

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : LES ENJEUX DE L'INTERCONNEXION AUX CORRIDORS EUROPÉENS



Sommaire

Avant-propos	3
Un enjeu d'interconnexion des corridors européens	4
Les métropoles européennes interconnectées par les corridors ferroviaires européens à grande vitesse	6
Les interconnexions des corridors de marchandise : un enjeu pour une compétitivité européenne durable	8
La grande région, plaque tournante du réseau européen de transport	10
Dans le Rhin supérieur, des maillons manquants stratégiques pour connecter les corridors européens	12
Conclusion	15

AVANT-PROPOS

L'Eurométropole de Strasbourg est au contact de quatre des neuf corridors européens de transport pour lesquels l'Union européenne a entrepris d'organiser la mobilisation des moyens et la convergence des efforts de tous les partenaires concernés : États, collectivités territoriales, opérateurs de transport maritime, fluvial, routier, aérien.

Pour réaliser cet objectif, l'Union européenne s'est dotée de divers instruments de financement : Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), facilités de la Banque européenne d'investissement (BEI).

Les financements européens ne bénéficieront toutefois, dans chaque pays, qu'à des projets retenus et proposés par les États, c'est-à-dire pour lesquels ceux-ci auront décidé de s'engager.

Afin que la France, notamment la nouvelle Grande région dont l'Eurométropole de Strasbourg a été reconnue comme chef-lieu, puisse bénéficier pleinement de son positionnement exceptionnel au contact des corridors « Mer du Nord-Méditerranée », « Atlantique », « Rhin-Alpes » et « Rhin-Main-Danube », il est nécessaire de procéder au plus vite à la réalisation d'une série d'opérations.

Celles-ci permettront de connecter définitivement l'Eurométropole à chacun de ces grands corridors européens : achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, achèvement de la continuité autoroutière Nord-Sud à travers l'Alsace, poursuite du développement des infrastructures portuaires, relèvement de la vitesse sur la section reliant le pont ferroviaire sur le Rhin à la ligne Karlsruhe-Bâle, et le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.

Ce document a pour objet de présenter les opportunités ainsi offertes à la France de s'assurer, par l'Eurométropole de Strasbourg, les meilleures connexions aux corridors structurants du réseau transeuropéen de transport.



Catherine Trautmann

Vice-présidente de l'Eurométropole,
Présidente du Port autonome de Strasbourg,
Coordinatrice européenne pour le corridor
du réseau central Mer du Nord - Baltique



Robert Herrmann

Président de l'Eurométropole de Strasbourg
Président de l'ADEUS

Photo : Jérôme Dorhiel/Eurométropole de Strasbourg

Un enjeu d'interconnexion des corridors européens

La politique européenne de transport

Dans sa stratégie « Europe 2020 », l'Union s'est fixé les grands objectifs à atteindre d'ici la fin de la décennie pour mettre en place les conditions d'une croissance intelligente, durable et inclusive. Dans son Livre blanc sur les transports de 2011, la Commission européenne précise la contribution du domaine du transport à ces objectifs à travers le développement d'un système de transport européen. Celui-ci vise à augmenter la mobilité sur des sites clés, à réduire les goulets d'étranglement et à promouvoir ainsi croissance et emploi. Les propositions du Livre Blanc poursuivent également l'objectif de rendre l'Europe moins dépendante des importations de pétrole et de réduire de 60 % les émissions de CO² d'ici 2050, à travers un report modal de 50 % du fret routier de marchandises vers des modes de transport alternatifs tels que le rail ou la navigation.

Pour mettre en œuvre cette politique, la Commission a développé le concept d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) multimodal, totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050.

Les corridors multimodaux comme épine dorsale du transport européen

Afin de développer ce réseau, la Commission européenne a sélectionné un réseau « central » constitué par neuf grands corridors de transport mixtes voyageurs/fret : deux corridors Nord-Sud, trois corridors Est-Ouest et quatre corridors diagonaux. Ce réseau central vise à transformer les connexions Est-Ouest, à supprimer des goulets d'étranglement, moderniser les infrastructures et faciliter les flux transfrontaliers de personnes et de marchandises à travers l'UE. Il contribue à l'interconnexion entre les différents modes de transport et à la réalisation des objectifs en matière de changement climatique.

Pour accélérer l'investissement dans les infrastructures de transport prioritaires, la Commission a triplé son budget dédié pour la période 2014-2020. Ce financement européen sera focalisé prioritairement sur le réseau central, qui apporte la plus grande plus-value pour l'Union européenne.

La position centrale de l'Eurométropole au sein du réseau des RTE-T

L'Eurométropole de Strasbourg est, en Europe, le seul territoire traversé par quatre de ces corridors, ce qui lui procure une position exceptionnelle au sein du réseau central des RTE-T.

A travers sa gare TGV, sa plateforme multimodale portuaire et ses raccordements autoroutiers, elle dispose d'interconnexions performantes avec ces corridors de transport qui la relient à une grande partie de l'Europe.

Les quatre corridors du réseau central des RTE-T traversant l'Eurométropole

Le corridor Rhin-Alpes, qui relie les ports maritimes de Rotterdam et Anvers à Gênes et la Méditerranée, constitue une des routes de fret les plus chargées d'Europe. Il suit en grande partie le cours du Rhin, la plus importante voie fluviale d'Europe, et sa prolongation routière et ferroviaire vers l'Italie.

