pas

suffisamment de biocarburants.

Néanmoins, malgré ces efforts déployés au niveau communautaire comme au niveau national, les résultats semblent loin des objectifs fixés. Ainsi, les biocarburants n'atteignaient qu'1% en 2006 en France, et **une étude publiée en 2007 montre qu'en 2010, ils n'atteindront que 4,2%** de la consommation énergétique.

5.3. Des solutions controversées !

5.3.1 Une remise en cause des réels bénéfices de l'utilisation des biocarburants

Les biocarburants de 1^{ère} génération n'ont pas totalement prouvé leur efficacité ; des **controverses** se font jour sur leur atteinte à l'environnement. En Allemagne, les débats sont animés mais, depuis quelque temps, la France n'est pas en reste.

Un certain nombre de scientifiques ont tiré le signal d'alarme et les batailles d'arguments entre *pro* et *anti* deviennent de plus en plus vives.

Une remise en cause des bénéfices réels de l'utilisation des biocarburants est avancée ; ceux-ci porteraient gravement atteinte aux **écosystèmes**, au **potentiel forestier** et aux nécessités de production de **cultures vivrières**.



S'agissant de l'efficacité des biocarburants, il est aussi affirmé qu'au Brésil la production d'1 litre d'**éthanol** nécessite 90 litres d'eau de pluie mais également d'irrigation, aux Etats-Unis 400 l, en Chine 2400 l et en Inde 3500 l.

Ainsi donc, les projets de développement des biocarburants de la Chine et de l'Inde aggraveraient très sérieusement leurs **problèmes d'eau**, au détriment de cultures vivrières déjà fragilisées.

De plus, l'efficacité de ces carburants, qui devaient réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre (GES), serait, d'après leurs détracteurs, en réalité de seulement 3 % en raison des procédés de culture et de fabrication qui sont très **consommateurs d'énergie**.

Des voix s'élèvent également pour critiquer l'envolée des **prix des produits alimentaires** qui serait la conséquence directe de changements néfastes d'affectation des sols au détriment des cultures vivrières.

Le rapporteur spécial des Nations Unies pour le droit à l'alimentation est même allé jusqu'à dire que « *la fabrication de biocarburants est aujourd'hui un crime contre l'humanité* ».

Mais signalons que ces propos ont été remis en cause par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

5.3.2 Mais peut être la seule véritable alternative au pétrole dans l'immédiat

D'autres institutions ou instances prennent le contrepied et plaident **en faveur du développement des biocarburants** ; c'est notamment le cas de l'Union Européenne.

Ainsi d'après elle, l'utilisation des biocarburants est **la mesure la plus rapide à mettre en œuvre pour ralentir les émissions de gaz à effet de serre (GES)** dans le secteur des transports ; les biocarburants représenteraient une technologie intéressante de substitution au pétrole utilisable rapidement.

L'Union Européenne arguant d'ailleurs que le recours au pétrole est source de pollution, d'effets négatifs sur la croissance en raison de son prix, mais aussi d'instabilité géostratégique et de forte dépendance vis-à-vis des principaux pays producteurs de pétrole.

Ainsi, l'utilisation, en certaine quantité, de biocarburants permettrait de se soustraire à ces contraintes ; mais il est ajouté que cela offrirait aux pays pauvres des capacités de **se développer économiquement** par la mise en place de la « filière biocarburants ».



5.3.3 Des thèses qui s'affrontent

La Chancelière allemande, **Angela Merkel**, a récemment développé comme arguments que ce sont avant tout « *les mauvaises politiques agricoles et le changement des habitudes alimentaires dans les nations en développement qui sont les premiers facteurs à blâmer pour l'augmentation des prix de l'alimentation, et il ne faut pas rejeter toute la faute sur les biocarburants comme le font certains* ».

Angela Merkel, dont le pays est le plus grand producteur de biocarburants d'Europe, a aussi indiqué que **l'augmentation des prix de l'alimentation n'était pas principalement due aux biocarburants** mais à des prévisions insuffisantes des changements des habitudes alimentaires sur les marchés émergents.

En développant les **exemples indien et chinois**, elle a argumenté en disant que « *si vous allez en Inde en ce moment, l'essentiel du débat concerne le second repas ; les personnes mangent deux fois par jour, et si un tiers du million d'habitants de l'Inde fait cela, cette pratique concerne 300 millions de personnes. C'est une grande partie de l'Union Européenne. Et s'ils consomment soudainement deux fois plus de nourriture qu'auparavant et si 100 millions de chinois se mettent à boire du lait, alors évidemment nos quotas de lait seront faussés* ».

Mais au contraire, **les spécialistes les plus critiques** vis-à-vis des biocarburants insistent sur le fait qu'ils sont fabriqués principalement à partir de cultures alimentaires telles que les céréales, les graines oléagineuses et le sucre ; ils sont donc des dérivés de cultures alimentaires.

Ainsi, d'après eux, **les biocarburants** feraient nettement augmenter la demande en céréales et par voie de conséquence **seraient la cause de l'augmentation des prix de l'alimentation** alors que de nombreux pays ont déjà du mal à se nourrir dans le monde.

Thèse que l'ONU tend d'ailleurs, d'une certaine manière, à **conforter** en déclarant que les biocarburants étaient « *les principaux facteurs de l'augmentation prévue des prix de l'alimentation de 20 à 50% d'ici 2016* ».

Le 10 avril 2008, **le comité scientifique de l'Agence européenne de l'environnement** a recommandé de renoncer à un objectif d'incorporation de 10% d'agrocaburants et de réévaluer leur intérêt.

Greenpeace France va plus loin en déclarant que « *La France ne doit pas prendre d'engagement en matière d'agrocaburants avant que ceux-ci n'aient été scrupuleusement réévalués. Ils sont en effet bien souvent inefficaces d'un point de vue énergétique et néfastes d'un point de vue environnemental. Leur rôle dans la grave crise alimentaire qui se dessine dans les pays du sud est par ailleurs connu.* »

Greenpeace se réfère au **projet de recommandation du comité de suivi du Grenelle**. Ainsi, celui-ci ferait l'impasse sur le problème posé par l'importation des agrocaburants ou des matières premières agricoles destinées à leur production, considérant que jusqu'à 7% d'incorporation, la production française est suffisante.

Un de ses responsables développe en affirmant que « *c'est nier l'évidence, car la hausse actuelle du prix des matières premières agricoles détourne les producteurs français de la filière agrocaburants. Les objectifs ne feront pas l'économie d'importations, notamment d'huile de palme, dont la production doit répondre d'un bilan environnemental particulièrement désastreux. En tout état de cause, même une production uniquement domestique a un impact indirect significatif : en France, la réduction de la part de colza destinée à l'alimentaire devra par exemple être compensée par l'importation d'autres huiles, au 1er rang desquelles figure l'huile de palme. Il faut cesser de se voiler la face : le volontarisme français en matière d'agrocaburants repose davantage sur des considérations économiques, c'est-à-dire offrir des débouchés à l'agriculture industrielle intensive et rentabiliser des investissements industriels que des considérations environnementales.*

Le consommateur et le contribuable français ne doivent pas faire les frais de tels choix, totalement irresponsables, tout droit issus de la volonté des

tenants de l'agriculture intensive et de certains groupes agro-industriels. »

Et **Greenpeace** de demander que la France abandonne immédiatement tout **objectif volontariste d'incorporation** et peser pour que l'Union Européenne abandonne l'objectif contraignant de 10% à horizon 2020.



D'un côté donc, les promoteurs des biocarburants qui tout en reconnaissant qu'ils ne sont pas la panacée, estiment qu'ils constituent une alternative à ne pas rejeter. Pour eux, les biocarburants apparaissent, tant qu'on n'est pas en capacité de construire des véhicules sans rejet de CO₂ et d'autonomie suffisante, comme les **principaux**

concurrents « réalistes » du pétrole.

De l'autre côté, ceux qui estiment au contraire que les biocarburants n'ont pas fait la preuve de leur efficacité énergétique et environnementale. Refus appuyé de ce type de filière qui, d'après eux, compromettrait la production en suffisance de cultures vivrières et serait à la source de la flambée des cours des céréales et des phénomènes de révoltes au sein des pays les plus pauvres.

Ainsi en résumé, les biocarburants de première génération subissent-ils pas mal d'attaques.

Il n'est pas inutile, à ce stade de la réflexion, de rappeler **les propos du Président Sarkozy en octobre 2007** lors de la restitution des conclusions du Grenelle de l'Environnement. Il émettait un message de volontarisme à propos des biocarburants en énonçant : *« Nous devons aussi revoir la politique de soutien aux biocarburants pour l'avenir et sans remettre en cause les engagements pris. Je souhaite que la priorité soit donnée aux carburants de 2^{ème} génération plus pertinente face au défi environnemental et au défi alimentaire. »*

➤ Alors, y a-t-il lieu, en France, de modérer les propos vis-à-vis des biocarburants de 1^{ère} génération sachant que notre pays a choisi de développer la **filière biodiesel** (base oléagineux) plutôt que la **filière éthanol** (base céréales ou betteraves) ?

➤ Y a-t-il lieu de faire reposer les espoirs sur la seconde génération de biocarburants issus de la **biomasse** qui utiliseraient l'ensemble de végétaux non alimentaires, ceci permettant d'offrir, à terme, un meilleur rendement énergétique, économique et écologique ?

Le **débat est ouvert** et il l'est d'autant plus en Lorraine qu'une unité de production conséquente de biocarburants est lancée en nord meusien.

6. Transport, nouvelles ambitions

6.1. Un Grenelle de l'Environnement qui rebat les cartes du Transport

Le Grenelle de l'Environnement a posé le principe de **la rupture**.

Il a fixé le principe d'un objectif fort de **transfert modal** routes-autres modes. Il a annoncé de très **gros investissements** sur ces autres modes : fer, kms fluviaux, plates-formes intermodales, renforcement des ports, accompagnement/incitation au développement des transports en commun en ville avec annonce de l'aide à la création de nouvelles lignes de tramway.



Le Grenelle de l'Environnement a proposé le passage au crible de tous les **projets routiers** pour juger de leur opportunité vis-à-vis du développement durable. Les critères qui ont été avancés, et qui pourraient être effectivement retenus, sont les suivants : réponse obligée à un phénomène de **saturation très forte**, réponse à un **engorgement avéré** d'une grande zone urbaine, amélioration très probable de la **sécurité, valeur ajoutée** démontrée pour le territoire.

Mais on peut penser que sera pris en compte également l'apport ou non de la preuve que le projet est **écologiquement rentable** : « gain carbone », poids des impacts sur l'environnement en général mais plus particulièrement sur le paysage, le réseau hydrographique, l'air et les zones naturelles protégées.



6.2. Les moyens d'une ambition et la question de l'impact sur les territoires

Reste donc entière la question récurrente de la détermination de la faisabilité d'un **nouveau tracé d'infrastructure**. Canal à grand gabarit, nouvelle voie ferrée, routes ne se tracent pas sans difficultés, cela a été énoncé.

L'intérêt collectif passe bien par une **réduction des flux**, par une meilleure organisation des activités qui permettra l'élimination des gaspillages de transports.

Le **report modal** de la route vers les autres modes, avec ou sans réduction des volumes transportés, pourrait nécessiter de nouvelles constructions d'infrastructures ; c'est en tous les cas la thèse la plus souvent développée.

