

CONFÉRENCES MÉTROPOLITAINES DU SILLON LORRAIN

CAHIER N°1 : «LA MOBILITÉ»

Epinal - 4 juillet 2013

QUELLE VISION PARTAGÉE
DES ENJEUX MÉTROPOLITAINS
EN TERME DE MOBILITÉ ?

ACTES DES CONFÉRENCES 2013

EDITO

« La Conférence Métropolitaine est l'instance de réflexions participative du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain, officialisé en 2011 par les membres fondateurs que sont les villes et agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal. Elle souhaite débattre, interpellier et formuler de nouvelles idées afin de contribuer à la construction métropolitaine dans une vision partagée. Elle associe les institutionnels, territoires lorrain et acteurs grand-régionaux partenaires du Pôle Métropolitain, ainsi que les acteurs socio-économiques et les représentants de la société civile.

La Conférence Métropolitaine est avant tout un espace de dialogue et d'échanges, elle offre un cadre de travail mobilisateur, permettant d'établir des constats et d'élaborer des propositions dans une vision prospective. Parallèlement aux objectifs de construction métropolitaine affichés par le Pôle Métropolitain, la Conférence s'est donné comme feuille de route de renforcer la compétitivité métropolitaine, de faciliter l'accessibilité, et d'accroître le rayonnement afin de construire une métropole solidaire. Ce recueil de trois cahiers a pour objet de retranscrire sous forme « d'actes métropolitains », les contenus des trois conférences qui se sont tenues en 2013. Chaque publication est organisée de telle sorte à valoriser d'une part, les « paroles d'experts », propos illustrés par les présentations projetées lors des conférences, suivies d'autre part des « éléments de débats » retranscrits in extenso et ayant guidé les tables rondes.

La première Conférence Métropolitaine s'est tenue le 4 juillet au Centre des Congrès d'Epinal avec pour intitulé « Quelle vision partagée des enjeux métropolitains en termes de mobilités ? ».

Elle a réuni autour des partenaires institutionnels du Pôle, les acteurs de la mobilité et des infrastructures sur le Sillon Lorrain intégrant une vision partenariale élargie.

Cette rencontre a posé le postulat de la fluidité des échanges, des personnes et des marchandises, qu'elles soient internes au Sillon Lorrain ou en liaison avec nos territoires voisins, voire à l'échelle européenne, comme condition nécessaire au renforcement de l'attractivité métropolitaine.

La deuxième Conférence de l'année s'est tenue à L'Autre Canal à Nancy le 18 septembre 2013.

Le sujet traité lors de ce deuxième rendez-vous a porté sur les relations entre économie et territoire. « Comment favoriser les dynamiques économiques du Sillon Lorrain ? » Cette problématique a guidé les échanges et les débats de la matinée entre élus et acteurs économiques du territoire : entreprises, chambres consulaires, pôles de compétitivité, réseaux d'entreprises, Université de Lorraine, laboratoires de recherche....

La troisième conférence métropolitaine, organisée le 15 octobre dernier à l'Opéra-Théâtre de Metz en présence de nombreux partenaires transfrontaliers, s'est interrogée sur « les enjeux métropolitains à l'échelle de la Grande Région ». La conférence métropolitaine a choisi de se saisir du sujet non seulement afin de comprendre et de décrypter de manière solidaire ce qui « se dessine » aux frontières du territoire lorrain, mais également afin de mobiliser l'expérience acquise au sein du Pôle ces dernières années, pour œuvrer en tant que réseau constitué, institutionnalisé et reconnu au sein des instances de la Grande Région. »

CONFÉRENCE MÉTROPOLITAINE DU SILLON LORRAIN

Quelle vision partagée des enjeux métropolitains en terme de mobilités ?

JEUDI 4 JUILLET 2013 à 10H00

Centre des congrès - 7 avenue de Saint-Dié à EPINAL



Crédits photo : Ville d'Épinal | © Metz Métropole / Stéphane Bas, architecte Europe & Jean de Gaüzères, photo Philippe Gasslerrecht | Nancy Grand Cœur - Ville de Nancy | Service Photographique de la CC du Pays de Port à Mousson | Ville de Saint-Dié-des-Vosges | Ville de Thionville © Bruno Collin | Tous les Bâtis de Claude Lévyque - Parc du haut fourneau UA, Uriage © Olivier Dancy | © Jean-François HMMARD pour Vitel Congrès & Tourisme |

9h30 **Accueil participants**

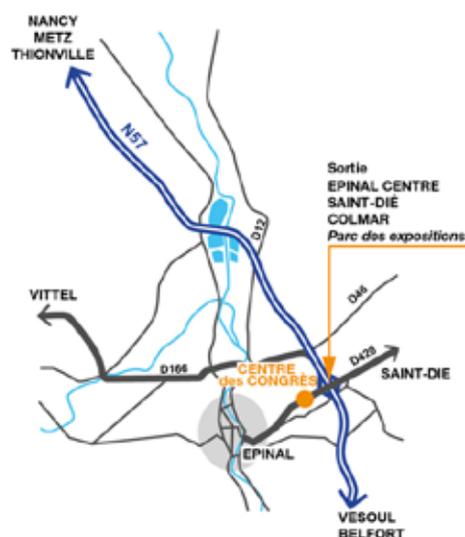
10h>10h15 **Ouverture de la conférence**
par **M. Michel HEINRICH**, Député-maire d'Épinal
et **M. Patrick WEITEN**, Président de la Conférence Métropolitaine du Sillon Lorrain

10h15>11h30 **Contexte et perspectives**

- > **Mme Patricia GOUT** et **M. Pascal TATON**, directeurs de l'AGURAM et de l'ADUAN
Le contexte Grand Régional et Européen
- > **Table ronde technique :**
les opérateurs (les plateformes logistiques, les réseaux de transports, les projets)
 - CFL Multimodal, **Mme Barbara CHEVALIER**
 - Les ports de Moselle, **M. Jacques KOPF**
 - Aéroport Metz-Nancy-Lorraine, **Mme Françoise HERMENT**
 - RFF, **M. Olivier GENEVAUX**
 - SNCF, **M. André REBOUL**
 - IDELUX, (à confirmer)
- > **Echange avec l'assistance**

11h30>13h00 **Flux européens de transports et enjeux métropolitains**

- > Introduction par **M. Bertrand MERTZ**, Président du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain
- > **M. Guy BESCH**, Conseiller du Gouvernement au Ministère du Développement Durable et des Infrastructures du Luxembourg
- > **M. Reiner DOELGER**, Direction des Transports, Ministère de l'Intérieur de Rhénanie Palatinat
- > **M. Alain FOUSSERET**, Vice-Président délégué aux Transports de la Région Franche-Comté
- > **Intervention des membres et partenaires du Pôle Métropolitain**
- > **Conclusion par M. Patrick WEITEN**



13h00 **Cocktail déjeunatoire**

OUVERTURE DE LA CONFÉRENCE



Jérôme BERGEROT
Agence JB Presse

« Mesdames, Messieurs, bonjour. Je vous souhaite la bienvenue au Centre des congrès d'Epinal pour cette Conférence Métropolitaine du Sillon Lorrain sur un thème qui a trait à la mobilité, avec ce titre très précis « Quelle vision partagée des enjeux métropolitains en terme de mobilités ? »

Le programme de cette matinée, après l'ouverture de cette conférence par les personnalités, notamment Monsieur Heinrich et Patrick Weiten, va se dérouler en deux temps forts sous la forme de deux tables rondes. La première traitera du contexte dans lequel nous évoluons et des perspectives ; il y aura autour de la table différents opérateurs, représentants de plateformes logistiques, de réseaux de transports et puis ensuite une deuxième table ronde qui sera elle, consacrée aux flux européens de transport et aux enjeux métropolitains.

Autour de cette table ronde, nous aurons des personnalités venant de l'extérieur du Sillon Lorrain ce qui montre bien que le Sillon est interconnecté, puisque nous aurons des représentants du Grand-Duché de Luxembourg et également de la Rhénanie-Palatinat et nous accueillerons aussi le Vice-Président de la Région Franche-Comté.

Evidemment à la fin de chaque table ronde je me tournerai vers vous pour ouvrir un espace de dialogue puisque l'enjeu de cette Conférence Métropolitaine est bien avant tout d'échanger avec tous les partenaires, y compris avec les élus qui composent le Sillon Lorrain. Je vais vous demander tout de suite d'accueillir Michel Heinrich qui nous reçoit chez lui, Député-Maire de la Ville d'Epinal, qui est également Vice-Président du Pôle Métropolitain en charge de la mobilité et des transports. »

ALLOCUTIONS DE BIENVENUE

Michel HEINRICH

Député-Maire d'Epinal

« Bonjour à tous. Monsieur le Président de la Conférence Métropolitaine du Sillon lorrain, Monsieur le Président du Pôle Métropolitain du Sillon lorrain, nous avons le plaisir d'accueillir également le Président de la Région Lorraine accompagné de Vice-Présidents, Monsieur le Vice-Président de la Région Franche-Comté, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs.

C'est avec grand plaisir Monsieur le Président que j'ai accepté votre proposition d'organiser à Epinal cette Conférence Métropolitaine, le Vice-Président du Sillon Lorrain en charge des questions d'infrastructures, de transports que je suis, vous en sait gré.

Avant toute chose, je voudrais vous adresser à toutes et à tous bien sûr une très chaleureuse bienvenue ici au Centre des congrès pour cette matinée de réflexion, de partage et d'information et de travail bien sûr sur les questions de la mobilité.

Nous verrons ces questions sous le prisme de la mobilité intra régionale, de la mobilité transfrontalière à l'échelle de la Grande Région, avec en perspective l'insertion de la Lorraine dans les grands axes de transports transeuropéens.

Mais avant cela, j'aimerais rappeler que le Sillon Lorrain répond à une légitimité géographique et historique ancienne qui nous replonge directement dans l'histoire des mobilités de la région. Et à ce titre, Epinal n'est-elle pas née, il y a plus d'un millénaire, de la volonté de l'Évêque de Metz, Thierry de Hamelant, qui décida la construction d'un château et d'un monastère sur la « Mance de Spinale », ceci afin de protéger le territoire lotharingien contre les pillards bourguignons.

Epinal n'allait-elle pas connaître un véritable essor économique au Moyen-Age profitant de sa position de carrefour commercial et de la notoriété aussi des reliques de Saint-Göery.

L'histoire peut d'ailleurs remonter encore plus tôt. Dès l'époque romaine alors que le bassin d'Epinal, et plus généralement les bourgs installés le long de la Meurthe ou

de la Moselle préfigurait déjà un axe transeuropéen nord-sud important entre le monde germain, celtique et latin. Dans ce Sillon Lorrain avant l'heure, la question de la mobilité était déjà prégnante. Et si nous voulons répondre à notre ambition commune de conforter les richesses

industrielles, économiques, patrimoniales, culturelles au sein de nos territoires dans un contexte économique et industriel globalement difficile, et si nous souhaitons participer collectivement à la création de richesses nouvelles, à la mise en œuvre de fonctions métropolitaines qui impactent directement l'ensemble des territoires bien

au-delà du Sillon Lorrain, alors nous devons nous imprégner de ces questions de mobilité, d'accessibilité aux services que nous souhaitons apporter bien sûr à l'ensemble des lorrains.

J'ajoute que les ressources étant de plus en plus rares pour nos collectivités, l'essentiel n'est plus aujourd'hui de proposer tout, partout, mais bien des services différenciés de qualité et aisément accessibles pour leurs usagers.

La mobilité est un élément essentiel de l'aménagement du territoire infra-régional.

Il en est de même à l'échelon de la Grande Région, notamment la mobilité transfrontalière répond à un enjeu crucial alors que 100.000 lorrains traversent chaque jour les frontières franco-luxembourgeoises et franco-allemandes.

Le dernier enjeu concerne bien sûr les grandes infrastructures européennes de transports qui ne peuvent être étudiées sans rappeler que le PIB de la Lorraine a fortement chuté ces dernières années ne représentant plus que 2,9 % du PIB national pour 3,8 % de la population fran-



« les ressources étant de plus en plus rares pour nos collectivités, l'essentiel n'est plus aujourd'hui de proposer tout, partout, mais bien des services différenciés de qualité et aisément accessibles pour leurs usagers »



çaise. La région a été durement frappée par les désindustrialisations successives, ainsi que par les restructurations militaires récentes.

Dans le contexte de compétition des territoires que nous connaissons, il est essentiel pour leur développement économique de favoriser leur accessibilité, leur intégration aux grands réseaux européens de transports afin de

« Dans le contexte de compétition des territoires que nous connaissons, il est essentiel pour leur développement économique de favoriser leur accessibilité, leur intégration aux grands réseaux européens de transports »

leur apporter une attractivité nouvelle, indispensable, un regain de compétitivité. Faute de quoi, la Lorraine se trouvera, à terme, reléguée dans les profondeurs des classements nationaux ou internationaux. Pour répondre à cela, les élus du Sillon Lorrain se sont fortement mobilisés, apportant deux contributions au projet du Schéma National des Infrastructures de Transport, mais aussi des contributions à la Commission mobilité 21 et ont voté à l'unanimité une motion, le 25 mars 2013, visant à apporter un soutien

unanime à trois projets majeurs sur lesquels je vais revenir.

J'ajoute que cette ambition collective s'inscrit pleinement dans la contribution du Sillon Lorrain, remise au Préfet de Région Lorraine pour répondre à la mission que lui a confiée le Premier Ministre, en vue de l'établissement d'un Contrat État-Lorraine 2016 visant à « faire de la Lorraine un nœud de l'économie en réseaux et de l'interconnecter aux grands flux européens ».

Or, les débats de ce jour s'inscrivent désormais dans un nouveau contexte, suite à la remise au Premier ministre, le 27 juin dernier, du rapport de la Commission mobilité 21. Un rapport duquel je retiendrais bien sûr la confirmation de l'intérêt qui s'attache à la réalisation complète dans les meilleurs délais du projet d'A31 Bis consistant en la réalisation de barreaux en tracé neuf entre Toul et Dieulouard notamment, couplé à l'élargissement de l'A31 entre Nancy et Metz et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.

Restent les questions en suspens, et notamment pas les moindres, la contribution des collectivités et des usagers pour en financer la réalisation. En revanche, incompréhensible est la position de la commission qui, malgré l'engorgement du nœud ferroviaire lyonnais, privilégie le projet de liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon, même s'il est repoussé à après 2030, à la réalisation de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône qui pouvait apporter une solution en contournant par l'Est ce nœud ferroviaire et permettant une liaison directe à l'aéroport Saint-Exupéry.

Je déplore aussi que l'amélioration de la ligne Epinal-Belfort et la liaison ferroviaire directe entre la Lorraine et le bassin Lyon-Méditerranée ait été classée par la Commission 21 parmi les projets à horizon plus lointain, à repous-

ser au-delà de 2050.

Je continuerai bien sûr avec mes collègues du Sillon Lorrain à défendre ce projet, vital pour la Lorraine et les Vosges. Cet enjeu est absolument capital, essentiel car, outre le gain de temps attendu pour les liaisons avec Lyon-Méditerranée, il permettra de placer le Sillon Lorrain sur un axe transeuropéen nord-sud essentiel au développement universitaire, touristique, économique.

Enfin, la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle / Saône-Rhin, permettant de lier l'Europe du Nord et Centrale à la méditerranée, un projet cher à André Rossinot et pour lequel il n'a pas ménagé non plus ses efforts, ce projet est aussi classé par la Commission 21 parmi les projets à horizons plus lointain : au vu de l'impact sur le développement des plateformes multimodales et multi sites de Thionville-Illange, Metz-La Maxe, Nancy-Frouard, nous nous mobiliserons collectivement pour sa réalisation. Il s'agit-là aussi d'un enjeu important et qui s'inscrit totalement dans les logiques de valorisation du développement durable et de l'usage des moyens de transports économiques et éco-responsables, en l'occurrence le transport fluvial de marchandises qui constitue une véritable alternative à la route de surcroît sur des réseaux déjà saturés. Il est essentiel pour nous de ne pas grever l'avenir de la France et de nos territoires à travers de grandes orientations déterminées par une seule logique comptable.

L'avenir se pense aujourd'hui, en l'occurrence ne pas faire les investissements qui s'imposent à nous, c'est prendre le risque de voir nos concurrents prendre le large et ainsi leur céder la place de l'innovation, de la croissance et de la prospérité.

La Suisse ne construit-elle pas actuellement le plus long tunnel ferroviaire sous le Saint-Gothard afin d'y faire circuler les poids-lourds en transit entre l'Europe du Nord et l'Italie ? Ces investissements pourront nous écarter durablement des axes majeurs de transport alors que l'Euro-Corridor fret a du mal à se développer en France.

C'est la raison pour laquelle il est essentiel de faire usage de tous les leviers disponibles pour revoir les options largement insuffisantes du rapport Duron. Le SNIT ne peut être vu comme un simple agrégat de dépenses, mais comme une formidable opportunité de transformer la France à long terme. En faisant un calcul à 25 ans, la totalité des projets représentaient pour l'État un investissement moyen annuel de 3,52 Milliards d'€uros par an.

« Le SNIT ne peut être vu comme un simple agrégat de dépenses, mais comme une formidable opportunité de transformer la France à long terme. »

Nous comprenons parfaitement la nécessité de faire des arbitrages et nous avons bien conscience que chaque territoire défendra ses projets. Je crois cependant que le Gou-

vernement devra avoir une autre lecture beaucoup plus ambitieuse du Schéma d'Infrastructures de Transport qu'il décidera de mettre en œuvre à l'appui de ce rapport. Il faudra qu'il donne priorité aux territoires qui souffrent, et en la matière la Lorraine doit aujourd'hui avoir l'appui des élus au plus haut niveau du Gouvernement. Il s'agit bel et bien dans ce débat de déterminer les contours de la France de demain. Tâchons de ne pas rater, encore une fois le train en marche, si vous me passez l'expression.

Patrick WEITEN

Président de la Conférence Métropolitaine du Sillon Lorrain

Président du Conseil Général de la Moselle

Président de la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville

« Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Président du Conseil Régional, Messieurs les Présidents des Conseils Généraux, Mesdames et Messieurs les Elus territoriaux et municipaux, Messieurs les Présidents de Conseil de Développement, Mesdames et Messieurs les représentants du monde consulaire, universitaire, industriel, économique, et de la Presse, Mesdames et Messieurs les représentants des différentes Administrations de l'Etat et des Collectivités territoriales, Mesdames et Messieurs.

C'est avec grand plaisir que je vous accueille aujourd'hui pour cette première conférence métropolitaine de l'année. Merci à notre collègue Michel Heinrich, Député – Maire d'Epinal, de nous recevoir dans sa ville et de nous offrir les conditions de réussite de cette rencontre. La Conférence Métropolitaine est l'instance de réflexion du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain. Les échanges qui auront lieu aujourd'hui ont vocation à permettre l'émergence de nouvelles idées, esquisser des solutions partagées et enrichir les travaux du Pôle Métropolitain.



Pour cette année, je souhaite que la Conférence Métropolitaine soit ouverte sur les territoires tout en permettant le rassemblement de l'ensemble des acteurs économiques et socioprofessionnels de la Lorraine,

mais également de la Grande Région.

Quatre conférences sont programmées en 2013, dans les 4 départements qui composent notre région :

- Aujourd'hui à Epinal, pour traiter du thème de la mobilité,

Mesdames, Messieurs vous l'aurez compris ces enjeux de mobilité nous passionnent, parce qu'ils sont directement liés à notre combat au quotidien, nous élus, pour dynamiser nos territoires et les faire gagner en attractivité. Ils nous passionnent parce que le combat de la mobilité c'est le combat de la modernité de nos territoires. Faire le point ensemble aujourd'hui sur les enjeux était nécessaire, je forme le vœu bien sûr que ces échanges soient riches, instructifs, nous les suivrons avec une attention toute particulière. Je vous remercie. »

- Le 18 septembre à Nancy, pour une conférence sur l'économie,
- Le 15 octobre à Metz, autour d'une conférence traitant de la thématique transfrontalière,
- Et enfin, la dernière de l'année aura lieu dans le département de la Meuse, le 26 novembre pour traiter des solidarités territoriales.

