

Annexes du rapport

La composition des territoires et les enjeux de mobilité associés : pour une grille de lecture territoriale des schémas d'infrastructures de transport

Fiches Espaces Témoins

Espace témoin 1. Picardie : un réseau de villes secondaires dans un espace régional en situation d'interface.

Espace témoin 2. Toulouse et ses arrière-pays : un système régional métropolitain polarisé.

Espace témoin 3. Rodez : une ville secondaire redevenue attractive dans une région présentant des caractéristiques d'enclavement

Espace témoin 4. Rhône-Alpes. Un système métropolitain polycentrique en situation de carrefour

Espace témoin 5. Alsace. Un territoire urbain en position transfrontalière

Matrice territoriale : questions d'analyse appliquées sur chaque espace témoin

La démographie du territoire

- Quels sont les éléments principaux de l'évolution démographique (croissance urbaine, périurbanisation, revitalisation rurale, déclin périphérique...) du territoire concerné ?
- Quels problèmes principaux posent ces évolutions à la pratique de l'aménagement du territoire (débats territoriaux en cours) ?
- Quels besoins à court terme en infrastructures réclament ces nouvelles formes de mobilité et d'organisation des territoires ?
- L'avant projet du Schéma National des Infrastructures répond-il à ces besoins ou présente-t-il des oublis importants ?

Les fonctions productives du territoire

- Quels sont les éléments principaux d'évolution du tissu industriel (délocalisation, maintien d'activités, mutations industrielles) ?
- L'exercice en cours de prospective des infrastructures de transport est-il cohérent avec ces mutations productives et avec les autres objectifs de développement portés par l'État et par les collectivités dans le cadre des politiques économiques ?

Les accessibilités du territoire

- La question du désenclavement est-elle encore actuelle dans les territoires étudiés ?
- A quels types d'accessibilité semblent renvoyer les demandes de financement et les projets d'infrastructures régionaux et locaux ?
- La question de la congestion modifiant les conditions d'accessibilité est elle prégnante sur les territoires étudiés ?
- L'avant projet du Schéma National des Infrastructures rentre-t-il en cohérence avec les financements et les demandes de financement d'infrastructure planifiés dans les territoires ?

L'insertion européenne et mondiale des territoires

- L'intégration européenne a-t-elle modifié l'orientation des mobilités dans et pour quels types de mobilité (transfrontalière, transit) dans le territoire étudié ?
- Quels projets d'infrastructures répondant à ce type de mobilité sont prévus ou manquants dans l'exercice d'aménagement développé à différentes échelles (local, départemental, régional, État, Europe) ?

Espace témoin I.

La Picardie : un réseau de villes secondaires dans un espace régional en situation d'interface

La composition du territoire

L'évolution démographique de la Région Picardie se caractérise par une très faible croissance. Le déficit migratoire en particulier dans l'Oise explique cette stagnation dans une Région confrontée à l'attractivité francilienne. L'espace régional est structuré autour d'un réseau de villes moyennes avec une attractivité limitée de la métropole régionale (Amiens, 39^{ème} agglomération urbaine française). La densité de population est ainsi contrastée entre un tissu urbain équilibré (villes moyennes et petites agglomérations) et des zones de densité faibles à vocation agricole ainsi que de nombreux espaces naturels (Baie de Somme, forêt de Chantilly, de Compiègne ou encore de Saint Gobain). La population est jeune et pose la question de l'insertion de ces catégories dans un marché de l'emploi marqué par des taux de chômage légèrement supérieurs à la moyenne nationale.