Et là, dès lors qu'il y a projet de nouvelle infrastructure, rien n'est simple ni acquis d'avance ; qu'il s'agisse de projets de petite envergure ou de projets de très grande ampleur.



A titre d'exemple, en Lorraine, le débat sur celui de la construction d'un **canal à grand gabarit Moselle-Saône** qui risque de se développer dans des milieux naturels remarquables.

Il soulève déjà des réactions d'inquiétude voire d'hostilité en faisant référence, en particulier, aux risques d'atteinte à **la réserve en eau** du Grand Nancy mais aussi à la directive européenne visant « le bon état des eaux en 2015 ».

Dans notre région toujours, un **projet ferroviaire de contournement de Conflans** (commune de taille moyenne), permettant un vrai corridor ferroviaire alternatif, est tombé dans les oubliettes alors qu'il était inscrit au Contrat de Plan. Ce projet a suscité **un certain nombre de rejets** parmi les collectivités et populations locales ; ceci explique certainement cela !

Rappelons aussi les batailles relatives à la construction de la **LGV Est** qui a suscité de vives réactions et beaucoup de **recours face aux impacts** non négligeables sur les territoires traversés (coupures des écosystèmes dommageables pour la faune, perte de terres agricoles et forestières indispensables à la production alimentaire et énergétique, nuisances sonores pour les riverains...).



Travaux de la LGV Est dont les dommages pour beaucoup, il faut le souligner, ne sont pas encore compensés à l'heure actuelle en dépit des engagements de RFF.

A venir enfin, en Lorraine, la question de la construction **d'une plateforme trimodale**. Il est sûr que son édification va susciter des débats difficiles et que des protestations voire des refus émergeront.

En résumé,

On le sait bien et il ne faut pas se voiler la face, la réalisation d'infrastructures de transport a toujours généré, depuis la nuit des temps, des refus de toute nature dans les territoires d'implantation. On ne changera pas les choses facilement même après un Grenelle de l'Environnement. Mais celui-ci semble avoir fait valoir qu'il est devenu indispensable de soigneusement **évaluer les avantages et les inconvénients pour la collectivité** avant de décider toute nouvelle réalisation d'infrastructures.

7. Grenelle de l'Environnement et résolution de l'équation multiple

7.1. Rappel de certains éléments des conclusions du Grenelle de l'Environnement

Les propositions qui émanent de la synthèse du rapport du Groupe n°1 consacré à la thématique « **lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie** » impliquent un changement profond quant à la façon d'envisager les transports et l'élaboration de nouvelles infrastructures.

Les conclusions générales du Grenelle de l'Environnement reprennent bon nombre de préconisations émises par le Groupe n°1 ; elles figurent dans le **discours du Président de la République le 25 octobre 2007**.

☛ Ce dernier a annoncé des choix à faire basés sur :

- un **meilleur rééquilibrage des modes de transport** avec un rattrapage des investissements pour les autres modes de transports que le routier,
- une participation de l'Etat aux investissements en matière de **transports urbains** (1500 km de voies bus, vélos à construire en France hors Ile de France),
- un investissement ferroviaire de 2000 km de **lignes nouvelles TGV** à construire afin de dégager les autres voies pour le fret,
- la **réhabilitation du fret fluvial et maritime** et mise en œuvre de plans d'investissement et construction du canal à grand gabarit Seine-Nord,
- le renforcement des **crédits alloués à RFF**.

Ce Grenelle de l'Environnement a donc accouché d'un nombre très important de **projets de construction d'infrastructures** pour un total prévisionnel très élevé **dépassant la centaine de milliards d'euros** ! Certains y voient là des engagements déraisonnables qu'il faudra porter au débat devant le Parlement ce qui n'est pas chose faite à ce jour.

La question des moyens nécessaires à de tels projets est cruciale. D'autant plus que **l'AFITF** (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) est déjà loin de pouvoir faire face aux seuls besoins en infrastructures de transport prévus hors Grenelle.

Le Grenelle a annoncé la mise en place de **taxes** pour financer tous les projets annoncés sans en dire plus pour le moment. Mais les observateurs les plus avertis alertent en disant qu'il y aura nécessité d'aller chercher des fonds et des recettes ailleurs.

7.2. La résolution de l'équation multiple n'est donc pas simple.

Les modes de productions, de consommations et d'habiter ont révélé **des questions et des paradoxes** qui influent sur l'environnement.

De façon synthétique, nous pouvons les énoncer de nouveau de la façon suivante :

- La concurrence entre les économies, l'éclatement de la production, les délocalisations ou relocalisations d'entreprises, la recherche d'un meilleur rapport-qualité-prix, voilà ce qui fonde aujourd'hui **l'organisation de l'économie** sur la planète.



☛ **Peut-on changer et freiner l'économie mondialisée et ses revers ?**

Concernant ce questionnement, le CES Lorraine n'est pas en capacité d'y répondre !

- Le souhait, pour le consommateur, d'avoir les produits au plus vite et, pour le fabricant, celui de tendre vers le « stock 0 », le tout en recourant principalement au mode routier, voilà le constat s'agissant de **l'organisation de la chaîne fabrication-distribution-consommation**.



☛ **Peut-on influencer sur l'organisation d'une telle chaîne qui met la distribution par le routier au cœur de la problématique ?**

☛ **Jusqu'où peut-on aller s'agissant du report modal route-autres modes ?**

☛ **Quelle attitude adopter vis à vis de projets de constructions de nouvelles infrastructures ?**



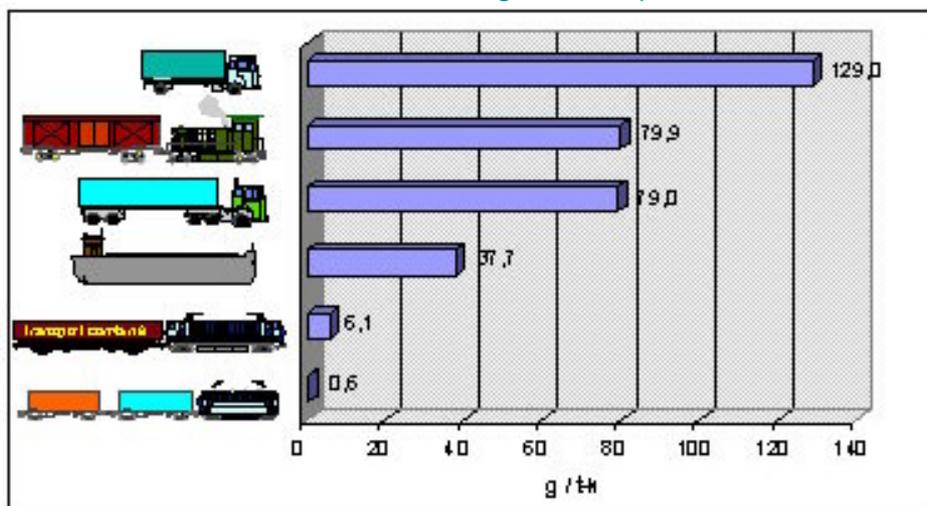
- La recherche d'une certaine qualité de vie basée sur un habitat résidentiel en périphérie des villes, l'obligation pour certains de s'éloigner de plus en plus des villes-centres pour accéder à un logement



voire à la propriété, voilà ce qui fonde l'organisation d'un territoire de plus en plus étalé.

- Comment maîtriser l'étalement urbain ?
- Comment réorganiser l'habitat et l'implantation des services aux populations pour diminuer le nombre de déplacements vers les lieux de travail, de commerce, d'études, de loisirs, de santé, ... ?
- Comment faire diminuer le recours au déplacement individuel et renforcer les déplacements de type collectif ?
- Peut-on, dès à présent, recourir à des véhicules moins polluants et que faut-il favoriser s'agissant des carburants et des véhicules plus propres pour tenter de diminuer les émissions de CO₂ ?

Émissions unitaires de CO₂, en grammes par tonne-kilomètre...



Source : *Partage modal et développement durable* présentation de Maurice Bernadet

Les questions sensibles vues par le CES Lorraine

Propos liminaire

L'analyse et le décor général ont été installés ; il s'agit dorénavant de passer au crible les perspectives de changement possibles telles que les perçoit le **Conseil Economique et Social de Lorraine**.

La Lorraine comme les autres régions vit son quotidien **sur fond des paradoxes** énoncés précédemment.

Les camions sur les routes en raison de la mondialisation de l'économie, en raison des modes de distribution des marchandises et des produits, en raison de la demande du consommateur souhaitant disposer au plus vite ce qu'il souhaite acquérir : la Lorraine connaît ce phénomène. Cela s'illustre au travers les **congestions constatées** sur l'axe nord-sud et l'A31 mais aussi sur les axes est-ouest passant tant par Metz que par Nancy !

Les voitures sur les routes en raison de l'évolution de l'**organisation de l'habitat et de l'urbanisation** : La Lorraine connaît aussi cela. Avec comme illustration, des phénomènes de saturation à certaines heures de la journée dans les agglomérations nancéenne, messine et thionvilloise pour ne citer que les principales zones urbaines touchées !

➤ Six mois après le lancement du Grenelle de l'Environnement, et au regard des enjeux de mobilités et de transports tels qu'ils se présentent sur le territoire français mais plus particulièrement dans la région, quelle vision, quelles recommandations et propositions du CES Lorraine ?

➤ Doit-on voir les choses autrement, doit-on relativiser certains avis et recommandations du Grenelle de l'Environnement au regard des impacts prévisibles en Lorraine, doit-on encourager à l'émergence de certaines propositions, actions, nouveaux modes de faire ?

C'est l'exercice final que le CES Lorraine entame ci-après.

Il conviendrait certainement de susciter une suite à ce texte par des études complémentaires visant à expliciter pour chaque "solution" envisagée :

- dans quelle mesure elle contribue effectivement à la diminution de l'émission de GES
- quel est son bilan économique : coût de réalisation, retour sur investissement, ...direct et indirect, ...
- quel est son bilan "sociétal" : type d'activité qu'elle permet, lien social, ...

1. Une Information mobilisatrice des consommateurs et des conducteurs

Il semble avant toute chose qu'il existe un **déficit d'informations** des consommateurs, des conducteurs et des citoyens tout simplement.

Des campagnes sont menées pour le tri sélectif et performant des déchets ou pour la consommation raisonnée d'eau ; il peut être fait de même s'agissant des **questions de mobilité et de consommation**.

Des **campagnes d'informations** doivent être menées en région Lorraine pour informer, sensibiliser et former aux bons comportements à avoir en matière de gestion des déplacements personnels et/ou familiaux et d'achat de biens de consommation et notamment envers les jeunes dans le cadre de leur scolarité.

Le Conseil Régional a décidé de faire de 2008, **l'Année Régionale du Développement Durable**. Il s'est d'ores et déjà engagé dans cette démarche au travers de la publication d'un guide des « bons conseils de Mirabelle » et notamment des actions de sensibilisation et d'information auprès des lycéens dans le cadre de la démarche « Agenda 21 » et d'incitation à l'utilisation du TER par une tarification avantageuse.

Il est donc indispensable de poursuivre et développer ces actions auprès des **citoyens-consommateurs** et usagers des transports en partenariat avec l'Etat, les collectivités locales afin de toucher un maximum de Lorrains.

2. Diminuer les déplacements par un frein au mitage territorial et la redensification urbaine

Le mitage territorial engendre des nuisances sonores et une pollution atmosphérique importante mais aussi des coûts d'infrastructures de transport en augmentation et parfois un appauvrissement des paysages.