Cette première conférence sur la question de la mobilité est plus que jamais d'actualité. Lors du Conseil Syndical du Pôle Métropolitain du 28 mars 2013, unanimement nous avons adopté une motion pour inscrire les infrastructures de transport de Lorraine comme prioritaires en demandant à la Commission Mobilité 21, de soutenir la réalisation à court terme de l'A31 bis de Toul à Luxembourg,

l'amélioration des liaisons ferrées entre la Lorraine et la Vallée du Rhône et enfin la liaison fluviale à grand gabarit Saône Moselle. En effet, les flux augmentent sans cesse au sein de la Grande Région : Les flux de marchandises qui transitent des ports de la mer du Nord aux marchés Sud européens en passant sur nos territoires par voie terrestre, ferroviaire ou fluviale. Il faut savoir que 30% des marchandises transitant en France passent par le Sillon Lorrain. A considérer également, les flux de personnes, principalement des actifs, qui chaque jour effectuent des déplacements domicile – travail, avec cette particularité de franchir quotidiennement les frontières internes de la Grande Région. Nous savons tous que les individus n'habitent pas toujours à proximité des pôles économiques où se trouvent leurs emplois ; et c'est particulièrement vrai au niveau de la Grande Région avec ce que nous pouvons qualifier de « poumon économique », que constitue le Grand-Duché de Luxembourg et qui emploie plus de 100 000 travailleurs lorrains. Les déplacements pendulaires sont de plus en plus nombreux et donc les questions relatives à la mobilité deviennent prioritaires

« Il faut savoir que 30% des marchandises transitant en France passent par le Sillon Lorrain. »



et urgentes à régler, si nous souhaitons ancrer durablement nos territoires, la Lorraine et la Grande Région dans une dynamique d'attractivité économique européenne. La clé du développement de la Grande Région repose sur le déploiement ciblé d'infrastructures et de services de transports. Nos voisins du Grand-Duché ont d'ailleurs déjà engagé ces réflexions et mis en oeuvre certaines actions sur leur territoire, à travers le plan MODU pour une Mobilité Durable. La prise en compte des enjeux environnementaux constitue une des clés et certainement la solution qui nous permettra de combiner fluidité des déplacements et augmentation des flux de personnes et de marchandises. Quand on sait qu'un ensemble fluvial à grand gabarit naviguant sur la Moselle représente près de 150 camions en moins sur nos autoroutes, nous pouvons imaginer que des solutions sont possibles économiquement et durablement. Le Sommet des Exécutifs de la Grande Région s'est d'ailleurs également prononcé en faveur de projets d'infrastructures prioritaires permettant ainsi d'accroître l'accessibilité internationale de notre territoire, tout comme ses capacités de mobilité interne, socle de l'attractivité et de la qualité de vie de nos habitants.

Tous, nous avons aujourd'hui conscience de cette problématique des déplacements. Néanmoins, la mobilisation pour défendre ces projets vitaux pour le développement économique de la Lorraine ne fait que commencer. La Commission Mobilité 21 a rendu la semaine passée son rapport en classant les infrastructures selon deux scénarii, au regard de leurs enjeux financiers. Compte tenu des marges budgétaires de notre pays, le scénario n°1 apparaît aujourd'hui comme le plus réaliste à l'échéance de 2030 avec un engagement financier de l'Etat de l'ordre de 10 milliards d'euros. Or, s'agissant de la Lorraine, le projet de l'A31 bis y apparaît au rang de « secondes priorités », c'est-à-dire non financé dans l'enveloppe de 10 milliards

« Quand on sait qu'un ensemble fluvial à grand gabarit naviguant sur la Moselle représente près de 150 camions en moins sur nos autoroutes, nous pouvons imaginer que des solutions sont possibles économiquement et durablement. »

et dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Quant à l'amélioration des liaisons ferroviaires vers le Sud et au projet fluvial Moselle-Saône, ces projets apparaissent dans les deux scénarii au titre des « horizons lointains » après 2050. Nous ne pouvons imaginer ce scénario pour la Lorraine.

Dans cet esprit, une nouvelle motion va être soumise au vote du comité syndical du Pôle Métropolitain cet après-midi, pour demander au Gouvernement de revoir ses positions et notamment de prendre en considération la contribution collective du Pôle Métropolitain remise à Monsieur le Préfet de la Région Lorraine dans le cadre de l'établissement du PACTE Lorraine 2013 - 2016 devant « faire de la Lorraine un noeud de l'économie en réseaux et de l'interconnecter aux grands flux européens ». Je souhaite qu'aujourd'hui cette première conférence soit l'occasion d'échanger, de partager et de nous réunir au-delà des limites du Sillon Lorrain et de la Lorraine. Dans cet esprit, une

table ronde technique avec différents opérateurs nous permettra d'avoir une meilleure connaissance des flux qui traversent et impactent le territoire du Sillon Lorrain. Dans un second temps, nous écouterons et échangerons avec plusieurs intervenants représentant les territoires voisins, le Grand-Duché de Luxembourg, le Land de Rhénanie Palatinat et la Région Franche-Comté, concernant la problématique des flux européens de transports et les enjeux métropolitains qu'ils sous-tendent en termes d'infrastructures. Jérôme Bergerot, assurera la fonction de modérateur de cette conférence, permettant ainsi à chacun de s'exprimer et de construire un débat que je souhaite riche et constructif. Je vous remercie encore pour votre présence à Epinal et vous souhaite d'excellents, travaux pour cette première Conférence Métropolitaine. »

PAROLES D'EXPERTS

CONTEXTE ET PERSPECTIVES

LE CONTEXTE GRAND RÉGIONAL ET EUROPÉEN



Patricia GOUT
Directrice de l'**AGURAM**
Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle



Pascal TATON
Directeur de l'**ADUAN**
Agence de Développement et d'Urbanisme
de l'Aire Urbaine Nancéienne



Pascal TATON

AVANT-PROPOS

La mobilité est évidemment un facteur de développement essentiel des territoires, particulièrement dans un espace métropolitain qui est structuré autour de 4 principales agglomérations d'où l'enjeu essentiel de l'accessibilité.

Nous vous proposons, non pas de réfléchir exclusivement aux mobilités au sein du Sillon Lorrain, ce qui serait nous considérer comme une île, mais de voir autour de nous quels sont les facteurs qui vont entraîner des mobilités et qui pourraient avoir un impact sur le territoire.

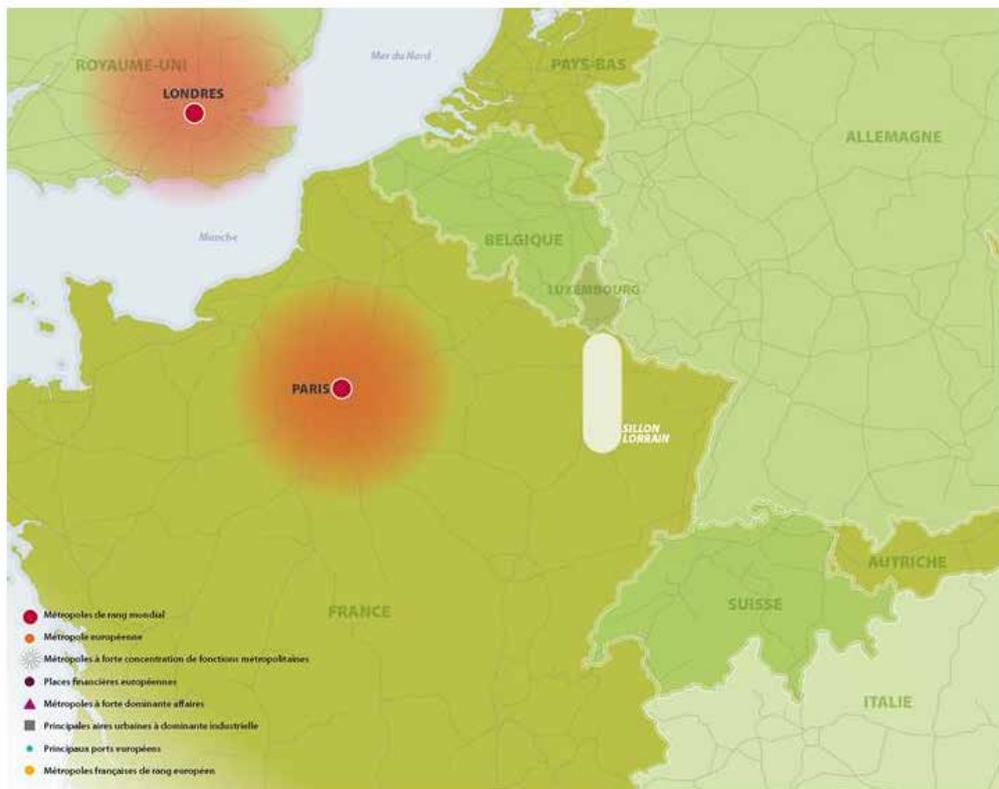
Je vous propose de démarrer à l'échelle européenne et de nous appuyer sur les travaux de la Datar (2012). Ces travaux, réalisés avec des chercheurs Européens, nous donnent une vision européenne, et nous permettent de voir comment est organisée l'Europe. Après le concept de la banane bleue, de la dorsale européenne, aujourd'hui, nous nous orientons plutôt vers une vision polycentrique. Il y a plusieurs pôles qui structurent l'espace et qui engendrent des mobilités.

Londres

- 1^{ère} place financière européenne
- le 4^{ème} aéroport mondial en trafic de passagers (Heathrow) en 2013

Paris et Île-de-France

- 1^{ère} destination touristique mondiale
- La Défense, premier quartier d'affaires européen
- 5% du PIB de l'UE produit en Île de France
- 2^{ème} plateforme fluviale d'Europe



Pascal TATON

L'INFLUENCE DE DEUX MÉTROPOLES DE RANG MONDIAL

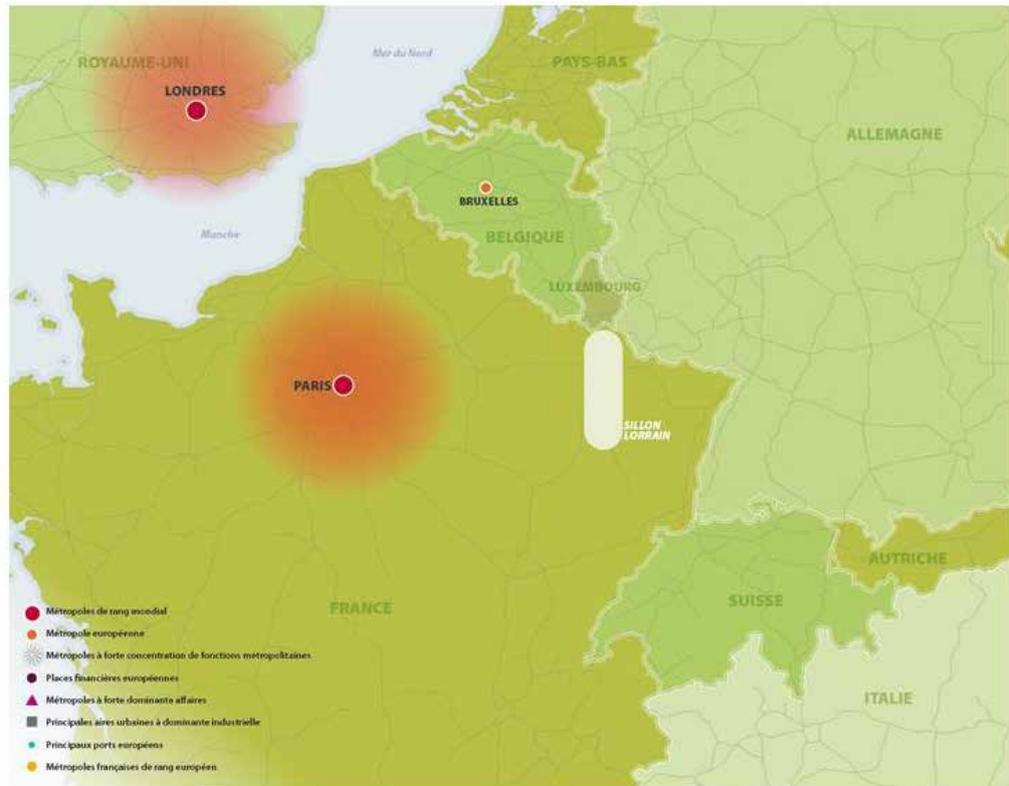
Au premier rang, les 2 grandes capitales, Paris et Londres, sont de rang mondial grâce à l'importance de leur réseau. Aujourd'hui, les métropoles allient des éléments quantitatifs, poids démographique, PIB important par habitant, accessibilités, grandes

liaisons aéroportuaires. Les rencontres professionnelles jouent également un rôle primordial. C'est désormais un des critères qui est pris en compte au travers les salons professionnels.



Bruxelles

- une inscription dans les réseaux politiques européens et internationaux
- 28% des institutions européennes (selon la DATAR)
- 163 nationalités



Pascal TATON

LA PROXIMITE D'UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE

A l'échelle Européenne, Bruxelles est identifiée comme une métropole d'échelle européenne par ses fonctions, ses réseaux, son rayonnement. La présence d'institutions européennes joue également

pour d'autres villes. Il est évident que la présence de ces institutions entraîne des fonctions en matière d'affaires qui sont extrêmement importantes.

Luxembourg

- 2ème centre mondial dans les fonds d'investissements (après les Etats-Unis)
- 1er centre de banques privées dans la zone euro
- Secteur financier ¼ du PIB du Pays, 47 000 emplois

Zurich

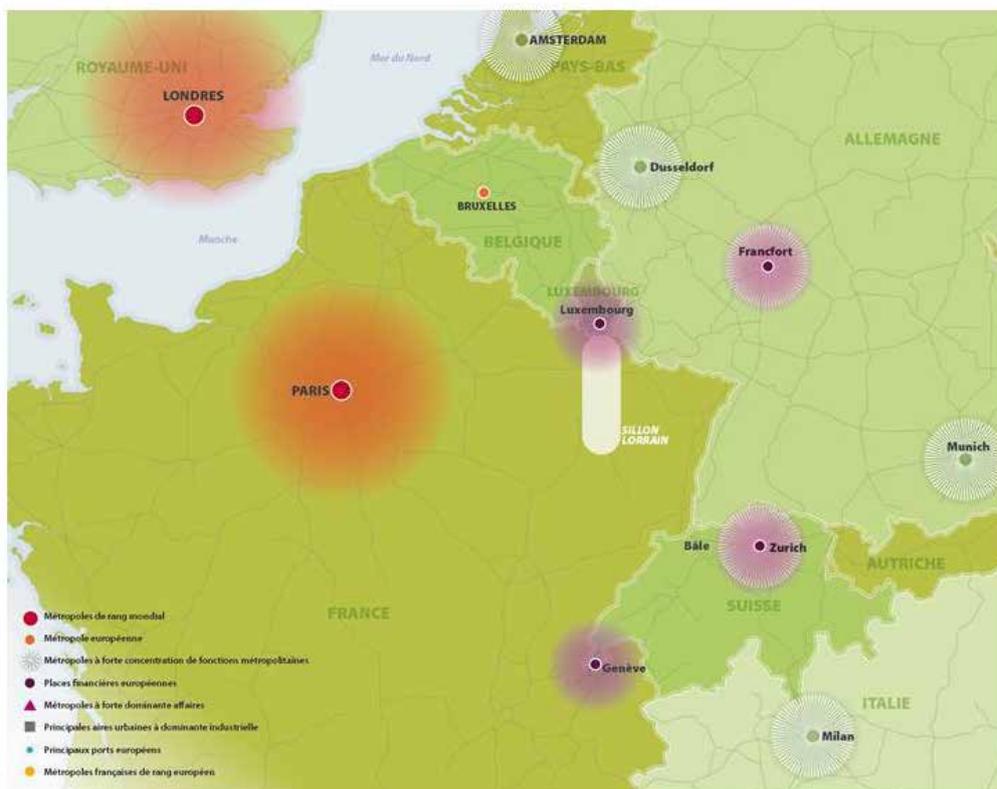
- une des 5 places financières les plus compétitives au monde

Genève

- 7ème place financière mondiale

Francfort

- 10ème place financière mondiale



Pascal TATON

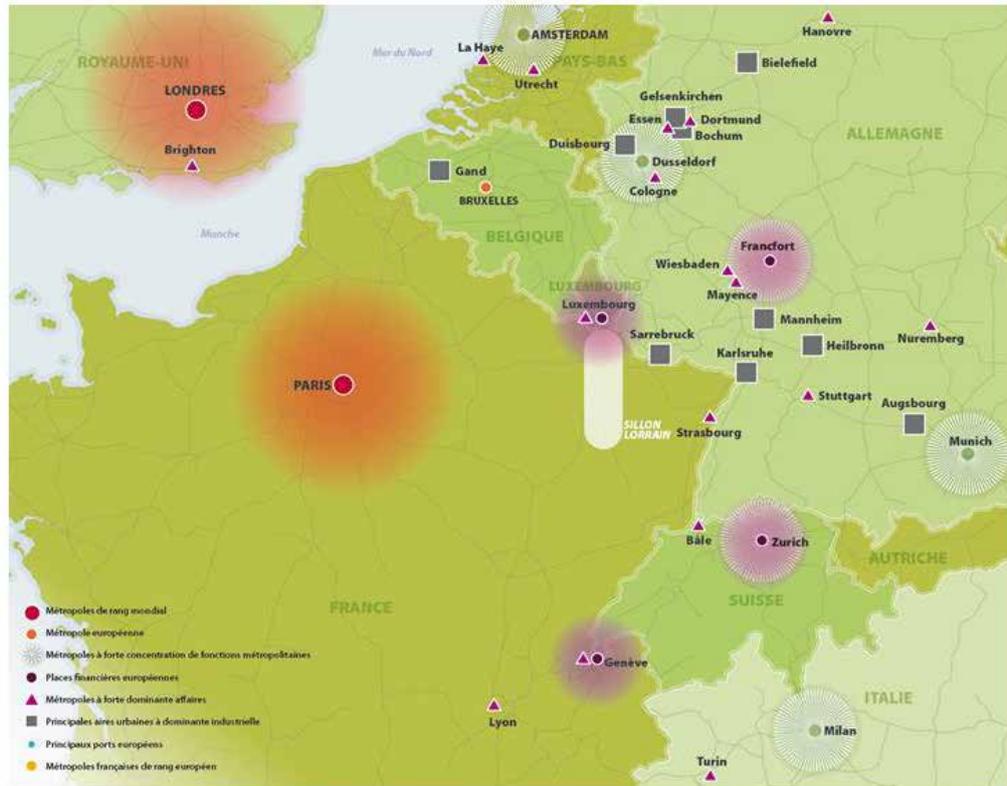
LES PLACES FINANCIÈRES EUROPÉENNES

Un 3ème rang est composé des métropoles de Zurich, Munich, Francfort, Amsterdam. Ce sont des métropoles qui présentent une diversité de fonctions avec un fort rayonnement qui leur assure surtout des réseaux qui sont transnationaux, européens, sur plusieurs pays.

Ensuite, viennent les agglomérations qui n'ont pas la gamme complète de tous les services, mais qui ont des fonctions particulières qui les identifient et

leur permettent de développer des réseaux spécifiques.

Parmi les places financières, nous retrouvons des agglomérations comme Zurich ou Francfort. Grâce à ces fonctions, apparaissent également le Luxembourg et Genève qui obtiennent une dimension européenne.



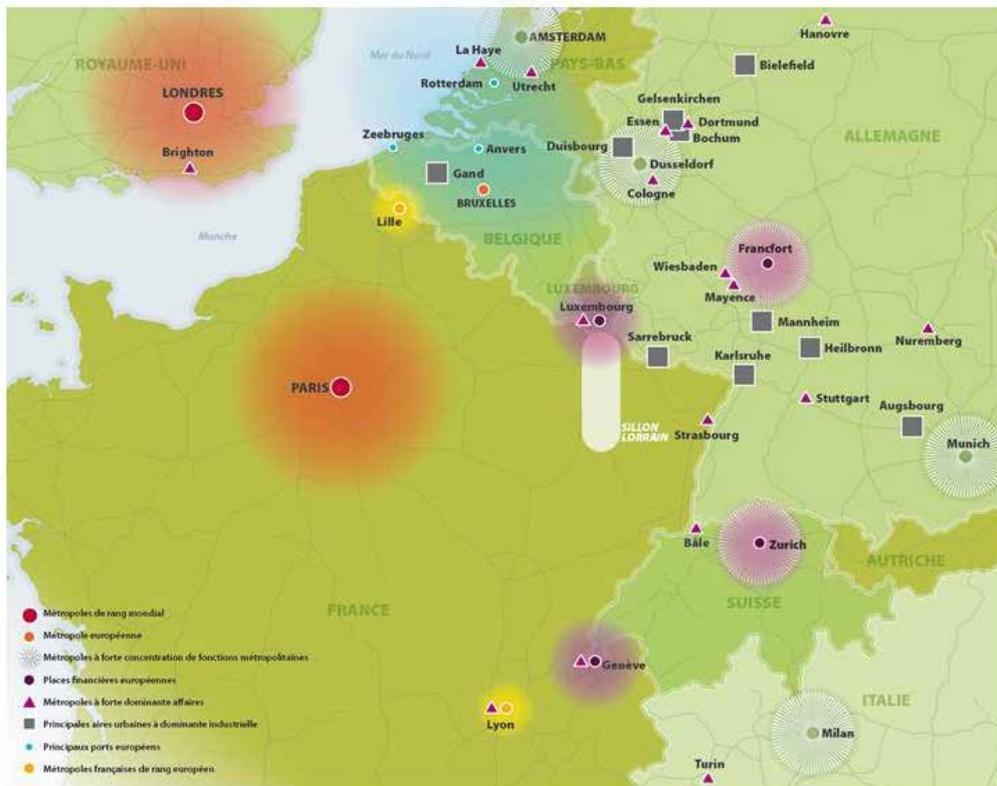
Pascal TATON

PRINCIPALES AIRES URBAINES À DOMINANTE «AFFAIRE» ET À DOMINANTE «INDUSTRIELLE»

En ce qui concerne la dominante «Affaire», les agglomérations du Luxembourg et de Genève connaissent une forte activité. Strasbourg apparaît également dans cette catégorie, dopée par la présence des institutions européennes.

