

Contribution aux Assises de la Mobilité

L'ambition des Assises de la Mobilité correspond aux préoccupations de la CCI Alsace Eurométropole

Les Assises de la Mobilité se sont donné pour ambition l'amélioration des transports du quotidien. La question du temps passé dans les transports, la capacité d'aller de porte à porte avec, s'il le faut différents systèmes de transport, la desserte des territoires moins bien pourvus en transports collectifs, la transition écologique vers des moyens de transports décarbonés : la CCI Alsace Eurométropole adhère à ces objectifs annoncés par le Premier Ministre et la Ministre des Transports.

Pour la CCI, les transports au quotidien ce sont notamment les migrations domicile-travail de nos salariés, celle de nos ressortissants et également tous les déplacements au quotidien en local ou régional liés au fonctionnement de nos entreprises.

Sensibilisés à ce sujet, nous menons de longue date des **politiques de soutien** aux **Plans de Déplacement d'Entreprise**, avec notamment la promotion du covoiturage et des circulations douces. Pour nos entreprises, le **développement du télétravail** dans bon nombre de métiers est une perspective de plus en plus d'actualité, y compris en zone rurale. L'Alsace voit actuellement se mettre en place un **plan fibre optique** sur tout son territoire, initié par la Région. Cet équipement performant venant compléter la desserte largement réalisée ou au moins engagée des grandes villes et des villes moyennes ne manquera pas de susciter un **développement du télétravail** qu'il est cependant encore difficile de chiffrer.

L'Alsace investit dans la mobilité durable

Région urbaine à forte mobilité

L'Alsace est une région **fortement urbanisée**, notamment en plaine, qui a connu dans les trente dernières années une forte croissance de la population dans les communes de moins de 2 000 habitants. En 2014 66,5% des emplois sont localisés dans une autre commune que la commune de résidence. Ce qui implique un **fort taux de mobilité** de la population.

Région frontalière, au plan économique comme au plan des déplacements

De longue date l'Alsace accueille de nombreuses **entreprises allemandes et suisses**. Aujourd'hui plus de **800 filiales** d'entreprises des deux pays voisins sont présentes en Alsace. Les flux d'affaires transfrontaliers sont omniprésents, tout comme les flux de chalandise du commerce de détail, les flux touristiques et ceux des travailleurs frontaliers. Pour des raisons historiques, les infrastructures de franchissement de la frontière sont encore insuffisantes. Il y a moins de ponts sur le Rhin entre Bâle et Lauterbourg que dans la seule agglomération de Bâle.

Une région, des départements et des agglomérations qui investissent massivement dans les transports collectifs et les circulations douces

L'Alsace est dotée d'un **fort maillage ferroviaire**, avec une étoile ferroviaire à Strasbourg (y compris vers l'Allemagne) et un réseau très dense de gares en zone rurales et de gares urbaines dans les agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse. Parmi les régions françaises d'avant la récente réforme territoriale, la Région Alsace consacrait la plus forte participation de son budget au **développement du TER**, à la politique de réaménagement des gares et **d'intermodalité** (parkings, cages à vélo sécurisées, soutien à l'achat d'un 2^{ème} vélo). Il en résulte une forte fréquentation : 70% d'abonnés, 80 000 voyageurs quotidiens en Alsace. Un abonnement unique TER/ CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) a été mis en place pour l'Eurométropole. La Région Grand Est suit aujourd'hui la même voie, avec un fort besoin de rattrapage de la Lorraine et de la Champagne Ardenne.

En Alsace plusieurs intercommunalités, et pas seulement les plus grandes, ont instauré des périmètres de transport urbain et la taxe sur les salaires du versement transport pour les employeurs. **Mulhouse a le premier tram-train de France** et l'agglomération de Strasbourg dispose **du plus long réseau de lignes de tramway** en France, avec une très forte fréquentation. Aujourd'hui, le Versement Transport de l'**Eurométropole** n'a **plus de capacité de financement de l'investissement** : le déficit de fonctionnement (pourtant proportionnellement plus limité que dans des agglomérations de même taille) absorbe tout le produit du versement transport déjà au plus haut niveau de perception. Le relais est pris par la fiscalité locale.

Les départements, plus particulièrement celui du Bas-Rhin, ont développé ces dernières années des offres performantes de **cars interurbains**. Dans le Bas-Rhin, le **Transport en Site Propre de l'Ouest**, un bus à haut niveau de service, se met en place progressivement. Le Bas-Rhin a également financé des **aires de covoiturage** sur la plupart des échangeurs de l'axe nord-sud alsacien.

