

LA LORRAINE



ET



LA SATURATION DES GRANDS EUROCORRIDORS



Pierre-Hugues BOURLON

Synthèse

I- Quatre réponses à la saturation des grands corridors européens de transport

1. La LGV Barcelone-Cologne et le renforcement de l'axe ferroviaire Nord-Sud :

Avec 710 839 passagers en 2005, l'axe ferroviaire Metz-Dijon Méditerranée va profiter de la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

Créer une branche Nord desservant la Lorraine, améliorerait considérablement les relations Lorraine-Lyon-Méditerranée..... p7

2. L'A32 non concédée et la démultiplication des flux Nord-Sud transeuropéens :

Une A32 concédée ne respecterait pas le fonctionnement du réseau routier lorrain largement non concédé..... p8

Le péage poids lourds, une solution au délabrement du réseau routier lorrain..... p9, p10

La création de la Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace-Lorraine (SAVRAL) pour garantir le développement, l'entretien et la cohérence des réseaux routiers non concédés du Nord-Est de la France..... p10, p11

Contourner les grandes agglomérations, élargir l'A31 là où c'est possible et nécessaire sont des actions à mener en priorité..... p12

Un nouveau tracé d'A32 qui dédouble l'A31 dans sa totalité et qui dessert les Vosges, l'aéroport régional et les métropoles lorraines..... p13, p15, p16

La suppression du point noir nancéien grâce à la mise en place d'un itinéraire direct de l'A31 entre Toul et Dieulouard p17

La démultiplication des flux transeuropéens Nord-Sud rendue possible avec la mise en place d'une A32 dédoublant l'A31 sur tout son tracé p16, p18

3. L'avènement de quatre corridors Fret ferroviaires transeuropéens :

La mise en place de corridors Fret Ouest-Est entre Londres, le val de Seine, Paris et l'Europe de l'Est..... p19

La mise en place de corridors Fret Nord-Sud entre le Benelux, l'Allemagne et les régions Méditerranéennes p20

4. Canal à grand gabarit Saône-Moselle :

La France, pénalisée par l'absence d'un réseau de canaux à grand gabarit, doit s'équiper et se connecter à «l'Europe mouillée » pour fluidifier ses autoroutes et voies ferrées. Sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée, le canal Saône Moselle est une chance pour la France..... p22

II- Un schéma régional multimodal des transports pour 2030 : apports et contraintes de réalisation de ces grandes infrastructures de demain :

1. Un schéma régional facteur d'unité régionale :

A32 tracé Poligny-Esch sur Alzette, LGV Nord Rhin Rhône, canal Saône Moselle, trois infrastructures permettant une amélioration des liaisons entre la Lorraine et le Sud..... p24

L'espace central, carrefour d'un réseau multimodal route, fer, air qui va devenir le point d'ancrage de la Métropole Lorraine p25, p26

Une meilleure répartition des activités dans la région, vers la fin de la fracture Nord-Sud et la redynamisation de l'économie vosgienne grâce au désenclavement p27

2. Le renforcement de la situation géographique exceptionnelle de la Lorraine :

La mise en place de l'A32 Poligny-Esch sur Alzette, de la LGV Nord Rhin-Rhône, des corridors Fret et du canal Saône Moselle va connecter la Lorraine aux grands pôles économiques, démographiques et politiques européens. p28

La concrétisation de l'Eurorégion « la Grande Région » grâce à l'amélioration des relations Lorraine-Wallonie, Lorraine-Luxembourg et également Lorraine-Ruhr/Westphalie p29

3. Partenaires concernés par ces projets et financement :

L'A32, dont le coût estimé s'élève à 2 milliards d'Euro sera financée par un concessionnaire dans sa partie Sud (Poligny-Luxeuil les bains) et par l'Etat et la SAVRAL dans sa partie Nord (Luxeuil les bains-Esch sur Alzette) p30

La LGV Rhin-Rhône branche Nord, d'un coût estimatif de 4,5 milliards pourra être financée par l'Etat, l'Union Européenne, les Collectivités Locales et probablement par un PPP (contrat Publique Privé)..... p32