La dominante «Industrielle» met en exergue les

bassins industriels puissants de l'Allemagne. Notre industrie n'est pas de même dimension que celle de l'Allemagne qui possède de grands pôles industriels. En France, la prédominance de Paris et Lyon apparaît sur les fonctions «Affaire».



Pascal TATON

LE SILLON LORRAIN, UN RÉSEAU DE VILLES AU COEUR DE L'EUROPE

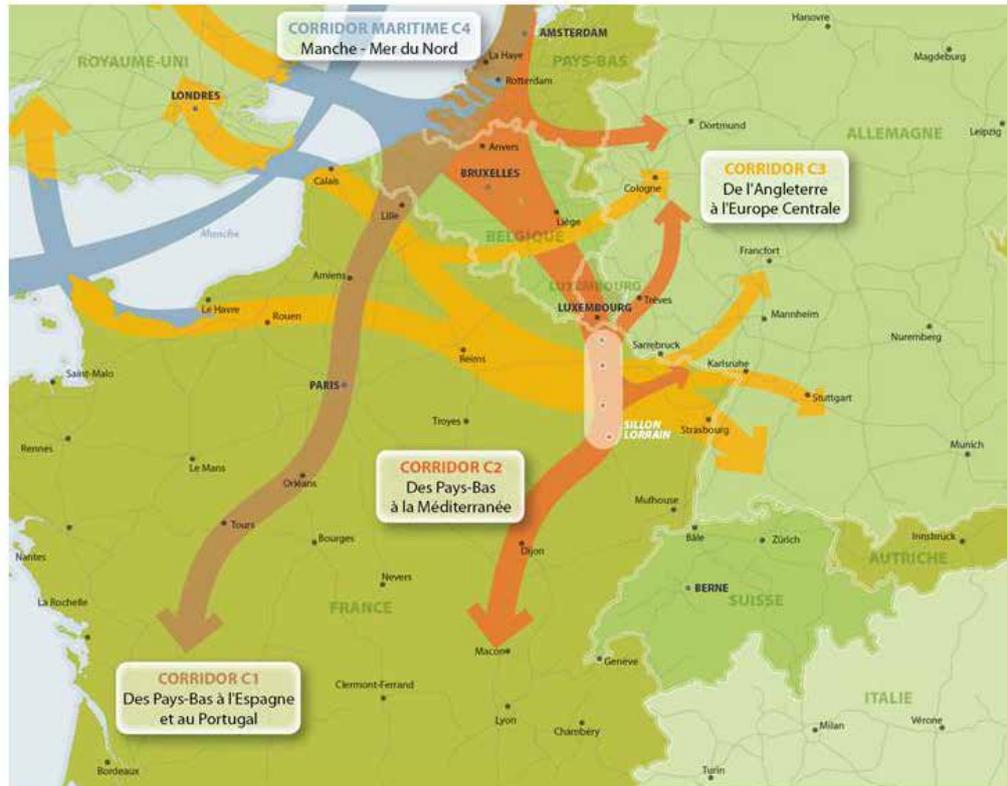
Enfin, les grands ports européens de Rotterdam, Anvers et Zeebruges remplissent une fonction essentielle, la fonction logistique.

Aucune des villes du Sillon Lorrain n'apparaît. Sur l'étude complète, Nancy et Metz apparaissent sur des fonctions de service, sur des agglomérations généralistes avec des fonctions liées au tertiaire et au commerce.

Le Sillon Lorrain est au cœur de l'Europe, même s'il n'est pas le cœur de l'Europe. Les travaux montrent

qu'il n'y a pas un cœur de l'Europe, mais bien une structuration de l'espace qui entraîne des flux importants.

En France, les agglomérations de Lille et Lyon sont des agglomérations d'échelle européenne grâce à la densité de leur activité économique et de leurs offres de services.



Pascal TATON

LES EURO-CORRIDORS EUROPÉENS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Cette carte, réalisée en 1999, présente les euro-corridors européens pour le transport des marchandises. Le Sillon Lorrain se situe sur le corridor des ports du nord à la méditerranée, d'où l'enjeu pour le Sillon des liaisons fluviales et des liaisons ferroviaires.

Etre sur un corridor est un positionnement intéressant. Toutefois, les retombées pour un territoire sont évidemment dépendantes des infrastructures de gestion des flux ainsi que des infrastructures de captage de ces flux.

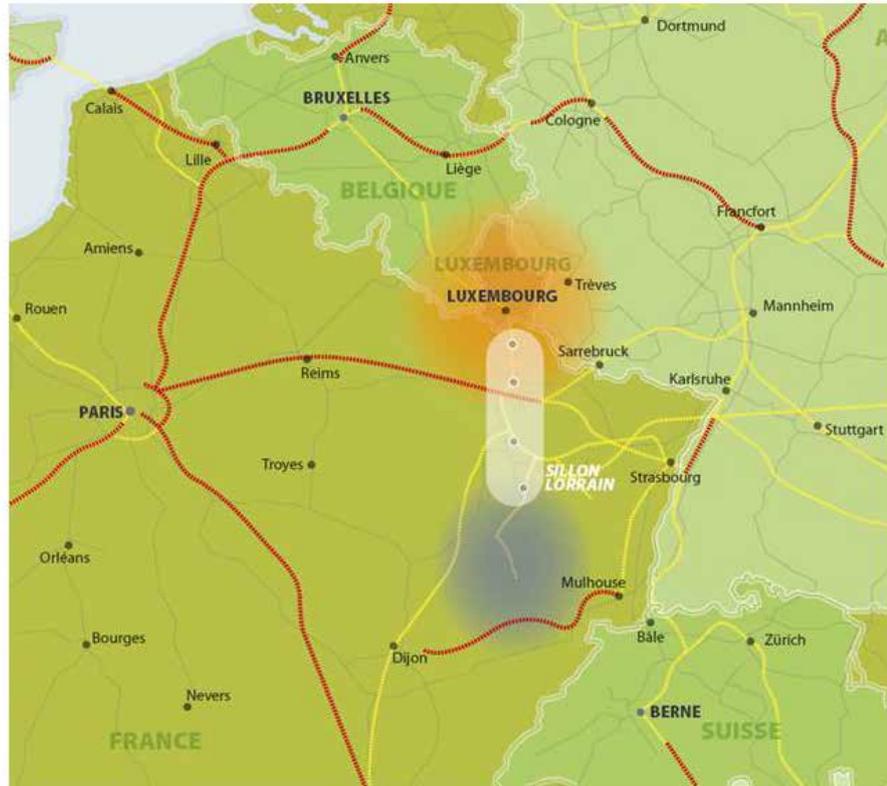


Pascal TATON

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Les infrastructures de transport fluvial, dont les canaux à grands gabarits avec la Moselle canalisée, ne nous permettent pas de relier les ports du nord à la Méditerranée et donc à tout l’interland des ports de Marseille, élément essentiel pour nous situer. Concernant les infrastructures ferroviaires de marchandises, nous sommes sur des flux extrêmement importants. Enfin, «la grande vitesse», élément essentiel aujourd’hui du développement des territoires, nous

permet d’avoir une liaison Est-Ouest très forte. Il manque évidemment les liaisons par le sud dans l’axe Nord-Sud pour aller rejoindre Lyon. La branche Sud du TGV Rhin-Rhône nous permettrait de relier Lyon plus facilement.



Pascal TATON

LA CONNEXION DU SILLON LORRAIN AUX GRANDS AXES EUROPÉENS

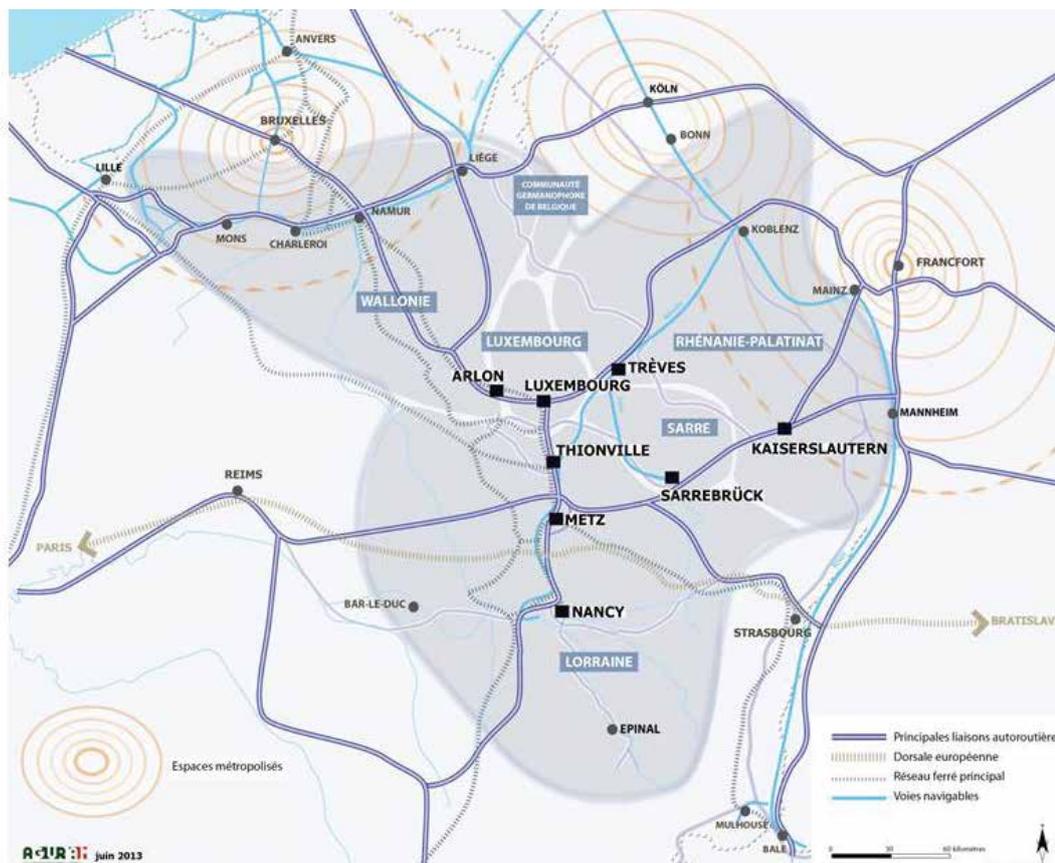
Le Sillon Lorrain bénéficie d'une position extrêmement stratégique, avec toutefois des connexions Est-Ouest plus développées.

L'espace métropolitain du Sillon Lorrain a des liens avec les territoires périphériques, avec de forts enjeux d'accessibilité, de diffusion des richesses qui doivent être captées sur ce territoire.

Les pôles de référence sont Paris, puis à l'Est, Strasbourg, qui est un relai vers l'Allemagne, Francfort, Stuttgart, Munich. L'enjeu des infrastructures est de permettre de s'arrêter sur notre territoire afin de pouvoir le mettre en lien avec ces grands pôles.

Concernant l'axe Nord-Sud, les éléments sont très différenciés. Au nord, nous sommes sur une très

forte intensité d'échanges, liée au caractère transfrontalier avec le Luxembourg, la Belgique et les lands allemands. Ces échanges vont aller grandissant dans les années à venir en raison d'enjeux démographiques, avec une intensité des déplacements. Au sud, la problématique est différente. Nous n'avons pas de pôles très proches dans la partie sud d'où la nécessité d'avoir des infrastructures qui nous permettent de nous relier à la Suisse et au pôle lyonnais. C'est un enjeu fort pour le développement du Sillon Lorrain et du territoire.



Patricia GOUT

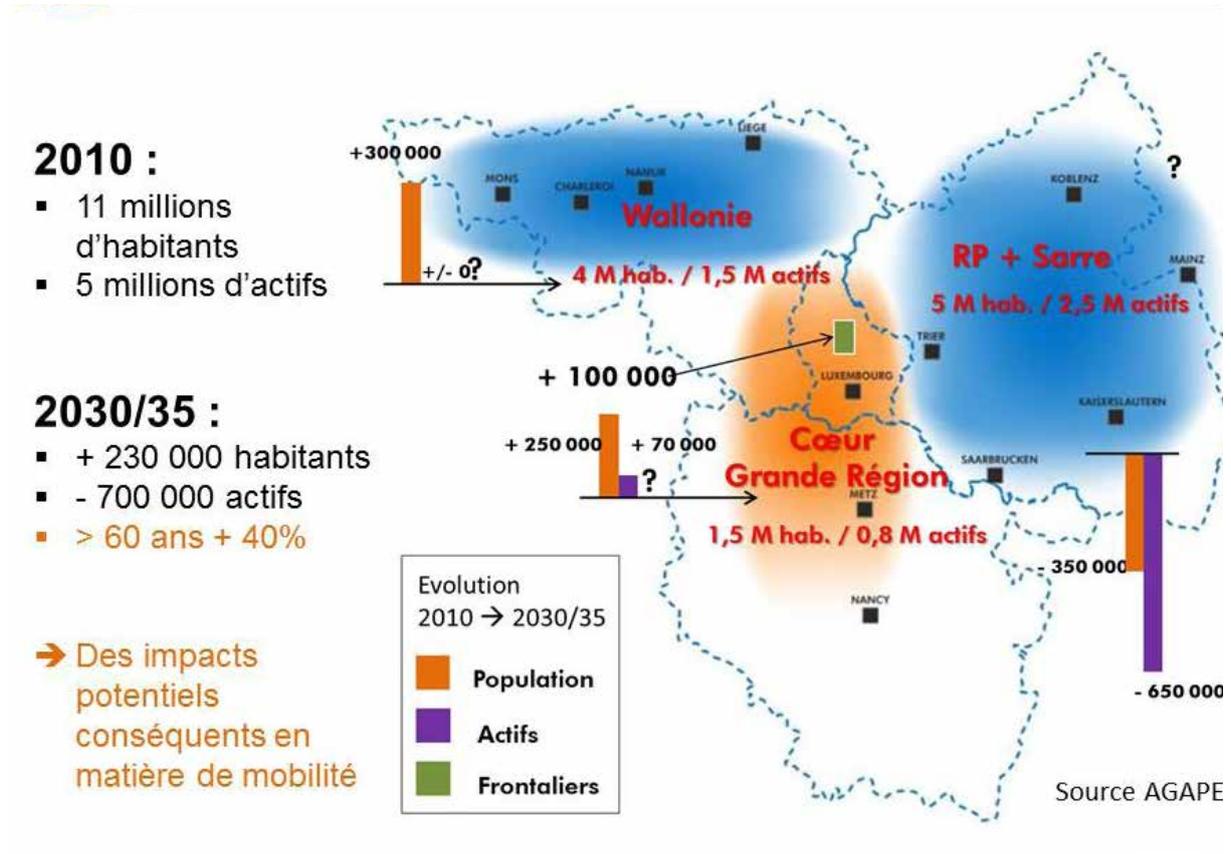
LA GRANDE REGION ET LA RMPT

L'organisation transfrontalière du grand territoire s'effectue à l'échelle de la Grande Région. Avec une coopération qui s'articule autour : du Grand-Duché de Luxembourg, des Länder allemands, de la Saare et de la Rhénanie Palatinat, de la Wallonie, et de la Lorraine.

En gagnant en lisibilité, en attractivité, la Grande Région tend à se positionner sur la scène européenne et internationale et à concourir à de nouvelles formes de création de richesses puisque au-delà de ses très grandes métropoles, l'Europe possède encore un large potentiel de développement au niveau de ses frontières.

En prenant conscience du processus de métropolisation à l'œuvre dans sa dimension transfrontalière, la Grande Région a l'ambition de construire une RMPT : Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière.

Pour renforcer son positionnement au sein de l'Europe, la Grande Région souhaite conforter le développement de sa partie centrale : 8 villes forment l'armature de la RMPT : Nancy, Metz, Thionville, Luxembourg, Sarrebruck, Trèves, Kaiserslautern et Arlon. Ces 8 villes, à travers la mise en œuvre d'un groupe de travail ont formulé une position commune sur les enjeux auxquels elles sont confrontées, en relation avec la vision portée par la Grande Région.



Patricia GOUT

UN ENJEU DEMOGRAPHIQUE DE TAILLE

La Grande Région c'est aujourd'hui 11 millions d'habitants répartis sur 4 pays et environ 5 millions d'actifs.

Quelles sont les perspectives en 2030/2035 ?

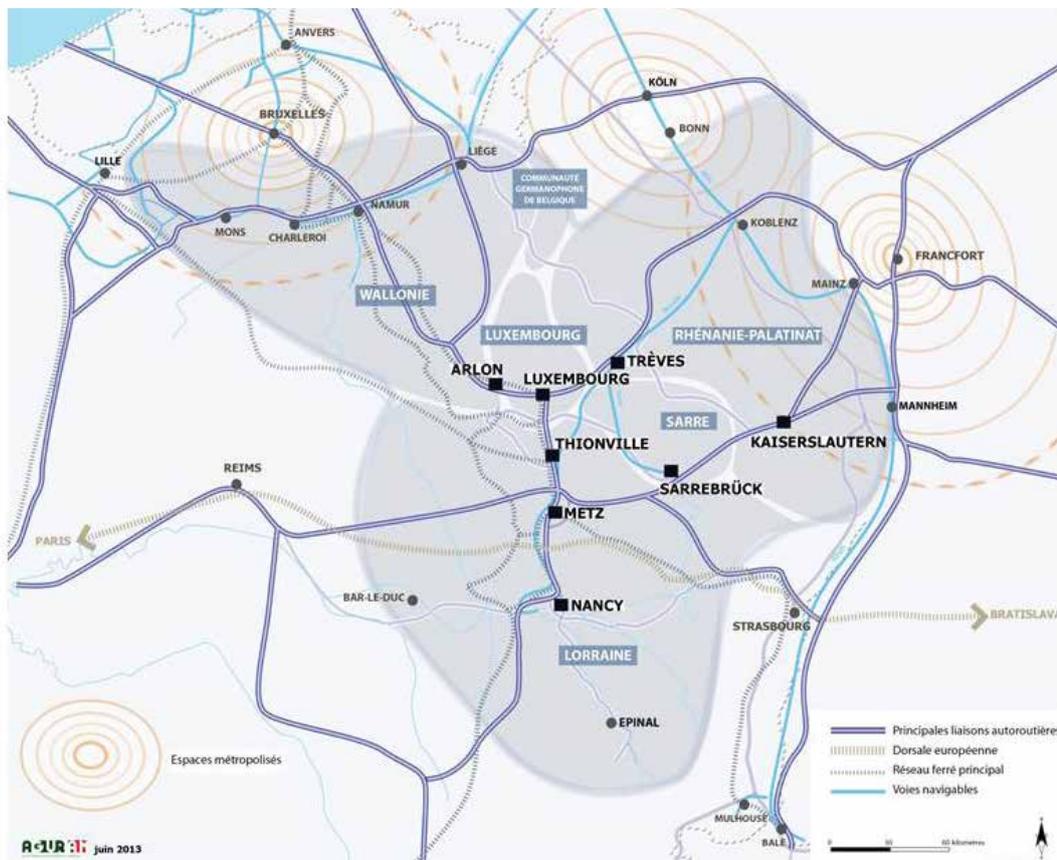
A partir d'une carte et d'analyses prospectives formulées par l'AGAPE, l'Agence d'urbanisme Lorraine Nord, on peut noter que :

Pour la Wallonie, qui est un partenaire puissant au sein de la Grande Région, la population devrait augmenter, le nombre d'actifs devrait rester stable.

Côté Rhénanie Palatinat et Sarre, la population décroît fortement, elle vieillit et le nombre d'actifs décroît encore plus.

Sur le Luxembourg, on devrait voir apparaître environ 100.000 frontaliers supplémentaires, amenant à penser à un doublement des frontaliers de Lorraine vers le Luxembourg.

Au vu de ces perspectives démographiques et d'emploi, un impact potentiel très conséquent en matière de mobilité est à anticiper.



Patricia GOUT

QUELLE EST LA POSITION DE LA GRANDE RÉGION ?

Les responsables politiques et les ministres des transports et de l'aménagement du territoire de la Grande Région ont pris récemment position sur les transports : Ils ont définis les projets de transports prioritaires. C'était le 17 janvier à Luxembourg.