Le développement urbain durable passe par une limitation plus conséquente de l'urbanisation, par une redensification des villes-centres. Par voie de conséquence, cela nécessite un renforcement de la planification de l'aménagement du territoire.

Pour **limiter le mitage territorial** il faut développer une meilleure cohérence de l'organisation du territoire, et une responsabilisation des communes et des intercommunalités sur leurs actions dans le cadre de l'éco-durabilité.

Et ce tout en gardant à l'esprit que l'intégration des contraintes liées au développement durable devrait se faire en essayant de respecter un **équilibre entre développement urbain et développement rural** et en tenant compte également des conséquences sociales et économiques.

Un axe de réflexion : la maîtrise du foncier

Le potentiel en terrains constructibles et le coût moindre du sol dans les communes périphériques, par rapport aux villes-centres, engendrent un **développement des constructions individuelles et des lotissements dans ces zones périphériques**. Ceci étend le développement urbain et accroît le nombre des **migrations pendulaires**.

Une bonne **maîtrise du foncier** par les villes-centres et leur agglomération est vitale pour tenter d'inverser cette tendance.

Les grandes villes et agglomérations doivent développer une solide stratégie de maîtrise du foncier sur leur territoire. Il leur faut être en capacité de constituer des réserves foncières conséquentes leur permettant de contrôler le coût des terrains et de peser sur la **qualité des futurs programmes immobiliers**.

Les villes-centres et leur agglomération peuvent jouer sur différents facteurs et mécanismes pour contenir le prix du terrain constructible sur leur territoire et permettre une densification des constructions et des programmes de haute qualité environnementale (HQE).

Dans les communes périphériques, des **programmes de construction HQE** doivent aussi pouvoir être développés afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de l'utilisation de l'espace.

En effet, ces dernières peuvent compenser leurs émissions de CO₂ élevées du fait des déplacements de leurs concitoyens par un habitat de haute qualité environnementale et ainsi conserver un taux carbone stable ou à la baisse.

La construction de « villes durables » doit absolument se développer autour de programmes immobiliers dotés de cahiers des charges exigeants (éco-construction, économie d'énergie et charges locatives minimales,...).

Mais la construction de « villes durables », c'est aussi organiser la **mixité sociale** à partir d'une stratégie qui intègre un système de péréquation et de discrimination positive du **prix du foncier** envers les développeurs d'habitat social et à loyer modéré en échange de programmes de grande qualité en matière d'éco-construction, d'organisation de la mixité sociale, du brassage intergénérationnel et de l'insertion des personnes à mobilité réduite.

Il faudra veiller à ce que la **mise en œuvre des mesures HQE** ne se traduise par un surcoût des loyers, particulièrement dans les logements sociaux. Dans le parc privé, les incitateurs fiscaux devraient limiter l'impact d'un niveau élevé des loyers des nouvelles constructions.

Une meilleure cohérence de l'organisation du territoire

Un bon équilibre de l'**implantation des équipements et services** de proximité doit être recherché et développé afin de minimiser les déplacements. Cette implantation doit être réalisée à une échelle pertinente, sur le territoire, en fonction de l'importance de l'équipement.

De plus, il est indispensable que les communes réfléchissent et intègrent, en amont de tout programme de construction, les **déplacements des habitants** comme cela est le cas, par exemple, en Allemagne.

Les **Plans Locaux d'Urbanisme**, outils permettant une bonne planification dans un esprit de recherche d'équilibre territorial et de gestion des mobilités des populations, doivent être l'occasion de mettre en place des règlements particuliers intégrant une politique stratégique en matière de développement durable.

Et ce d'autant plus que les collectivités locales peuvent dorénavant orienter leur vision de développement (nouveaux quartiers, reconquêtes de centralité...) à travers **des options d'aménagement** exigibles dans les demandes de permis de construire.

Une responsabilisation des communes et intercommunalités s'agissant de l'éco durabilité

Des mesures incitatives doivent être développées. Le Grenelle de l'Environnement étant « en marche », il paraît difficilement imaginable que les communes à fort développement pavillonnaire ne soient pas désormais contraintes en matière d'**éco-responsabilité**.

Le bilan carbone permet de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre des entreprises industrielles ou tertiaires, des administrations, des collectivités locales, des territoires.

Ainsi, on peut penser qu'une commune pourra connaître les émissions de gaz à effet de serre générées par les constructions (habitat privé et bâtiments publics) et les transports sur son territoire.

Actuellement les communes périphériques, les plus génératrices de migrations pendulaires (villes dortoirs), n'ont pas d'obligation de réduction de leurs émissions.

Dans l'intérêt général, il y aurait donc lieu de mettre en œuvre un **dispositif de responsabilisation des communes** pour faire évoluer positivement le bilan carbone des communes en lien avec les industries du secteur.

Ce dispositif pourrait s'organiser autour de l'instauration d'un **système de bonus-malus financier** (parallèlement à des systèmes identiques pour le secteur industriel) en fonction d'un seuil maximal de taux carbone/habitant à ne pas dépasser intégrant tous les paramètres de calcul de l'éco-durabilité (bâtiments publics et privés, mobilités des habitants,...).

3. La nécessité de rendre très attractifs les transports collectifs

Faciliter la mise en place d'une chaîne de transport plus performante

En Lorraine, 8 personnes sur 10 utilisent la voiture pour leurs principaux déplacements.

Si l'existence de réseaux relativement denses de transport n'est pas contestable, c'est l'**absence de cohérence et de coordination globale** qui induit un manque de lisibilité, fortement dissuasif pour l'utilisateur.

Il est donc indispensable, si l'on veut rendre les transports collectifs attractifs, de baser la réflexion sur la création d'**une chaîne de transport** qui permet d'envisager le trajet dans sa globalité au plus près des besoins sans se soucier des périmètres de compétences des différentes autorités organisatrices de transports.

Le Conseil Régional a la légitimité et les capacités pour se positionner comme **chef de file** afin d'assurer la coordination et la concertation de tous (au travers de la création d'un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport) compte tenu de la couverture de l'ensemble du territoire lorrain qu'il assure en raison de sa compétence en matière de TER.

La **complémentarité des modes de transport** doit se faire en privilégiant l'usage des modes doux (itinéraires sécurisés, parkings à vélos, location de vélos dans les gares...), tout en conservant une place à l'automobile (location de véhicules partagée, covoiturage, parking relais de taille suffisante et à tarifs très attractifs, organisation du rabattement au plus près des modes de transports collectifs) pour lui permettre de s'inscrire dans une démarche de développement durable.

Il faut développer le recours aux TC grâce à une **intermodalité tarifaire**, une simplification des tarifs, et une meilleure information, pratique, unique et globale.

Dans le domaine touristique, l'arrivée du TGV en Lorraine doit développer une nouvelle clientèle de court séjour avec une offre variée qui ne doit pas être limitée aux seules grandes villes.

Il est donc indispensable de pouvoir répondre aux attentes des acteurs du tourisme dans le cadre de **produits combinés** incluant des offres de transport.

Le développement de la multimodalité

La « révolution » de l'organisation de la chaîne des transports doit s'accélérer.

La **multimodalité** doit être la base de cette chaîne de transport, elle doit prendre en compte l'ensemble des modes qu'ils soient déplacements à pieds ou à vélo, en transport collectifs ou encore en voiture.

Des pôles d'échanges doivent faciliter la complémentarité de l'ensemble des modes de transports.

Le retard pris dans **l'aménagement des gares** du fait des défauts de financements de l'Etat doit être comblé.

La Région Lorraine a mis en place, en 2008, pour rattraper ce retard de nouvelles procédures et dispositifs de pilotage qui doivent permettre d'accélérer ces aménagements.

L'aménagement de ces pôles doit prendre en compte également un développement des capacités en nombre de **places de stationnement et une amélioration tarification des parkings** avantageuse afin de permettre un accès au TER.

Dans cette même logique, les nouvelles gares TGV doivent disposer de **tarifs de parking** plus attractifs qu'actuellement car ceux-ci sont actuellement fortement dissuasifs.

Une tarification attractive

La question de la **gratuité des transports collectifs** est posée par un certain nombre d'acteurs. L'argument avancé est de les rendre plus attractifs sachant que le coût d'une telle initiative sera forcément reporté sur les collectivités.

Le **CES Lorraine** ne souhaite pas pour l'instant prôner cette voie. En effet, des efforts ont déjà été réalisés en Lorraine, mais pas par toutes les collectivités AOT, notamment à destination des publics les plus en difficulté et des scolaires.

La **Région Lorraine** s'est fortement engagée dans une politique de tarifs TER bas ; elle a développé des abonnements de travail à **prix très compétitifs**.

L'ensemble des **Autorités Organisatrices de Transports** doivent dialoguer afin de mettre en place à terme une chaîne de transports basée sur une complémentarité des modes, un titre de transport unique et une information globale et pratique, une **tarification attractive**, pour tous les publics, **sans catégorisation**, compte tenue de la relative faiblesse des revenus des Lorrains. En effet, si l'on appliquait à la politique tarifaire des transports les mêmes seuils que pour les logements sociaux, près de trois-quarts des ménages seraient concernés.

Il faut pouvoir organiser la **gratuité pour** déplacements scolaires sur la totalité du territoire régional.

Une meilleure pénétration des TC, une accessibilité renforcée pour tous

La question du maillage territorial par les transports en commun est déterminante. A l'instar d'autres pays voire d'autres régions françaises telle l'Alsace, il faut pouvoir développer dans les territoires **une offre au plus près des populations**. Il est possible d'améliorer la chaîne des transports en mobilisant les collectivités locales et les AOT dans le cadre

des stratégies de gestion des mobilités qui doivent être intégrées dans les schémas de cohérence territoriale (SCOT).

Chaque Lorrain doit **avoir accès**, par rabattement par les transports collectifs à une gare *secondaire d'importance. Il doit, depuis cette gare secondaire, pouvoir rejoindre l'une des gares principales de Lorraine, dans des temps de trajet raisonnables, et adaptés aux heures de travail.

** ex : Toul, Sarrebourg, Commercy, Saint-Dié qui sont des gares dites secondaires arrivant en importance juste après les 5 grandes gares de Lorraine.*

Les futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) doivent tous organiser un **plan stratégique** d'amélioration des transports collectifs en lien avec les AOT départementales (Conseils Généraux) et l'AOT régionale (Conseil Régional).

Il est souhaitable que soient étudiées les modalités d'organisation, par chaque AOT, d'une **meilleure cohérence de la participation au financement des transports collectifs** des 3 entités que sont : les usagers, les contribuables et les entreprises.

Une autre solution pour l'abaissement de la charge des déplacements domicile-travail : le Plan de Déplacement d'Entreprise

Les **migrations pendulaires** – trajet domicile-travail – l'un des motifs majeurs de déplacement – sont effectuées majoritairement en voiture.

Il est donc indispensable d'inciter à l'utilisation des **transports alternatifs à la route** au sein des entreprises et des collectivités locales par la mise en œuvre de plan de mobilité - Plan de Déplacements d'Entreprises.

A l'heure où le **Conseil Régional** s'engage dans une démarche « 2008 - Année Régionale du Développement Durable », il doit **montrer l'exemple** aux entreprises et aux autres administrations et collectivités lorraines en mettant en place son propre Plan de Déplacements d'Entreprise pour ses salariés.

Cette proposition figurait déjà dans le un rapport du CES mais, malheureusement pour l'instant, elle n'a pas trouvé d'écho favorable.