L'évolution du tissu productif de la Région Picardie impacte cette question de l'emploi. Elle est caractérisée par un mouvement de désindustrialisation (perte de 22 % des emplois industriels entre 1989 et 2004). Malgré le déclin de certaines filières (métallurgie, équipements mécaniques) qui libère des espaces fonciers importants, la Picardie reste une Région au profil industriel avec une importance de ce secteur dans la structure de l'emploi régional (chimie, plastique, caoutchouc, métallurgie). Ce profil est complété par l'importance de l'agro-alimentaire dans une région spécialisée dans certaines filières agricoles (céréale, luzerne, betterave, chanvre). La labellisation d'un pôle de compétitivité d'envergure mondiale consacrée à cette valorisation d'une filière agricole (Agro-ressources) en témoigne. La Région est par contre marquée par une faible tertiairisation de l'activité. La position d'interface de la Région entre bassin parisien et nord de l'Europe, conjuguée à la disponibilité de réserves foncières liées à la désindustrialisation, tend néanmoins à donner un poids croissant de la logistique dans l'espace économique.

Points clés

- ✓ **Un réseau de villes secondaires sans métropolisation autour d'une capitale régionale**
- ✓ **Une région industrielle confrontée à la désindustrialisation**
- ✓ **Une situation d'interface entre bassin parisien et Europe du nord**
- ✓ **Des filières agro-alimentaires et logistiques en croissance soutenues par les acteurs régionaux**

Les enjeux de mobilité

La question de l'accessibilité est largement liée à cette configuration territoriale. Elle renvoie d'abord à la mise en réseau de ce tissu de villes moyennes et concerne la croissance de la mobilité des voyageurs sur les réseaux routiers et ferroviaires. Elle concerne ensuite la question de l'ouverture à 360° d'un espace Picardie pour l'instant organisé autour d'une ligne de force nord-sud (entre Ile de France et Nord pas de Calais). Un des objectifs identifiés dans le Schéma Régional de Développement Économique est alors de réfléchir également à la dimension Est/Ouest de l'inscription régionale. Le réseau autoroutier est dense et permet une bonne accessibilité générale en termes d'accès aux nœuds autoroutiers. La régionalisation ferroviaire ainsi que le développement de la gare TGV Picardie donnent un poids croissant au ferroviaire comme outil de mobilité. Le projet de ligne LGV Amiens-Creil-Roissy inscrit dans le Schéma National des Infrastructures, reconnu comme stratégique dans la planification régionale, devrait en accentuer l'utilisation.

L'ouverture de cet espace Picard sur le reste du réseau français et européen est marquée par la problématique du transit. Non enclavée, la Région est traversée par des flux de transit interrégionaux et internationaux. L'objectif de valorisation de la filière logistique implique alors une réflexion sur la façon de fixer ces flux dans une logique de redistribution autorisée par la position d'interface de la Région et son accessibilité par le réseau de transport. Dans cette optique, la question du Canal Seine Nord et la réflexion sur les plateformes logistiques associées sont au cœur du Schéma Régional de Développement Économique. Ce projet inscrit là encore dans le Schéma National des Infrastructures mettant en relation les bassins de l'Escaut et de la Seine a ainsi une portée proprement européenne. Il autorise une prospective bi voire trimodale (plate-forme logistique de Longueuil Sainte Marie par exemple) dans la planification des infrastructures de transport.

Points clés

- ✓ *Une région interface de transit*
- ✓ *Une convergence entre les intentions régionales et les objectifs du SNIT autour de deux projets structurants*
- ✓ *La problématique d'une ouverture est-ouest en complément de l'orientation nord-sud dominante*

Espace témoin n°2.

Toulouse : un système régional métropolitain polarisé

La composition du territoire

L'évolution démographique est intense et continue depuis plus de vingt ans : l'aire urbaine toulousaine figure au premier rang des villes dynamiques en France, avec près de 2000 habitants supplémentaires par mois depuis 1999. L'attractivité, qui a d'abord concerné les premières et deuxième couronnes toulousaines, a entraîné un étalement urbain spectaculaire, car aucune barrière géographique ne le bridait. L'aire urbaine toulousaine, qui compte près d'un million d'habitants, englobe quelques 800 communes et ne compte pas moins de quatre SCOT. Cette attractivité a ensuite touché certaines villes moyennes périphériques, particulièrement Montauban, Albi, Castelnaudary et Pamiers, alors que Tarbes (Hautes-Pyrénées) et Auch (Gers) demeuraient à l'écart du mouvement d'ensemble.