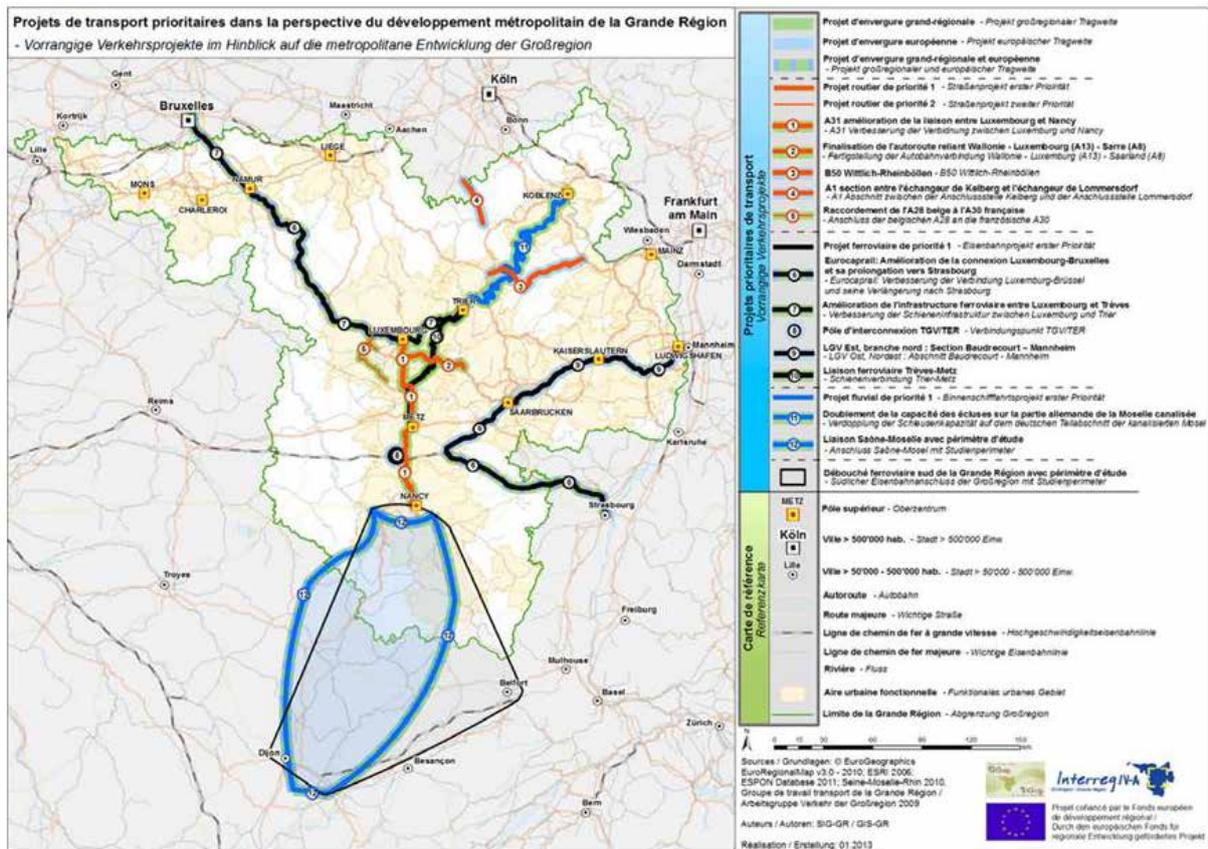
Quel est l'enjeu ? Renforcer la dimension métropolitaine de la Grande Région, son attractivité et sa compétitivité. Et pour cela, le développement des connexions internes et externes de la Grande Région est essentiel. Il s'agit ainsi d'identifier, d'une part, les projets qui permettent à la Grande Région de mieux se positionner dans l'Europe de demain : de mieux se connecter aux métropoles et régions métropolitaines voisines, et au delà au reste de l'Europe. Et d'autre part, d'identifier les projets qui sont à même de générer une plus-value pour le fonctionnement interne de la Grande Région, pour sa stratégie métropolitaine, et pour conforter sa structure polycentrique.

- **Connexion externe** : Cela lui permettra de développer pleinement son rôle de carrefour économique et de plaque tournante logistique, mais aussi de faciliter la mutualisation des capitaux, des connaissances et des savoirs. Il convient ainsi d'éviter que la Grande Région ne soit réduite à une région de transit. Au contraire elle

devrait profiter davantage des flux qui la traversent, afin de se positionner en tant que plateforme logistique de niveau européen.

- **Connexion interne** : Au niveau des déplacements quotidiens, le nombre de travailleurs transfrontaliers dans la Grande Région et ses perspectives d'évolution font de la question des transports un défi permanent : réduire les goulots d'étranglements, améliorer la qualité des relations internes et développer la multi-modalité.

Il existe déjà dans la Grande Région de nombreuses approches bilatérales, voire même multilatérales. Cela va de l'extension transfrontalière des infrastructures de transport, au système transfrontalier d'information sur les horaires et les tarifs des Transports en Commun, actuellement en cours de développement. Certains partenaires, tels que la Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg, ont par ailleurs élaborés des concepts bilatéraux conjoints, par le biais du SMOT : Schéma de mobilité transfrontalière. La Grande Région soutient ces démarches efficaces, et souhaite les intégrer dans une approche globale regroupant tous les territoires de la Grande Région et établissant des priorités.



Patricia GOUT

QUEL DIAGNOSTIC TRANSPORT EST PORTÉ PAR LA GRANDE RÉGION ?

La Grande Région bénéficie d'une position géostratégique unique. Son cœur urbain se situe à moins de 300 km de Paris, de Bruxelles, de Rotterdam et de Francfort. Et pourtant les axes des principaux flux européens se sont progressivement détournés de la Grande Région.

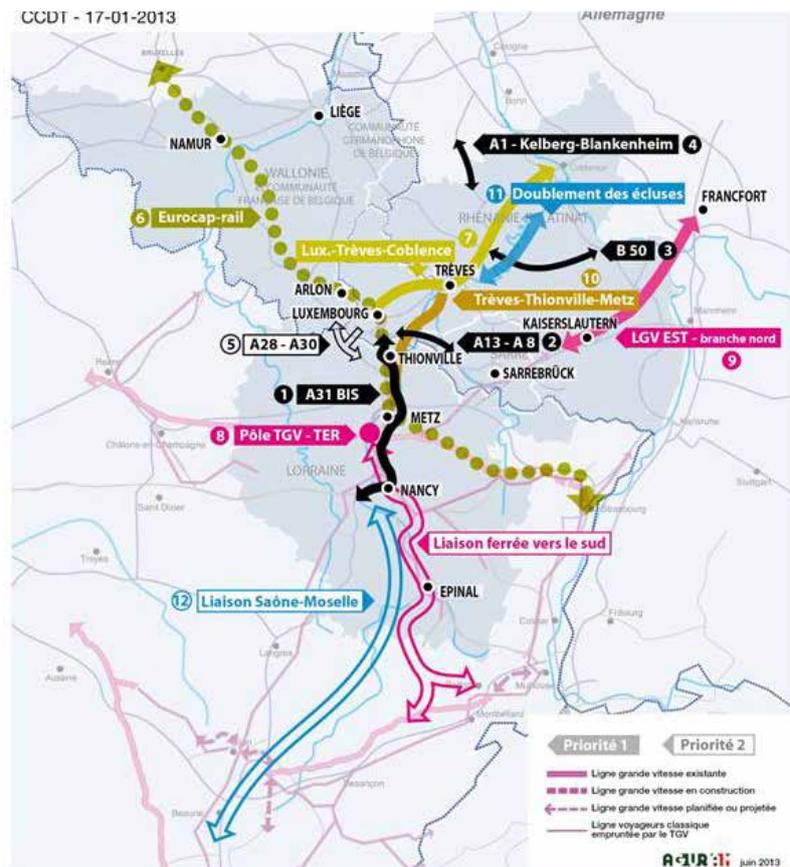
La Grande Région souffre de l'absence de liaisons fluviales transcontinentales complètes pour le transport par voies navigables et de lacunes autoroutières et ferroviaires. Si les liaisons autoroutières est-ouest sont relativement satisfaisantes, l'axe nord-sud autoroutier doit être complété. Les liaisons ferrés rapides vers le nord sont à compléter. En direction du sud, la construction de la deuxième section de liaison du TGV-Est via Strasbourg, avec un raccordement à ce niveau au TGV Rhin-Rhône, offre de nouvelles perspectives à moyen terme. Pour le fret ferroviaire, il est urgent que la liaison nord-sud de la Belgique, en passant par le Luxembourg et Metz, en direction de Bâle, le sud de la France et l'Italie soit performante. Il n'existe pas de liaisons fluviales performantes vers la Saône et le Rhône. La Grande Région dispose en contrepartie toujours d'un atout majeur : son développement économique et démographique dynamique au sein de l'Europe, et qui la place

au centre d'un ensemble de plaques de développement, au cœur de l'axe central de développement européen de la banane bleue. De plus, elle est traversée par le corridor ferroviaire Anvers- Bâle-Lyon, qui relie la Wallonie, le Luxembourg et la Lorraine (et continue vers Strasbourg). Toutefois, seuls des efforts coordonnés à toutes les échelles permettront d'offrir une alternative acceptée aux deux principaux couloirs européens : le corridor Royaume-Uni, Paris, Vallée du Rhône, Méditerranée d'une part. Le corridor Pays-Bas, Rhin, Suisse, Italie (corridor ferroviaire Rotterdam Genève) de l'autre.

Une des clés du développement de la Grande Région repose donc sur le développement ciblé d'infrastructures et de services de transport.

Pour le moment, l'accent est mis sur le volet des infrastructures. Mais l'enjeu des services est également essentiel et il conviendra de les approfondir également. Notamment à travers l'inter-modalité des réseaux de transports. Et les plateformes logistiques.

L'objectif est donc de lister un nombre restreint de projets de transport prioritaires pour la Grande Région. Et de promouvoir ensemble leur réalisation.



Patricia GOUT

CARTE DES PROJETS POUR LA GRANDE RÉGION

Elle a le mérite de positionner l'ensemble des projets tous modes, donc ferroviaires, fluviaux ou routiers, sur une seule carte. Elle est certes un peu complexe aussi l'AGURAM a retravaillé la cartographie.

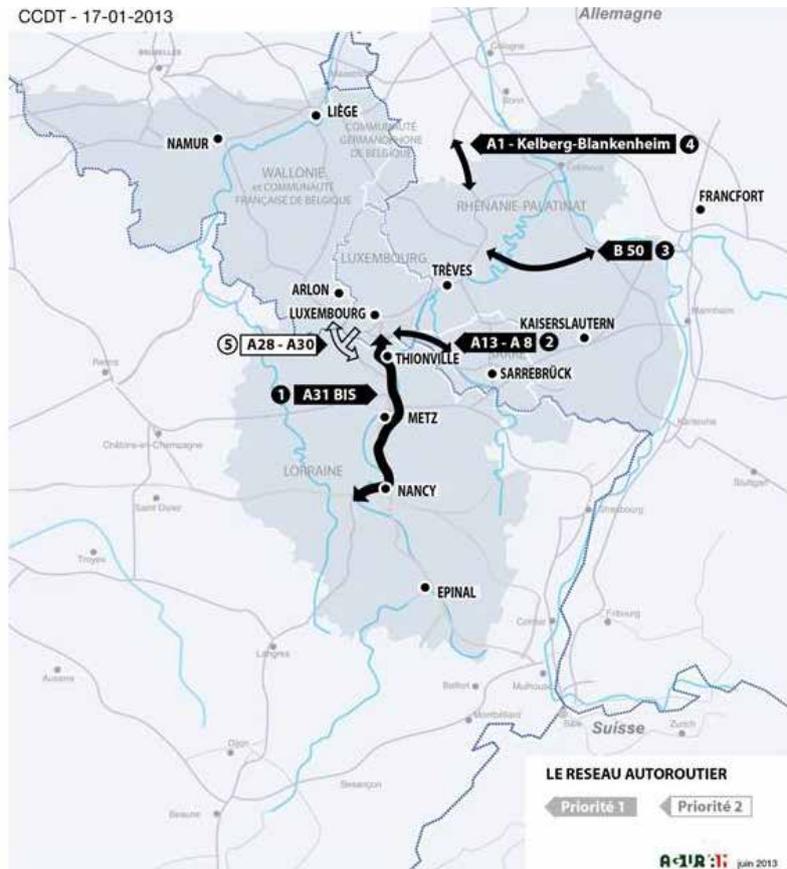
Deux catégories ont été définies. Celle des enjeux de connexion interne : elle correspond aux projets

d'envergure grand-régionale. Et celle des enjeux de connexion externe : elle correspond aux projets de dimension européenne.

Et deux niveaux de priorités ont été proposés.



- 4 projets autoroutiers en priorité 1, dont l'amélioration de l'A31 entre Nancy et Luxembourg (A31 bis)
- 1 projet autoroutier en priorité 2 : le raccordement de l'A30 (France) à l'A28 (Belgique)



Patricia GOUT

LES PROJETS AUTOROUTIERS DÉFINIS COMME PRIORITAIRES

Malgré l'importance croissante que doivent prendre les modes de déplacements plus durables, les infrastructures routières restent un élément important de l'accessibilité. De façon générale, le maillage autoroutier de la Grande Région est bien développé. Les faiblesses existantes résident dans certains maillons manquants et dans la saturation de certains axes majeurs aux heures de pointe.

Concernant les projets en priorité 1 :

Le premier projet listé intéresse directement le Sillon Lorrain, puisqu'il s'agit de l'A31, à améliorer entre Luxembourg et Nancy Toul. Il est important pour les relations internes au sein de la Grande Région, notamment pour le flux nord-sud, et pour relier entre elles plusieurs villes majeures dans la RMPT. Cet axe est saturé. Un groupe de travail franco-luxembourgeois a été mis en place. Il étudie le renforcement des transports en commun routiers sur

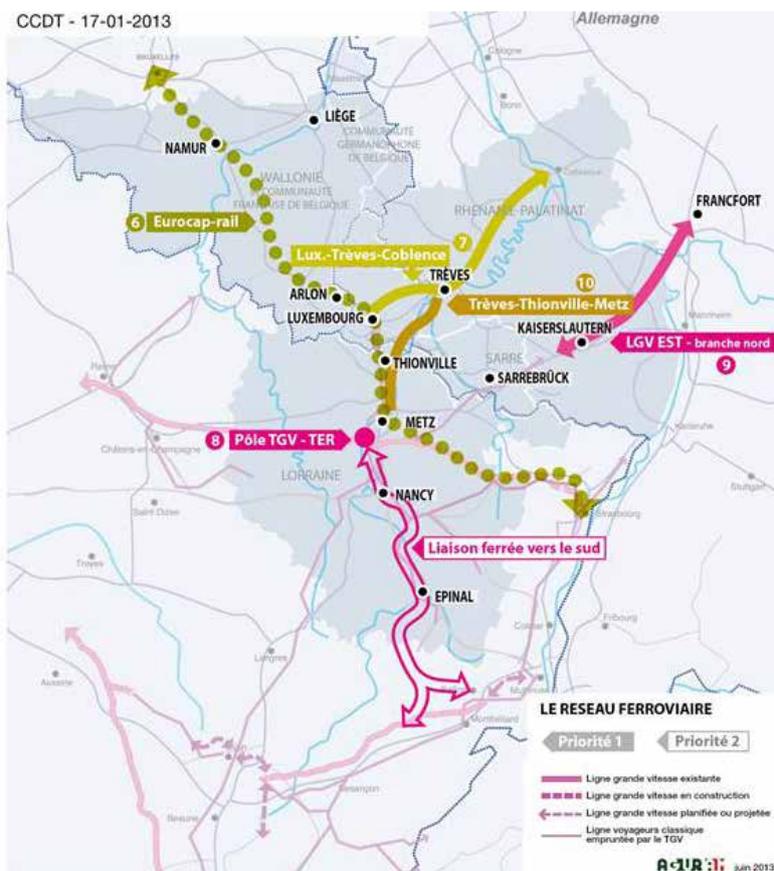
l'axe entre le Sillon Lorrain et la ville de Luxembourg.

Un autre projet de connexion interne concerne la finalisation de l'autoroute reliant Wallonie – Luxembourg (l'A13) – Sarre (l'A8) : N2. Avec deux tronçons manquants.

Pour les projets de connexion externe, deux projets sont prioritaires, et situés dans la partie nord-est de la Grande Région : sur la B50 (en cours de réalisation) : N3. Et sur l'A1 : N4.

Enfin, le raccordement de l'A28 belge à l'A30 française. N5. Ce tronçon manquant en Belgique viendrait dans le prolongement des investissements français sur l'A30 en direction de Longwy. Cette liaison d'ensemble permettrait alors de créer une deuxième entrée de grand gabarit routier de la France vers la Belgique, en contournant le Luxembourg. Et de désengorger l'A31 sur son barreau Luxembourg-Thionville. Ce projet est placé en priorité 2.

- Une priorité affirmée pour le réseau ferroviaire avec 5 projets d'amélioration classés en priorité 1
- Sans oublier la liaison ferrée vers le Sud
- Et des mesures visant à améliorer l'offre de transport en commun



Patricia GOUT

QUELS SONT LES PROJETS PRIORITAIRES POUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE ?

4 projets de priorités 1 sont identifiés.

Un projet clé à la fois pour les enjeux de connexion interne et externe de la Grande Région : N6 ou l'Eurocap-Rail, sur l'axe ferroviaire européen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. L'enjeu ? Une liaison internationale centrale, qui assure la connexion aux réseaux transeuropéens à grande vitesse. La partie sud de l'Eurocap-rail s'appuie sur la réalisation en cours de la LGV Est avec la 2ème phase Baudrecourt-Strasbourg. Ce qu'il convient alors d'améliorer c'est la connexion Luxembourg-Bruxelles. Avec une partie en Wallonie et une au Luxembourg. Au Luxembourg, la décision politique a été prise de viser la création d'un nouveau tronçon de ligne reliant directement Luxembourg à Bettembourg.

Concernant les connexions internes à la Grande Région est identifiée l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg Trèves et Coblence, un projet à court terme : N7

Concernant les connexions de la Grande Région vers l'extérieur, deux projets sont identifiés:

Le pôle d'interconnexion TGV/TER : N8.

La LGV Est avec sa branche nord, N9, avec la section Baudrecourt - Saarbruck - Kaiserslautern – Mannheim avec la volonté de mieux insérer la Grande Région dans le réseau

européen à grande vitesse, tout en reliant plusieurs de ses principales villes aux métropoles européennes telles que Paris et Francfort.

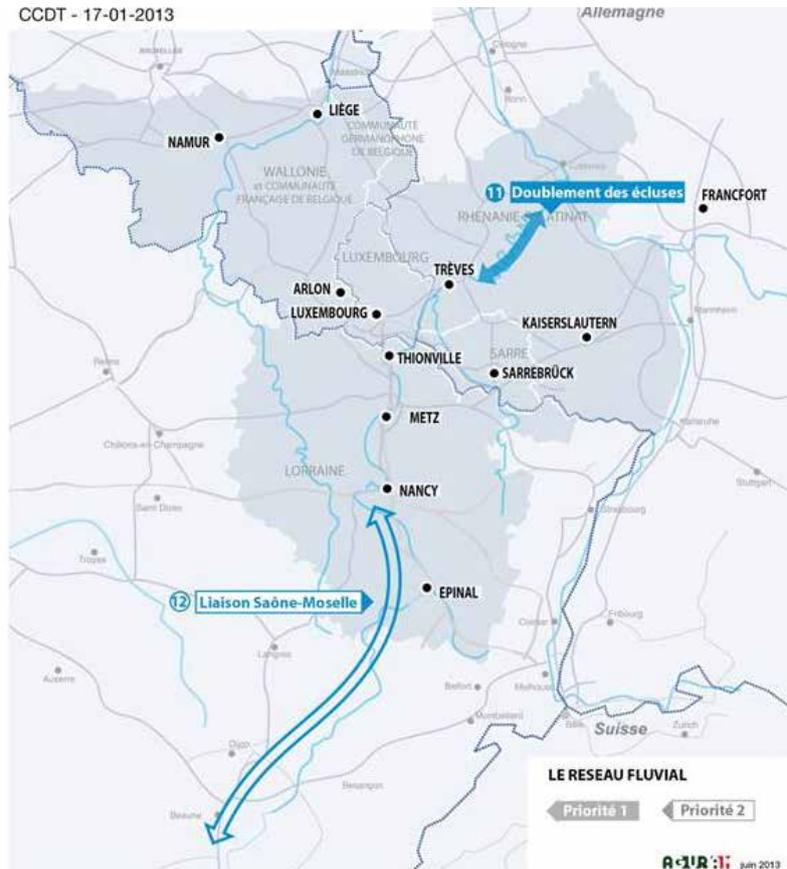
Enfin le débouché ferroviaire sud de la Lorraine avec la volonté d'améliorer l'accès depuis le Luxembourg et la Lorraine au secteur de Lyon et à la Méditerranée et garantir ainsi un lien performant à la future LGV Rhin-Rhône.