Des **politiques cyclables** pour les déplacements quotidiens, autant sinon plus que pour les loisirs, ont été mises en place par de nombreuses intercommunalités et par les deux départements. **Strasbourg est la 4^{ème} ville cyclable d'Europe** après Copenhague, Amsterdam et Utrecht.

Pourtant l'agglomération de Strasbourg est dans une situation critique

Malgré ces bonnes performances et l'action des collectivités, l'agglomération de Strasbourg est dans une situation critique. L'autoroute A35/A4 cumule toutes les fonctions de desserte de l'agglomération et tous les usages.

Les fonctions de l'A4/A35 (selon l'étude produite par le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) en 2014 : chiffres journaliers moyens) :

- Des fonctions de **desserte interne** à la ville pour **40%** du trafic. L'autoroute joue un rôle de desserte interquartiers, c'est le **périphérique de Strasbourg**
- Des **fonctions d'échanges** pour le trafic qui a pour origine ou destination l'agglomération pour **40%**
- Des fonctions d'autoroute **de transit** pour **20%**. Ce transit peut être de longue distance, mais il a, avant tout, une forte composante de **transit entre le nord et le sud du Bas-Rhin** ou de l'Alsace.

A noter que pour les trafics d'échanges, comme pour le transit, **il n'y a aucune alternative à Strasbourg** du fait de sa localisation à la frontière. L'autoroute allemande ne peut jouer ce rôle : elle est trop loin et elle est très encombrée. Par ailleurs, un **contournement Est** le long du Rhin en traversant le port de Strasbourg, itinéraire qui figurait au dossier de voirie d'agglomération en 1996, **a été abandonné**, pour cause de PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) dans le secteur du Port aux Pétroles au nord, et de protection d'une zone humide au sud.

Les usagers de l'A35 :

- Comme sur tout le réseau autoroutier et urbain, ce sont les déplacements de personnes qui dominant, avec une **forte composante de migrations domicile-travail ou domicile-études**, y compris dans le trafic interne à la ville.
- Le **transport de marchandises** est cependant une donnée plus importante que dans des villes de même taille.
 - o L'opinion se focalise sur le **transport international** et le report vers l'Alsace de poids lourds cherchant, depuis 2005, à échapper à la Maut, l'écotaxe allemande. Ces poids lourds sont pour la plupart en grand transit, et ce sont des 25/40 tonnes. Ce sont environ **2 000 poids lourds** sur les 16 500 qui empruntent la section urbaine de l'A4/A35 en jour ouvrable (comptage de Cronembourg). Ils sont souvent en transit, mais aujourd'hui font aussi du cabotage. A noter que les entreprises de logistique françaises présentes dans la région emploient massivement aujourd'hui des camions étrangers dont la forte présence sur le réseau en Alsace ne résulte donc pas seulement de la stratégie d'évitement de la taxe poids lourds allemande.
 - o La **majorité des poids lourds** (toutes nationalités) **circule pour la desserte de l'agglomération** ou le **transit entre le nord et le sud du département (6 500 poids lourds)**, car malgré la forte diminution de l'emploi industriel, le Bas-Rhin et l'agglomération de Strasbourg conservent une **forte composante d'activité industrielle** (19,5% d'emplois industriels dans le Bas-Rhin en 2014 - tous emplois y compris secteur non marchand). Et qui dit industrie, dit transport de marchandises.
 - o La **desserte du port de Strasbourg**, y compris les terminaux de conteneurs (106 000 conteneurs chargés en 2016), 1 800 poids lourds quotidiens, amène les poids lourds venant du nord **à traverser toute l'agglomération par l'A4/A35** pour emprunter la RN353 au sud et remonter tout le port soit 35 km de détour en agglomération et même 40 km pour rejoindre le Port aux Pétroles. ...
- **Le trafic lié aux entreprises.** Selon un chiffre avancé par la DREAL, **37% du trafic total** de l'A35 dans sa partie Eurométropole serait lié aux entreprises : poids lourds, véhicules utilitaires légers et voitures particulières.