Plus récemment, si l'on en croit l'INSEE, le cœur de l'agglomération centrale s'est mis à croître et l'ensemble des espaces conquis ces dernières années connaissent un processus de densification. Cette densification a des conséquences paradoxales, puisque d'une part, elle menace les poches d'agriculture conservées au cœur du système métropolitain et que, d'autre part, elle concerne des territoires « interstitiels », relativement loin des axes de circulation, qui, par conséquent, ne sont accessibles qu'en voiture. La vertu spatiale n'a pas que des conséquences heureuses en matière de mobilités. Plus globalement, l'aire urbaine toulousaine a débordé largement ses limites pour s'inscrire dans un vaste espace métropolitain qui englobe la plupart des villes moyennes chef lieu de départements et leurs aires urbaines. Cet espace s'étend même jusqu'en Languedoc-Roussillon puisqu'il inclut désormais Castelnaudary, voire Carcassonne.

L'évolution du tissu productif de l'espace métropolitain toulousain se caractérise par une forte division du travail entre le cœur de la métropole (agglomération toulousaine) et les périphéries. Le cœur de la métropole concentre les fonctions productives les plus qualifiées (recherche, développement, conception, fabrication, commercialisation) et les services aux entreprises les plus sophistiqués (informatique, conseil), ainsi que les fonctions métropolitaines supérieures (enseignement, recherche, culture...) ; les villes moyennes de la périphéries se spécialisent dans les fonctions de **services** résidentiels, d'administration, de tourisme, certaines avec grand succès (Carcassonne et surtout Albi). De manière plus diffuse, liée à l'activité agricole, l'espace métropolitain toulousain accueille des activités agroalimentaires (l'industrie agroalimentaire est le premier employeur régional dans l'industrie).

Points clés

- ✓ *Une attractivité démographique qui ne se dément pas et conduit à une expansion croissante de l'aire métropolitaine qui inclut désormais les principales villes moyennes de la région.*
- ✓ *Une division spatiale du travail très marquée entre le centre (spécialisé dans les fonctions métropolitaines et productives) et la périphérie (spécialisée dans les fonctions résidentielles)*

Les enjeux de mobilité

La question de l'accessibilité est paradoxale pour l'aire métropolitaine toulousaine. Celle-ci doit son développement originel à son éloignement des frontières du Nord et de l'Est de la France. La ville et son arrière pays se sont donc développés dans un isolement relatif : Toulouse est la seule grande ville du sud-ouest entre Bordeaux et Montpellier, dernière métropole à n'être pas reliée par la grande vitesse. Les industries et les centres de recherche ont su construire des liens de connectivité en dépassant l'enclavement physique, particulièrement dans le cadre de l'activité aéronautique qui relie Toulouse à Paris, Hambourg, Bristol, Séville (en Europe) et à de nombreux sites dans le reste du monde. La question de la LGV agite tous les esprits, comme étant le signe du parachèvement « métropolitain » de l'espace toulousain.

Ces questions de mobilité ont constitué, depuis longtemps, la matière de débats locaux particulièrement vifs, qu'il s'agisse d'un éphémère projet de « deuxième aéroport » ; du projet de « grand contournement » que le débat public a enterré ; de la route spécialement conçue pour acheminer les carlingues du gros porteur A 380 qui a donné lieu à de longs conflits avec certains riverains s'estimant lésés dans leur jouissance ; enfin avec le projet de LGV et de gare métropolitaine qui sert de déclencheur à une opération d'envergure de transformation du quartier de la gare de Toulouse. Comme une sorte de leitmotiv revient aussi l'hypothèse d'une traversée centrale des Pyrénées (TCP) pour laquelle militent les présidents des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, mais qui n'est plus inscrite comme prioritaire par la commission européenne.