Un point sur les projets d'amélioration des transports collectifs

La Grande Région s'est essentiellement penchée sur les infrastructures de transports, mais la qualité de desserte en Transport Collectif entre les villes de la RMPT est essentielle pour renforcer la dimension métropolitaine. L'offre de service doit pouvoir s'adapter aux nouveaux grands projets d'implantation et aux évolutions socio-économiques du territoire de la Grande Région. En particulier, les grands projets, Belval et le projet économique sino-européen (Terra Lorraine). Ils impliquent la création de dizaines de milliers d'emplois, et modifieront très fortement les flux et la mobilité des axes concernés. L'adaptation de l'offre de transports en commun et une stratégie de mobilité durable dans ces secteurs deviennent donc une priorité.



- Un gros chantier à activer : le doublement des écluses sur les voies navigables fédérales allemandes
- La liaison Saône- Moselle dont les études doivent être poursuivies



Patricia GOUT

QUELS PROJETS PRIORITAIRES POUR LE FLUVIAL ?

La Grande Région encourage le report du fret de la route vers le fluvial, économique, sûr et plus durable. Grâce au transport par voie navigable sur la Moselle et la Saare. 2 projets sont identifiés comme prioritaires par la Grande Région :

- Le doublement de la capacité des écluses sur la partie allemande de la Moselle canalisée,
- La liaison Saône Moselle afin d'opérer un raccordement de la Grande Région aux ports de la Méditerranée ?

Le renforcement des plateformes multimodales et multisites en Lorraine (Thionville- Illange, Metz-La-Maxe et Nancy-Frouard)



Patricia GOUT

LES ENJEUX LOGISTIQUES POUR LE SILLON LORRAIN ?

Le Sillon Lorrain constitue un corridor international de flux de marchandises avec une forte multimodalité car 1/3 des marchandises transportées au sein du Sillon Lorrain le sont par un autre mode que la route (18% au niveau national). Woippy représente la première gare de triage de France.

On peut noter que le Sillon Lorrain joue un rôle unificateur de la logistique régionale. Il est au cœur de l'économie et de la Lorraine mais aussi au cœur du système logistique et il accueille un corridor d'échange multimodal considérable notamment avec ses ports.

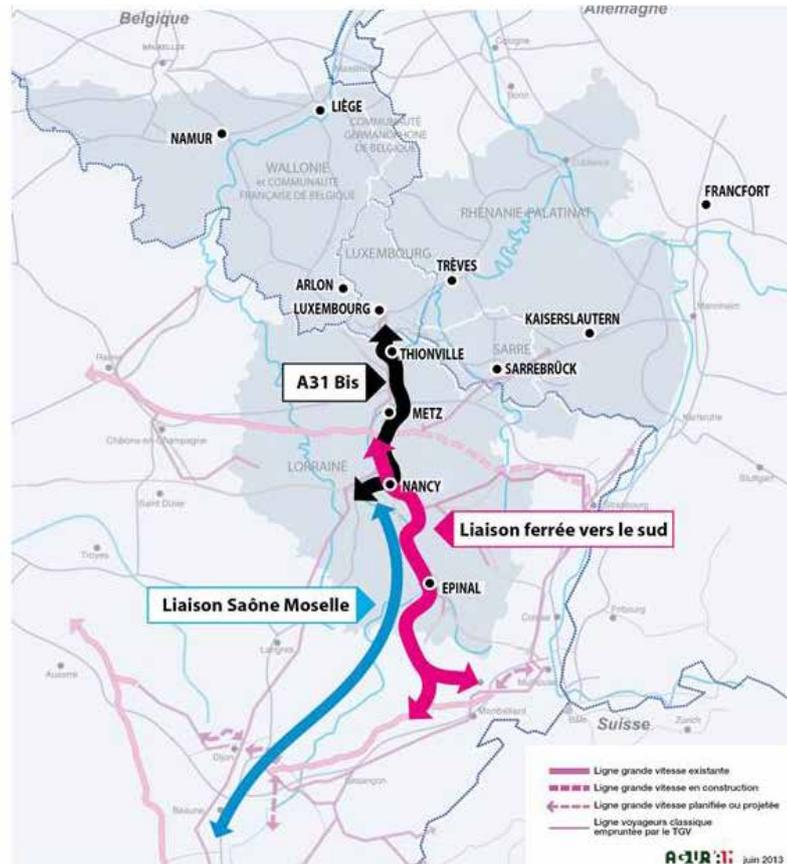
Le Sillon Lorrain bénéficie notamment de plusieurs ports performants. Pour le commerce mondial, les ports fluviaux constituent des plateformes logistiques indispensables. Tout particulièrement pour une économie orientée vers l'export de chargements. L'offre est enrichie par la réalisation des plateformes multimodales et multi-sites, notamment avec le port de Metz-La-Maxe, Thionville-Illange et Nancy Frouard pour le développement de l'économie au service de l'emploi.

Le Sillon Lorrain profitent donc de modes alternatifs à la route puissants et encore fortement présents, y compris le ferroviaire, alors qu'il s'affaiblit globalement en France.

Cependant, il est à noter, des infrastructures incomplètes ou engorgées qui segmentent le système de transport.

Et à nos portes, plusieurs plateformes d'offre conteneurisée :

- avec le chantier de transport combiné ATHUS, en Belgique, « port sec d'Anvers », qui opère en effet plusieurs liaisons quotidiennes avec les ports belges, et redistribuent par camions dans le nord est français.
 - avec Bettembourg, et le terminal de l'autoroute ferroviaire qui relie le Luxembourg à l'Espagne
- L'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) avec son étude Samarcande a mis en évidence 2 territoires exprimant des besoins différents :
- Le Nord Lorrain avec une industrie lourde et concentrée, centré sur l'ensemble urbain Metz-Thionville, et orienté vers l'espace nord maritime : fortement marqué par le transport fluvial massif vers les ports du Benelux, mais aussi le transport ferroviaire massif
 - Le Sud Lorrain moins industrialisé et plus diffus, générant des trafics moins massifs et centré sur Nancy, et orienté vers l'espace sud continental : à plus forte dominante ferroviaire privilégiant les liaisons vers la France et l'Europe.



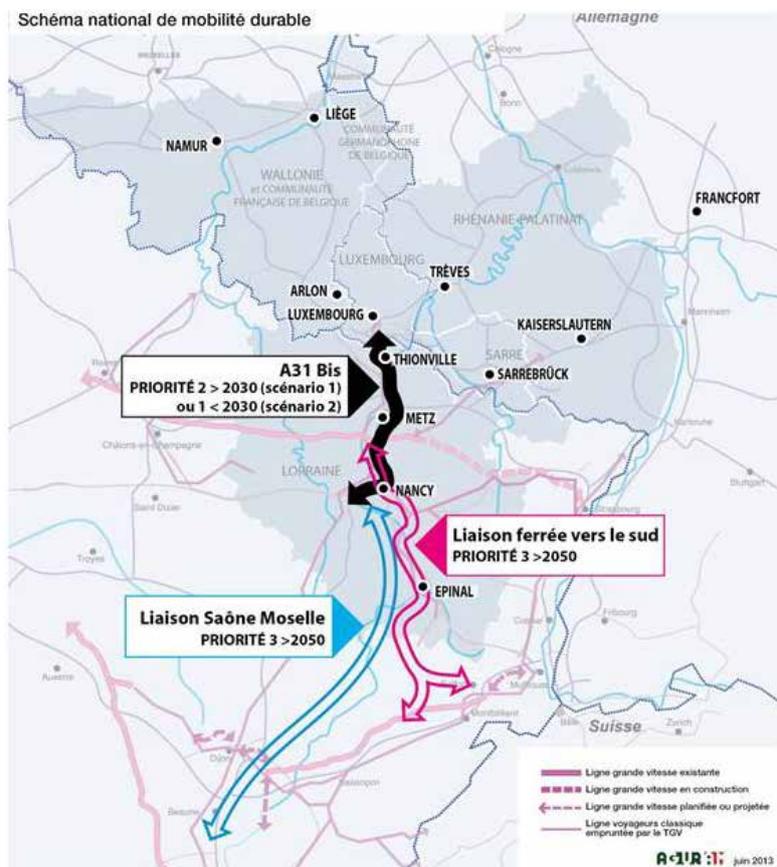
Patricia GOUT

QUELLES SONT LES PRIORITÉS AFFICHÉES PAR LE SILLON LORRAIN ?

Face à l'ensemble de ces enjeux d'infrastructures et de mobilités, et dans l'optique de la Commission Mobilité 21, le pôle métropolitain du Sillon Lorrain a réaffirmé son ambition pour trois projets prioritaires. **La Motion « Infrastructures de transports en Lorraine » du 28 mars 2013 rappelle la nécessité de consolider les fonctions**

métropolitaines afin de les rendre aisément accessible et d'en faire bénéficier l'ensemble de la Lorraine.

Ces enjeux d'infrastructures s'inscrivent tant au cœur de l'espace régional que de la Grande Région métropolitaine polycentrique.



Patricia GOUT

QUELLES MESURES À L'ÉCHELON NATIONAL ?

Le SNIT (le Schéma National des Infrastructures de Transports) comporte plusieurs dizaines de projets, dont la mise en œuvre représenterait 245 milliards d'€ sur 25 ans. La commission 21 présidé par M. Philippe DURON a été chargée de formuler des recommandations pour promouvoir une mobilité durable et pour hiérarchiser ces projets. Le rapport, rendu public le 27 juin 2013, classe les projets en 3 groupes, phasés dans le temps :

- Les 1ères priorités : elles identifient les projets à engager avant 2030, et dont les études doivent être poursuivies de façon active.
- Les secondes priorités : ce sont les projets ayant vocation à être engagés entre 2030 et 2050
- Enfin les projets à l'horizon plus lointain qui rassemblent les opérations ayant vocation à être engagées au-delà de 2050 et dont les études devraient être interrompues.

2 scénarios de financement ont été envisagés pour les premières priorités :

- Le 1er scénario à moyens constants prend en compte un budget de 8 à 10 Milliards € dégagés d'ici 2030 : il retient 9 projets.
- Le second scénario « plus ambitieux » qui pourrait être mis en œuvre en cas d'amélioration de la conjoncture économique, prévoit un budget de 28 à 30 milliards

d'euros et porte sur 11 projets complémentaires : soit un total de 20 projets.

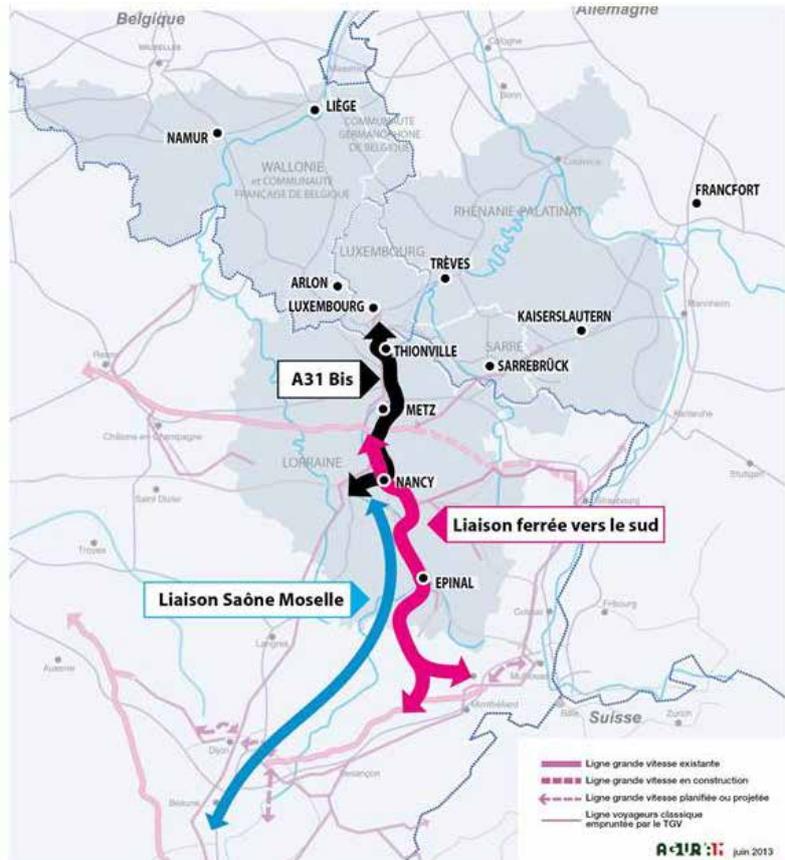
Pour le Sillon Lorrain et les grands projets d'infrastructures de transport :

- Le projet autoroutier A31 bis est proposé comme priorité nationale : pour le premier scénario financier : il est classé en priorité 2, soit entre 2030 et 2050. Dans le second scénario financier, il est avancé en priorité 1 (soit avant 2030)
- Ont été repoussés en « horizon lointain » soit après 2050, les deux projets concernant :
 - o La liaison fluviale Saône-Moselle ou Saône-Rhin
 - o Les améliorations des liaisons ferrées (débouchés sud) entre la Lorraine et la vallée du Rhône

A noter également que, concernant la LGV Rhin-Rhône, seule la 2nd phase de la branche Est a été inscrite en 2nd priorité (soit après 2030). Les branches sud et ouest sont repoussées à un horizon lointain

Soit des perspectives de réalisation fortement remises en cause pour ces deux derniers projets portés par le Sillon Lorrain et la Grande Région.

Il s'agit d'un rapport consultatif, le gouvernement présentera ses décisions le 9 juillet, dans le Plan d'Investissement de la croissance nationale avec son volet Transport.



Patricia GOUT

CONCLUSION

Ont été ici brossés par les agences un premier tour d'horizon des enjeux métropolitains, des flux européens et des projets de transports. Ceux qui dépendent de nous, ceux qui dépendent de nos voisins, et qui nous renvoient de fait à des enjeux de priorisation des infrastructures, à des enjeux d'amélioration de l'offre de service pour optimiser les infrastructures existantes afin de renforcer la qualité des déplacements urbains, conforter la mobilité trans-

frontalière et transeuropéenne, en territorialisant les nœuds d'échange et en s'appuyant sur le potentiel multimodal exceptionnel du Sillon Lorrain.

TABLE RONDE TECHNIQUE

CONTEXTE ET PERSPECTIVES

LES OPÉRATEURS DE LA MOBILITÉ : LES PLATEFORMES LOGISTIQUES, LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS, LES PROJETS

Barbara CHEVALIER

Adjointe à la Direction de CFL Multimodal
(Compagnie des Chemins de Fers Luxembourgeois)

Jacques KOPFF

Directeur des Ports de Moselle

Françoise HERMENT

Directrice de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine

Olivier GENEVAUX

RFF Alsace-Lorraine-Champagne-Ardennes

André REBOUL

Directeur aux Affaires Territoriales - SNCF - Lorraine



Jérôme BERGEROT

Merci. Après avoir ingurgité et digéré l'ensemble de ces cartes, je vous propose que l'on passe à la phase « table ronde » en essayant de concrétiser tout ce qui s'est dit. Je vais donc inviter Barbara Chevalier et Jacques Kopf, Françoise Herment, Olivier Genevaux, André Reboul à venir me rejoindre.

Mesdames, Messieurs, bonjour. Je vais vous présenter les personnes de façon plus précise en partant de la droite : Françoise Herment, directrice de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, Monsieur André Reboul, représentant de la SNCF en Lorraine, Directeur aux affaires territoriales en Lorraine, Olivier Geneveau, RFF Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne, Barbara Chevalier, Adjointe à la Direction de CFL Multimodal et Jacques Kopf, Directeur des Ports de Moselle.

Françoise HERMENT

Directrice de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine

« L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine est à mon sens très connu depuis longtemps mais aussi fort méconnu. Je vais m'autoriser à vous donner quelques chiffres.

Cet aéroport a été créé en 1991 puis a été repris au 1er novembre 2011 par la Région Lorraine. Sa piste mesure 3050, un parking de 1300 places, un aérogare de 7 000 m², un hangar fret de 4 500 m² et un niveau de sûreté, et donc de sécurité certification de niveau 7, et bien sûr une ouverture 24h/24.

En terme de positionnement en Europe, nous sommes géographiquement bien placés entre la partie Danoise, les Pays-Bas, Londres mais surtout bien connectés au couloir rhodanien par le biais de compagnie aérienne comme HOP, TWINJET ou AIR ALGERIE.

En ce qui concerne les lignes régulières nous sommes également bien desservis : des vols vers Toulouse, Marseille, Nice, Lyon. Ce sont par exemple 3 allers retours par jour sur Lyon, mais on retrouve également des vols vers des villes plus éloignées comme Oran, Alger, Constantine,



et une typologie très particulière : 280 000 passagers sur Metz Nancy Lorraine l'année passée, et 52% de vols réguliers.

Complémentaire-ment en Lorraine, et en plus du trafic passager, il faut noter l'existence du trafic fret. En effet des plateformes aéroportuaires viennent en complément du transport marchandises par voie portuaire et il ne faut absolument pas le négliger.

Si l'on revient à la structure aéroportuaire en tant que telle en Lorraine, nous avons donc Metz-Nancy-Lorraine, nous avons de plus petits aéroports comme Nancy-Essey mais aussi Epinal-Mirecourt mais bien entendu

aussi l'aéroport de Luxembourg qui constitue une vraie force pour parfaire l'ensemble de l'offre à proximité de la Région Lorraine, c'est particulièrement vrai pour nous

aéroport Metz-Nancy-Lorraine. Des travaux, des discussions sont déjà bien engagés entre l'ensemble des aéroports de la région, et pourquoi pas, demain, envisager des complémentarités que ce soit au niveau des personnels, des formations très lourdes à mettre en place, ou bien concernant les complémentarités à trouver entre les outils support des plateformes respectives.

Quels sont nos rapports entre les différents aéroports lorrains ? Nous sommes aujourd'hui parfaitement complémentaires dans nos activités, c'est un fait qui est encore insuffisamment dit ou plutôt pas encore assez compris sur le territoire lorrain.

Concernant la partie résultat de l'aéroport : nous sommes à 20 ans d'histoire et nous avons une constance de résultats. Ce qui n'est pas chose acquise pour tous les aéroports. Bien souvent on oscille quelque peu, nous avons des pics de fréquentation notamment en ce qui concerne les vols liés au low cost. Une chose est sûre, on a actuellement une vraie dynamique de refonte au niveau des compagnies, donc une constance qui est prise comme une vraie force et une vraie valeur ajoutée.

En terme de résultats, comme je l'ai dit en introduction, notons une certification niveau 7 livrée le 24 avril, une ouverture de l'aéroport 24h/24. Nous sommes donc en capacité à pouvoir accueillir les délestages et ravitailler de fait les avions en toute circonstance. La présence d'une tour de contrôle ainsi qu'une sécurité offerte par l'aviation sur Metz-Nancy Lorraine tend à apporter à cet aéroport une vraie renommée et constitue un cœur de convergence en Grande Région.

Un point maintenant sur les compagnies partenaires de notre structure : partenaire historique de grand nom, bien sûr Air France qui maintenant s'appelle HOP, qui ne propose pas de billet low cost mais des billets à bas prix.

« Des travaux, des discussions sont déjà bien engagés entre l'ensemble des aéroports de la région, et pourquoi pas, demain, envisager des complémentarités »



HOP avec lequel nous avons une vraie histoire et une vraie valeur ajoutée puisque c'est sur l'ensemble des vols qu'ils desservent qu'ils ont mis en place leur billetterie à bas prix. C'est très important de nos jours d'être en capacité à formuler des offres intéressantes pour les clients sur l'ensemble des destinations desservies. Nous avons des échanges réguliers avec la compagnie afin d'optimiser les offres.

« Accessibilité et utilisation rapide de cet aéroport sont également les maîtres mots de Metz-Nancy-Lorraine. »

comme je l'ai dit de travailler de concert et en partenariat avec les aéroports lorrains mais aussi les aéroports frontaliers, Nous recevons des visites d'aéroport étrangers afin de faire partager nos savoirs faire notamment par rapport à des activités fret. Enfin, nous avons une démarche environnementale très poussée notamment afin d'anticiper au mieux la taxe CO2 à venir et qui risque de toucher très probablement l'aéronautique. Et enfin un accompagnement très fort, très soutenu de la Région Lorraine, notamment par le biais de mon Président

Accessibilité et utilisation rapide de cet aéroport sont également les maîtres mots de Metz-Nancy-Lorraine. Rares sont les aéroports sur lequel vous déposez votre voiture et 3 mn après votre bagage est enregistré, cela constitue donc une vraie force. De plus, une volonté émerge,

M. Abate. Une vraie dynamique d'accompagnement financier est à l'oeuvre puisque nous venons de voter un plan d'actions et d'accompagnement à 3 ans d'accompagnement pour cet aéroport.

