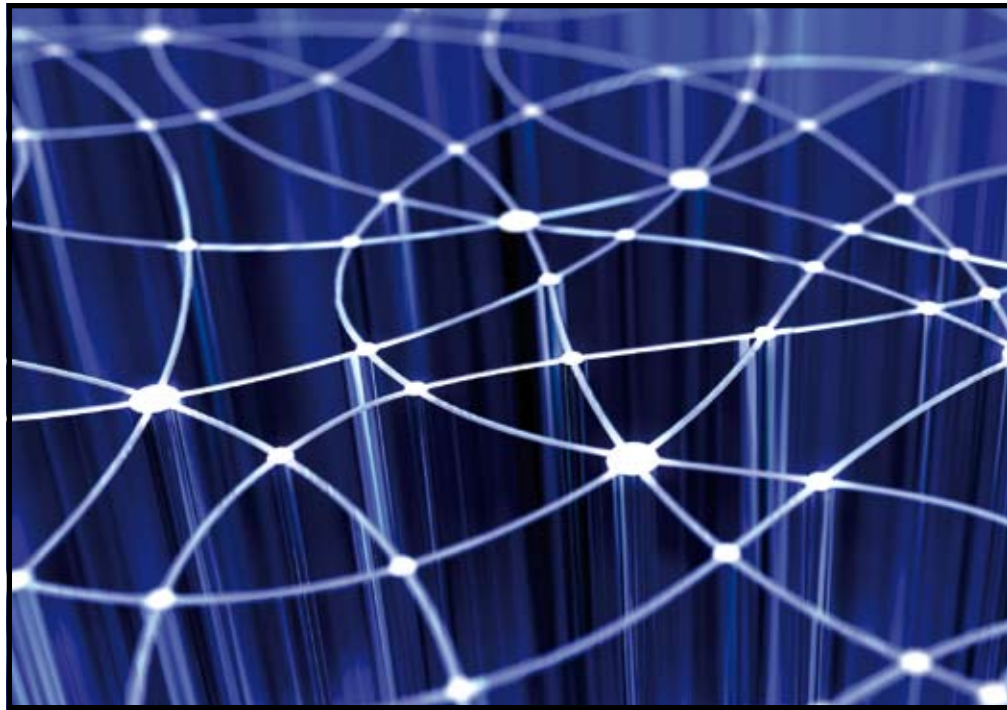


# Les transports, levier de l'économie



Essentielles à l'échelle d'un monde globalisé, les infrastructures le sont aussi pour une région. Dotée d'atouts liés notamment à sa situation géographique, l'Alsace a tout intérêt à prendre cette question à bras-le-corps pour s'imposer dans le contexte européen et international tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants de plus en plus mobiles. >>

*Appelés de plus en plus à jouer la carte de l'intermodalité, les différents modes de transport présentent tous des contraintes précises et doivent relever le défi d'un contexte économique en évolution. Panorama des infrastructures en place dans notre région.*



**ACCESSIBILITÉ** UN PROBLÈME CRUCIAL POUR LE TERRITOIRE, DES MAILLAGES À OPTIMISER

# Des infrastructures en évolution

« *Il faudrait construire les villes à la campagne* », écrivait Alphonse Allais. Nul n'a réussi cette équation audacieuse mais en revanche, il faut désormais compter avec l'étalement urbain, c'est-à-dire le changement d'échelle de la ville qui déborde désormais les limites censées la contenir et à l'intérieur desquelles elle doit être gérée. Il s'agit d'un processus multidimensionnel qui se traduit par une extension à la fois de l'habitat et des fonctions urbaines (péri urbanisation) à l'échelle de la région. En ce qui concerne l'Alsace, ce phénomène a fait l'objet d'une étude très précise qui en donne les détails et les impacts notamment en ce qui concerne le fonctionnement

global du territoire\*. Entamé dans les années 1960, il fait aujourd'hui tache d'huile, concerne des territoires de plus en plus lointains des grandes communes et entraîne une dissociation toujours plus importante entre les espaces de vie, de travail et de loisir. Les gens se motorisent, ils bougent plus ce qui amène les collectivités à mettre en place des infrastructures de transports routiers et collectifs performants. L'Alsace, de plus en plus densément peuplée se fractionne ainsi en micro-territoires et se trouve en outre traversée par de puissants flux de transit. Ces données placent les aménageurs face à des situations concrètes qui deviennent rapidement conflictuelles, notamment parce qu'il