La question centrale de l'espace métropolitain toulousain est moins celle de son accessibilité externe que celle de son accessibilité interne: la taille et l'étendue de l'espace métropolitain induit un usage exacerbé de la voiture individuelle, alors que les systèmes de transport collectifs qui rayonnent à partir de Toulouse vers les villes moyennes sont à la limite de la saturation. L'absence totale de liaisons transversales et en rocade au cœur du système (hormis le périphérique) contribue à cloisonner les secteurs de la métropole ; la très grande carence des transports collectifs en dehors de l'aire centrale accentue la désorganisation de l'espace métropolitain. La constitution d'une autorité métropolitaine de mobilité, prenant en compte l'ensemble des dispositifs de mobilité existants (TER, transports urbains, transports départementaux, etc.) constitue un enjeu majeur pour l'ensemble métropolitain, autant, et sans doute plus que la liaison grande vitesse à Bordeaux et Barcelone ou la traversée centrale des Pyrénées.

Points clés

- ✓ *Un développement dans l'enclavement*
- ✓ *Un enjeu de mobilité intra métropolitaine*

Espace témoin n°3.

Rodez : une ville secondaire redevenue attractive dans une région présentant des caractéristiques d'enclavement

La composition du territoire

L'évolution démographique depuis la première moitié des années 2000 est positive : le territoire, à toutes ses échelles, attire de nouveaux habitants. Les variations de la population de la ville centre redeviennent récemment positives (timidement il est vrai) ; la communauté dans son ensemble gagne près de 2000 habitants ; et le reste de la zone d'emploi affiche un redressement spectaculaire, passant d'une variation négative dans les années 1990 à une croissance de plus de 2300 habitants entre 1999 et 2000. Autrement dit, le jeu démographique devient positif pour tous les territoires dans l'orbite du grand Rodez : la communauté elle-même, l'aire urbaine et la zone d'emplois. Il est particulièrement intéressant à cet égard que la zone d'emploi (du moins la partie sud-est, proche de l'A 75) après des années de perte démographique soit à nouveau alimentée par des apports extérieurs : l'espace de chalandise des services du grand Rodez se densifie. Les gains démographiques recouvrent des mouvements de population complexes. En schématisant, les ménages d'actifs se dispersent à l'échelle de l'aire urbaine et de la zone d'emploi, alors que les ménages de retraités tendent à se concentrer au sein de la communauté d'agglomération. Ce glissement apporte pour l'instant un certain équilibre social et générationnel aux territoires. Il peut se révéler moins favorable s'il aboutit à une forte spécialisation, notamment générationnelle, des territoires sous influence du grand Rodez.

L'évolution du tissu productif du territoire de Rodez se caractérise d'abord par une forte concentration des activités et de l'emploi autour de la ville centre, dans la communauté d'agglomération. Le grand Rodez bénéficie, grâce à ses acteurs économiques, et du fait de son histoire, d'un tissu économique diversifié et efficace. Par comparaison avec d'autres aires urbaines de Midi-Pyrénées, les activités du grand Rodez sont bien équilibrées, entre la sphère des services « domestiques », celle des services publics et celle des activités productrices de valeur ajoutée. Cela se traduit par des indicateurs favorables : un taux de chômage très bas ; une base de CET par habitant élevée, en progression régulière ; une robustesse des entreprises qui, en dépit (ou grâce à) un rythme ralenti de création, affichent un taux de survie à 5 ans particulièrement élevé. L'activité économique est dominée par la présence d'une usine d'équipement automobile du groupe Bosch qui emploie environ 1800 personnes et a relativement bien résisté à la crise de 2009. Le reste de l'activité industrielle est orienté vers l'agro alimentaire (fromagerie, abattoir) et l'agriculture (présence de RAGT, important groupe de semences, qui occupe 1000 personnes environ). L'activité commerciale est importante (1/3 des emplois), qui correspond à une zone de chalandise étendue.