Une démarche pourrait également être envisagée non seulement pour **les déplacements** des personnels mais également pour ceux concernant les élus.

Le CES Lorraine pourrait être le moteur d'une « **révolution** » **des pratiques**.

Ainsi, le **CES** propose d'analyser son fonctionnement et de mettre en place une réflexion afin de faire émerger les moyens à mettre en place concrètement pour tenter **réduire ses émissions de CO₂**.

4. L'Eco-conduite, une solution simple et à la portée de chacun pour abaisser la pollution

Le **comportement des conducteurs** influe de façon très significative sur la consommation d'énergies fossiles. En effet, différentes études ont montré que la consommation de carburant pouvait augmenter de 40% avec une conduite agressive par rapport à une conduite douce et sécurisée.

L'**éco-conduite** peut s'acquérir grâce à l'enseignement et à l'apprentissage de techniques qui permettent de conduire différemment. C'est un facteur clé d'économies pour les **entreprises et les particuliers**. En effet, elle permet de faire des économies de carburants, de l'ordre de 5 à 25 %. Des études annoncent des possibilités d'économie de CO₂ en Europe de l'ordre de 50 millions de tonnes qui correspondent à environ **20 milliards d'euros d'économies d'énergie** (pour un baril à 65\$ et un prix du litre de gazole moyen en 2005 calculé à 1,0217 €).

Le Conseil Régional de Lorraine peut être à l'initiative de **deux actions fortes**:

- former ses propres agents à l'éco-conduite,
- sensibiliser dans le cadre de ses compétences, les lycéens, futurs conducteurs, à ces nouvelles techniques de conduites.

Pour ce faire, un **Centre d'Eco-conduite**, éventuellement en partenariat avec le secteur des assurances et la prévention routière, pourrait ainsi voir le jour sur le site de **Chambley** au sein duquel un « anneau routier » sera disponible.

Par une telle initiative, la Région aurait l'occasion, sur ce site, d'associer ce circuit automobile au développement durable et à l'Eco-citoyenneté ce qui ajouterait « **un plus** » à **l'image de la Région Lorraine**.

5. La mobilité durable par le développement des « véhicules propres »

Le panel, assez large, disponible actuellement de « **véhicules propres** » (électriques, hybrides, gaz naturel,...) doit permettre aux différentes collectivités, aux entreprises, aux sociétés de transport collectif de trouver le véhicule adapté à leurs besoins.

Aussi, les collectivités devraient être dans l'obligation de veiller, lorsqu'elles passent un marché tant pour le renouvellement de leur propre parc de véhicules que lorsqu'elles délèguent à des entreprises privées l'organisation des transports collectifs, à inscrire comme **clause spécifique environnementale dans leurs marchés d'attribution**, l'obligation de recourir dans une **grande proportion à des véhicules propres**.

Le **Conseil Régional** donnera l'exemple en faisant cette démarche volontariste.

Il s'y engage peu à peu. En effet, il dispose déjà d'une flotte de véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures aux normes recommandées.

De plus une réflexion est en cours pour l'utilisation éventuelle de voitures au gaz naturel de ville.

Cette **démarche doit monter en puissance**.

6. L'amélioration du potentiel d'infrastructures ferroviaires en Lorraine

La Lorraine est bien équipée en **infrastructures ferroviaires**. Elle dispose d'un maillage conséquent sur l'ensemble de son territoire. Certaines lignes majeures enregistrent un trafic très chargé à certaines heures de la journée. Néanmoins, des capacités de sillons peuvent être encore dégagées afin d'**optimiser encore l'utilisation du réseau**.

L'amélioration des corridors ferroviaires fret

On peut noter une sous-utilisation du corridor Ecofret Athus-Lerrouville, **euro-corridor** qui, s'il était utilisé de manière plus importante, permettrait de désengorger le Sillon Lorrain. On peut constater que des aménagements avaient été inscrits dans les derniers **Contrats de Plan Etat-Région**, à savoir la mise au gabarit des tunnels d'une 2^{nde} branche Hagondange-Conflans et le contournement de cette dernière commune.

Il y a nécessité de réorganiser les conditions d'une **désaturation** du sillon ferroviaire mosellan Thionville-Metz-Nancy grâce à la mise en œuvre d'un accord entre Luxembourg-Lorraine-Wallonie permettant de faire monter en puissance l'utilisation du **corridor Ecofret**.

Il faut obtenir du **Luxembourg** l'acceptation du **recours à l'axe Bettembourg-Athus** pour le passage des trains de ferroutage Bettembourg-Perpignan.

La Lorraine doit être en capacité d'anticiper l'avenir et d'**améliorer sa performance ferroviaire** pour dégager un maximum de capacité sur l'axe Thionville-Nancy.

Il y a lieu de relancer le dossier du **barreau Hagondange-Conflans** avec mise au gabarit B1 des tunnels et réalisation du contournement de Conflans.

Une meilleure rentabilité par le développement des sillons ferroviaires de nuit

Afin d'améliorer la **rentabilité des sillons**, l'utilisation optimale des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble des sillons et plages horaires disponibles est indispensable. Si l'on veut obtenir un report modal très significatif de la route vers le fer, il paraît indispensable de développer le **fret de nuit** sur les lignes classiques ou TGV.

D'ailleurs, cette ouverture du trafic de nuit sur les LGV est la condition sine qua non pour le développement du **fret ferroviaire express** ; à ce jour les sillons de jour étant réservés au transport de voyageurs.

Le fret de nuit doit être amplifié ; il faut toutefois pouvoir gérer au mieux les nuisances pour les populations, sachant que les lignes ferroviaires tangentent ou traversent de nombreuses zones urbaines. RFF et la SNCF doivent pouvoir résoudre rapidement la question de la **libération de sillons de nuit sur les lignes à grande vitesse** pour permettre la circulation de train de fret express.

A l'heure actuelle il n'existe pas de circulation de TGV voyageurs la nuit sur l'axe Paris-Strasbourg ; mais un accroissement de l'offre et l'ouverture à la concurrence pourrait faire émerger une demande de sillons de nuit sur les lignes ferroviaires à grande vitesse.

Aussi, il faut tendre à moyen terme (nouvelles techniques de maintenance et de vérification des lignes) à ce que l'ensemble de la demande tant fret que voyageurs, en LGV, puisse être satisfaite sur une amplitude horaire maximale. **L'optimisation du réseau grande vitesse** (utilisation en nocturne) au service du développement durable doit pouvoir être organisée.

Une performance des infrastructures ferroviaires qui repose sur une meilleure maintenance des lignes

Dynamiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes, passe par une meilleure maintenance des lignes ; en effet cela permet d'augmenter la vitesse de circulation des trains.

La maintenance qui est de la compétence de Réseau Ferré de France, propriétaire du réseau, ne pourra être significativement mise en œuvre. En effet, les **capacités d'investissements de RFF** sont amoindries par la dette héritée de la SNCF (pour laquelle RFF a été créé) et l'obsolescence d'une partie du réseau français nécessite de gros investissements pour une véritable **remise à niveau**, en particulier celle des lignes dites « secondaires ».

A noter que des **Régions** ont déjà pris position et passé le pas en décidant d'apporter leurs fonds de concours à RFF et à l'Etat pour la rénovation du réseau.

Il serait dommage que la **Région Lorraine** ait investi dans un matériel TER performant et rajeuni son parc et que les performances et l'efficacité de ces matériels roulants soient remises en cause du fait d'un mauvais état des infrastructures ; on pense par exemple aux lignes Nancy-Mirecourt-Merrey, Conflans-Verdun, Epinal-Belfort,....

La question des capacités budgétaires de RFF est clairement en jeu.

Comme vient de le souligner le récent rapport de la Cour des Comptes intitulé « **Le réseau ferroviaire, une réforme inachevée, une stratégie incertaine** », il faut traiter « *la question des 12 à 13 Md€ de dettes dites non amortissables portées par RFF et que seul l'Etat peut rembourser. Son refus de l'admettre perturbe la gestion du système ferroviaire depuis dix ans. La crédibilité des comptes publics impose*

pourant qu'il reconnaisse cette réalité, renonce aux artifices comptables et statistiques et reprenne formellement ces dettes à son compte. »

RFF doit disposer de plus grandes marges de manœuvre budgétaires pour assurer la performance du réseau ferroviaire.

Il y a nécessité impérieuse de redonner **des capacités d'investissement** à RFF et que l'Etat reprenne entre autre la dette non amortissable de RFF estimée à environ 12 à 13 milliards d'euros.

Le gouvernement a signé, en 2006 avec RFF et la SNCF une convention, pour un **Plan de renouvellement du réseau ferré national** sur la période 2007-2010. Ce plan doit permettre de mobiliser, à terme en 2010, **3,3 Milliards d'€** par rapport aux 2,940 Milliards € de 2005 (répartis comme suit : entretien des voies 1 240 M€, renouvellement des voies 900 M€ et contribution à la dette 800 M€).

Ce plan est financé par l'Etat, l'AFIT et RFF.

De plus, le **27 février 2008**, le Président Nicolas Sarkozy a fait part de ses ambitions et a fixé des objectifs prioritaires au Président de la SNCF.

L'un des chantiers phares est **la modernisation du réseau ferroviaire français** :

*« La modernisation du réseau ferroviaire français fait l'objet d'un plan ambitieux. Cette rénovation s'accompagnera d'une **simplification des relations avec Réseau Ferré de France**. Une adéquation plus claire des moyens et des compétences devra être définie, dans une relation reposant sur la confiance.*

*La modernisation du système ferroviaire passe également par **une réforme du système de tarification de RFF**, fondée sur des principes stables assurant un meilleur équilibre entre les coûts et les ressources tirées de l'usage du réseau.*

*La mise en place d'une **autorité de régulation indépendante** permettra aussi de s'assurer des bonnes relations entre opérateurs et de garantir un système non discriminatoire d'allocation de capacités.*

En sa qualité d'opérateur historique national, la SNCF apportera sa contribution à ces réformes ».

Ces **chantiers de modernisation du réseau ferroviaire** doivent être engagés au plus vite et l'Etat doit absolument continuer à honorer ses engagements aux côtés de la SNCF, de RFF et de l'AFIT.

L'Etat doit pouvoir maîtriser les évolutions des **tarifs de péage** à RFF. Ceci sous peine de voir se répercuter trop fortement les hausses de péage sur le prix facturé tant aux voyageurs qu'aux opérateurs de fret ferroviaire ce qui pénaliserait la mise en œuvre des objectifs de report modal route-fer et amoindrirait l'accès au train des publics à revenus modestes.

Mais des gains, tant en ce qui concerne le coût des travaux que le temps d'immobilisation des voies, peuvent dès à présent être réalisés à condition de garantir une totale sécurité pour les personnels intervenant sur le réseau. L'objectif est bien d'**augmenter l'amplitude horaire utilisable**

et donc de développer le nombre de sillons utilisables en début d'après-midi (réseau TER) et notamment ceux de nuit pour le trafic sur les lignes classiques ou à Grande Vitesse.

Il faut que RFF ait les moyens de pouvoir s'engager à améliorer l'organisation de la **maintenance** (confiée à la SNCF pour le compte de RFF) par une meilleure gestion des « blancs travaux » et une concentration plus efficace des plages horaires de maintenance.

En Lorraine, certaines lignes ferroviaires disposent d'une **performance très relative** ; l'attractivité de l'offre est ainsi pénalisée non pas en raison du matériel mais à cause de la **qualité insuffisante de l'infrastructure**. Les territoires concernés s'en trouvent pénalisés et le recours au **transport collectif** y est relativement faible.