Pour conclure sur les destinations et mettre l'accent sur nos points forts : la ligne régulière vers Lyon enregistre une dynamique positive et une augmentation du nombre de vols, et cela depuis un certain nombre d'année. On note une légère diminution du nombre de passagers à destination de Nice mais qui a été comprise et exprimée notamment en raison d'horaires qui ne coïncident pas parfaitement avec les besoins sur Nice. On note également une petite baisse de fréquentation sur les destinations de vacances. Enfin concernant le fret, nous avons connu une année glorieuse avec DHL notamment pour lequel on a enregistré 20 000 tonnes de fret. Sur l'aéroport de Metz-Nancy Lorraine nous avons une capacité d'accueil de 30 000 tonnes. Aujourd'hui cette partie liée à l'activité fret est encore oscillante mais un projet, en cours de fidélisation, est à concrétiser pour le déploiement de fret spécifique avec l'Afrique du nord. »

« Une vraie dynamique d'accompagnement financier est à l'oeuvre puisque nous venons de voter un plan d'actions et d'accompagnement à 3 ans pour cet aéroport. »

André REBOUL

Directeur aux Affaires Territoriales - SNCF - Lorraine

« On trouve 3 grands types de trafics sur le Sillon Lorrain : le TGV avec les dessertes de Metz, de Nancy avec des allers retours quotidiens vers Paris, mais également la gare Lorraine-TGV qui voit passer 9 allers-retours quotidiens vers les principales capitales régionales françaises.



Le Sillon Lorrain, c'est également un énorme volume de trafic du TER pour l'opérateur que nous sommes pour le compte de la Région Lorraine. Aujourd'hui le sillon lorrain représente à peu près 42% du trafic TER Lorraine et si nous effectuons un zoom sur les origines-destinations, on retrouvera sur le Sillon les trois premières places du podium : Metz-Thionville-Luxembourg en un, Nancy-Metz en position deux et Epinal-Nancy sur la troisième marche

de ce podium de trafic.

Aujourd'hui nous proposons beaucoup de places et de capacité de transport, je pense notamment vers le Luxembourg puisque c'est la destination phare du dispositif. Aujourd'hui entre 7h et 8h du matin, avec les quatre voyages que nous avons, nous offrons près de 2 600 places assises et avec les personnes debout on est à presque 3 000 mais aujourd'hui, le TER a de bonnes capacités d'accueil. Je voudrais également évoquer avec vous aujourd'hui la partie fret de notre activité : Woippy est en effet la première plateforme de France aujourd'hui, plateforme qui a un grand intérêt pour nous puisque c'est vraiment notre plateforme de développement à l'international.

« Aujourd'hui le sillon lorrain représente à peu près 42% du trafic TER Lorraine »

Depuis quelques mois, nous avons mis en place une nouvelle relation dans notre schéma que l'on appelle multi lots multi clients basé sur le transport de wagons dits isolés tel, qu'on pouvait l'entendre auparavant notamment vers Anvers et les ports de la Mer du nord. Ce sont des relations qui aujourd'hui montent en charge et qui se développent très fortement. Mais également Woippy c'est pour nous la plateforme d'échanges avec la Suisse mais

également l'Allemagne. L'autre gros sujet qui nous concerne aujourd'hui au sein de cette instance, c'est l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Aujourd'hui, cette l'autoroute ferro-

viaire c'est quatre allers-retours entre Bettembourg et Perpignan, mais qui se développe au-delà de ce périmètre aujourd'hui. Des liaisons existent en effet désormais avec la Suède, puisque nous allons à Helsingborg.

Olivier GENEVAUX

RFF Alsace-Lorraine-Champagne-Ardennes

« dans cette recherche d'amélioration de la capacité des nœuds ferroviaires, on développe une vision programmatique des investissements à venir à l'horizon 2016/2020 »

« Un mot sur la capacité de ce réseau ferroviaire et notamment dans le Sillon Lorrain, on l'a dit et c'est une section où les enjeux sont majeurs du point de vue de la capacité. Peut-être déjà rappeler, qu'en terme de capacité et donc de potentiel de circulation offerte, il est très important de pouvoir développer cette capacité dans les nœuds ferroviaires parce qu'on gagne de la capacité en fluidifiant les nœuds et pas seulement en créant des voies supplémentaires. Et parce que c'est bien dans les nœuds que l'on gagne de la capacité. Il est à noter, dans le cadre du CPER actuel, la mise en œuvre de deux opérations principales, une à Nancy-Jarville qui est réalisée, mise en service et qui a amélioré la capacité du nœud ferroviaire de Nancy et notamment vers le sud, et nous sommes en cours de réalisation de travaux en gare de Metz qui permettra à partir de 2015 d'augmenter, de fluidifier les trafics en gare de Metz.

Jérôme BERGEROT

Concrètement ça veut dire quoi ? Parce que vous nous dites on ne crée pas forcément des voies supplémentaires mais il y a des travaux, alors vous faites quoi ?

Par exemple on modernise les postes de signalisation, on améliore les vitesses d'entrée et de sortie dans les gares, on crée à Metz deux voies à quai supplémentaires, pour permettre à la gare d'accueillir plus de trains et arrivant et partant plus vite dans la gare. En cela, on améliore la capacité du système et on permet à plus de trains de venir et de partir de la gare. Et toujours dans cette recherche d'amélioration de la capacité des nœuds ferroviaires, on développe une vision programmatique des investissements à venir à l'horizon 2016/2020 et un peu au-delà, et notamment en lien avec nos partenaires et homologues luxembourgeois. On a dit que la mobilité vers le Luxembourg était particulièrement importante et on travaille avec nos homologues sur l'amélioration de la capacité du réseau de et vers le Luxembourg également.

Barbara CHEVALIER

Adjointe à la Direction de CFL Multimodal (Compagnie des Chemins de Fers Luxembourgeois)

Bonjour. Quelques mots sur CFL Multimodal : nous sommes environ 350 collaborateurs et avons réalisé l'année dernière un chiffre d'affaires un peu supérieur à 40 millions d'euros.

Nous basons notre développement sur 2 pôles d'activités : un pôle logistique qui représente à peu près 60% de notre chiffre d'affaires où nous regroupons des activités d'entreposage, de transport route : groupage, distribution, messagerie, mais aussi de l'affrètement maritime et aérien. Nous avons également une agence en douane, un pôle ferroviaire qui regroupe les activités liées au terminal combiné de Bettembourg. Nous exploitons également la plateforme autoroute ferroviaire, et nous sommes également opérateur de transports combinés. Nous opérons des trains combinés et nous développons depuis 2010 un réseau en étoile autour de Bettembourg pour connecter le Luxembourg



mais également la Grande Région aux principaux centres industriels et ports européens. Nous nous positionnons comme un hub multimodal régional.

Un mot sur l'actionnariat pour clarifier les choses. Notre actionnaire est la Société Nationale de Chemins de Fers Luxembourgeois. CFL Multimodal est une des trois sociétés du pôle fret des CFL. Les CFL sont également actionnaires à 2/3 de CFL CARGO qui est l'entreprise ferroviaire historique luxembourgeoise, (fret conventionnel). Les CFL, aux côtés de la SNCF, sont aussi actionnaires de LORRY RAIL qui opère le train

d'autoroute ferroviaire entre Bettembourg et Perpignan. Ces trois sociétés interagissent fortement. Nos projets sont tournés vers l'Europe et nous sommes déjà bien développés sur l'axe sud. Nous bénéficions ainsi de la ligne d'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou. Nous avons également renforcé l'axe Bettembourg-



Anvers, nous avons développé depuis le printemps 2011 un train sur Lübeck, qui a pour vocation de développer l'offre de transport multimodal vers la Scandinavie, la Finlande, les Pays Baltes, la Russie, et nous avons enfin démarré en septembre

« Nous développerons ce réseau en ciblant un certain nombre de centres industriels et ports qu'il nous paraît stratégique de relier au Luxembourg et à la Grande Région »

industriels et ports qu'il nous paraît stratégique de relier au Luxembourg et à la Grande Région, et nous essayons de massifier les flux sur ces axes-là.

Jérôme BERGEROT

Donc si j'ai bien entendu Bettembourg est en phase de développement, c'est le cœur de l'étoile, quel impact pour le côté français routier puisque ces engins terrestres qu'il faut faire monter sur des trains il faut bien qu'ils passent par quelque part ?

Le projet de construire un nouveau terminal à l'horizon 2015 : le terminal actuel dispose de deux voies de 700 mètres pour le transport combiné et d'une demi-plateforme d'autoroute ferroviaire de 350 m. Le nouveau terminal prévoit la construction de deux plateformes complètes d'autoroutes ferroviaires de 700 m, et également de 4 voies combinées. Cela nous permet d'augmenter

considérablement notre capacité de traitement, de multiplier par trois le nombre de manutentions au niveau du terminal conteneur, et de multiplier potentiellement par dix la capacité au niveau des trains d'autoroute ferroviaire.

Comme je l'ai dit, nous avons un ancrage régional donc nous captions un certain nombre de flux au niveau de la Grande Région, avec un rayon d'action de 150 à 200 kilomètres suivant les régions, mais cela ne suffit pas à remplir les trains au départ et à l'arrivée de Bettembourg. Nous travaillons également énormément sur les flux en transit. Afin d'attirer les flux en transit nous développons des offres logistiques complémentaires sur le hub de Bettembourg. L'objectif n'est pas d'augmenter les flux sur la route, mais bien au contraire, de capter ceux qui existent et d'enlever les camions de la route pour les mettre sur le rail. Bien entendu il y aura toujours le first ou le last mile qui devra être réalisé par route, mais ces flux existent aujourd'hui de toute façon sur la route. »

« L'objectif n'est pas d'augmenter les flux sur la route, mais bien au contraire, de capter ceux qui existent et d'enlever les camions de la route pour les mettre sur le rail. »

Jacques KOPFF

Directeur des Ports de Moselle

« Bonjour. Nous sommes une filiale de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Metz et nous gérons les 3 ports publics dans le département de la Moselle et situés sur la Moselle. Deux des ports sont situés sur Metz, un autre situé sur Thionville-Illange.



Sur Metz, ce sont des ports qui sont essentiellement orientés ou qui traitent des volumes dans les céréales, sur la totalité des flux entrant sortant on traite bon à peu près 6 à 6,5 millions de tonnes. Ce sont les habitudes portuaires que de communiquer les chiffres avec les flux entrants et sortants. Pour connaître les vrais chiffres de la barre fluviale, il suffit simplement de diviser par deux parce que malheureusement nous n'avons que des flux routiers et des flux fluviaux puisque la part ferroviaire ne représente aujourd'hui que 2% ou 3 % de ces volumes. Donc globalement on a 3 millions de tonnes par année qui partent ou qui arrivent sur nos ports.

Le port de Thionville-Illange est un port avec des activités un peu plus diversifiées. Un peu de valeur ajoutée orientée autour des agrégats, du charbon, et des produits métallurgiques.

Nos trois sites ont des embranchements ferroviaires. Aujourd'hui on entend tous report modal, multi-modalité, tri-modalité, ce sont des mots qu'on semble avoir inventé et pour autant les ports pratiquent ce report modal depuis la nuit des temps.

Jérôme BERGEROT

Quelles sont les perspectives de développement pour les ports de Moselle ?

Nous sommes sur le bassin mosellan, dans un bassin en cul-de-sac qui ne descendra pas pour l'instant plus loin vers le sud, de toute façon la géographie étant ce qu'elle est aujourd'hui, notre débouché ce sont les ports étrangers et de ce fait là nos marchés sont plutôt les marchés allemands, les marchés belges et vers les Pays-Bas tant que ça restera des flux européens.

Jérôme BERGEROT

Cela ne changera pas grand-chose à la stratégie puisque de toute façon s'il y avait ouverture vers le sud ce serait à un horizon relativement lointain, même s'il fallait creuser dès demain, ça ne serait pas opérationnel. C'est toujours vers le nord de toute façon vers lequel vous vous tournez depuis le démarrage de l'activité ?

Oui tout à fait c'est le seul débouché que nous ayons par rapport aux activités que nous avons en matière de transport conventionnel. Ce qu'on appelle le transport conventionnel, ce sont les pondéreux et les vracs qui sont transportés dans les bateaux qui viennent ou qui partent de nos infrastructures. Pour autant avec le projet de ligne conteneur on va pouvoir aller au-delà du continent européen et là également le sud ne sera pas envisageable.

Jérôme BERGEROT

Vous avez parlé de bi-modalité, de tri-modalité est ce que vous travaillez avec votre voisine est ce qu'il y a des projets communs pour capter des flux, s'en répartir quelques-uns ?

A l'heure où l'on se parle, pas du tout et c'est d'ailleurs dommage, parce que dans les réflexions à venir, et je crois que la crise de 2008 est une bonne opportunité, on ne reviendra peut être pas à des volumes à des valeurs qu'on a connu en 2007, donc il faudra bien se résoudre à trouver de nouveaux modes de fonctionnement et je pense notamment à la mutualisation des moyens. Vous parlez tout à l'heure de ces infrastructures qui sont en projet, de massification des flux et puis aussi la multi-modalité des transports, nous avons une vision, je ne sais pas si elle est personnelle, en tout cas nous croyons fort à des gros centres multimodaux, tri-modaux où tous les modes et moyens de transports pourraient se retrouver justement pour pratiquer à la fois la massification et la mutualisation des moyens.

Jérôme BERGEROT

Un mot sur l'arrivée possible de cette grande plateforme au nord de Metz à Illange (TerraLorraine), ce serait évidemment bienfaiteur pour les ports de Moselle ?

Nous sommes partenaires du projet Europort Lorraine à travers la chambre de commerce. Ce projet constitue un véritable ballon d'oxygène pour le développement de nos infrastructures, ce à quoi au demeurant, nous travaillons puisque nous sommes en train d'aménager l'infrastructure messine, mais bien évidemment aussi celle de Thionville et dans cette première phase nous avons déjà prévu d'être prêts pour accueillir les premiers développements autour de ce projet d'Europort-Lorraine. »



Jérôme BERGEROT

Barbara Chevalier, voyez-vous des intérêts, dans un futur proche à avoir une collaboration avec les Ports de Moselle ?

Barbara CHEVALIER :

La réflexion commune et le dialogue sont extrêmement importants surtout qu'il y a un certain nombre de projets en cours (plateformes logistiques), dans un rayon de 200 kilomètres autour de Luxembourg. Il va donc falloir se demander comment nous pouvons nous assurer que tous ces projets se réalisent avec succès, et quelles sont les synergies à tirer d'une collaboration entre ces plateformes.

Jérôme BERGEROT

Le rail dans tout cela, comment se positionne-t-il ? RFF vous nous parlez de fluidifier certains nœuds, mais quels sont les autres projets ? On a eu quelques informations avec le SNIT, mais est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus ?

Olivier GENEVAUX :

Pour ce qui concerne le fret et la recherche de mise en adéquation de la capacité du réseau ferroviaire à répondre aux différentes demandes de circulation du fret, on travaille, et je le disais tout à l'heure, à améliorer la capacité des nœuds, et ça participera aussi au meilleur écoulement des trains fret dans le Sillon Lorrain. Et dans une perspective un tout petit peu plus lointaine, si on se place à l'horizon 2020 par exemple, et avec une approche d'un système de circulation cadencée, cela permet également de garantir des sillons de meilleure qualité. On parle beaucoup de qualité de service, des sillons frets de meilleure qualité, l'approche cadencée est une des réponses.

Jérôme BERGEROT

Vers le sud, Bettembourg est encore un axe de développement pour vous, on a entendu parler de 4 allers-retours ?

Olivier GENEVAUX :

Oui il y a 4 allers-retours par jour, donc il faudrait demander à l'opérateur ses objectifs à court et moyen termes, mais là encore on cherche à répondre avec des services de qualité notamment sur les autoroutes ferroviaires et de répondre au mieux à la demande.

Jérôme BERGEROT

André Reboul, sur le trafic passager, le nord est un axe de développement avec le Luxembourg mais il n'y a pas que ça, il y a d'autres projets, il y a le projet qui s'appelle EurocapRail pour relier les différentes capitales européennes, il y a l'ouverture vers le sud, on a bien compris que ce n'était pas pour tout de suite non plus ?

Alain REBOUL :

Aujourd'hui sur le sud, on est à 3 relations TGV quotidiennes. Le TGV Metz-Lyon en 4h50 parce qu'aujourd'hui, la ligne ne nous permet pas de pratiquer des vitesses plus importantes. La nouveauté sera à partir de 2016, avec la deuxième phase de la LGV EST, et l'amélioration de fait, des relations entre Luxembourg-Strasbourg et qui constitue un des maillons du projet EurocapRail. Nous travaillons avec les autres réseaux, à mettre en œuvre cet objectif qui était fixé à 4 liaisons Luxembourg-Strasbourg quotidiennes. On est en pleine phase de travail sur ce dossier-là, puisque 2016, c'est très proche, avec une période pleines d'incertitudes pour nous, mais nous avançons sur le dossier.

Jérôme BERGEROT

Sur le nord, concernant les trafics liés aux déplacements des transfrontaliers : 100 000 personnes chaque jour, vous avez cité l'augmentation de capacité en heure de pointe, notamment de 7 à 8 h du matin ?

Alain REBOUL :

Là c'est un énorme défi, il faut qu'on travaille avec la Région sur ce dossier-là puisque l'objectif du SMOT c'était 25% des frontaliers qui prenaient le train. Donc ça fait 25.000 personnes à transporter dans une période de 6 heures à 9 heures du matin, c'est le créneau. Il y a vraiment un énorme travail à lever avec un certain nombre de contraintes liées aux infrastructures. Aujourd'hui un point reste bloquant pour nous, c'est le fait d'entrer en gare de Luxembourg ville, mais je sais que les CFL et l'Etat luxembourgeois travaillent sur ce point. Le deuxième sujet c'est aujourd'hui le frein qu'il y a notamment entre Bettembourg et les flux qui viennent de Thionville ainsi que les flux qui viennent de Redange. C'est un peu difficile à gérer, mais là le sujet est en cours, je dirais de résolutions, puisqu'il y aura une augmentation de capacité entre Bettembourg et Luxembourg. Le troisième point bloquant est aujourd'hui le nœud de Metz, Olivier Genevaux en a parlé tout à l'heure, il nous restera à travailler sur les capacités du réseau, et la question de savoir si nous pourrions rajouter des sillons supplémentaires.

Jérôme BERGEROT

Quels sont les projections que vous faites en terme de trafic vers le nord, les projections en terme de trafic vers le Luxembourg, est-ce que vous avez des chiffres précis sur les cinq prochaines années ?

Alain REBOUL :

Pas de chiffres précis, non, on serait amenés, si on veut respecter l'objectif du SMOT, à multiplier par quatre le trafic ce qui est un énorme défi à atteindre.

QUESTIONS RÉPONSES

« Intervention de Jean-Pierre Masseret, Président de la Région Lorraine

J'ai souhaité être présent à cette matinée de travail qui est importante pour l'ensemble de la Lorraine. En politique, il est légitime d'avoir une vision à moyen et long termes et dans le même temps de prendre des positions sur le court terme. On a vu ce matin un re-balayage des projets dont nous avons connaissance. Ils ont été arrêtés dans la Grande Région au moment où la présidence de la Grande Région était Lorraine. Cela a été acté à Pont-à-Mousson au mois de janvier dernier. Nous avons aussi des préoccupations véritablement sur les trois sujets multi-modaux qui ont été abordés c'est-à-dire le fluvial, l'aéroport et celui qui concerne les liaisons ferroviaires. Nous sommes pleinement concernés. Nous sommes partenaires de tout ce qui touche aux investissements portuaires dans la première phase tel que cela a été indiqué. Nous sommes en responsabilité de gestion de l'Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine. Sur la question du ferroviaire, nous sommes directement au cœur du sujet puisque nous avons à traiter et à gérer le TER et y compris dans la question de l'interconnexion qui a été évoquée tout à l'heure d'une façon allusive sur le positionnement de Vandières.

Par rapport à nos concitoyens, nous avons balayé loin ce matin, jusqu'en 2050 et au-delà. Il serait important qu'à côté de ces projets soient inscrites des réalités budgétaires. Les réalités budgétaires que nous trouvons traduites dans la commission Duron. Dans le premier schéma SNIT, on recensait à peu près 242 milliards d'investissements d'infrastructures, ce qui était hors de portée de la société française. La commission Duron est arrivée au résultat que l'on connaît, mais je considère personnellement que la décision définitive ne devrait pas dépendre de la seule commission Duron, ni même du gouvernement, la décision ultime politique devrait relever du Parlement. Donc ce type de débat doit être conduit au sein du Parlement, Assemblée Nationale et Sénat, sur des propositions qui peuvent être faites par la commission Duron et acceptées, le cas échéant, par le Gouvernement. Mais j'estime que la responsabilité politique, ici, relève effectivement du Parlement.