Le trafic qui en résulte est insoutenable

165 000 véhicules en moyenne journalière annuelle (partie urbaine, comptage de Cronenbourg), en 2016. **En jour de pointe 180 à 200 000 véhicules/jour** empruntent cette **autoroute urbaine** à trois voies, avec des sections à deux voies, ponctuée de nombreux échangeurs générateurs d'accrochages. Avec des temps d'accès de plus en plus long à l'entrée de l'agglomération le matin et en sortie le soir. Rien de particulier à cela, mais ce qui est caractéristique et pourtant étonnant, ce sont les **engorgements inverses, en entrée d'agglomération le soir** : le trafic entrant se heurte aux trafics internes à la ville et les engorgements remontent sur l'autoroute jusqu'à 10 à 12 km en amont au nord et surtout au sud.

La **vulnérabilité** des flux est considérable : un chantier même mineur, un incident et même la pluie, c'est le ralentissement.

Tout le réseau secondaire de la première et deuxième couronne de l'agglomération **est saturé aux heures de pointe** par des véhicules qui tentent d'échapper au trajet par l'autoroute.

Pour les entreprises et pour les salariés **les temps de trajet n'ont plus aucune fiabilité**.

Le niveau de **pollution de l'air pose un grave problème de santé publique**. Dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg de 2014, 58 400 habitants sont exposés au NO² (dioxyde d'azote) et 19 400 aux particules en suspension (chiffres de 2012). Mais nulle estimation n'est faite pour les particules fines non mesurées. C'est le tracé proprement dit de l'autoroute qui est très fréquemment en dépassement. Et là, il n'y a pas d'habitants, mais des usagers de l'autoroute.

Or aux termes d'une étude épidémiologique récente, l'Alsace et surtout le Bas-Rhin connaissent **les plus forts taux d'AVC en France et la plus forte croissance depuis 1997**. Ces AVC qui touchent une population de plus en plus jeune sont causés plus particulièrement selon l'étude par les nanoparticules notamment émises par la circulation routière. Ce ne sont non seulement les riverains, mais nos collaborateurs qui sont touchés quand ils passent une heure ou plus dans les bouchons matin et soir, ou plus encore s'ils sont chauffeurs routiers.

Par ailleurs, le **taux d'accidents de trajet** dans le Bas-Rhin est nettement plus que proportionnel à la population (2 686 accidents de trajet en 2016, données CARSAT Alsace Moselle). Les **risques psycho-sociaux** de fatigue et de crainte d'être en retard sont généralisés.

L'ensemble de ces données est hors de proportion pour une agglomération de moins de 500 000 habitants.

Le **marché de l'emploi du Bas-Rhin est coupé en deux** : les salariés qui habitent au sud et travaillent au nord, ou l'inverse, vivent l'enfer. De même les entreprises renoncent à prendre des marchés de l'autre côté de l'agglomération.

Et ce trafic augmente

Après une période de stabilisation due à la crise économique, le **trafic a recommencé à se développer en 2016**, et cette croissance n'a guère de raison de s'arrêter. Le trafic lié aux entreprises **croît comme le PIB**. Et celui des poids lourds augmente proportionnellement un peu plus chaque année. Celui des **voitures particulières** hors entreprises est sensible à une certaine « évaporation » due aux efforts en matière de transports collectifs et covoiturage. Mais ce principe vertueux est noyé dans l'augmentation globale.

L'augmentation de la durée des engorgements est bien sûr plus que proportionnelle à l'accroissement du trafic. Ce scénario a bien été anticipé par le CGEDD.

Quelle stratégie pour sortir de l'impasse ?

Première condition, **réaliser le COS (Contournement Ouest de Strasbourg) au plus vite et sortir du blocage actuel du projet** qui choque profondément les entreprises, mais aussi les habitants.

Par ailleurs, prendre **un ensemble de mesures d'accompagnement** est indispensable.

Le COS, condition nécessaire, mais pas suffisante

Cette **réalisation est une condition nécessaire**, mais bien évidemment **pas suffisante**. On attend a minima le transfert du trafic de transit, notamment les 6 500 poids lourds et véhicules utilitaires légers, auxquels s'ajoutera a minima le trafic entreprise de la desserte de Strasbourg ouest. Les prévisions de trafic du COS sont de 20 à 30 000 véhicules selon les sections après mise en service, et devrait atteindre 30 à 40 000 selon les sections après la phase de montée en régime. La réduction de la circulation sur l'A4/A35 ne devra surtout pas être immédiatement comblée par de nouveaux migrants alternants.