Des investissements doivent être réalisés pour l'amélioration de la **qualité de ces lignes** du réseau lorrain afin d'augmenter leur performance et leur attractivité.

Le débat entre Etat, RFF et Région Lorraine doit être réenclenché pour tenter de trouver des **solutions négociées** dans un futur proche.

En Lorraine, se pose également la question de la réouverture de certaines lignes ferroviaires abandonnées qui peuvent représenter un enjeu local mais aussi régional voire international (ligne Laveline devant Bruyères-Gérardmer, Dillingen-Bouzonville, Toul - Pont Saint Vincent).

Une chaîne au plus près des utilisateurs : la remise à niveau et le maintien des embranchements ferroviaire

Le **redéveloppement du fret ferroviaire** passe par une organisation au plus près du client. Or de nombreux embranchements de particuliers ont été démantelés ou, par manque d'entretien, ne sont plus utilisables.

Or, ces embranchements sont indispensables dans la création d'une chaîne ferroviaire de bout en bout pour le fret ferroviaire avec une desserte de proximité au plus près du client et du fournisseur (céréaliers, forestiers, industriels, utilisateurs du rail...).

La remise en état de ces embranchements, la conservation en état satisfaisant de ceux qui sont encore existants mais non utilisés, voilà une question essentielle dans le débat actuel pour la **redynamisation du fret ferroviaire** et la performance du fer face à la concurrence de la route. Il s'agit bien de ne pas reproduire les erreurs du passé.

Il y a nécessité de faire réaliser un **état des lieux de l'existant** lorrain en matière d'embranchements ferroviaires.

Il conviendrait donc de faire évaluer ce qu'il y aurait lieu de faire (travaux, propriété,...) et à quel coût pour rétablir une chaîne performante dans les zones d'activité où le train pourrait retrouver assez facilement sa place afin d'établir **une chaîne continue** et pratique de bout en bout du client au fournisseur.

La nouvelle politique fret de la SNCF repose dorénavant sur l'élaboration d'un **plan de massification des trafics**, qui s'appuie sur des **hubs** répartis sur le territoire français et qui concentrent les flux.

Aussi, cette organisation d'une **chaîne de bout en bout** devra être basée sur une complémentarité, entre les nouveaux opérateurs (dont les opérateurs de proximité) et la SNCF, permettant de drainer des flux peu denses, les wagons isolés, vers les plateformes SNCF.

Le maintien et le développement de la vitalité du sillon ferroviaire lorrain

Le **sillon lorrain** est l'axe ferroviaire majeur entre Nancy et Luxembourg. Il draine des trafics importants de TGV, TER et fret.

Aussi est-il indispensable de lui permettre de préserver ses atouts et de développer encore davantage ses capacités en poursuivant son aménagement ; de la vitalité de son sillon dépend pour beaucoup la **dynamique socio-économique** de notre région.

Pour se faire, les opérations inscrites au **Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013** doivent être réalisées et les études engagées le plus rapidement possible :

- Création de la 3^{ème} voie entre Nancy et Jarville et étude d'aménagement de la gare de Nancy
- Aménagement de la gare de Metz
- Aménagement du tronçon Pagny-Novéant
- Etudes du nœud d'Hagondange et aménagement de la gare de Thionville et d'Hagondange
- Etude d'analyse de la capacité du sillon pour définir les aménagements futurs de Thionville jusqu'au Luxembourg.

7. Un fret ferroviaire prometteur : l'autoroute ferroviaire à consolider

Le **transport rail-route** est un des secteurs d'avenir pour le développement du fret ferroviaire. C'est dans cet esprit qu'a été lancée l'expérimentation d'une autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg-Perpignan-Le Boulou qui permet sur une distance de 1050 km de transporter sur wagons les remorques de camions (sans chauffeur et tracteur) entre les 2 sites en 14h30.

Elle a été mise en service par la société **Lorry-Rail** en septembre 2007 avec pour le moment une programmation d'un aller-retour par jour, 7 jours sur 7.

Ce qui devait permettre de transporter au maximum 40 remorques par jour dans chaque sens pour un report modal de la route vers le rail de 30 000 camions par an initialement. Mais, il semble que les transporteurs estiment que la mise en œuvre à **l'ouverture d'un seul aller-retour est insuffisante**, donc trop contraignante, pour rendre ce nouvel outil attractif.

Les projections les plus optimistes de Lorry Rail prévoient, à l'horizon 2015, la circulation au maximum de 15 navettes par jour dans chaque sens, soit un report modal possible maximal de la route vers le fer d'un total de * **438 000 camions/ an**.

** calcul sur la base d'un fonctionnement 7 jours sur 7 avec 15 AR de trains chargés à 100% de 40 remorques*

Malheureusement à l'heure actuelle, le **CES Lorraine** est très inquiet pour la pérennité de cette expérimentation.

Alors qu'elle semble adaptée aux conditions du marché et aux attentes en matière de développement durable, cette **autoroute ferroviaire** fait face à de nombreuses complications. En effet, cette expérience a connu de nombreux problèmes : périodes de grèves, programmes de travaux sur la ligne qui ont augmenté le temps de trajet de 10h pour passer à 24h au lieu des 15h30 initiales, désaccord sur les tarifs.

Ces difficultés ont engendré une **fréquentation moindre** que celle qui était prévue pour le lancement de l'expérimentation.

Mais un des problèmes majeurs réside surtout dans la valeur limite imposée par RFF pour la **hauteur des remorques** transportées à savoir le gabarit B1 qui avait été retenu, après étude, par rapport à celui utilisé sur l'axe de ferroutage entre Chambéry et Turin.

En effet, de nombreux véhicules routiers circulant sur le corridor Espagne-France-Benelux-Allemagne dépassent la valeur limite de ce **gabarit ferroviaire français**. Ainsi celui-ci ne permettrait pas de faire passer sur

les plates-formes de type Modalhor des remorques d'une hauteur supérieure à 4,04m.

Lorry- Rail dénonce les **marges trop importantes de sécurité** imposées par RFF qui pénalisent le plan commercial de l'entreprise.

Aux dires de la société Lorry-Rail, des tests ont été effectués qui tendent à prouver que même avec une surélévation de 20 cm, les chargements peuvent passer, en sécurité, dans les tunnels.

Lorry-Rail a saisi RFF, dès août 2007, d'une requête visant à obtenir une **dérogation pour une évolution du gabarit haut** sur l'itinéraire de l'autoroute ferroviaire.

Mais cette requête n'a pas pu aboutir à l'heure actuelle, malgré le soutien du Ministère des Transports et de l'Environnement luxembourgeois qui a invité le Ministre français Borloo à appuyer cette demande.

RFF vient d'engager une **étude de sécurité** sur cet itinéraire afin de connaître les marges possibles existantes. Une circulation sous un plus haut gabarit ne pourra de toute façon être autorisée qu'après validation de cette étude par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire.

Cette démarche, si les conclusions de l'étude sont favorables, pourrait **aboutir à l'été 2008**.

En outre, **les camions de matières dangereuses**, qui eux ont pourtant le gabarit requis, sont interdits car il existe des problèmes techniques pour les accueillir sur la plateforme terminale de Perpignan (Le Boulou). Une démarche a été engagée par Lorry-Rail auprès du Préfet des Pyrénées-Orientales afin de résoudre ce problème.

Dernier élément d'inquiétude, celui d'un **désaccord sur les ** prix pratiqués** par Lorry-Rail (900 euros le voyage dans un sens) et qui serait insuffisamment attractif pour certains transporteurs qui réclament une baisse des tarifs à 750 euros voir 600 €.

Or, au lancement de l'opération, ce tarif semblait recueillir l'assentiment des organisations de transporteurs ; il avait fait l'objet d'un accord tacite entre Lorry-Rail et les **professionnels du transport et de la logistique** et il avait été calculé et défini pour permettre aux clients de s'y « retrouver financièrement » et à Lorry-Rail d'assurer équilibre et viabilité économiques.

*** comparatif au km : autoroute ferroviaire : 83 cts, route : 75 cts, combiné : 54 cts*

L'Europe, la France et la Lorraine doivent se donner les moyens pour que cette **expérience en matière d'intérêt économique** et de développement durable réussisse.

Il paraît fondamental que RFF et l'État français, suite aux conclusions de l'étude menée actuellement, qui nous l'espérons seront favorables, revoient leur position.

Il faut que soit donnée à la quasi-totalité des transporteurs la possibilité de pouvoir utiliser cette infrastructure en permettant une **autorisation de hauteur maximale** requise, condition nécessaire à la rentabilité de l'expérience.

Les **adaptations techniques de la plateforme de Perpignan-Le Boulou** doivent être réalisées afin d'accueillir les camions citernes transportant des matières dangereuses.

Il faut que les transporteurs lorrains et ceux de la Grande Région s'engagent vis-à-vis de cette **expérimentation porteuse d'avenir**, s'expriment clairement sur la question des tarifs et contribuent à assurer la réussite de l'autoroute ferroviaire.

8. Les plates- formes multimodales innovantes pour la valorisation du territoire lorrain

La **création d'infrastructures performantes**, interopérables et multimodales doit permettre de développer un nouveau concept de logistique en Lorraine. Le redéveloppement de plateformes régionales doit recréer une nouvelle logique de flux basée non plus pour les entreprises sur le « stock 0 » mais sur les justes stocks, ce qui diminue considérablement les flux.

La **position stratégique de la Lorraine** est un atout qu'il est nécessaire de valoriser. Il est temps d'accélérer les choses ; les attermoissements peuvent gravement pénaliser notre région.

La création de **plates-formes trimodales** (eau-fer-route), en Lorraine doit se **décider rapidement** car cela va permettre de développer le report modal et la valorisation de la vocation de territoire logistique et de « **base arrière** » de ports de la mer du Nord, sous peine de voir se développer dans d'autres régions des outils concurrents.

La création, dans un terme rapproché, d'une **première plate-forme au Nord**, relève désormais de la priorité absolue.

Mais la **préparation en parallèle d'une seconde plate-forme au Sud** est le meilleur gage d'anticipation qui pourrait être donné.

De même la Lorraine doit se positionner pour valoriser le potentiel de l'espace central en réalisant un projet innovant de **plateforme fret TGV** en lien avec l'aéroport Metz Nancy Lorraine (Air-fer-route) sous peine également de voir d'autres régions profiter de ce potentiel économique.

9. Un fret ferroviaire innovant à ne pas laisser passer : le fret grande vitesse

Jusqu'à présent les avantages du système de transport ferroviaire à grande vitesse, en France, n'ont été que très marginalement mis à profit pour les **transports de marchandises**.

Les possibilités de développement de l'offre existent. Elles se rattachent particulièrement aux demandes qui émanent fortement du monde aérien, pour le développement d'une **intermodalité « Air/ Rail »** complémentarité utile du fait de la raréfaction des créneaux aériens de nuit en Europe.

Mais elles peuvent également concerner des demandes nouvelles d'opérateurs non aériens de messagerie express et de logistique.