Le corridor Mer du Nord-Méditerranée s'étend de l'Irlande à Marseille via le Benelux et les axes Strasbourg-Lyon et Metz-Lyon. Le corridor Atlantique relie, par des voies à grande vitesse, Lisbonne au Havre, et Paris à Strasbourg.

Le corridor Rhin-Danube, avec comme épine dorsale le canal Main-Danube, relie les régions de Strasbourg et de Francfort à la Mer Noire via le Sud de l'Allemagne, Vienne, Bratislava et Budapest.

ZOOM SUR LES CORRIDORS EUROPÉENS DE TRANSPORT



BALTIC - ADRIATIC	ORIENT / EAST-MED	ATLANTIC
NORTH SEA - BALTIC	SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN	NORTH SEA - MEDITERRANEAN
MEDITERRANEAN	RHINE - ALPINE	RHINE - DANUBE

Source : Union européenne

Les métropoles européennes interconnectées par les corridors ferroviaires européens à grande vitesse

Le positionnement stratégique de l'Eurométropole de Strasbourg au service de l'Europe et de la France

Capitale européenne, l'Eurométropole de Strasbourg a par ailleurs été choisie comme chef-lieu de la Grande région issue de la réunion de l'Alsace, de la Champagne-Ardenne et de la Lorraine.

Sa situation dans la vallée du Rhin supérieur positionne l'Eurométropole comme un nœud urbain, au cœur de relations privilégiées avec l'Allemagne, les pays du Benelux, la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

Le Pôle métropolitain, constitué entre les agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse, apparaît comme la porte européenne de la nouvelle Grande région, qui offre à celle-ci les connexions nécessaires avec les différents Etats qui bordent ses limites au Nord et à l'Est.

Quels maillons à compléter, pour une Eurométropole pleinement connectée ?

La mise en service en 2016 de la 2^{ème} phase de la LGV Est européenne permettra de rapprocher la France et Paris de la vallée du Rhin et de la Bavière et, au-delà, de l'Autriche et des pays d'Europe centrale. Elle aura aussi pour effet la mise en circulation de TGV reliant directement Strasbourg à Luxembourg, d'une part, et d'autre part à Bruxelles, en desservant au passage l'aéroport de Roissy et de Lille.

Pour être totalement optimisé, l'effort qui a ainsi été accompli en France par l'Etat avec le concours de nombreuses collectivités, devra être complété en Allemagne par quelques aménagements permettant de relever la vitesse entre le franchissement du Rhin à Strasbourg et la ligne Karlsruhe-Bâle.

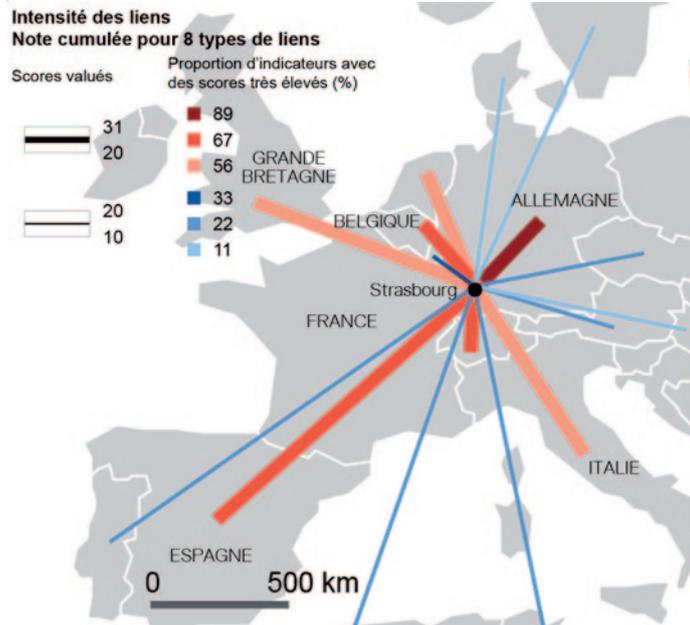
L'achèvement de la LGV Rhin-Rhône entre Mulhouse et Belfort permettra d'améliorer la fonctionnalité du réseau métropolitain dans l'espace du Rhin supérieur élargi. L'existence d'une LGV sur la totalité du tracé Mulhouse-Dijon aura également pour effet de permettre que la voie classique soit dédiée à la circulation des marchandises.

NOTE DE LECTURE, PAGE OPPOSÉE

Les atouts de la métropole strasbourgeoise sont nombreux pour que sa position au carrefour de quatre corridors européens serve le développement de sa région et aide à relier l'agglomération parisienne et la façade atlantique aux zones de développement de la Banane bleue.