Le déclassement de l'A4/A35 dans sa traversée de l'Eurométropole ouvrant la voie à un réaménagement

Le principal intérêt du COS, outre une amélioration attendue du trafic des entreprises, est la **possibilité de déclasser, à terme, la section de l'A4/A35 dans sa traversée de l'Eurométropole**. Ce déclassement ouvrirait la voie à des mesures de réaménagement.

Hors zone centrale de l'A4/A35, à court terme après mise en service du COS, consacrer **une voie aux transports collectifs et au covoiturage** pendant les heures de pointe devrait être rapidement étudié.

De **grands parkings-relais** et **parkings de covoiturage** devront être aménagés bien en amont de la ville : du côté des échangeurs de Reichstett au nord, de la Vigie voire plus loin encore au sud. Des **transports en commun dédiés** pourraient rejoindre les stations de tramway de l'Elsau en venant du sud et de Cronembourg en venant du nord. Des mesures visant à **décourager les « autosolistes »** pendant les heures de pointe devront être prises.

Hors zones centrales, la mise en place de **minibus autonomes** vers quelques pôles d'emploi aisément accessibles depuis l'autoroute mérite d'être étudiée, sur la voie réservée aux transports collectifs et covoiturage, ou peut-être à terme sur les bandes d'arrêt d'urgence - solution qui implique cependant des investissements non négligeables.

La poursuite du développement des transports collectifs

La **poursuite du développement des transports collectifs est indispensable**. En particulier la mise en place d'un **RER sur les voies ferrées existantes autour de Strasbourg** devrait au plus vite être étudiée, avec des **lignes traversantes**, c'est-à-dire sans changement de train en gare de Strasbourg. Et de véritables **pôles d'échanges à proximité des gares** (pratiquement toutes existantes) dans certains cas existent déjà, ou devront être mis en place. La question du déficit de fonctionnement du RER reste cependant posée.

Une taxe poids lourds sur l'axe nord-sud alsacien, neutre pour les entreprises régionales

Faut-il **instaurer une taxe poids lourds sur l'axe nord-sud alsacien** ? Le milieu économique n'y est pas hostile si une solution est trouvée pour rendre ce **péage neutre** pour les entreprises régionales. C'est sûrement faisable car l'Allemagne a finalement réussi à négocier avec l'Union Européenne une neutralité fiscale de sa vignette sur autoroute pour les voitures particulières.

Le calendrier est décisif

L'Eurométropole réfléchit actuellement à des formules de transformation de cette voirie en **boulevard urbain**. Cette réflexion, lancée à l'automne 2016, ne pourra manifestement aboutir à l'échéance de principe de la mise en service du COS, à l'automne 2020. Les propositions formulées ci-dessus **ne sont pas incompatibles** avec l'ambition à terme du boulevard urbain. Il faut cependant impérativement un **phasage des mesures** pour que la transition se passe dans de bonnes conditions, car tout aménagement devra se faire « en site occupé », c'est-à-dire en acheminant le trafic.

Les attentes à l'égard du Ministère des Transports dans le cadre des Assises de la Mobilité pour l'agglomération de Strasbourg

1. La première attente est bien évidemment le **lancement au plus vite du chantier du COS pour tenir les échéances de la mise en service**. Que les prescriptions à l'égard du concessionnaire soient claires et réalistes en matière de biodiversité et que l'Etat ne recule pas devant une **opposition hétéroclite et particulièrement minoritaire**, même si elle est déterminée.
2. La mise au point du **dispositif d'interdiction du transit poids lourds sur l'A4/A35** après mise en service doit être précisée à court terme, au plan technique comme au plan juridique. A minima ce sont donc **6 500 poids lourds en transit** (situation 2015) qui devraient obligatoirement emprunter le COS et qui ne seront plus présents sur l'A4/A35.
3. Etude de la possibilité d'étendre l'exigence de **vignettes Crit'Air** de bon niveau en cas de pollution de l'air mise en place en centre-ville à la **section centrale de l'autoroute A35 avant même son déclassement**. L'impact d'une telle mesure serait probablement décisif sur la baisse des taux de pollution.
4. Réalisation d'une « **route à camions** » **d'accès nord du port**, passant par le Port aux Pétroles, ce qui devrait concerner les 900 à 1 000 poids lourds par jour venant du nord et desservant le port, qui ne circuleront plus sur l'A4/A35 dans l'Eurométropole.
5. La réflexion sur les **moyens de dissuasion des « autosolistes »** en heures de pointe doit être engagée au plus tôt. Un objectif devrait être de « convaincre » 10 à 15 000 migrants alternants (soit 20 000 à 30 000 trajets journaliers) en heures de pointe, soit d'aller soit vers les transports collectifs, soit vers le covoiturage.
6. Le soutien à la Région Grand Est en vue de l'étude et de la **mise en place d'un RER autour de Strasbourg**.