Le **CES Lorraine** défend depuis longtemps le fait qu'il existe une véritable opportunité pour que la Lorraine capte une plateforme fret TGV. En effet, par exemple, le **projet CAREX** prône la mise en place d'un service de **Fret ferroviaire à grande vitesse** destiné à desservir les zones situées entre 200 et 800 kms de l'aéroport **Paris-Roissy Charles de Gaulle**. Il est plus qu'urgent d'agir. A titre d'exemple encore, le projet **Fret GV La Poste-SNCF** confirmé récemment par le Président de la SNCF Guillaume Pepy, pourrait sur l'axe Est France déboucher sur l'éventuelle implantation d'une « base » en Lorraine.

Le projet CAREX, pour lequel le **CES Lorraine** milite depuis longtemps, a été **labellisé Grenelle de l'Environnement** et figure comme l'un des objectifs partagés de la convention signée le 28 mars dernier entre le Ministre Borloo et les acteurs du secteur aérien français.

Il est écrit, à propos du chapitre traitant de l'amélioration de la performance environnementale des aéroports, que « *dans le cadre du futur schéma national des infrastructures, l'Etat s'engage à **favoriser les interconnexions TGV/ aéroports et les dessertes villes aéroports en transports collectifs ferrés** et le projet CAREX de transfert intermodal du fret express sur le réseau Grande Vitesse* ».

La Région Lorraine doit se positionner au plus vite dans la dynamique engagée et valoriser son positionnement apparemment favorable pour l'implantation d'une **plate-forme multimodale air-fret grande vitesse-route** au droit de l'aéroport de Metz Nancy Lorraine et pour le développement de l'espace Central.

Elle doit prendre contact, au plus vite, **avec La Poste et la SNCF** pour connaître les intentions de ces deux entreprises par rapport au projet Fret GV.

Elle doit également s'engager aux côtés de la CRCl, qui a fait une démarche d'adhésion à l'association CAREX, et démarcher cette dernière pour évaluer les possibles projets pouvant trouver une base en Lorraine.

10. L'enjeu de l'ouverture ferroviaire performante vers le Sud

L'attractivité et la vitalité de nos régions nécessitent une organisation des plus performantes des **mobilités interrégionales**.

En effet, on note actuellement une faiblesse des relations interrégionales Nord-Sud tant en ce qui concerne celles entre la Lorraine et la Franche-Comté que celles entre Lorraine et la Bourgogne.

Au-delà, il existe globalement une **faiblesse des dessertes** vers Rhône-Alpes et plus largement vers l'Arc Méditerranéen ; la Lorraine souffre d'un véritable déficit de liaisons performantes vers le Sud.

Aussi, l'ouverture ferroviaire vers le Sud est incontestablement pour le CES Lorraine l'un des enjeux majeurs des années à venir et l'une des batailles importantes à mener pour l'avenir de la Lorraine et du Grand Est.

En effet, une amélioration des temps de déplacements Nord-Sud, permettrait une organisation plus attractive des mobilités interrégionales et faciliterait le **désengorgement des axes routiers** par un report modal accru.

Cette amélioration doit également être pensée dans la perspective d'une **interconnexion** au futur TGV Rhin-Rhône ce qui représenterait une valeur ajoutée certaine.

Les études inscrites au CPER 2007-2013 concernant **l'ouverture vers le Sud** doivent être lancées au plus vite afin d'analyser quels aménagements, quelles solutions sont possibles et nécessaires pour améliorer les temps de parcours.

Cette étude doit se faire sur les 2 axes dont les performances sont notoirement faibles :

- la ligne (Nancy)-Epinal-Belfort-(Delle),
- la ligne (Nancy)-Toul-Dijon.

Cette étude est inscrite au CPER Lorrain, mais malheureusement ce n'est pas une étude interrégionale. Par contre, des crédits figurent également dans le CPER de Franche Comté portant sur la Ligne Belfort-Delle. Quant à la Bourgogne, seuls sont inscrits au CPER des financements pour l'amélioration de la ligne Dijon-Lyon.

Il est impératif que la Région **Lorraine** se rapproche, dans les meilleurs délais, de ses homologues de **Franche-Comté** et de **Bourgogne** afin qu'une vision partagée des enjeux et des aménagements à réaliser voit le jour à l'échelle du **Grand Est**. Pour sa part le CES Lorraine continuera à approfondir la réflexion avec ses partenaires des deux régions concernées.

11. Faire Vandières : une gare d'interconnexion au service du transport collectif

Dans le cadre du développement d'une **chaîne ferroviaire complète** et des **transports collectifs en Lorraine**, l'implantation de la gare d'interconnexion TGV à Vandières est une nécessité.

En effet, seule cette position stratégique à la croisée des lignes TER et LGV, permet une interconnexion directe TGV – Métrolor TER pour tous les Lorrains.

Ceci est une véritable alternative au trafic routier qu'oblige la gare de Louvigny non connectée au réseau ferroviaire classique.

L'implantation de la gare d'interconnexion TGV à Vandières s'inscrit dans le cadre du **développement durable** car elle est la seule à permettre une liaison fer-fer.

Ce projet d'implantation de la **gare TGV à Vandières** doit déboucher au plus vite.

Ainsi, la Région doit veiller à ce que les délais pour la préparation de la Déclaration d'Utilité Publique et les procédures réglementaires soient tenus et respectés afin que la **DUP** puisse être finalisée pour 2008, début 2009 à l'extrême limite.

Ce projet doit être l'occasion, également pour la Région, d'élaborer en partenariat avec le CES, qui s'est fortement impliqué dans ce dossier, une **stratégie globale d'aménagement de l'Espace Central** qui valorise ce carrefour stratégique en matière d'infrastructures autour de la LGV, de MNL et du réseau autoroutier.

12. Une nécessité : inscrire la Lorraine dans l'Europe de la Grande Vitesse

Garantir l'achèvement de la 2nde phase du TGV, pour une LGV complète Paris-Strasbourg

La réalisation de la LGV Est Européenne a été programmée en 2 temps. Une 1^{ère} **phase**, qui représente 300 km de voies de Vaire sur Marne à Baudrecourt, fut mise en service en juin 2007. Son coût fut de 3,125 milliards d'euros (Hors Taxes aux conditions économiques de juin 1997).

La 2nde **phase**, quant à elle, représente 106 km de voies entre Baudrecourt et Vendenheim pour un coût estimé de 2,1 milliards d'€ (en euros constants).

Mais le tour de table financier qui aurait dû être calqué pour les 106 km restants, sur celui de la * 1^{ère} phase n'est toujours pas achevé.

** 1^{ère} phase qui a fait l'objet d'un cofinancement par l'Etat, les collectivités que la LGV Est traverse (17 collectivités: régions, départements, villes et agglomérations) ainsi que par l'Union Européenne et le Luxembourg.*

Le CES Lorraine est dès lors très inquiet quant au financement de la 2nde phase et au risque de retard pour le commencement des travaux.

Cette inquiétude est basée sur plusieurs éléments.

Tout d'abord, on note un **retrait du Luxembourg** dans la convention de financement relative à la mise en œuvre de travaux préparatoires à la construction (études, acquisition foncière, fouilles archéologiques) de la 2nde phase d'un montant de 94 millions d'euros. Le Grand Duché justifiant ce retrait par le fait qu'il considère avoir été au-delà de ce qu'il aurait dû verser au titre de la 1^{ère} phase.

Cette crainte est également due au **désengagement de collectivités locales françaises** qui avaient contribué au financement de la 1^{ère} phase, en l'occurrence la Région Ile de France, le Département de la Marne mais aussi la ville de Reims.

Enfin, la source d'inquiétude la plus grande est justifiée par la baisse considérable de **financement de l'Union Européenne**.

En effet, selon la 1^{ère} clé de répartition on attendait de la part de l'Europe une enveloppe à hauteur de près de **215 M€**. Or, en novembre 2007, **seuls 18 M€** sont programmés pour la partie **Baudrecourt-Vendenheim** sur les **438,35 M€** inscrits pour l'axe ferroviaire à grande vitesse « Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava », projet participant au réseau transeuropéen de transport (RTE-T ou TEN-T 2007-2013).

Cette baisse est, aux dires de certains, la conséquence de la non-inscription, par la France, de cet axe comme projet prioritaire ; d'autres projets nationaux ayant été mis en avant.

Il est indispensable qu'une **dynamique solidaire** émerge, autour de l'Etat, entre élus et socioprofessionnels concernés du Grand Est pour trouver au plus vite les bases d'un montage financier acceptable par tous si l'on a comme objectif le démarrage des travaux en 2010.

Le Président du Conseil Régional de Lorraine, en collaboration avec celui du CES Lorraine, pourrait être à l'initiative d'un **appel à mobilisation** des partenaires de Champagne-Ardenne, Alsace mais aussi Ile de France et Luxembourg.

En effet, cette dynamique doit inciter **le Luxembourg** à faire évoluer sa position. Il paraît impensable qu'il n'accompagne pas le financement de ce segment indispensable au projet de liaison des villes abritant les institutions européennes de * Bruxelles - Luxembourg -Strasbourg (voire Zurich), projet que le grand Duché appelle de ses vœux.

** Les luxembourgeois parlent parfois d'axe des grandes villes européennes en prolongeant cette liaison jusqu'à Zurich.*

Enfin, le CES attend de l'Etat français qu'il profite de sa période de Présidence de l'Union Européenne pour **renégocier la participation de l'Europe** aux projets ferroviaires et aux modes alternatifs de transport.

L'Union Européenne annonce que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (dont la 2^{nde} phase du TGV est un des projets), peut bénéficier d'un **outil innovant de financement** mis en place spécifiquement par la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI).

Le RTE-T peut en effet, depuis janvier 2008, bénéficier d'un **prêt garanti**. Cette garantie de prêt, pour le réseau transeuropéen de transport (GPTT), favorise la participation active du secteur privé au financement des infrastructures de transport d'importance européenne.

Ce GPTT couvrirait partiellement le risque lié aux recettes et renforcerait la **viabilité financière** des investissements dans les RTE.

Cet outil viserait ainsi à faciliter les **partenariats public-privé** pour le financement des infrastructures de transport d'intérêt européen, pour lequel l'argent public ne peut suffire.

Les besoins d'investissements pour améliorer le réseau transeuropéen pour la période 2007-2013 sont en effet estimés à environ **400 milliards d'euros**, ce qui excède largement les capacités de financement public.

Ainsi d'après la Commission européenne, les PPP apparaissent particulièrement nécessaires sur les projets prioritaires qui connaissent des difficultés de « bouclage financier » par la seule voie du financement public.

Le financement de la 1^{ère} phase du TGV a été réalisé à 100 % sur des fonds publics.

Le CES de Lorraine ne rejette pas à priori une formule de financement de la 2nde phase de la LGV Est qui mobiliserait des **fonds privés**.

La raréfaction des fonds publics oblige à **explorer l'ensemble des possibilités** pour le financement de la 2nde phase, Baudrecourt-Strasbourg.

Plusieurs * solutions peuvent être envisagées, elles doivent être étudiées afin que le coût, au final, soit supportable pour la collectivité.

Pour le CES, ne pas être obligé d'avancer les fonds au démarrage de l'investissement ne doit cependant pas se transformer en un paiement différé exorbitant, même si l'on admet à priori qu'une infrastructure ferroviaire est un investissement pérenne de très long terme. La recherche d'un compromis acceptable doit absolument prévaloir.