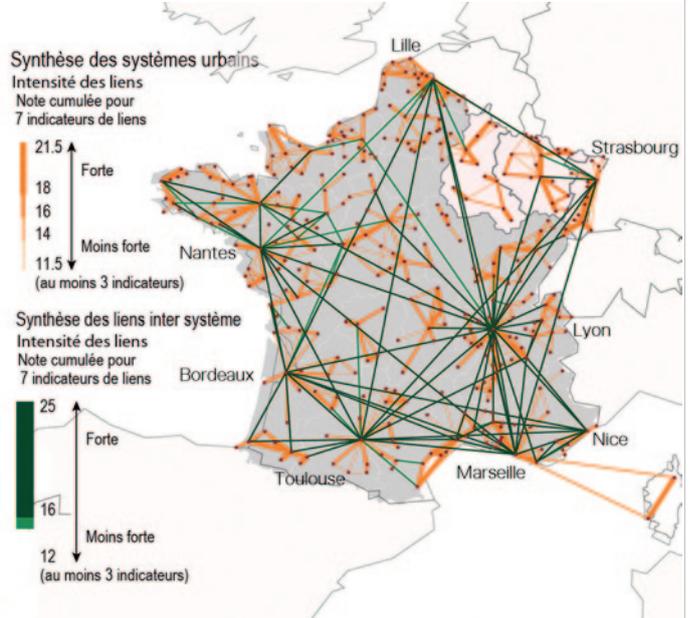
Il reste peu d'efforts à réaliser pour que la France bénéficie de la capacité d'entraînement de ces investissements productifs d'avenir.

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET SES LIENS PRIVILIGIÉS EN EUROPE



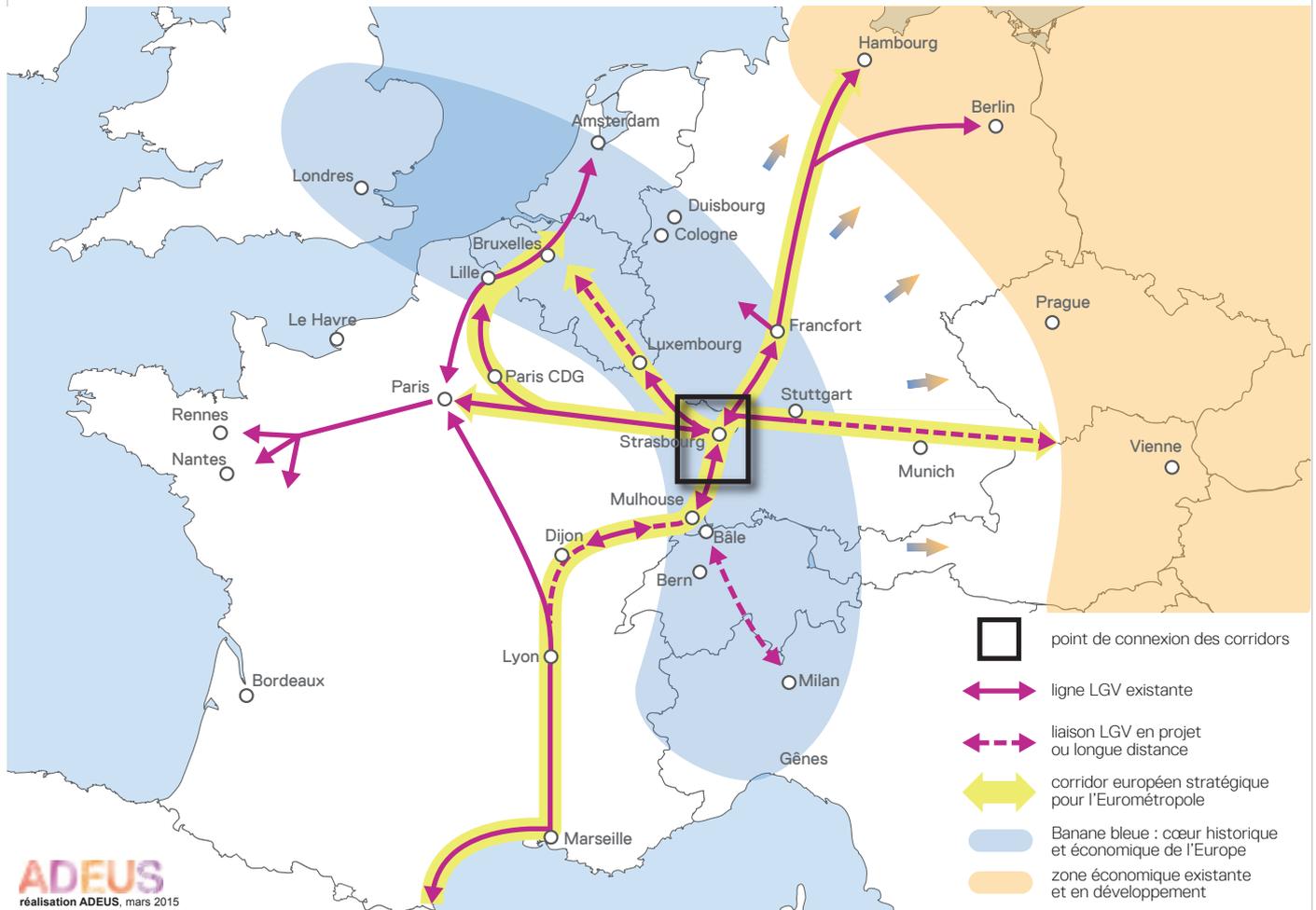
Sources : ADEUS / CNRS

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, UN DES NEUF HUBS NATIONAUX (SYNTHÈSE DES LIENS HORS PARIS)



Sources : CNRS / DATAR / ADEUS

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : UN POINT DE CONNEXIONS STRATÉGIQUES DES AXES FERROVIAIRES À GRANDE VITESSE EN EUROPE



Les interconnexions des corridors de marchandise : un enjeu pour une compétitivité européenne durable

Une localisation stratégique

A la croisée de quatre des neuf grands corridors transeuropéens de transport, l'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'une localisation privilégiée en Europe. Sa situation au cœur de la région trinationale du Rhin supérieur lui permet de connecter le territoire français à l'espace européen et de le raccrocher au dynamisme des économies voisines. Cet espace de coopération et d'expérimentation constitue une richesse unique pour une métropole française.