7. L'étude d'un **dispositif de taxe poids lourds pour les véhicules de plus de 12,5 t sur l'axe nord-sud alsacien**, avec une **neutralité** pour les entreprises régionales.
8. La mise en place d'une **coordination européenne** pour les vignettes **d'accès de véhicules aux zones urbaines protégées contre la pollution de l'air**.
9. La réflexion sur les **usages et la réglementation de la circulation de minibus autonomes** sur l'A35 déclassée, sur bandes d'arrêt d'urgence ou sur la voie consacrée au covoiturage et au transport collectif.

Les projets sur les territoires du Bas-Rhin (hors Eurométropole) et du Haut-Rhin

La relance - actée - du contournement de Châtenois par la RN59 ne doit subir aucun retard

Le **contournement de Châtenois par la RN 59**, est enfin relancé mais le projet **n'avance pas assez vite**. De nombreuses entreprises et de nombreux salariés attendent ce projet sur la RN59, dans la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines et dans la partie vosgienne au-delà du tunnel (où la circulation des trains de voyageurs a été supprimée dans les années 1970) ainsi que dans le Val de Villé. Il y a des cars TER et interurbains desservant les deux vallées, mais la dispersion des sites d'emploi nécessite pour de nombreux usagers l'usage de l'automobile. C'est un des secteurs propices aux accidents de la route et où la **desserte de territoires ruraux** doit être mieux assurée.

Un secteur à fort enjeu transfrontalier : le pays des Trois Frontières

Ce territoire est dans l'attente du **raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle Mulhouse (EuroAirport)**, qui desservira non seulement les passagers des trois pays, mais aussi les salariés et entreprises sur le site de **l'EuroAirport et de sa zone binationale d'activité** avec 6 500 salariés, dont 4 300 Français. L'enquête publique est annoncée en 2018. Ce nouveau raccordement pourrait permettre d'accueillir les trains Mulhouse-Bâle en coordination avec le RER bâlois (S-Bahn).

Il faut saluer dans le même secteur la construction en cours du **tramway Bâle Saint-Louis**.

Le raccordement à Saint-Louis de **l'A35 au réseau suisse** souffre de longue date de problèmes de capacité, dus notamment au trafic poids lourds qui génère des files d'attente. Il y a un enjeu de transport de proximité pour les nombreux frontaliers se rendant en Suisse qui en raison de leur destination ne pourraient emprunter les transports collectifs. Les CCI du Rhin supérieur demandent la mise à **2x3 voies de l'A35 avant le franchissement de la frontière**.

A Mulhouse, une opération à parachever

Les travaux de mise à 2x3 voies de l'A36 dans la traversée de Mulhouse ont été engagés ces deux derniers étés, mais les crédits de l'Etat des deux dernières phases de travaux sont remis en question chaque année. Même si la comparaison avec le COS n'est pas totalement pertinente, il y a objectivement des flux de natures très différentes sur ce contournement/traversée de Mulhouse qui assure la continuité du réseau autoroutier de la vallée du Rhin vers celle du Rhône, mais permet également la desserte au quotidien de l'agglomération de Mulhouse.

Colmar-Fribourg

Distantes de 50 km, ces deux villes ne disposent pas de **liaisons routières et ferroviaires** satisfaisantes, malgré l'importance de leurs relations économiques. Des projets routiers sont en cours côté allemand. Ils devraient se poursuivre côté français. La réactivation de la **ligne ferroviaire Colmar-Fribourg** est souhaitée par les CCI du Rhin supérieur.

Etudes ferroviaires à conduire : le renforcement des capacités de l'axe ferroviaire Strasbourg-Bâle

L'axe ferroviaire Strasbourg-Bâle est, et sera **fortement fréquenté** par des **trains TER**, par les trains internationaux, partiellement par le TGV Rhin-Rhône et on peut le souhaiter à terme par un **renouveau du fret ferroviaire**. Le renforcement des capacités de cette ligne paraît indispensable à moyen terme. Il faut rappeler que l'axe parallèle côté allemand, après de longues années d'études et de procédures, est en cours d'aménagement à quatre voies. Relancer **les études sur cet axe nord-sud alsacien semble nécessaire**.