** **Partenariat Public-Privé (PPP)** type concession classique avec participation publique mais pas très adapté aux LGV parce que l'exploitation par une entreprise de TP est difficilement envisageable au contraire de celle d'une autoroute, ou*

***Contrats de partenariat** confiant totalement la réalisation de l'infrastructure à une entreprise de TP ou à un consortium (banque, entreprise de TP,...) avec étalement du paiement par la ou les collectivités,..., ces contrats de partenariat pourraient aussi s'organiser autour de fonds souverains émanant, par exemple, de riches pays producteurs de pétrole ou de gaz.*

Renforcer l'ancrage de la Lorraine en Europe : Garantir l'arrêt de trains internationaux en Gare Lorraine TGV

Actuellement seuls les trains en provenance de Francfort et à destination de Paris effectuent un arrêt en Lorraine.

Les **liaisons internationales** Paris-Strasbourg-Bâle-Zurich ou Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich sont directes et n'ont pas d'arrêt programmé en Lorraine.

Ces trains internationaux sont accessibles pour les Lorrains uniquement par des **correspondances complexes** à Strasbourg. Alors qu'en terme d'aménagement, de développement du territoire et de développement économique, la Lorraine doit pouvoir bénéficier, d'une ouverture vers l'Est par une desserte directe vers et depuis l'Est de l'Europe.

L'argument, avancé par certains, développant le fait qu'un TGV à vocation internationale ne peut s'arrêter partout est difficilement recevable. Et ce d'autant plus que **côté allemand**, les arrêts sont bien programmés dans une logique de dessertes des cités traversées.

Aussi, la Lorraine doit **obtenir l'arrêt** en Gare Lorraine TGV **de certains trains internationaux** en provenance ou en partance pour l'Allemagne (Stuttgart - Munich) et la Suisse.

Ainsi doivent être mis à l'étude dans le cadre de l'observatoire du TGV Est **au moins un arrêt aller et retour** sur la liaison **Paris-Munich** et un sur la liaison **Paris-Zurich**.

Une démarche doit être engagée avec les partenaires allemands et suisses afin de trouver un accord qui convienne à toutes les parties.

Il y a lieu déjà, dans un premier temps, d'organiser de **meilleures correspondances en gare de Strasbourg** dans le cadre d'un accord qui doit être renégocié entre les régions Lorraine et Alsace et la SNCF.

13. Assurer le financement des infrastructures de Transport

Les infrastructures de transports, quelles qu'elles soient, sont généralement facteur de **l'attractivité économique des territoires**. Mais malheureusement, l'Etat français s'est largement désengagé du **financement des infrastructures**, notamment celles permettant un véritable report vers les modes alternatifs à la route. Le déficit est criant pour les lignes ferroviaires.

Il est indispensable de trouver de **nouvelles sources de financements** au regard des besoins énormes déjà repérés dans le cadre de la nouvelle politique de la France en matière de transport durable.

** Confère possibilités de financement existantes développées p 60 (financement 2^{nde} phase LGV)*

Vers une taxe transport Poids Lourds

Le transport de marchandises par la route est très compétitif car les coûts induits (entretien...) ne sont pas répercutés dans le prix du transport.

Pour que le prix des marchandises transportées par la route reflète la réalité des coûts, une solution doit être envisagée : établir un **péage** sur l'ensemble des routes à 2x2 voies et autoroutes de France et bien évidemment de Lorraine pour les véhicules lourds. Pour éviter tout dumping tarifaire, une telle mesure doit s'organiser au niveau européen.

Cette solution emporterait l'adhésion d'un grand nombre de transporteurs à condition que cette **taxe soit dédiée**, c'est-à-dire que les ressources dégagées soient consacrées à l'amélioration et au développement des infrastructures de transports dans leur ensemble.

La recherche de solutions permettant les entrées en cœur de grandes villes

Afin de limiter la pollution dans les centres villes, les encombrements, la congestion urbaine d'aucuns prônent la **mise en place de péages urbains**.

Avant d'en arriver à ce type de solutions, il est préférable d'inciter les **habitants des communes périphériques** qui se rendent en centre ville pour y travailler ou pour tout autre motif à garer leurs véhicules dans des parkings relais sécurisés et à emprunter les transports en commun.

La politique de dissuasion n'a de sens, en effet, que si elle s'articule avec la mise en place de parkings de taille suffisante à l'entrée des villes et d'une **offre de transports en commun très attractive** depuis ces parkings (fréquences et amplitudes horaires suffisantes, tarifs « mobilisateurs »).

Les recettes perçues doivent être réaffectées au financement pour **l'amélioration du réseau de transport en commun urbain** afin de développer une véritable alternative à la voiture dans la ville.

14. Pour une montée en puissance de la voie d'eau, trop délaissée en France

Une dynamique des ports fluviaux

Le transport fluvial, demeure encore très modeste, et représente un faible pourcentage du trafic global de marchandises au niveau national.

Mais en Lorraine 25 % des échanges internationaux se font par la voie d'eau. Le **potentiel fluvial** de la Lorraine est un enjeu majeur ; il doit être conforté et redynamisé.

La Lorraine doit se donner les moyens de se positionner dans le **réseau européen fluvial**.

Pour ce faire, il est indispensable que la Lorraine élabore une stratégie de développement, de maintien de la performance de la voie d'eau et de ses ports et de mise en cohérence des ports de la Moselle.

Notre région doit faire émerger un **port lorrain type « Port Autonome »** développé sur plusieurs sites.

Un projet stratégique pour le fret fluvial en Lorraine et en Europe : la liaison Saône-Moselle

La construction d'une liaison fluviale complète **Mer du Nord – Mer Méditerranée** par la liaison Saône-Moselle pourrait permettre, si elle est techniquement faisable, écologiquement acceptable, et économiquement supportable de valoriser la **position stratégique de la Lorraine** et son fort potentiel de développement avec les ports de la Mer du Nord et de la Mer Méditerranée.

D'autres grands programmes fluviaux sont évoqués au niveau national. Suite à la raréfaction des finances de l'Etat, un positionnement clair doit être pris en fonction des études menées sur cette **liaison Saône-Moselle** afin de la confirmer comme prioritaire et de ne pas être devancé par un éventuel autre projet.

Le classement en **zone Natura 2000** et en zone humide remarquable de secteurs traversés par le tracé du projet Saône-Moselle interroge. Il faut pouvoir analyser si ceci constitue oui ou non un obstacle insurmontable.

Ces questions devront donc être clarifiées.

Les études* inscrites au CPER 2007-2013 relatives au projet de canal Saône-Moselle **doivent être poursuivies** ; elles doivent permettre cette clarification.

Elles doivent pouvoir s'organiser au travers d'une **grille de lecture « Grenelle »** pour apporter tous les éléments de réponse aux questions sensibles liées au réseau hydrographique, aux réserves en eau, et à l'atteinte aux paysages et zones remarquables et sensibles.

** La première loi Grenelle de l'Environnement doit absolument faire référence à la liaison fluviale Mer du Nord-Mer Méditerranée et aux études sur le projet Saône-Moselle dans le but d'aller au débat public.*

15. La performance de l'aéroport régional : une dynamique à conforter

Si la Lorraine a une ambition réelle et une vision stratégique pour son aéroport, si elle veut l'insérer dans le réseau national des aéroports français et transfrontaliers, elle peut difficilement envisager cette perspective sans y assurer le développement d'une activité fret importante. Ceci étant, la question d'une stratégie adaptée pour assurer un volume de trafic passagers suffisant est posée. Sinon, l'**aéroport Metz Nancy Lorraine** risque de stagner et son aire d'influence tendra à se limiter sérieusement

Il existe très certainement de fortes capacités pour l'**activité fret à MNL**. En effet, on comptait 17 360 tonnes transportées en 2003. Par contre, le départ de DHL a fait considérablement chuter le tonnage pour arriver aujourd'hui à la portion congrue autour du **fret militaire**. En effet, seul DHL disposait de l'ensemble des autorisations et agréments pour le traitement du fret. Ainsi DHL était également prestataire pour le compte de l'aéroport pour l'ensemble du fret.

Actuellement, l'aéroport MNL a de **nombreux atouts** pour redévelopper une activité fret, notamment grâce à l'allongement de la piste à 3 050 m qui peut accueillir de plus gros porteurs et devrait permettre à de nouveaux opérateurs fret de s'y intéresser.

Une démarche est actuellement engagée par le GIGAL (Groupement Interconsulaire de Gestion de l'Aéroport Lorraine) afin d'obtenir les autorisations et agréments obligatoires pour traiter le fret en toute sécurité.

Le Grenelle de l'Environnement a souligné que le développement du transport aérien était socialement et économiquement souhaitable à condition de tenir compte des impacts environnementaux.

Aussi les professionnels du secteur et l'État se sont fixés **des objectifs** tels que la réduction des émissions en CO₂ et la réduction du bruit pour les nouveaux avions, la modernisation des flottes, l'amélioration des performances environnementales des entreprises aéronautiques (bilan carbone, réduction de la consommation d'énergie, Plan de Déplacements d'Entreprises, covoiturage pour les personnels...), information des passagers sur l'impact du transport aérien, amélioration des performances environnementales des aéroports, amélioration de l'insonorisation des logements des riverains des aéroports ...

Les **riverains de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine** ont d'ores et déjà bénéficié de subvention pour l'insonorisation de leur logement. Cette mesure volontariste a permis aux riverains de se voir attribuer une indemnisation pour protection acoustique, au même titre que ce qui se fait pour l'environnement des dix plus grands aérodromes français !

La **faiblesse de l'urbanisation** autour de l'aéroport MNL est un atout pour le développement de son activité. En effet, les contraintes sont bien moindres que pour des aéroports implantés en zone densément peuplée. Aussi, il semblerait que le développement de l'activité sur l'aéroport régional de Lorraine est compatible avec **le Grenelle de l'Environnement** à condition que l'urbanisation reste dans les mêmes proportions qu'actuellement et que ne soit pas envisagé un développement de l'habitat dans cette zone.

Afin de **garantir l'avenir de MNL**, il faut avoir une ambition nationale voire internationale pour MNL. La conquête de nouveaux marchés pour le transport de voyageurs s'impose.

Mais ceci passe par le développement sur cet aéroport d'une **activité de fret express** à haute valeur ajoutée.

L'aéroport Metz Nancy Lorraine pourrait, dans un projet ambitieux, servir de délestage, de base arrière aux aéroports parisiens.

L'acheminement final du fret pourrait être réalisé grâce à des TGV fret en capacité d'amener les colis rapidement sur Paris ou encore vers Strasbourg, voire vers certaines « bases » étrangères proches de la Lorraine, en assurant une liaison efficace entre les 2 sites.

Certains évoquent un hypothétique ralentissement de l'activité du fait de la **hausse des prix du kérosène**. Mais notons que déjà les chercheurs et ingénieurs sont à l'œuvre pour construire des avions moins lourds et moins gourmands en énergie, voire utilisant des carburants verts ou la pile à combustible.

Il est dit que le contexte serait très porteur. La croissance du fret aérien, selon les spécialistes, va se poursuivre jusqu'en 2025 et l'organisation de l'aviation civile internationale indique même que le fret aérien devrait progresser encore plus vite que le trafic passager.

En 2007, le **fret avionné** traité par les aéroports français a progressé de 6,4 % selon l'Union des Aéroports Français.

A titre d'exemple l'activité fret sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse a progressé de 22,3 % et représente 44 000 tonnes, Vatry affiche une progression de 13 %, Nantes +4,8% et Rennes +9,9% (+16 % pour le fret express et 5,2% pour le fret postal).

MNL doit pouvoir tirer profit de cet environnement favorable à condition que dans le cadre du projet de développement de **l'Espace Central**, les choix d'aménagement ne privilégient pas un développement de l'urbanisation aux abords de cette infrastructure.