Cette localisation a favorisé l'émergence d'un tissu économique fort et une offre logistique trimodale dense. Une étude de marché, menée conjointement par neuf ports du Rhin supérieur en 2014, recense près de 140 offres de service hebdomadaires en transport combiné du Rhin supérieur vers dix grandes destinations en Europe, avec un important potentiel de développement notamment vers la France, l'Italie et l'Europe de l'Est, moyennant certaines améliorations infrastructurelles.

Cette étude annonce d'ailleurs une importante croissance des flux pour les plateformes multimodales d'ici 2025, notamment pour le secteur du conteneur et les filières industrielles, très présentes à Strasbourg.

Avec sa plateforme portuaire, l'Eurométropole dispose d'un atout stratégique pour tirer bénéfice de ces évolutions. Le Port autonome de Strasbourg, aujourd'hui véritable plaque tournante du trafic multimodal, a anticipé ces évolutions en investissant massivement dans ses terminaux multimodaux, afin de pouvoir répondre à la forte croissance des trafics. La création d'un deuxième terminal à conteneurs à Strasbourg en 2004 et l'installation d'équipements de manutention

performants lui ont permis de quadrupler les trafics conteneurs depuis 2000 pour atteindre 413 564 EVP (Equivalent Vingt Pieds) en 2014.

Le Port autonome de Strasbourg a d'ailleurs consolidé l'arrimage de l'Eurométropole aux corridors et à l'Espace européen en créant un véritable réseau portuaire trinationale avec huit autres plateformes du Rhin supérieur. Ce réseau est porteur de projets d'innovation et de développement d'outils communs permettant d'optimiser l'offre logistique de chacune des plateformes.

Les enjeux stratégiques de l'Eurométropole et les points de blocage

Le positionnement sur les axes logistiques multimodaux –fleuves, réseaux ferrés, routes– représente un enjeu vital pour la compétitivité de l'Eurométropole et son développement économique. Or, pour conforter sa compétitivité face à des centres économiques concurrents, des leviers doivent être actionnés pour renforcer les liaisons multimodales de l'Eurométropole avec des destinations stratégiques du transport de marchandises.

Il s'agit notamment :

- des ports maritimes français –Haropa (Le Havre-Rouen-Paris) et le Grand Port Maritime de Marseille– par mode ferroviaire et routier ;
- des ports d'Europe du Nord, notamment les ports d'Anvers et Rotterdam par mode ferroviaire, routier et fluvial ;
- des ports intérieurs allemands du Rhin supérieur (Mannheim-Ludwigshafen, Kehl, Bâle) par mode ferroviaire et routier, afin de faciliter la coopération.

De la même façon, le système de transport multimodal de l'agglomération strasbourgeoise doit être rendu plus performant, afin de développer l'accessibilité et l'efficacité des équipements multimodaux, notamment par :