Points clés

- ✓ **Une ville préfecture sans concurrence, dominant un bassin d'emploi étendu.**
- ✓ **Une attractivité démographique renouvelée**
- ✓ **Un tissu productif robuste et diversifié**
- ✓ **Des activités automobiles, mécanique et agro alimentaire qui résistent à la crise économique**

Les enjeux de mobilité

La question de l'accessibilité est donc vitale pour le territoire de Rodez, aux échelles locales, régionales et nationales. Localement, la conjonction de flux de navette et de flux de transit engorge la portion de la RN 88 qui traverse la communauté d'agglomération. Axe de transit entre Toulouse et Lyon, elle dessert aussi les principales zones d'activités, les centres commerciaux et commande l'accès au centre-ville. Au plan régional, la liaison ferrée à Toulouse est de qualité médiocre (2h15) en dépit d'améliorations récentes. Au plan national et international, la présence d'entreprises importantes suppose l'existence de liaisons fiables à la fois pour les marchandises et pour les voyages d'affaires : Rodez est lié à Paris par le train (train de nuit) et l'avion (qui dessert aussi Lyon et en « low cost » Bruxelles, Dublin, Londres, Lisbonne).

L'équilibre de ce système de mobilité est relativement fragile : le maintien des liaisons aériennes est évidemment vital pour cette agglomération robuste mais relativement enclavée, de même que la réduction du temps d'accès à la capitale régionale (Rodez accueille près de 2000 étudiants dans diverses institutions dont certaines sont fortement liées à l'enseignement supérieur toulousain). Mais la grande question récurrente et non résolue est celle de l'aménagement de la RN 88 (Toulouse-Lyon) pour laquelle Rodez a joué un rôle leader, en créant un syndicat mixte d'itinéraire qui a proposé non pas une autoroute, mais une « route durable » : 2x2 voies, aires de repos, contournement des villes, assorti d'un programme d'amélioration progressive de l'itinéraire en fonction des possibilités financières. Cette proposition, qui avait en son temps reçu un accueil favorable des autorités nationales, n'est pas allé jusqu'au bout. Certains aménagements ont été réalisés, en Lozère et en Haute Loire, mais l'accessibilité de Rodez ne s'est pas améliorée. C'est donc le principal dossier qui, selon les interlocuteurs ruthénois devrait être repris dans le cadre du SNIT, d'autant qu'il conditionne des améliorations de la desserte interne (transformation de l'ancienne RN 88 en boulevard urbain).

Points clés

- ✓ **Un système de mobilité fragile**
- ✓ **Le problème de l'accès ferroviaire et routier à la capitale régionale**
- ✓ **La problématique d'une ouverture est-ouest, par la RN 88 rénovée (Toulouse-Lyon)**

Espace témoin n°4.

Rhône-Alpes : Un système métropolitain polycentrique en situation de carrefour

La composition du territoire

L'évolution démographique de la Région Rhône-Alpes se caractérise par une croissance supérieure à la moyenne nationale. Cette expansion s'amplifie dans la période récente (plus 365 000 habitants entre 1999 et 2006) basée sur un taux de natalité en croissance et un solde migratoire largement positif. La population est proportionnellement jeune avec une population active en hausse. Deuxième région française en termes de population (6 millions d'habitants), la répartition est hétérogène avec des densités fortes dans le département du Rhône, département français le plus densément peuplé hors Ile de France, et tout au long du sillon alpin. L'est de la Région Rhône-Alpes connaît ainsi les plus forts taux de croissance liés à l'expansion des aires urbaines d'Annecy, de Chambéry, d'Annemasse et de Grenoble. A l'échelle régionale, la démographie est ainsi structurée sur un système métropolitain polarisé par l'aire urbaine lyonnaise (1,6 millions d'habitants) mais comptant une dizaine d'agglomérations en croissance démographique forte. Si la métropole lyonnaise est relativement modeste par rapport à la population des villes millionnaires en Europe, elle est néanmoins marquée par des taux de croissance démographique et économique qui positionnent cet ensemble urbain dans la classe des grandes villes d'importance européenne en termes de rayonnement (DATAR, 2003).