Sur la première livraison du SNIT, quatre projets lorrains étaient identifiés : la finalisation de la ligne grande vitesse deuxième phase, le Rhin-Moselle, la desserte ferroviaire vers le sud et la question de l'A 31. Nous en retrouvons deux aujourd'hui à peu près actés : la LGV 2 et l'A 31 dans le deuxième tableau, c'est-à-dire l'hypothèse de financement à hauteur de 30 milliards d'euros. Cette dernière hypothèse suppose que l'agence de financement des investissements de transports (l'AFITF), contribue à hauteur de 400 millions supplémentaires. Il faut se battre pour que dans la première phase soit réintégré le traitement de l'A31 depuis Dieulouard jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Cela me paraît une exigence autour de laquelle il est possible de se rassembler. C'est la position du Conseil Régional et c'est la position que le Conseil Régional a défendu comme mes collègues l'ont indiqué ce matin.

Pour le reste il faut qu'on tienne compte de la réalité devant laquelle nous sommes placés : la desserte ferroviaire sud est reportée à une date inconnue alors que la liaison Saône-Moselle est un projet qui dépasse l'horizon 2050. On peut dire il faut se battre, mais la réalité nous conduit à nous interroger sur les positions que nous devons prendre par rapport à la réalité. La politique c'est tout de même le réel ; à un moment donné, il y a des choix, il y a des sélections, il faut être en pleine responsabilité par rapport à cela.

« Sur la première période de SNIT, quatre projets lorrains étaient identifiés : la finalisation de la ligne grande vitesse deuxième phase, le Rhin-Moselle, la desserte ferroviaire vers le sud et la question de l'A31. Nous en retrouvons deux aujourd'hui à peu près actés : la LGV 2 et l'A 31 dans le deuxième tableau, c'est-à-dire l'hypothèse de financement à hauteur de 30 milliards d'euros. »



Reste posée la question de l'électrification d'Epinal-Belfort pour nous, au-delà du raccordement éventuel demain sur la ligne GV Rhin-Rhône.

La question de l'Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine est importante par rapport à l'offre d'Air France HOP avec des tarifs extrêmement réduits. A partir de Lyon, bien desservi depuis MNL, nous avons une vingtaine de dessertes nationales ou internationales. C'est un sujet sur lequel nous devons impérativement travailler.

J'ai été un peu surpris d'ailleurs de considérer qu'il y aurait 100 000 salariés de plus à l'horizon 2020 allant à Luxembourg. Ces 100 000, vous ne les transportez que par la voie routière ou par la voie ferroviaire. Or la voie ferroviaire est étroitement liée aux investissements que le Grand-Duché doit réaliser à moyen terme sur le doublement de la voie entre Bettembourg et Luxembourg. Mais rien ne sera réglé si les travaux sur la gare de Luxembourg ne sont eux-mêmes réalisés concomitamment. Or ces travaux, à ma connaissance, ne sont pas encore programmés, je ne sais pas s'ils seront programmés à moyen terme

« Reste posée la question de l'électrification d'Epinal-Belfort pour nous, au-delà du raccordement éventuel demain sur la ligne GV Rhin-Rhône. »

La vraie question concernant la mobilité concerne demain. La Sarre où la baisse démographique va solliciter plusieurs dizaines de milliers de ressortissants lorrains à aller travailler.

Donc beaucoup de sujets à prendre en considération.

Je voulais simplement témoigner ce matin, de l'intérêt que le Conseil Régional portait à votre ordre du jour. Chacun et chacune d'entre nous doit avoir en tête la marge budgétaire et financière qui est celle de l'Etat. On peut en penser ce

que l'on veut, mais c'est une donnée avec laquelle nous allons vivre. D'où l'intérêt de tous se mobiliser pour la réussite d'une politique économique nouvelle, créatrice de valeur ajoutée et d'emplois. Nous devons y joindre les questions d'infrastructures. Préoccupons-nous donc de ce sur quoi nous pouvons agir dans les trois à cinq ans qui viennent sans mettre de côté le plus long terme. L'urgence, nous la connaissons, on doit la traiter avec le principe du réel. »

TABLE RONDE POLITIQUE

LES FLUX EUROPÉENS DE TRANSPORT ET LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Bertrand MERTZ

Président du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain
Maire de Thionville

Reiner DOELGER

Direction des Transports du Ministère de l'Intérieur de
Rhénanie-Palatinat

Alain FOUSSERET

Vice-Président délégué aux Transports de la Région
Franche-Comté





Bertrand MERTZ

Président du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain et Maire de Thionville



« Mesdames, Messieurs. Il m'appartient d'introduire ce sujet sur les flux de transport et les enjeux métropolitains, c'est un vaste sujet ; d'une certaine manière tous les sujets sont transversaux et se renvoient les uns aux autres et nous abordons des questions sur lesquelles nous débattons d'ailleurs depuis de nombreuses années et nous en débattons et

nous en débattons probablement encore. C'était un peu le sens de la remarque du Président Masseret faite tout à l'heure.

Je voudrais faire une intervention qui vous apportera quelques informations sur ces notions fondamentales dans la stratégie à long terme à l'échelle européenne en matière de transport.

Savez-vous qu'en termes de coût, le transport, service et transports de biens, représente en moyenne 13,2 % du budget des ménages européens. La congestion des réseaux de transports européens coûte chaque année à l'Europe 1 % de son Produit Intérieur Brut.

En termes de fréquentation, les flux de marchandises et de voyageurs ne cessent de croître dans l'espace européen. D'après les prévisions, l'activité du transport de fret devrait augmenter d'environ 80 % d'ici 2050 par rapport aux chiffres de l'année 2005, et le flux de voyageurs devrait croître lui de 51 %.

Le Sillon Lorrain et la Grande Région, véritable carrefour européen, c'est une formule un peu convenue mais qui revêt une réalité certaine, sont évidemment fortement impactés et concernés par cette question. Le Sillon Lorrain qui est la colonne vertébrale de la Région Lorraine supporte une importante circulation et des trafics variés. Des trajets domicile-travail, le grand transit européen, des échanges professionnels avec les régions voisines, ce qui fait d'ailleurs de l'A31 l'un des axes autoroutiers les plus chargés de France, comparable à l'A1 au nord de l'aéroport de Roissy ou à l'A7 au sud de Lyon.

En 2008, plus de 70 000 travailleurs frontaliers lorrains se rendaient quotidiennement au Luxembourg et vous le savez ce chiffre est en augmentation constante avec une prévision de 135 000 frontaliers à l'horizon 2030. C'est une source précise qui vient du Schéma stratégique de Mobilité Transfrontalière. Par conséquent, on observe déjà une fréquente congestion au nord de Thionville, sur la section 2X2 voies avec 76 000 véhicules quotidiens. A noter une fréquentation en constante progression et

donc une saturation de cette partie de l'axe, c'est une problématique que vous connaissez bien, et que je connais bien évidemment en tant que Maire de Thionville. C'est une des problématiques fondamentales que nous avons à traiter dans le cadre du Sillon Lorrain.

Cependant, j'observe avec satisfaction qu'il existe déjà une forte coopération entre le Grand-Duché du Luxembourg et la Lorraine. On a évoqué tout à l'heure le Schéma de Mobilité Transfrontalière qui a été signé entre divers partenaires avec des lignes régulières qui ont été mises en place, des lignes d'autocars entre Thionville et Luxembourg qui s'appelaient Vilavil il n'y a pas si longtemps, et qui s'appellent maintenant CitéLux. La ligne principale, la ligne 300, emprunte l'autoroute et reste tributaire des conditions de circulation, mais elle connaît un grand succès.

Le trafic routier se compose essentiellement de voitures. Entre 2007 et 2010, la part modale du bus à destination du Luxembourg est tout de même passée de 1,5 à 5,5 % et il me semble que le trafic Citélux est un des moyens, une des réponses possibles, dans un avenir proche, à l'augmentation de ce trafic de transport, de mobilité transfrontalière.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, la circulation est importante sur le Sillon Lorrain : le trafic de 350 à 500 trains par jour à Metz équivaut au nombre de trains à la gare Montparnasse à Paris. Ce trafic se réduit notablement à partir de Thionville, même s'il reste important évidemment à destination du Luxembourg.

Le flux de transport dans le Sillon Lorrain concerne aussi pour une part importante le transport de marchandises ; ainsi la Moselle a permis un trafic fluvial de 9,12 millions de tonnes en 2011 et l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, dont il a été question tout à l'heure, a transporté l'équivalent de 24 000 semi-remorques et 8 200 conteneurs en 2010. On voit que ces chiffres sont importants et qu'ils méritent toute notre attention.

Dans sa contribution au plan d'action de l'Etat, je viens à ce qui nous préoccupe en faveur de la Lorraine, le Pôle métropolitain du Sillon Lorrain, que j'ai l'honneur de présider cette année, affirme l'idée que la mobilité transfrontalière relève d'un enjeu prioritaire pour l'attractivité du Nord du Sillon Lorrain et notamment au nord de Thionville.

« En 2008, plus de 70 000 travailleurs frontaliers lorrains se rendaient quotidiennement au Luxembourg... ce chiffre est en augmentation constante avec une prévision de 135 000 frontaliers à l'horizon 2030 »

La question des transports nord-sud doit être prioritaire quel que soit le mode de transport, et ce à travers 3 axes : s'agissant du transport autoroutier, en confortant l'unique axe autoroutier A31 par un ensemble de travaux complémentaires, la 3e ligne TCSP de Thionville à Luxembourg, le barreau A31bis Toul-Dieulouard qui sont des axes essentiels de ce schéma.

Le transport fluvial en développant les plateformes multimodales et multisites de Thionville-Illange, de Metz-La Maxe, et de Nancy-Frouard qui, pour chacun d'entre eux, devraient permettre un développement économique du bassin métropolitain.

Enfin le transport ferroviaire trans-européen en confortant l'axe ferroviaire nord-sud Luxembourg-Lorraine et Lyon-Méditerranée par l'amélioration des lignes ferroviaires existantes, et un raccordement de la LGV Rhin-Rhône-Méditerranée au niveau de Besançon au TGV.

Ce sont des sujets dont il a été question car, comme je le disais au début de mon propos, tous ces sujets sont transversaux et se renvoient l'un à l'autre. En tout état de cause nous savons maintenant de quoi nous avons besoin et le Président Masseret a bien expliqué que, comme tout n'est pas possible, en tous cas dans un futur proche, il nous faut donc prioriser et nous mettre d'accord pour savoir quelles sont les priorités sur lesquelles nous voulons porter nos efforts.

C'est un peu le sens de cette journée, et je vous remercie d'ailleurs, Monsieur le Président de la Conférence Métropolitaine de l'avoir organisée, puisque cette instance

constitue le lieu de réflexion qui alimente le Pôle métropolitain et il nous faut donc nous mettre d'accord.

Je souhaite qu'entre le Pôle Métropolitain, la Région Lorraine, les départements, nous puissions ensemble bâtir cette stratégie pour défendre ces projets, et je crois d'ail-

leurs, j'en profite pour le dire devant le Président de Région et devant tous les grands élus qui sont là, il me semble que nous devrions travailler à améliorer l'image de notre région. Je parle à l'échelle nationale, notre territoire a été abîmé notamment par les événements en rapport avec la lutte des sidérurgistes, que nous avons défendus, mais qui a donné de notre région une image un peu pessimiste.

Il me semble que nous pourrions peut

être ensemble nous mettre d'accord sur une opération de communication au niveau national pour revaloriser l'image de la Lorraine qui en a besoin et qui le mérite, et notamment sur ces questions de transports qui ont leur importance et sur lesquels nous avons des atouts.

C'est une idée que je vous lance mais dont on reparlera probablement dans un autre cadre. Je pense que nous ferions œuvre utile pour la Lorraine en nous mettant d'accord sur un plan de communication à l'échelle nationale pour défendre notre région. »

« Je souhaite qu'entre le Pôle Métropolitain, la Région Lorraine, les départements, nous puissions ensemble bâtir cette stratégie pour défendre ces projets »

Jérôme BERGEROT

On va prendre un peu de largeur, cela a été dit dans un certain nombre d'interventions, le Sillon c'est bien, mais il se positionne évidemment dans un ensemble d'interconnexions —on a vu tout à l'heure les flux qui ont été présentés par l'Aduan et l'Aguram, je vais vous demander aux uns et aux autres quels sont les grands projets qu'il vous semble indispensables de défendre ? Je vais commencer par vous, si vous le voulez bien, Monsieur Reiner Doelger. Dites-nous quels sont les grands projets qui ont trait à la mobilité dans le land que vous représentez ?

Reiner DOELGER

Direction des Transports du Ministère de l'Intérieur de Rhénanie-Palatinat

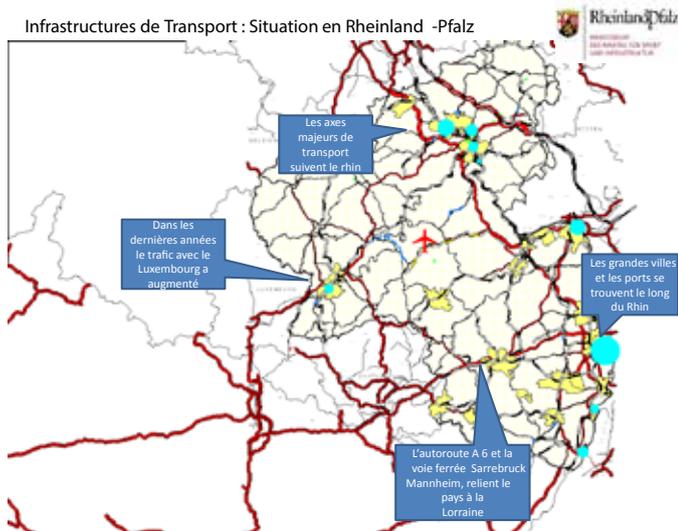
« Bonjour, et d'abord merci de votre invitation, je suis très heureux d'être ici, je dois m'excuser pour mes fautes de français. Je viens du Ministère de l'intérieur qui s'occupe de tous les modes de transports, réseaux routiers, réseaux ferroviaires et aussi voies navigables et je ne vais pas vous « embêter » avec les structures c'est parfois un petit peu compliqué entre la distribution, les taches entre le niveau fédéral et le niveau régional, normalement tous les länder sont en charge de réaliser les projets, la planification...

La Rhénanie-Palatinat c'est environ 5 % de l'Allemagne, 4 millions d'habitants et aussi en termes de territoire à peu près 5% de l'Allemagne. Si l'on regarde de plus prêt

les infrastructures de transports dans cette région : tout d'abord les ports avec un volume de marchandises embarquées et débarquées dans ces ports relativement important. Les ports majeurs se trouvent le long du Rhin bien sûr avec Ludwigshafen et 10 millions de tonnes par an, le plus grand port de Rhénanie-Palatinat.

Ensuite les autoroutes, avec une colonne vertébrale de la Rhénanie-Palatinat le long du Rhin, de direction Nord-Sud.

Mais il y aussi d'autres axes comme l'axe sud Ludwigshafen-Kaiserslautern. La Sarre avec un trafic autoroutier et ferroviaire important tant dans son activité transport de voyageurs que fret.



Plus au nord il y a l'agglomération de Trèves où se trouve le seul port de la Moselle en Rhénanie-Palatinat avec un volume de marchandises avoisinant un million de tonnes par an.

Ensuite, évoquer avec vous les projets majeurs sur lesquels nous sommes en train de travailler. On sait par exemple que pour toute l'Allemagne il y a un budget de 7 milliards d'euros bloqué pour le développement du réseau routier, y compris pour les autoroutes, parce qu'en Allemagne on ne connaît pas les autoroutes à péages.

En tout ce sont 350 millions d'euros par an qui sont réservés pour la Rhénanie-Palatinat, et on voit bien qu'un seul projet, la construction d'une traversée sur la Moselle, pont avec ses bretelles, coûtera environ 350 millions d'euros.

« Un travail commun est à envisager entre tous les exploitants dans ce cœur central de la Grande Région »

A noter également un nouvel axe d'autoroute entre la Belgique, la région de Francfort, mais aussi d'autres projets majeurs comme l'extension de l'autoroute A6 à 6 voies (2 x 3 voies).

Nous avons également en Rhénanie-Palatinat de nombreuses infrastructures construites dans les années 60/70 et nous avons besoin de beaucoup d'argent pour leur entretien, leur remplacement ou leurs réparations.

Le problème majeur pour le Land c'est l'écart grandissant entre les zones rurales et les zones urbaines. Parce

que le changement démographique impacte plutôt les zones rurales, mais qui nécessitent néanmoins, le maintien des services, le déploiement de transports en commun. Le développement, la croissance de l'économie se concentrent sur les zones urbaines où l'on a toujours besoin d'extensions d'infrastructures. Donc il faut trouver un juste compromis entre l'aménagement des zones rurales et les extensions, mais aussi bien sûr concernant l'aménagement de zones urbaines plutôt dans l'est du pays.

Jérôme BERGEROT

Est-ce que vous partagez la vision du Président du Conseil Régional Jean-Pierre Masseret qui disait que, face à un problème démographique, l'Allemagne, notamment la Sarre, mais vous-aussi en Rhénanie-Palatinat, allez faire face à un manque de main-d'œuvre et avoir besoin de travailleurs transfrontaliers, et notamment de français. Est-ce que vous travaillez à l'amélioration des axes et infrastructures pour rendre possible le déplacement de ces travailleurs frontaliers ? On a toujours l'impression que les flux montent vers le Luxembourg mais c'est vrai qu'il y a aussi des travailleurs frontaliers qui vont vers l'Allemagne.

Oui bien sûr, ces liaisons vont croître. En plus de nouveaux aménagements infrastructurels, on travaille également avec les opérateurs, gestionnaire du rail en Allemagne, afin de faciliter également les connexions avec le Luxembourg et la France.

A l'heure actuelle, le taux d'utilisateurs qui prennent le train entre l'Allemagne et le Luxembourg, reste très faible et on a beaucoup de mal à améliorer cette situation. Un travail commun est à envisager entre tous les exploitants dans ce cœur central de la Grande Région. »

Jérôme BERGEROT

Je me tourne maintenant vers le Vice-Président délégué aux Transports de la Région Franche-Comté, Alain Fousseret bonjour. Merci d'être avec nous. Nous venons de nous tourner vers l'est et nous allons maintenant nous tourner un petit peu vers le sud et voir quels sont les projets qui peuvent interconnecter le Sillon Lorrain et la région que vous représentez.