est très difficile de faire admettre la nécessité de nouvelles infrastructures souvent mal perçues au niveau local. La question des transports est cependant centrale pour le devenir de la région car elle concerne tant les entreprises pour leurs activités logistiques que les ménages soucieux de mobilité. De part et d'autre, on se soucie de délais, de distances, de coûts ainsi que, de plus en plus souvent, d'environnement et d'intermodalité. Tous appellent à des réseaux de plus en plus performants dont l'élaboration doit tenir compte d'une série de paramètres.



## La route, au défi des flux de transit et de la péri urbanisation

La conséquence majeure liée au phénomène de péri urbanisation est la question des transports pour une population qui doit prendre la voiture pour se rendre dans une autre commune ou bien encore dans des villes comme Strasbourg et Mulhouse, fortement impactées par l'afflux de circulation aux heures de pointe. Aujourd'hui, Strasbourg a atteint la limite de sa capacité d'accès routier alors que le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) ne prévoit pas de l'augmenter. De plus, l'Alsace - enclavée par les Vosges à l'Ouest et le Rhin à l'Est - ne bénéficie que de peu de marges de manœuvre pour développer ses infrastructures routières, surtout si l'on considère

la densité de ses villes et villages et la nécessité de préserver des espaces naturels fragiles. Les projections prévoient cependant une hausse importante des déplacements dans les vingt prochaines années, 11 % en ce qui concerne les personnes et 43 % en ce qui concerne les marchandises pour l'ensemble du Rhin supérieur. Prévu comme une nouvelle autoroute (A355) de 24 km à 2X2 voies reliant, en 2012, l'A4 à hauteur de Vendenheim à la jonction A35/A352 au niveau de Duttlenheim, le Grand Contournement Ouest (GCO) a pour vocation d'absorber le trafic régional longue distance et le trafic de transit, ce qui devrait avoir pour effet de désengorger l'A35 qui, outre

son rôle de pénétrante dans la ville est souvent utilisée par les Strasbourgeois comme périphérique. Près de 400 000 véhicules par jour seraient attendus sur le GCO et l'on a calculé que si, en 2000, il fallait 52 minutes pour se rendre de Molsheim à Haguenau, il en faudra 111 en 2020 alors que ce chiffre tomberait à 28 dans le cadre de la réalisation du GCO\*. Mais cette infrastructure doit s'envisager dans un système global multimodal dont le développement du réseau TER constitue l'une des principales composantes et qu'un des grands paris actuels porte sur le train et le développement du réseau TER.

\* Chiffres de la Direction Régionale de l'Équipement.

## Le fluvial, un atout pour l'Alsace

« À partir de 1997, le transport fluvial est sorti d'une longue période de stagnation en Europe, souligne Raymond Woessner, maître de conférence en géographie à l'UIFUM d'Alsace et chercheur à l'Université de Haute Alsace à Mulhouse. Dès 1969, le port de Strasbourg a connu une révolution discrète, celle de la conteneurisation. Inventées aux États-Unis dès 1965, ces grandes boîtes métalliques standardisées empruntent indifféremment la route, le fer ou les fleuves et peuvent être transbordées d'un mode à l'autre. Cette innovation a permis au fluvial de dépasser l'unique transport des pondéreux comme le gravier, le charbon de moins en moins nécessaires à l'économie post-industrielle. En Alsace, le trafic total du Rhin représente l'équivalent d'une autoroute surchargée (24 millions de tonnes en 2004). Venant des Amériques et de l'Asie du Sud-Est principalement, les conteneurs sont débarqués à Anvers et Rotterdam, puis remontent le Rhin en 70 heures jusqu'à Strasbourg. Dans l'autre sens, la descente est effectuée en 40 heures. »