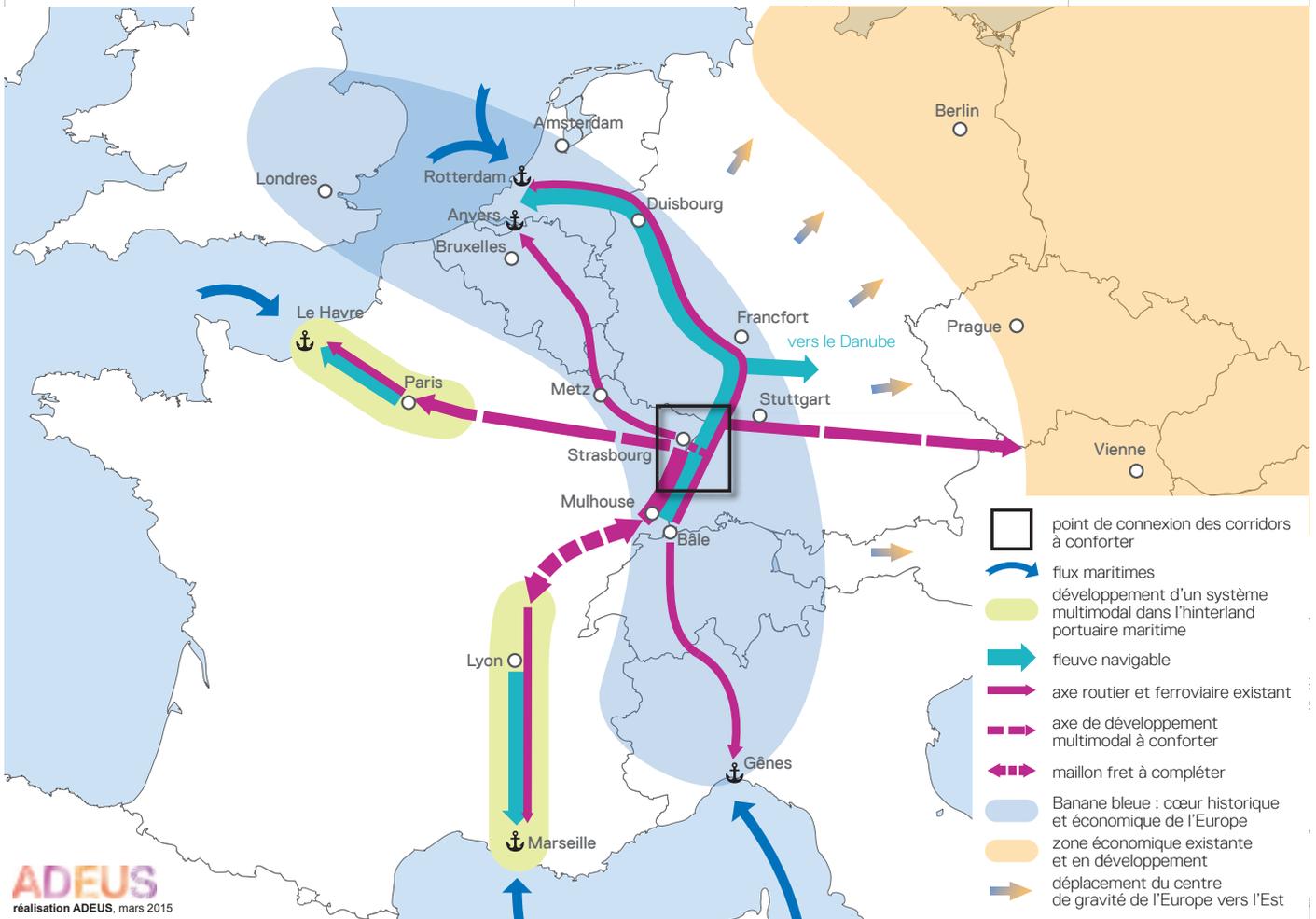
- la consolidation du hub ferroviaire de Strasbourg, en connexion avec la plateforme multimodale du port ainsi qu'avec le réseau ferroviaire allemand ;
- l'amélioration de l'accessibilité routière de l'Eurométropole et du port de Strasbourg ;
- le développement de la coopération trinationale entre plateformes portuaires permettant de positionner l'Eurométropole au centre des corridors multimodaux des RTE-T.

OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COMBINÉ EN 2014



Sources : Étude CTS-Prograns

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : NŒUD CENTRAL DES INTERCONNEXIONS DANS LE RÉSEAU FRANÇAIS ET EUROPÉEN DES CORRIDORS DE MARCHANDISE



ADEUS
réalisation ADEUS, mars 2015

La grande région, plaque tournante du réseau européen de transport

Une région ouverte sur l'Europe

Au contact de quatre pays européens, la nouvelle Grande région issue de la réunion de l'Alsace, de la Champagne Ardenne et de la Lorraine sera la plus transfrontalière de France. Au sein de cette Grande région, les grandes densités urbaines se sont principalement organisées dans des corridors orientés du Nord au Sud, ouverts vers les territoires voisins grâce aux grands cours d'eau européens qui traversent la région (Rhin, Moselle, Meuse). Les sillons alsacien et lorrain concentrent des infrastructures très sollicitées tant pour leur rôle dans le fonctionnement interne de chacun de ces sillons que pour leur rôle stratégique dans le passage du transit national et international entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Épine dorsale du nouvel ensemble régional, le couloir d'infrastructures Est-Ouest Paris-Strasbourg (autoroute A4 et LGV Est) a été rendu efficace et rapide. Il lie les grands pôles urbains de la Grande région entre eux

et vers les territoires européens les plus dynamiques. L'accessibilité vers Paris est ainsi très bonne pour les grandes agglomérations de la Grande région.

La mise en service de la LGV sur l'intégralité du tracé Paris-Strasbourg, à compter de mars 2016, aura pour effet de redonner de la capacité sur la ligne classique pour la circulation des marchandises et des TER, ce qui contribuera à permettre une bonne articulation entre les sillons rhénan et lorrain.

L'accessibilité vers le Sud de la France s'est améliorée en 2012 avec la mise en service de la première phase du TGV Rhin-Rhône, elle demeure à renforcer pour l'ensemble de la région. L'accessibilité vers l'Allemagne s'améliore grâce aux nouvelles connexions du réseau ferroviaire français et allemand. Le nombre des liaisons par TGV entre le Sud de la France et l'Allemagne n'augmentera significativement qu'avec une voie à grande vitesse complète entre Strasbourg et Lyon, ce qui permettra de concurrencer les liaisons aériennes.