Le tissu productif de la Région Rhône-Alpes s'appuie sur une activité tertiaire dominante (73% de la valeur ajoutée régionale) mais repose également sur un socle industriel diversifié. Si du point de vue général la tendance productive est conforme à l'évolution nationale (tertiairisation/désindustrialisation de l'économie), l'évolution reste moins accentuée en Rhône-Alpes. La part de l'industrie dans l'économie, en recul, contribue à hauteur de 20% de la valeur ajoutée régionale (soit 5% de plus que la moyenne nationale). Cette part repose sur des activités diversifiées (chimie, pharmacie, agro-alimentaire, filière électronique...) avec une part croissante des industries de moyennes et hautes technologies (9^{ème} rang européen pour ce type d'industrie). L'importance du secteur du BTP est par ailleurs le corolaire d'une région en forte expansion démographique. Le tissu **tertiaire** est logiquement basé sur la contribution du secteur des services dans l'économie régionale avec certaines activités dominantes (services informatiques, traitement de déchet, travail temporaire...) complétées d'une activité touristique forte. Il importe également de noter une contribution marquée des activités logistiques liées à la position de carrefour national et européen de la région.

Points clés

- ✓ **Un système métropolitain polarisé autour de l'agglomération lyonnaise**
- ✓ **Une région tertiaire mais avec un socle industriel diversifié**
- ✓ **Une situation de carrefour**

Les enjeux de mobilité

La question de l'accessibilité renvoie logiquement à la structuration démographique et productive de la Région. Elle se pose d'abord à l'échelle infrarégionale et donc aux relations entre le système urbain lyonnais et les agglomérations rhônalpines. Le réseau de transport de la Région est dense tant dans l'offre routière existante (densité routière) que dans le réseau ferroviaire (gares TGV, gares TER) actuellement revalorisé dans la stratégie du Conseil Régional. La question de la congestion urbaine est forte, liée à un étalement urbain et une croissance démographique qui introduit sur l'agenda politique la problématique du partage modal. La poursuite du maillage TER structure ainsi la stratégie régionale (schéma régional d'infrastructures de transport) s'appuyant sur la notion de pôles d'échanges. Elle invite donc à penser différemment l'articulation entre le mode de transport routier périurbain et les segments de la desserte urbaine. La question de l'accessibilité renvoie ensuite à la position nationale de la Région. L'intensité de la relation entre la Région Rhône-Alpes et l'Île de France et plus globalement entre les pôles métropolitains de l'axe nord-sud de l'axe français introduit, au delà de la densité des infrastructures existantes, une logique de congestion largement centrée sur le passage lyonnais. La question du contournement lyonnais, tant ferroviaire que routier, est alors au centre de la réflexion sur la planification des infrastructures.

Et dans cette intensité de la fréquentation de cette infrastructure, c'est aussi la dimension transit et donc de l'ouverture européenne qui contribue à la croissance des trafics. *L'ouverture* de la Région repose sur une logique de carrefour entre l'arc méditerranéen et l'Europe du nord est. Les franchissements alpins du Fréjus et du Mont-Blanc sont le support d'une interaction forte entre le sud et le nord de l'Europe mais également entre les régions Rhône-Alpes, Bade-Wurtemberg, Catalogne, et Lombardie. L'émergence progressive du point de vue de l'interaction économique d'une région européenne du Grand Sud Est a pour corolaire l'identification par les acteurs régionaux et nationaux de projets d'infrastructures proprement européens. Le projet ferroviaire Lyon-Turin, la LGV Rhin-Rhône voire la mise à Grand Gabarit fluvial Saône-Rhin en sont trois supports qui, complétés par le projet de contournement lyonnais, révèlent une certaine convergence entre les projets régionaux et la prospective nationale du SNIT.

Points clés

- ✓ *La question du corridor nord sud de transit et du bouchon lyonnais*
- ✓ *Le réseau d'une interface européenne*
- ✓ *La convergence entre les intentions régionales et les objectifs du SNIT*

Espace témoin n°5.