Alain FOUSSERET

Vice-Président délégué aux Transports de la Région Franche-Comté



« Bonjour. Messieurs, Mesdames. Première petite remarque, je suis venu à Epinal en voiture, je n'ai pas pris le train alors qu'il y a 4 allers-retours Belfort-Epinal, mais le calage horaire ne le permettait pas et puis en traversant le long de cette route je me suis dit c'est quand même beau les Vosges. Je n'y viens pas assez et ce n'est pas parce que l'on ne m'invite pas, mais c'est parce que j'ai un petit peu l'impression, et les chiffres le confirment, que dans la liaison Franche-Comté-Lorraine il n'y a pas l'intensité de mobilité que l'on retrouve avec la région Bourgogne ou la région Lyonnaise. Donc il n'y a pas cette liaison, cette intensité je dirais, entre la Franche-Comté et la Lorraine et je le regrette. Deuxième élément, bien sûr l'ouverture du Sillon Lorrain sur le sud passe en partie et en grande partie par la Franche-Comté, et là se pose toute la problématique de l'axe. Si vous le permettez je vais revenir sur le Comité Mobilité 21 et son impact par rapport à la Lorraine puisque cela constitue un des sujets du jour. L'histoire de l'A31, l'A31 bis, joker je ne sais pas, j'entends que c'est un problème mais je n'ai pas de commentaire particulier à faire la concernant. Je ferais juste un petit commentaire sur Saône-Moselle, Saône-Rhin, qui est donc reporté aux calendes grecques dans ce rapport, je crois qu'il ne faut pas se leurrer, on a beau se dire que c'est tellement simple de faire un trait cartographique pour relier 2 lignes, c'est ce qu'on nous avait dit pour Saône-Rhin et c'est ce qu'on nous dit à nouveau pour Saône-Moselle. J'aurais juste une remarque à faire : si vous regardez le trafic fluvial, il est de plus en plus intense du côté de la mer, et si vous regardez géographiquement, topographiquement le trafic pour vous il est principalement orienté vers le nord. On a voulu dans les années 80, pas nous, d'autres ont voulu faire Rhin Main Danube. Dans les années 80, Rhin Main Danube cela a été des millions, des milliards je ne sais plus, on annonçait 20 millions de tonnes de trafic sur

ce canal qui lui aussi passait par une montagne comme Saône-Rhin ou Saône-Moselle passerait par la montagne, et aujourd'hui il « galère » à 4,5 millions de tonnes une quinzaine d'années après, 20 ans après ou 30 ans après les travaux. Ce qui veut dire que ce n'est pas parce qu'on tire un trait et qu'on met de l'eau dedans qu'on utilise le trafic. Et donc même si on avait l'argent, je douterais économiquement de l'intérêt de cette liaison. C'est un élément qui mérite d'être débattu et chaque fois que l'on a des éléments chiffrés, ils apportent la preuve, en coût parfois, de certaines contradictions : le passage par Gibraltar est économiquement plus intéressant que le passage par les 22 jours de trafic entre Saône-Moselle. J'arrive maintenant au troisième élément qui concerne la Lorraine, et qui est l'électrification d'un barreau Epinal-Belfort. Au même titre que le Président Masseret, je comprends l'enjeu de la commission Duron parce qu'on a tout de même souvent tendance à confondre le rêve et la réalité. C'est-à-dire qu'on promet, on rêve, on veut des autoroutes, on veut des LGV, on veut ceci cela, et puis il n'y a pas l'argent à côté. Et quand il faut payer..., et le gouvernement aujourd'hui a cette réalité-là, c'est au moins d'avoir le courage de dire, d'accord, on a promis énormément, mais comment finance-t-on ? Et moi je suis d'accord pour qu'il y ait un débat au niveau du parlement, mais s'il y a débat au niveau du parlement, il faudra que les parlementaires nous disent comment on finance, c'est-à-dire qu'ils trouvent l'argent à mettre en regard des projets. Donc par rapport à cette commission de mobilité et par rapport au projet ferroviaire, je pense qu'il faut poursuivre la piste. Alors d'une façon plus réaliste, peut-être à travers des contrats de projet, à travers d'autres choses, mais il me semble que l'électrification de cet axe est un élément qui peut être extrêmement important. Mais là je me permets de vous faire une petite image : c'est Georges Pompidou qui disait : « il y avait plusieurs manières de se perdre. L'amour est la plus agréable, le jeu est la plus exaltante mais la confiance faite aux experts est la plus sûre ». Ce qui veut pour moi dire que je doute de tout. Quand on m'annonce l'électrification d'une ligne à un million du kilomètre et

« la branche sud du TGV ne se fera jamais, donc il faut sauver la voie traditionnelle c'est-à-dire celle qui relie Besançon-Lons le Saunier et Bourg en Bresse. Nous pouvons imaginer même une électrification complémentaire sur l'axe de la Bresse pour repartir directement sur Lyon. »



que mes collègues suisses me disent que chez eux c'est dans les 300.000 euros, je me dis mais où va-t-on chercher ce million ? Et quand on me dit qu'il faut acheter des Regiolis des trains à 9 millions le train et que pour renforcer la ligne Belfort-Epinal on a acheté 4 trains d'occasions c'est vrai, des X73500 des petits TER sympathiques que l'on a retapé en remettant un nouveau moteur dedans, ça nous a coûté 1 million l'unité, au lieu des 9 millions. Bon ils sont un peu plus petits, mais pour l'instant pour le trafic ils répondent et on peut les jumeler. Donc je pense qu'il faut à la fois garder cela en tête, et toujours se questionner sur les coûts et les modes de financement dès que l'on lance une idée.

Maintenant un dernier élément, hier j'étais en Préfecture de Belfort avec le Préfet de Région et nous avons un comité de pilotage pour la réouverture de la ligne Delle-Belfort. Or Delle-Belfort c'est 21 kilomètres, et cela coûte 100 millions d'euros hors Commission Mobilité 21. Ces 100 millions d'euros sont financés pour 25 millions par les suisses, parce que cet axe va également servir les intérêts des suisses de tout le secteur jurassien. Cette ligne va être électrifiée, cela va nous coûter environ 2,5 millions du kilomètres mais en refaisant le ballaste, on refaisant les rails, en refaisant les passages à niveau, en refaisant l'ensemble du dispositif. Il y a également un axe qui me semble extrêmement intéressant, c'est Bienne-Belfort-Luxeuil-Epinal-Nancy, l'axe et l'ouverture d'un trafic avec la Suisse peut être un élément intéressant, d'autant plus que cette ligne est électrifiée. Alors de deux choses l'une : on peut imaginer les deux, parce que les deux restent réalistes, ou on imagine des ruptures de charge, parce que la rupture de charge dans le cadencement suisse il y en a beaucoup. Quand je vais à Genève depuis la petite ville de Delle, une rupture de charge, deux ruptures de charge mais en 2h15 j'y suis, alors que lorsque je prends la voie SNCF -ce n'est pas pour citer la SNCF- il me faut 4h, 5h ... Je pense que l'on peut regarder, soit imaginer des ruptures de charges sur Belfort, soit aller à cette électrification avec un coût intelligent et raisonnable sur Epinal, ce qui pourrait à ce moment-là peut être, donner envie aux suisses de pousser leurs trains jusqu'à Epinal-Nancy. Voilà des éléments qui me semblent intéressants pour notre liaison, avec comme je vous le disais, cette idée de réalisme. Pour l'axe sud, je dis bien l'axe sud car la branche sud, je suis désolé, mais c'est fini, il ne faut plus en parler. La branche TGV, au-delà des années 2050 -certains d'entre nous ne seront plus là- et on ne va pas, à vouloir ce qu'on pourrait imaginer être le maximum, se priver du minimum.

L'électrification de cet axe permettrait aussi l'idée d'imaginer des TER-GV, c'est-à-dire des trains non TGV qui peuvent rouler sur des LGV à 200 / 250 km/h, qui ne vont pas aussi vite qu'un TGV, mais qui vont rapidement et qui pourraient se décrocher à la hauteur de Besançon et descendre sur ce que nous appelons en Franche Comté l'axe sud, c'est-à-dire l'actuelle voie ferrée qui va faire l'objet d'un engagement de notre part pour la réhabiliter. Notamment parce que l'on sait que la branche sud du TGV ne se fera jamais, donc il faut sauver, et j'en suis fort aise,

la voie traditionnelle c'est-à-dire celle qui relie Besançon-Lons le Saunier et Bourg en Bresse. Ensuite, nous pouvons imaginer même, pourquoi pas, une petite électrification complémentaire sur l'axe de la Bresse pour repartir directement sur Lyon.

Donc ces concepts-là de TER-GV, imaginés à plusieurs régions, pourquoi pas, pourraient permettre à des trains classiques, mais modernes, de rouler rapidement et très rapidement sur une voie LGV, sans dépasser les TGV bien sûr. C'est cela le réalisme à mon sens et c'est là-dessus qu'il faut qu'on travaille et avec les collègues lorrains et avec les collègues Rhône Alpins pour essayer de faire un véritable axe complémentaire qui permette de faire, pourquoi pas, du Nancy-Lyon en quelques heures, sans pour autant monter dans le prestigieux TGV. Je vous rassure les regiolis que l'on peut utiliser sont aussi fabriqués par ALSTOM.

Jérôme BERGEROT

Vous avez beaucoup parlé de transport ferré, un peu de fluvial, d'autres grands projets qui pourraient impacter la Lorraine ou ses voisins en terme de transport pour la région dans laquelle vous êtes élu ?

Je pense que pour le fret, quand on a décidé, avec le gouvernement Jospin, de suspendre avec sagesse le projet grand canal il avait été dit que l'argent, une partie de l'argent, allait être mis sur les transports. Et un des éléments c'était de mettre au gabarit B1 la voie ferrée actuelle, celle qui relie, si vous voulez, le nord de la Franche-Comté au sud, celle qui passe par la vallée du Doubs. Pour mettre au gabarit B1, il faut agrandir les tunnels pour permettre à des trains avec des containers de passer. Cela n'a pas été fait. Et moi je regrette que cela n'ait pas été fait. On a beaucoup fait pour les aménagements des villages, les entrées de ville, ... je n'ai pas toujours compris le rapport mais je comprends qu'il faille contenter un peu tout le monde de la pseudo déception de ne pas avoir le grand canal. Mais en tout état de cause, il me semblait important de le mentionner, et je pense que le trafic fret, tant on le voit sur les cartes, c'est surtout Culmont-Chalindrey-Dijon qui est un axe de fret important pour vous.

Jérôme BERGEROT

Quels sont les liens que vous avez avec le Sillon Lorrain puisque, on l'a bien compris, tout était interconnecté ? Est-ce qu'il y a un mode de gouvernance régulier ? Comment est-ce que vous fonctionnez avec la structure Sillon Lorrain ?

Je ne vais pas m'exprimer en lieu et place de Madame Dufay, Présidente de la Région Franche-Comté, et qui a bien évidemment les contacts utiles et nécessaires avec Monsieur Masseret, et je crois que la réflexion avance un petit peu partout. Il y a quelques temps, nous avons validé une billettique commune pour les abonnements domicile-travail ferroviaires entre la Franche-Comté et la Lorraine. Ces premières bases de travail pourraient être amplifiées, décuplées, pourquoi pas, aujourd'hui je ne veux pas m'avancer.

Jérôme BERGEROT

Et concernant le domaine de l'aérien ?

Aérien, à moi vous me posez la question ? Je dirais comme pour l'A31 joker. On parle d'un aéroport au cœur de la Franche-Comté à Tavaux avec le Président du Conseil Général du Jura, mais je pense que ce n'est pas forcément sain que la Franche-Comté finance les voyages en vacance pour quelques personnes qui prendraient l'avion pour aller à droite à gauche alors qu'il y a tellement de besoins pour des populations beaucoup plus sensibles en Franche-Comté. Donc je ne suis pas favorable à ce que la Franche Comté soutienne les aéroports de ce type. Maintenant celui que j'ai vu tout à l'heure existe il est organisé, il a son rôle. Nous, au nord nous avons Bâle, Dijon et puis Lyon Saint-Exupéry pas très éloignés. C'était aussi un discours tenu par le Président Fourny qui n'y était pas favorable non plus et qui disait « qu'est-ce que l'on ferait d'un aéroport alors que l'on en a trois autour de nous ? Il y a même Genève et en plus on n'a pas à payer leur entretien donc c'est très bien comme cela. »



Jérôme BERGEROT

Nous ne sommes pas sur la même longueur d'ondes on l'a bien compris des deux côtés et je crois que ce n'est pas la peine de faire la partie de ping-pong.

« Intervention d'André Rossinot, Maire de Nancy

Le débat se projette dans une période assez surprenante où il y a à la fois le flux et le reflux et par conséquent, dans une période de crise, les enthousiasmes sont touchés sérieusement. Je ne suis pas sûr qu'il faille avoir des certitudes du court terme pour imaginer l'avenir. On a trop fait cette démarche d'accordéon dans le pays et on n'a jamais eu de stratégie durable et forte en matière d'intermodalité reposant sur les trois modes de transport. On est bien aujourd'hui sur un débat de société. D'abord la priorité première, c'est de sortir Seine-Nord parce que si on ne sort pas Seine-Nord, on ne fera jamais rien d'autre. Le projet est pratiquement sur le point de pouvoir démarrer et toutes les associations y compris Moselle-Saône qui milite, ont dit « il faut faire Seine-Nord » ça c'est le premier point. C'est redonner de la crédibilité à la voie d'eau dans notre pays.

J'ai appris que nous avons raison de nous battre pour le projet Moselle-Saône parce que la branche alsacienne ne passera pas en Franche-Comté donc c'est une bonne nouvelle pour nous aujourd'hui. On est donc bien sur une approche où nous devons tous rester mobilisés. Je pense notamment, aux conseils régionaux, et je parle sous le contrôle de Monsieur Abate qui suit cela de très près pour la Région Lorraine. Nous avons également beaucoup d'interlocuteurs côté Rhône-Alpes, en Provence-Côte d'Azur, on va faire notre prochaine assemblée générale à Marseille, on aura la présence des représentants de Barcelone et de Gênes parce qu'ils sont intéressés et ne veulent pas passer par Gibraltar. L'insuffisance du débat français avec l'Europe afin de mailler au mieux ce réseau des voies navigables, peine à déboucher sur des solutions. Nous avons en permanence ce paradoxe de figurer au réseau européen des voies navigables et d'avoir cette rétraction intellectuelle, historique et organisationnelle dans notre pays. Donc je ne suis pas pessimiste, je dis simplement, et je rejoins Jean-Pierre Masseret, attention à ne pas se laisser enterrer dans un débat à venir du court terme, tout ce qui existe et qui peut-être être intelligent à soutenir à plus ou moins long terme doit l'être, parce que, dans la négative, nous serions dans le scénario du repli, le scénario de la tristesse et de l'envie de rester chez soi tranquille, et c'est exactement comme cela que l'on devient un vieux continent. Donc aux parlementaires de faire très attention et de ne pas avoir en Europe une position de repli alors que nous sommes les seuls pratiquement à avoir autant de disponibilités foncières et de territoires disponibles, c'est tout de même le paradoxe.

Par contre je passe sous le contrôle de Michel Heinrich, les hypothèses que vous développez sur le plan ferré, d'ouverture sur Belfort et le lien avec la Suisse ça méritera, Michel, qu'on y réfléchisse et que cette politique des petits pas peut être de ce point de vue, intéressante. Donc j'étais heureux de vous entendre c'est bon pour le fer et puis nous sommes tranquillement pour l'hypothèse voie d'eau en Franche-Comté. »

Jérôme BERGEROT

Donc on a bien compris la position d'André Rossinot, il faut être visionnaire et imaginer l'avenir aujourd'hui, même s'il est un peu plus lointain.



**Angelo Lusardi
étudiant à Sciences-Po Grenoble**

Je réalise un mémoire sur le Sillon Lorrain et je souhaiterais réagir aux propos du Vice-Président délégué aux transports.

Dans certaines régions il y a déjà une mobilité inter régionale, comme c'est le cas entre la région Rhône-Alpes et la région Auvergne où les étudiants profitent d'un contrat entre ces deux régions pour effectuer des transports réguliers domicile-université et dont le coût de transport est pris en charge en grande partie par les deux régions.

Ensuite, pour revenir sur le Sillon Lorrain, Grenoble qui va se constituer en Sillon Alpin a le projet de baser son sillon sur un sillon ferroviaire alpin avec la mise en place d'un pass du Sillon Alpin permettant de bénéficier des transports en commun, que ce soit TER ou transport routier ou même autobus pour les différentes liaisons entre les villes du Sillon Alpin.

CLÔTURE DE LA CONFÉRENCE

Patrick WEITEN

Président de la Conférence Métropolitaine du Sillon Lorrain

Président du Conseil Général de la Moselle

Président de la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville

« Mesdames et Messieurs, me revient la responsabilité de remercier les différentes et les différents intervenants qui nous ont fait l'amitié de répondre à notre invitation, afin de nous présenter un état des lieux, et quelques fois les diagnostics et surtout dans les domaines qui sont les leurs, des perspectives, des projets, des ambitions d'aménagement du territoire.

Nous sommes dans un sujet d'actualité du fait de cette commission Duron qui a été installée, qui a réfléchi, qui a écouté et qui a fait ses propositions, et qui aujourd'hui doit faire l'objet, et nous l'espérons d'un débat parlementaire nourri mais et pas d'un débat parlementaire dirigé. Et c'est le vœu que l'on forme, c'est-à-dire que les terri-

toires puissent s'exprimer au travers de la représentation nationale, afin qu'émerge un projet qui soit à la dimension d'une véritable politique d'aménagement du territoire national, dans des perspectives naturellement qui devront répondre aux exigences du court terme, mais également positionner notre pays et ses territoires sur le long terme. Et je rejoins les propos d'André Rossinot lorsqu'il disait que dans ces moments de crises ce n'est pas le repli sur soi même, qui nous permet de nous engager dans cette politique d'aménagement du territoire, au contraire, il faut fixer un certain nombre d'objectifs, développer

quelques perspectives afin que, même en 2050, on puisse reconnaître le fait qu'il y ait eu des élus visionnaires qui se sont projetés et qui ont pu prévoir un certain nombre de projets, puisque les abandonner aujourd'hui cela devient presque irrémédiable et irréversible ce qui serait à mon sens profondément dangereux.

Lorsque l'on fait un état des lieux économique et démographique on se rend compte que la région, le Sillon Lorrain, la Grande Région et son cœur profitent aujourd'hui d'une situation géographique remarquable mais ce n'est pas une nouveauté, tout le monde le sait, et que nous devrions être sur les grands couloirs de mobilité européenne. Et à ce titre-là, on peut constater que nous souffrons

d'une certaine forme de carence. Alors on peut certes augmenter les moyens de transports, si nous n'avons pas les infrastructures pour porter les transports, inévitablement nous arriverons à un moment de saturation, quelles que soient les relations que nous aurons à organiser vers le nord lorsque les infrastructures existent, ou vers le sud lorsque celles-ci n'existent pas, puisque c'est vrai qu'on peut constater qu'il n'y a pas de demande à partir du moment où il n'y a pas d'offres d'infrastructures.

Et donc les grandes questions se posent. Nous avons la chance ou la difficulté et la faiblesse, d'avoir ici sur le Sillon lorrain, à la fois la nécessaire obligation d'assumer

« Nous avons la chance ou la difficulté et la faiblesse, d'avoir ici sur le Sillon lorrain, à la fois la nécessaire obligation d'assumer des grands couloirs de transit nord-sud, des couloirs de transit de proximité et des couloirs de dessertes. »

des grands couloirs de transit nord-sud, des couloirs de transit de proximité et des couloirs de dessertes. Et souvent ces trois missions sont conjuguées sur les mêmes infrastructures ce qui rend inévitablement l'exercice difficile avec le morcellement des responsabilités, de l'organisation des moyens de transport et l'appel des financements des infrastructures qui sont indispensables pour répondre à ces exigences.

Nous sommes également au cœur de cette Grande Région, où les explications qui nous ont été données par exemple sur les difficultés démographiques que les Länder de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre vont connaître, encourageront iné-

vitement des relations plus soutenues au niveau du développement économique et du marché de l'emploi. Ces relations qui devront s'organiser dans le cadre de la Grande Région, généreront et nécessiteront une mobilité plus soutenue. Ce qui veut dire que nos infrastructures devront porter des modes de transport multi modaux éminemment importants.

Nous avons également la chance d'avoir un certain nombre d'infrastructures qu'il faudra développer, je pense au fluvial et en particulier au transport conteneur qui n'existe aujourd'hui que de façon très limitée. C'est-à-dire que les infrastructures existent mais malheureusement l'offre de transport n'existe pas, alors qu'il y a une forte



demande et un appel puissant de la part des ports de la mer du nord que ce soit Rotterdam ou Anvers, qui le disent et qui ont besoin de ces ports en hinterland afin de développer le transport fluvial au service de l'économie et donc de développer la logistique fluviale au service de l'industrie. Et puis nous avons l'obligation d'adapter également les modes de transport ferroviaire parce que l'on constate que nous sommes sur un grand couloir nord-sud et nous devons rabattre également ces modes de transport ferroviaire vers les grands couloirs européens, et je pense que c'est à la fois le rôle des régions mais également dans une action conjuguée et coordonnée avec la SNCF.

Enfin, sur les infrastructures routières, nous sommes dans un déficit profond, c'est-à-dire que depuis 30 ou 40 ans, il n'y a pas eu de gros investissements routiers et autoroutiers qui ont été réalisés sur nos territoires et nous souffrons aujourd'hui des non décisions qui ont été prises ou qui n'ont pas été prises il y a 30 ou 40 ans. Si certaines décisions avaient été prises à ces époques-là aujourd'hui nous pourrions constater des chantiers mis en œuvre et cela rend l'exercice éminemment compliqué. Ce qui veut bien dire qu'on est dans un débat d'actualité, à la fois dans les investissements à réaliser sur le court terme, même si on sait que ce court terme a un certain délai de mise en œuvre, mais également sur des projections à plus long terme, donc je forme le vœu qu'il ne soit écarté aucun projet qui ait fait l'objet de présentation du

Sillon Lorrain, des régions et des départements afin de pouvoir repositionner notre région sur les grands couloirs d'infrastructures et de desserte et de mobilité. Puisque je suis intimement convaincu, et vous partagez cette conviction, que la mobilité crée la richesse et que nous avons besoin dans les difficultés qu'à traversé ou que traverse encore notre région et la Grande Région, des mobilités à la dimension des ambitions, et donc des infrastructures qui sont essentielles pour que cette mobilité se conjugue au rythme de l'économie et de la création de richesses et d'emplois. Merci beaucoup. »»

« je forme le vœu qu'il ne soit écarté aucun projet qui ait fait l'objet de présentation du Sillon Lorrain, des régions et des départements afin de pouvoir repositionner notre région sur les grands couloirs d'infrastructures et de desserte et de mobilité.



LES CAHIERS MÉTROPOLITAINS

Réalisation Aguram / Aduan - Janvier 2014
www.aguram.org • www.aduan.fr