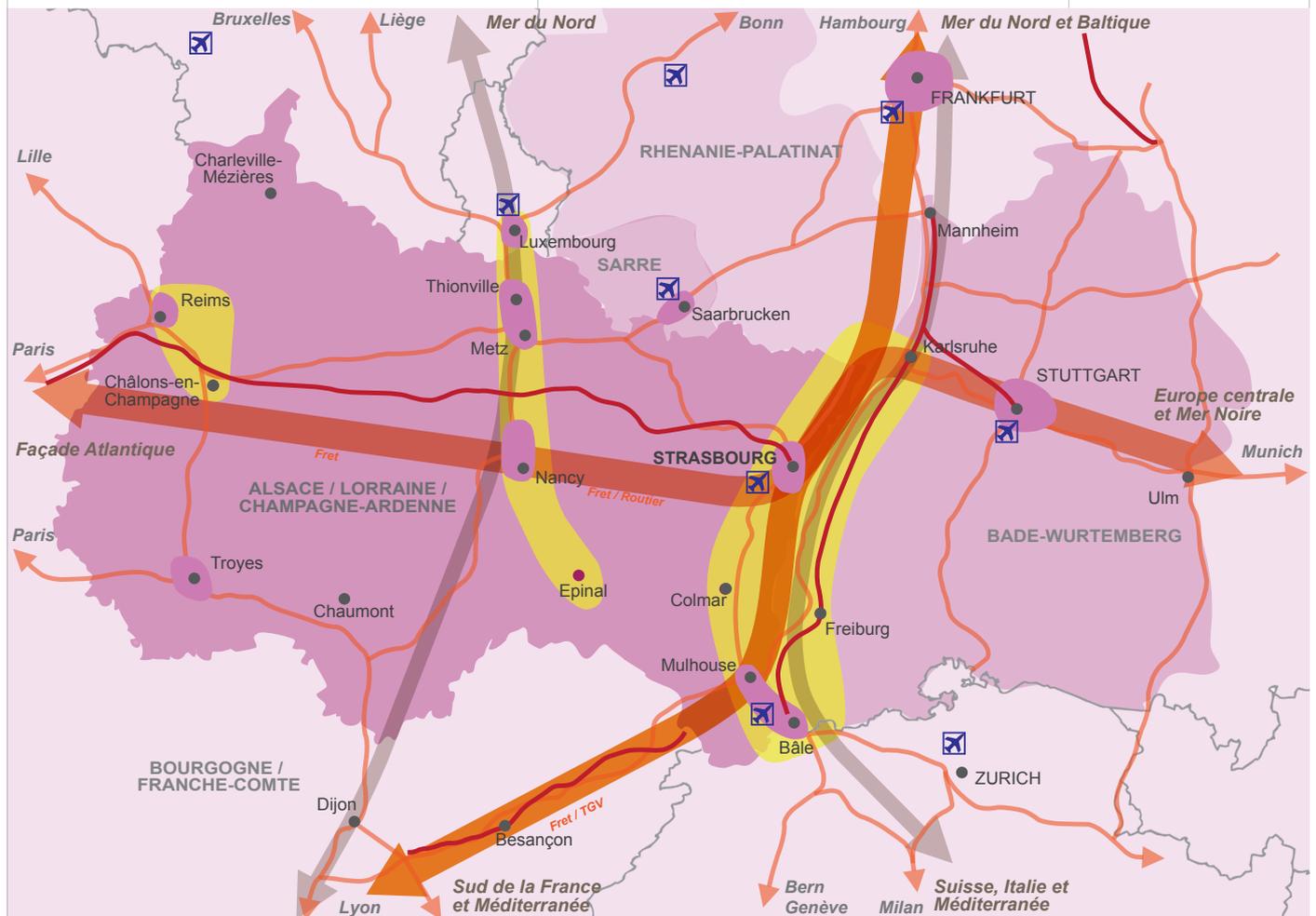
La connexion des ports du Nord à la Méditerranée suppose toutefois que des améliorations soient apportées aux systèmes de signalisation et que des aménagements soient réalisés sur l'axe passant par Strasbourg.

En plus de son offre aéroportuaire propre (Strasbourg international et l'EuroAirport), la Grande région bénéficie de la proximité de trois des plus grands hubs aériens européens (Paris CDG, Francfort et Zurich), à moins de deux heures par la route ou le TGV.

Un enjeu d'interconnexion pour la France

La Grande région Est se comprend ainsi comme une maille stratégique dans le réseau européen des métropoles et territoires économiques dynamiques. Dans cette maille, il y a des nœuds majeurs : le Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse, le Pôle métropolitain constitué entre toutes les villes du sillon lorrain, l'ensemble Reims/Châlons-en-Champagne, et il y a des maillons faibles à renforcer pour le dynamisme futur de la Grande région, de la France et de l'Europe.

LA GRANDE RÉGION IRRIGUÉE PAR DES CORRIDORS, ARTICULÉS À L'EUROPE CONTINENTALE



Enjeux d'infrastructure

- système de déplacement interne à renforcer
Rhin supérieur / Sillon-lorrain-Luxembourg / G3
- axe à renforcer
Sud de la France vers l'Allemagne du Nord
- axe à renforcer
Atlantique vers Europe centrale
- corridor existant
Benelux Espagne - Benelux Suisse

- densité de population de plus de 500 habitants au km²
- autoroute
- LGV
- aéroport principal (plus d'un million de voyageurs)

STRASBOURG chef lieu de région



Dans le Rhin supérieur, des maillons manquants stratégiques pour connecter les corridors européens

Strasbourg, au cœur des relations ferroviaires franco-allemandes : les deux maillons manquants

Lors du sommet de La Rochelle, en 1992, la France et l'Allemagne se sont engagés à construire des connexions ferroviaires à grande vitesse entre les deux pays. Cette volonté s'est concrétisée par des projets de grande envergure comme la construction de la LGV Est-européenne, dont la 2^{ème} phase est actuellement en voie d'achèvement, et la mise en service, en décembre 2011, d'une première phase de la LGV Rhin-Rhône.