Alsace : un espace urbain en position transfrontalière

La composition du territoire

La caractéristique principale de *la démographie* de la Région Alsace tient toujours dans une densité de population largement supérieure à la moyenne nationale (219 habitants par km²). L'évolution est marquée par une croissance continue du solde naturel mais une contraction récente du solde migratoire. La population est proportionnellement jeune avec un taux d'activité élevé. Le taux de chômage a longtemps été le plus faible des régions françaises mais il s'est accentué depuis 2002 tout en restant inférieur à la moyenne nationale dans une période de contraction de l'activité économique. Plus petite région de France mais avec une densité démographique élevée, la population alsacienne (1,8 millions d'habitants) est principalement urbaine. Les huit principales aires urbaines regroupent ainsi près de 87% de la population en majorité regroupée sur l'axe Strasbourg-Colmar-Mulhouse-Belfort. L'espace périurbain est en extension constante (un alsacien sur trois y réside) avec une croissance considérable de la couronne périurbaine strasbourgeoise marquée pour une dynamique d'étalement et une perte d'habitants de la ville centre de Strasbourg.

Le tissu productif de la Région Alsace est dominé par l'activité tertiaire au même titre que l'ensemble des régions françaises mais repose également sur un socle industriel diversifié (automobile, mécanique, chimie, agro-alimentaire, électronique). Les entreprises de ces secteurs d'activité sont réparties sur l'ensemble du territoire mais avec une concentration élevée autour du triangle Strasbourg-Haguenau-Molsheim (25 % de l'emploi industriel) et à Mulhouse et Colmar. Le principal caractère de l'économie alsacienne tient toujours, malgré une contraction forte liée à la crise de 2008-2009, dans l'importance des échanges internationaux de la Région. En 2010, les exportations alsaciennes représentaient près de 7 % en valeur des exportations nationales. Cette contribution, rapportée au PIB régional, souligne le taux d'ouverture de la Région lié à la circulation des biens autour de quelques groupes de produits (machines et équipements pour l'industrie, produits de la filière automobile, exportations de produits chimiques, produits pharmaceutiques). Cette ouverture internationale est largement européenne (75 % des exportations et 58 % des importations en 2010) et plus principalement transfrontalière. Le poids du voisin allemand dans la structure des échanges de la Région (29 % des exportations et 27 % des importations en 2010) témoigne d'une interaction et d'une sensibilité forte de la croissance économique alsacienne à la conjoncture allemande.

Points clés

- ✓ *Une densité démographique élevée et des aires urbaines qui couvrent l'espace régional*
- ✓ *Un espace transfrontalier au portefeuille d'activités industrielles diversifiées*
- ✓ *Une structure des échanges ouverte à l'international et dépendante de l'économie allemande*

Les enjeux de mobilité

La question de l'accessibilité pose alors celle du fonctionnement d'un espace démographique urbain et dense en position transfrontalière. Elle est pour partie liée à l'insertion de l'ensemble régional dans les logiques de la grande vitesse ferroviaire européenne. La Grande Vitesse a ainsi considérablement modifié les conditions d'accessibilité vers Paris et vers l'Allemagne de la métropole strasbourgeoise et partant, du réseau urbain alsacien. La deuxième phase de la LGV Est (Baudrecourt-Vendenheim) et le financement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (Dijon-Mulhouse) sont ainsi prioritaires dans l'aménagement régional. Ces deux projets sont inscrits dans le SNIT et ont une conséquence qui dépasse les gains d'accessibilité sur le seul réseau national en réduisant la distance entre les villes allemandes et les villes françaises dans une double logique ouest-est (Paris-Allemagne) et nord-sud (Francfort-Lyon-Marseille). L'articulation de ces lignes LGV avec le réseau TER prioritaire dans l'action régionale (qui avait expérimentée la régionalisation ferroviaire) pose également la question des pôles d'échanges. La congestion urbaine et les projets de contournement associés constituent le deuxième enjeu d'accessibilité en particulier sur l'axe nord-sud et sur les deux pôles urbains principaux (Strasbourg et Mulhouse) caractérisés par une traversée autoroutière (A 35 et A 36).