Le **trafic nocturne** ne doit pas être, en Lorraine, a priori écarté.

Il paraît indispensable de revoir les conditions de fonctionnement de l'aéroport et de se réinterroger sur l'autorisation des vols de nuit.

L'augmentation de l'amplitude horaire d'utilisation de MNL sur le créneau **5h00-24h00** paraîtrait suffisant pour répondre aux besoins des opérateurs de fret aérien sans aller jusqu'à l'utilisation 24/24 et ce, en tenant compte des nuisances pour les riverains qui sont analysées dans le Plan d'Exposition au Bruit.

Il y a nécessité de **redéfinir un plan de développement ambitieux pour MNL** capable de s'organiser dans un juste milieu entre objectifs d'attractivité économique et préconisations-objectifs du Grenelle de l'Environnement.

16. Un réseau routier qu'on ne peut négliger

Désaturer l'axe Nord-Sud et les agglomérations de Nancy, Metz et Thionville, la nécessité de « sortir par le haut »

On ne peut nier les constats de **saturation** de certains axes et segments routiers sur le territoire lorrain.

Le **Grenelle de l'Environnement** a réinterrogé les critères de choix qui doivent prévaloir pour décider de la nécessité ou non de développer de nouvelles voies rapides ou autoroutières.

Et c'est une bonne chose. Il n'est pas aisé, en effet, de faire valoir la nécessité de construire une **grande infrastructure routière** alors que sont mis en exergue les risques liés au **réchauffement climatique** et les perspectives de **pénurie des énergies fossiles**.

Pour la Lorraine, il s'agit donc de savoir si une **future A32**, partielle ou complète, si un **contournement ouest de Thionville** (projet dit COT) voire un **contournement sud de Nancy** (projet dit CSN), obtiendront des réponses positives au passage au crible des critères suivants :

résorption de la saturation routière avérée ou fortement probable dans un terme rapproché ; diminution des engorgements et des pollutions en zone urbaine nancéenne, messine, thionvilloise ; amélioration de la sécurité routière ; limitation acceptable des atteintes à l'environnement paysager et urbain ; valeur ajoutée pour l'attractivité territoriale ; bilan carbone globalement intéressant en comparaison au maintien de l'existant.

C'est dans cette logique, à titre d'exemple, qu'il y aura lieu, s'agissant du dossier A31-A32, d'établir des comparaisons poussées, étayées et objectives pour décider d'un **barreau central de l'A31 maintenu à 2X2 voies** (entre Belleville et Fey) ou de l'intérêt de sa **mise à 2X3 voies** ou de la nécessité d'un **nouveau barreau distinct** de l'A31 (barreau central de l'A32). Il s'agira bien de déterminer entre les trois choix celui qui s'avère le plus en adéquation avec une approche durable du développement du territoire lorrain.

Le dossier de l'A32, comme celui du COT voire celui du CSN peuvent constituer des enjeux clé pour le développement et **l'attractivité de la Lorraine**.

Notre région doit avoir l'intelligence de l'examiner avec lucidité.

L'engorgement de l'A31 semble inévitable au regard des exemples français et étrangers qui sont portés à notre connaissance.

Une **recherche de rééquilibrage multimodal**, dans notre région, doit être absolument privilégiée tout en garantissant, pour l'avenir, une attractivité territoriale forte

Nous ne devons pas ignorer qu'il sera quasiment impossible de faire mieux que de contenir, à l'horizon 2020, la quantité des flux constatés en 2008 sur notre territoire. En effet, il apparaîtrait que les **modes alternatifs** absorberaient au maximum la croissance naturelle de flux ; ce qui d'après beaucoup de spécialistes constituerait déjà une véritable prouesse.

Il faut organiser les conditions d'une dynamique régionale qui reconnaisse la nécessité de faire face aux difficultés extrêmes de circulation sur l'A31 et de **désaturation des agglomérations majeures**.

Au regard des constats faits sur l'A31, **la Lorraine ne peut pas rejeter** à priori, la nécessité d'aménagements ou de programmes autoroutiers pour plus de fluidité, de sécurité routière, moins de pollution dans les zones les plus urbanisées et une plus grande attractivité territoriale.

Les choix de solutions doivent s'inscrire au travers des critères du Grenelle de l'Environnement.

Ainsi le **projet A32**, dans ses parties ou dans sa totalité tout comme une de ses alternatives possibles telles l'A31 à 2X3 voies ; ainsi également le projet de **contournement Ouest de Thionville** ; ainsi encore le projet plus lointain du **Contournement Sud de Nancy** doivent-ils être examinés à l'aune de cette nouvelle donne.

Afin de préserver l'avenir, si le projet d'A32 de bout en bout est validé au regard des normes du Grenelle de l'Environnement, il faudra pouvoir, dans les limites de la faisabilité juridique, réserver le foncier nécessaire.

La Lorraine, rassemblée, doit rapidement « sortir par le haut » sur cette question de **désaturation routière Nord-Sud** et prouver qu'elle souhaite autre chose que le statu quo sous peine de ne se voir rien proposé par l'Etat pour résoudre ses problèmes.

Les études menées nécessiteront d'aller au-delà de la simple étude autoroutière.

Elles devront plus largement intégrer, pour être les plus significatives possibles, toutes les données relatives aux possibilités quantifiées de transfert modal.

Dans le court terme, il faut pouvoir organiser des réponses par la mise en œuvre d'une série d'aménagements et de mesures (« **route intelligente** ») permettant davantage de fluidité et de sécurité sur l'A31.

Comme par exemple : **un système permanent de gestion dynamique et adaptée** des vitesses de circulation en fonction des flux, l'interdiction de doubler en certains endroits de 2X2 voies pour les poids lourds, l'utilisation de la rocade sud de Metz comme moyen de délestage d'une partie des flux lors des périodes de sur-fréquentation,...

L'organisation de réseaux structurants, le Programme de Développement et de Modernisation d'Itinéraires

Les **nouveaux programmes routiers nationaux ou régionaux**, sont nécessaires à l'amélioration de la qualité et de la sécurité des grands axes.

Un certain nombre de ces axes routiers structurants sont inachevés. Il est impossible de ne pas organiser dans les prochaines années leur continuité de bout en bout de l'aménagement en voies rapides à 2X2 voies.

Il paraît indispensable que la Région Lorraine entame **un dialogue constructif avec l'Etat et les autres régions** concernées sur les nouveaux programmes routiers nationaux ou interrégionaux qui ne sont, en fait, que l'achèvement de réseaux.

Leur réalisation devra offrir un maximum de garanties d'un traitement environnemental très qualitatif.

17. Les biocarburants et les énergies propres, la recherche de la bonne voie

On sait les **batailles d'arguments** autour des biocarburants. Les débats sont vifs ; ils ont monté d'un cran depuis la montée en flèche des prix des produits alimentaires de base et les manifestations qu'elle engendre dans nombre de pays en développement.

Il importe de veiller au respect des équilibres entre production vivrière et industrielle.

En Lorraine, le site d'**Ineos à Baleycourt** dans le Nord de la Meuse a eu l'agrément gouvernemental pour produire, dès 2008, l'équivalent de 210 000 tonnes de **biodiesel de 1^{ère} génération**, ce qui en fera le deuxième producteur français. 400 000 tonnes de colza seront transformées sur place en huile à estérifier, d'une part, et en 240 000 tonnes de tourteaux, d'autre part, destinés à l'élevage régional.

Le carburant produit à Baleycourt sera incorporé au gazole dans les raffineries et dépôts d'importation de la vallée du Rhin et de la grande région.

Cette **unité de production de biodiesel sera associée à une centrale de cogénération** (combustion de bois) dont les pré-études ont été réalisées par AREVA ceci dans le cadre du Programme Biomasse d'accompagnement économique de Meuse et de Haute Marne lié au laboratoire de Bure-Saudron.

Il est indispensable d'analyser **le pour et le contre** de la production des actuels biocarburants, d'autant plus que la Lorraine, au travers d'Ineos en Meuse, s'est positionnée pour une production de biocarburants.

Cependant, il ne semble **pas judicieux aujourd'hui d'en appeler à un moratoire pour l'arrêt** de productions de biocarburants en France.

Mais il est donc urgent, si l'on veut substituer les énergies fossiles par des carburants verts, de veiller à ce que soit financé le **bilan carbone et environnemental** de ces productions.

Notre région doit s'illustrer, s'agissant de la production actuelle de biocarburants, comme un territoire qui tente, par des technologies de pointe, **d'améliorer la productivité et la performance énergétique de la filière.**

La Commission européenne prévoit de mettre en place **une directive** qui devrait sortir prochainement et qui instaurera des normes et des critères stricts de viabilité environnementale des sources d'énergies renouvelables et de normes internationales pour l'ensemble de la production agricole.

Mais le 10 avril 2008, **le comité scientifique de l'Agence européenne de l'environnement** a recommandé de renoncer à un objectif d'incorporation de 10% biocarburants et de réévaluer leur intérêt.

L'**ONU** propose également la mise en place d'un **mécanisme international de certification** de la filière, pour s'assurer que du champ à la pompe, la production de biocarburants et de bio-combustibles en général est verte et durable, et qu'elle permet réellement de **réduire les émissions de gaz à effet de serre**.

Les **procédés de 2^{nde} génération**, semble-t-il, devraient être plus économes en gaz à effet de serre et d'une meilleure rentabilité énergétique, mais ils ne sont pas encore au point. Il faudra, au rythme des recherches et avancées actuelles, attendre selon toute vraisemblance peut-être au moins 10 ans.

En Lorraine, le Programme Biomasse d'accompagnement économique de Meuse et de Haute Marne prévoit également **le développement, à quelques centaines de mètres du laboratoire de Bure-Saudron, d'un projet BtL (Biomass to Liquid) du CEA**.

Celui-ci consiste en la réalisation d'une unité semi-industrielle de gazéification de la biomasse (bois) pour la production, dès le second trimestre 2010, de biocarburants de 2^{ème} génération.

Il annonce, comme objectif, la valorisation de produits agricoles et sylvicoles non alimentaires, la maximisation du rendement de la matière et du rendement énergétique et une diminution forte du coût de production du litre de carburant (0,5 euro). Ce projet de production de biocarburants a été confirmé par le CEA comme l'un des axes de compensation qui accompagneraient l'ouverture du centre d'entreposage de Bure-Saudron.

Il faut donc tendre au plus vite **vers l'émergence biocarburants de nouvelle génération performants** du point de vue du développement durable, et ce en soutenant fortement la recherche sur ce créneau.

La Lorraine et la Champagne-Ardenne doivent pouvoir effectivement accueillir dans les meilleures conditions **le projet BtL du CEA à Bure-Saudron**.

Notre région doit se positionner sur ce **créneau de la recherche et de l'expérimentation**.

Elle doit se donner comme objectif d'être une région bien positionnée sur la **recherche en Bioénergie** aux côtés de Champagne-Ardenne et de Picardie (Pôle de Compétitivité Industries Agroressources) et des autres régions telles PACA et Rhône-Alpes.

La Lorraine doit donc accroître son potentiel de recherche sur les énergies comme elle s'y est déjà engagée au travers **du réseau Alphéa** et son projet de développement d'une filière économique et industrielle autour de **l'hydrogène et de la pile à combustible**.

La Lorraine doit être capable de se construire une image d'innovation autour des vecteurs « **Energies Propres, Energies Renouvelables et Bioénergies** ».