La mise en service, entre Francfort, Strasbourg et la vallée du Rhône, de circulations empruntant la section de LGV Rhin-Rhône actuellement réalisée a représenté une étape significative dans la construction du maillage ferroviaire national et international en Europe.

Mais deux maillons restent à réaliser pour optimiser les liaisons transfrontalières assurées via Strasbourg :

- au Sud de l'Alsace, l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône,
- à l'Est de Strasbourg, en Allemagne, la modernisation des 14 km de la ligne ferroviaire entre le Rhin et Appenweier, empruntée par les TGV assurant, via Strasbourg, les relations Munich-Stuttgart-Paris et par les TGV assurant les relations Francfort-Lyon-Méditerranée.

L'intérêt européen des deux projets est confirmé dans les nouvelles orientations du RTE-T pour la période 2014-2020. La LGV Rhin-Rhône figure comme un projet pré-identifié dans le corridor Mer du Nord-Méditerranée du réseau central du RTE-T, à réaliser avant 2030. La modernisation de la ligne Kehl-Appenweier figure comme un projet pré-identifié du corridor Rhin-Danube du réseau central, à réaliser également avant 2030.

Un enjeu de mise en réseau de l'accessibilité aérienne régionale

En complément de l'aéroport international de Strasbourg, l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse concourt à l'accessibilité aérienne européenne de Strasbourg et d'un territoire allant de la Franche-Comté à l'Alsace et la Lorraine, de la Suisse à l'Allemagne. Le projet de création d'une halte ferroviaire adossée à l'aérogare implique la dérivation de la ligne actuelle reliant Strasbourg et Mulhouse à Bâle, et la création de six kilomètres de voies nouvelles. La mise en œuvre de ce projet mobilisera le concours financier de la France, de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Union européenne. Un accord est recherché avec la Confédération helvétique pour le financement des études préalables.

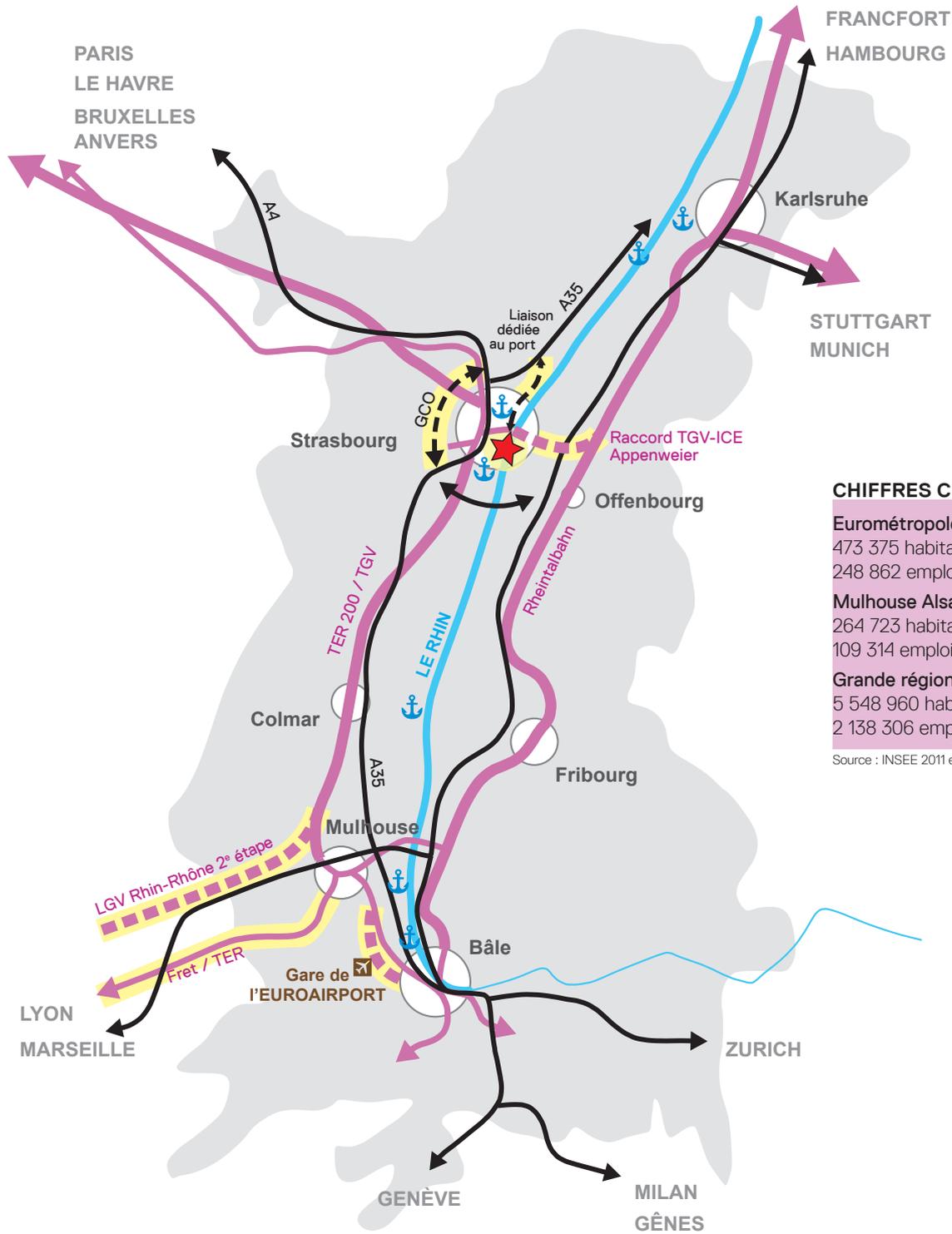
Les maillons manquants pour un meilleur fonctionnement du réseau routier marchandises en plaine d'Alsace