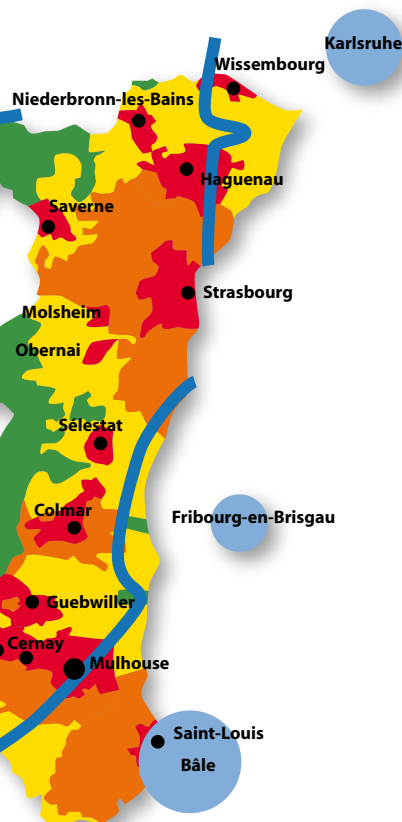


**TRAFIC** « LE RHIN REPRÉSENTE UN TRAFIC ÉQUIVALENT À CELUI D'UNE AUTOROUTE SURCHARGÉE » INDIQUE RAYMOND WOESSNER

### UNE GRANDE PLATE-FORME MULTIMODALE

De nombreuses entreprises installent leur base logistique dans le Rhin supérieur afin de rayonner sur les pays environnants. Pour l'instant, elles exploitent largement le transport routier qui permet l'accès à l'ensemble du territoire. L'on s'accorde cependant à reconnaître qu'une grande plate-forme multimodale s'impose. S'en passer serait même « suicidaire » selon Raymond Woessner car le fret ferroviaire va « revenir » et limiter l'engor-

gement croissant des routes et des autoroutes. Mais où la placer dans une Alsace située à peu près à équidistance des façades portuaires qui encadrent l'Europe occidentale, mais où les sites disponibles de 50 ha au moins se comptent sur les doigts d'une main? « Au Nord de Strasbourg, où le Port autonome développe déjà la plate-forme de Lauterbourg; un deuxième site serait possible dans le Sud-Alsace, vers Ottmarsheim », déclare Raymond Woessner, en soulignant qu'il faudra compter avec le problème de la conservation des milieux naturels.



## La grande vitesse, cap vers l'Europe

Marginalisée pendant 26 ans, l'Alsace s'est ouverte à la grande vitesse ferroviaire avec l'arrivée du TGV Est en 2007, alors que le TGV Rhin-Rhône se profile à l'horizon 2012 et que la Magistrale Paris-Strasbourg-Munich-Bratislava est prévue pour prolonger la première ligne et desservir l'Europe centrale. Autant d'infrastructures qui doivent faire de Strasbourg

le premier carrefour européen de la grande vitesse après Paris. Un atout à contrebalancer avec le fait que le TGV met les villes de province en concurrence à partir de la capitale. En matière de tourisme, par exemple, les Parisiens ont le choix entre les Alpes, les Ardennes, le Jura, les Vosges, etc. Ils peuvent hésiter entre les Folles journées de Nantes ou Musica à Strasbourg, préférer la Fête des

Lumières à Lyon au Marché de Noël de Strasbourg, etc. La capacité à valoriser le patrimoine ou créer des événements attractifs devient ainsi une donnée stratégique. Essentielle, en matière de développement économique, la connectivité - le fait d'être relié à d'autres villes - permet aux acteurs d'un même archipel métropolitain de se rencontrer au-delà de la connexion électronique quoti-

dienne. De ce point de vue, les TGV apportent à l'heure actuelle peu de gains de temps significatifs vers le monde rhénan. Si Strasbourg veut jouer la carte européenne, le nouveau pont ferroviaire sur le Rhin attendu pour 2010 sera primordial. Important aussi le maillage des TER à partir des gares TGV alsaciennes prévu pour irriguer la région en entier des bienfaits de la grande vitesse.

## L'aérien, une stratégie d'équipements

Alors que la décennie 1990 avait été marquée par la croissance continue de l'Aéroport international de Strasbourg et de l'EuroAirport à Mulhouse-Bâle, toute une série de remises en cause ont marqué les années 2000: échec du logisticien DHL à Strasbourg, choc du 11 septembre 2001, apparition des plates-formes badoises, irruption de la problématique low cost sur le marché, impact du TGV-Est, etc. Autant d'éléments dont doit désormais tenir compte l'Aéroport international de Strasbourg qui développe une stratégie fondée sur des axes forts.

### RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ: LE TRAM-TRAIN

« Un des facteurs d'attractivité d'un aéroport est sa connexion avec la gare déclarent Francis Ruetsch, directeur marketing et Jean-Paul Kremmel, directeur des travaux et de la maintenance. En ce sens, la plate-forme d'Entzheim a tout à gagner avec la mise en place d'une infrastructure ter cadencé prévue pour fin 2008\*. » Et Jean-Paul Kremmel de souligner combien la circulation en site propre est essentielle puis seule à pouvoir garantir ce que réclame tout passager: l'assurance d'aller de son lieu de départ à l'Aéroport dans un temps déterminé. Fort de ce nouvel atout, l'Aéroport international Strasbourg pourra espérer élargir son marché de proximité et attirer de nouveaux opérateurs.



AMÉNAGEMENTS FUTURS DU GAIN DE TEMPS POUR TOUS

### UNE JETÉE POUR PETITS PORTEURS

S'il faut travailler sur le temps de transfert entre la ville et l'Aéroport, la même démarche s'impose en ce qui concerne le passage de l'aérogare à l'avion. Celui-ci doit se faire de plus en plus vite et dans les meilleures conditions possibles. Les bus, complémentaires aux passerelles à l'heure actuelle, sont pénalisants en terme de temps et d'impact sur l'environnement. Cette jetée destinée à permettre l'accès de plain-pied aux avions de 50 sièges serait la solution et une étude est en phase de démarrage en la matière.

### RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ: L'AÉROPOLE

Prévu en complément du tram-train, ce complexe prévoit des structures hôtelières et des salles de réunions et de séminaires. « À terme, selon Francis Ruetsch, il s'agira d'un levier pour l'écono-

mie de la région autant que d'une infrastructure car il proposera tous les services connexes que demande un chef d'entreprise ». En exemple, Jean-Paul Kremmel évoque le site de la Deutsche Telecom installé sur l'Aéroport de Stuttgart. « Aujourd'hui, un Aéroport doit être un lieu de vie économique », conclut-il. Tous deux se rejoignent également pour dire qu'une ville comme Strasbourg impose un Aéroport dynamique qui assure la riposte face à la concurrence allemande. C'est vrai d'un point de vue économique, ce l'est aussi sous un aspect politique. « Il faut suivre l'évolution des low costs et trouver une complémentarité avec le TGV qui s'imposera sur les distances inférieures à 500 km mais ne représente pas une concurrence pour les destinations plus lointaines, disent-ils. »

\* Prévus toutes les demi-heures. Le trajet entre la gare de Strasbourg et l'Aéroport prendra 12 minutes.

Francis Ruetsch  
f.ruetsch@strasbourg.cci.fr  
03 88 64 67 75  
jp.kremmel@strasbourg.cci.fr  
03 88 64 67 55

## >> MOBILITÉ DES SALARIÉS

### Un nouveau chargé de mission à la CCI



Chargé de mission Plan de déplacement d'entreprise et inter entreprises (PDE-PDIE), Joël Steffen voit deux grands axes

dans sa fonction: mener des actions de sensibilisation sur ces démarches et accompagner les entreprises une fois qu'elles s'y seront engagées. « Le but est d'inciter les salariés à limiter leur recours à la voiture en favorisant les transports en commun et le multimodal, dit-il. Le contexte est opportun avec, notamment, la question de la rareté du foncier (qui limite les surfaces de parking), celle de l'énergie et celle de la maîtrise de la pollution. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et le Conseil Général du Bas-Rhin cofinancent le poste de chargé de mission PDE-PDIE.

CONTACT CCI Joël Steffen  
03 88 75 25 28

## >> À LIRE

Raymond Woessner :

L'Alsace territoire(s) en mouvement, Jérôme do Bentzinger (éditeur)  
La Métropole Rhin Rhône : un territoire en émergence ? Jérôme do Bentzinger (éditeur)

CONTACT CCI Tania Desfossez  
t.desfossez@strasbourg.cci.fr  
03 88 75 24 67

FIN DE DOSSIER