Le détournement des trafics allemands sur le réseau alsacien suite à la décision d'instaurer une taxe poids-lourds a renforcé cet effet de congestion en introduisant la question d'une taxe équivalente sur le réseau alsacien reprise et généralisée dans les objectifs du Grenelle et bientôt « testée » en Alsace. Cette question du transit témoigne d'une **orientation régionale proprement transfrontalière** et d'une nécessité d'en réfléchir les interfaces ferroviaires (Grande Vitesse) et routières (connexion de l'A35 et du réseau allemand entre Lauterbourg et Karlsruhe, connexion avec le réseau suisse). Elle signale aussi l'appartenance du territoire alsacien à l'espace Rhénan en termes d'interaction économique. Le développement des capacités portuaires (Strasbourg, Mulhouse-Rhin, Colmar) est soutenu par les collectivités territoriales qui contribuent notamment au financement d'une plate-forme trimodale alsacienne (terminal de Lauterbourg également repris dans les objectifs du SNIT) dans un contexte de réduction des ressources foncières nécessaires au développement d'activités industrielles et logistiques.

Points clés

L'insertion dans le réseau européen de la grande vitesse ferroviaire

La congestion urbaine dans un espace de transit

L'intégration à l'espace rhénan et le développement de plateformes intermodales

Groupe de travail Territoires et Mobilités

Participants au groupe de travail :

Michel Savy (ENPC-Université Paris-Est), Philippe Estèbe (IHEDATE), Pierre Calvin (Colas), Nicolas Leleu (FNTP), Stéphane Levesque (URF), Sylvianne Villaudière (Alliantis), André Broto (Cofiroute), Jean Debrie (IFSTTAR), Pascale Poupinot (Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise), Marc Censi, Capucine de Riveau (Colas).

Période de travail : novembre 2011- mai 2012

Objectif et séquences de travail du groupe

Ce groupe de travail est constitué d'anciens auditeurs de l'IHEDATE et d'une participation de chercheurs académiques. Il est donc le lieu d'un débat collectif qui permet de croiser les différents intérêts et réflexions sur la planification des transports mais cherche à en promouvoir une expertise territoriale scientifique indépendante assurée par l'IHEDATE avec l'aide scientifique de l'IFSTTAR. Cette entrée par le territoire s'est donc fixée comme principe de ne pas rentrer dans les débats sur les modes de transport, débats nombreux menés par et dans d'autres instances. Le groupe disposait cependant d'informations structurées pour initier le travail. La production d'expertises par des instances diverses sur ce sujet de la planification des transports et de son évolution (TDIE, URF et ARF, FNTP) ainsi que les débats menés dans le cadre du Comité général du développement durable ont ainsi nourri les premiers travaux. Complétés par une lecture des schémas de 1960 à nos jours et de quelques travaux scientifiques, ils ont permis la production d'une note de cadrage initiale. La deuxième séquence de travail a été liée à l'audition du groupe par le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) saisi par le premier ministre d'une demande d'avis sur le SNIT. Différentes réunions collectives ont permis de proposer une matrice de lecture territoriale et une identification des points manquants dans le SNIT sur cette question du territoire. La troisième séquence a permis de tester, avec l'aide d'anciens auditeurs de l'IHEDATE, cette matrice territoriale sur 5 espaces témoins, test nécessaire à la validation des éléments de réflexion. Cette validation et les propositions associées ont constitué la dernière étape de travail du groupe. Le présent document reprend les points principaux et les conclusions de cette démarche structurée autour de 5 propositions.

Contacts

Jean Debrie, Université Paris-Est, IFSTTAR-SPLOTT (rapporteur scientifique du groupe)

Philippe Estèbe, IHEDATE (directeur de l'Institut des hautes études de l'aménagement et du développement des territoires en Europe)

Capucine du Rivau, Colas (coordination du groupe)

jean.debrie@ifsttar.fr / estebe@enpc.fr / durivau@siege.colas.fr