L'autoroute A35 au droit de Strasbourg cumule aujourd'hui des fonctions de transit international, de liaison entre le chapelet dense de villes moyennes alsaciennes et de déplacements quotidiens entre Strasbourg et l'ensemble de sa zone de chalandise, d'emplois et d'attraction.

Ces trafics voyageurs et marchandises peuvent dépasser 200 000 véhicules/jour et créent des encombrements préjudiciables au fonctionnement économique, à la qualité de vie et à la santé des usagers et riverains.

Le projet autoroutier de Grand contournement Ouest (GCO) de Strasbourg (24 km) doit permettre d'accueillir le trafic Nord-Sud ne concernant pas Strasbourg, ainsi que de requalifier l'autoroute actuelle.

LES MAILLONS MANQUANTS DANS LE RHIN SUPÉRIEUR



CHIFFRES CLÉS

Eurométropole de Strasbourg

473 375 habitants
248 862 emplois

Mulhouse Alsace Agglomération

264 723 habitants
109 314 emplois

Grande région Est

5 548 960 habitants
2 138 306 emplois

Source : INSEE 2011 et 2012

- projet
- voie ferrée à plus de 200 km/h
- voie classique
- voie en projet
- autoroute / lien routier performant
- projet autoroutier
- projet de route
- plateforme fret en projet
- installations portuaires

ADEUS réalisation ADEUS, mars 2015



Cette requalification garantit à la fois la fluidité nécessaire aux connexions entre zones d'activités tertiaires supérieures, centralités urbaines, aéroport ou gare, et une réduction du trafic. Le but est d'atteindre les objectifs environnementaux qui permettront notamment à la France d'éviter les pénalités pendantes de l'Union européenne (particules, NOx).

En détournant le trafic de transit, le GCO améliorera aussi l'accès routier pour les marchandises intéressant l'agglomération et son port. Cette fiabilisation des temps de parcours permettra de faire fructifier les formidables atouts de Strasbourg en matière de logistique tous modes.

Les capacités de la voie fluviale, des transbordements du Port autonome de Strasbourg, la préservation des embranchements ferroviaires et la dynamique du trafic ferroviaire conteneurisé seront renforcées par cette amélioration de l'accessibilité routière.

Le GCO, première action décisive de ce schéma cohérent, devra donc être complété par une amélioration de l'accès routier Nord du port (mise à niveau de l'ordre de 15 M€ d'une voie VNF de 14 km). Cette infrastructure permettra de réduire les temps de parcours vers le réseau autoroutier Nord (A35 et A4), via un contrôle d'accès réservant cette route aux seuls poids lourds concernés par le port.

Les projets clé pour le fret ferroviaire en Alsace

Le fret ferroviaire permet à la fois de diversifier les modes d'acheminement et les origines-destinations et de compléter la voie fluviale dans un rôle d'irrigation de l'hinterland portuaire.

Les débouchés pour le fret sont limités au Sud (Mulhouse-vallée du Rhône) à la fois par des limites physiques (gabarit des ouvrages d'art limitant le trafic de conteneurs) et de capacité, ce qui réduit la souplesse et la fiabilité nécessaires aux chargeurs. L'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, complété par la mise au gabarit B+ des tunnels sur la voie classique, permettra de libérer des sillons pour le fret sur cette dernière. Il devrait en résulter une augmentation de la capacité pour les importants trafics Nord-Sud, pour lesquels la Suisse est d'ores et déjà plus attractive.

Cette ouverture vers le Sud contribuera à dynamiser encore davantage le trafic de fret ferroviaire et justifie d'étudier l'implantation d'une plateforme multimodale de fret sur l'agglomération strasbourgeoise ; son implantation au carrefour des corridors européens lui permettra de capter une partie du trafic au bénéfice de l'écosystème logistique alsacien. Cette étude devra permettre également de déterminer le meilleur emplacement pour cet équipement.



CONCLUSION

La constitution du réseau transeuropéen des corridors de transport contribuera puissamment à offrir des opportunités nouvelles pour le positionnement économique et logistique des territoires en Europe, territoires en compétition sur un marché mondialisé.

L'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'ores et déjà de bonnes connexions pour le transport des voyageurs, comme pour le transport des marchandises.

Des efforts demeurent cependant à poursuivre, dans l'objectif de conforter son rôle comme nœud européen au centre d'un espace de forte intensité économique. Il s'agit, d'une part, de consolider l'arrimage à l'espace est-européen et, d'autre part, de renforcer l'efficacité des liaisons avec les territoires maritimes, français et européens.

Des opérations ponctuelles bien ciblées permettant d'améliorer l'interconnexion par Strasbourg des quatre corridors au contact desquels se trouve l'Eurométropole contribueront à renforcer la performance du réseau européen.