Nous pouvons espérer de nombreux partenaires pour le financement du canal Saône-Moselle. En effet, l'Etat, l'Union Européenne, de multiples partenaires régionaux, les ports et VNF (Voies Navigables de France) sont susceptibles de financer cette infrastructure, dont le coût est estimé à 4 milliards d'Euros p33

Introduction : état des lieux, diagnostic des réseaux de transports lorrains :

Avec 463 Km d'autoroutes, 1 295 Km de routes nationales et 32 582 Km de routes secondaires, le réseau routier lorrain se situe sur les grands corridors européens Nord-Sud et Ouest-Est. Sa particularité est d'associer un réseau d'autoroutes en grande partie gratuites à un important réseau de voie rapides et cela au contact même des grands réseaux routiers des pays d'Europe Rhénane et du Nord.

La Lorraine partage ce privilège avec les régions Alsace et Nord Pas de Calais, à ceci près que contrairement à cette dernière qui possède un réseau routier très dense, la Lorraine n'a qu'un réseau routier moyennement dense, essentiellement centré sur une zone restreinte du territoire régional, le Sillon Mosellan. Victime de son succès et de son rôle central dans un réseau de plus en plus sollicité par la croissance des échanges intracommunautaires, cette colonne vertébrale du réseau routier lorrain sature. Elle est devenue le point noir, le point faible de ce réseau.

Le maillage du réseau régional et le délestage du Sillon Mosellan sont les actions concrètes à mener en Lorraine, pour garantir la pleine intégration de la région dans les flux de transports européens. Au lendemain de l'élargissement et du déplacement du centre de gravité de l'Union Européenne vers l'Est, l'affirmation de la Lorraine en tant que région nodale européenne et non comme région congestionnée qu'il convient d'éviter, est vital pour le développement lorrain actuel et futur.

Au niveau ferroviaire, avec 1 843 Km de voies ferrées la Lorraine a un réseau ferré dense. Mais sur l'exemple de la route il concentre toute son activité sur le Sillon Mosellan, ce qui en fait un réseau sous-utilisé et saturé dans sa partie centrale.

Comme le réseau routier, situé au « cœur de l'Europe » au carrefour de deux grands corridors de transports ferroviaires européens, le réseau ferré lorrain doit impérativement remédier à cette saturation de l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg si la région ne veut pas être évitée dans les années à venir.

Le réseau ferré lorrain souffre de problèmes de congestion, mais il a prouvé par le passé qu'il possédait de grandes capacités d'adaptation grâce à son important maillage. Il a beaucoup de potentiels et cela, à la croisée de deux grands Eurocorridors ferroviaires en plein développement.

Les grands dossiers routiers et ferroviaires qui attendent la région dans les 25 prochaines années sont donc de fluidifier les grands corridors européens Nord-Sud et le contournement des grandes agglomérations lorraines pour la route, puis la poursuite de l'amélioration de la desserte TER-métrolor et le renforcement de la position du carrefour lorrain au sein du réseau ferré européen pour le chemin de fer.

Après ce court diagnostic nous allons reprendre quatre grandes propositions visant à garantir la place de la Lorraine, au cœur des grands axes de transports européens.

I- Quatre réponses à la saturation des grands corridors européens de transport :

A la lecture de ce court diagnostic sur les réseaux routiers et ferroviaires lorrains quatre solutions apparaissent pour résoudre les problèmes de congestion rencontrés en Lorraine sur les grands corridors européens de transport.

Il s'agit de la création d'une LGV au niveau de l'axe ferroviaire Nord-Sud, de corridors Fret, d'un nouveau tracé d'A32 et enfin de la liaison Saône-Moselle à grand gabarit. Une solution sur le mode de la voie d'eau car, rappelons-le, l'objectif est la multimodalité des transports en Lorraine. De plus, ce projet est aujourd'hui d'actualité après l'échec de son rival en 1997, le canal Rhin-Rhône.

1. La LGV Barcelone-Cologne et le renforcement de l'axe ferroviaire Nord-Sud :

La réalisation du TGV Rhin-Rhône va considérablement améliorer les relations entre l'Arc Méditerranéen et les régions de l'Est de la France et du nord de l'Europe, notamment la réalisation de la branche sud de cette LGV.

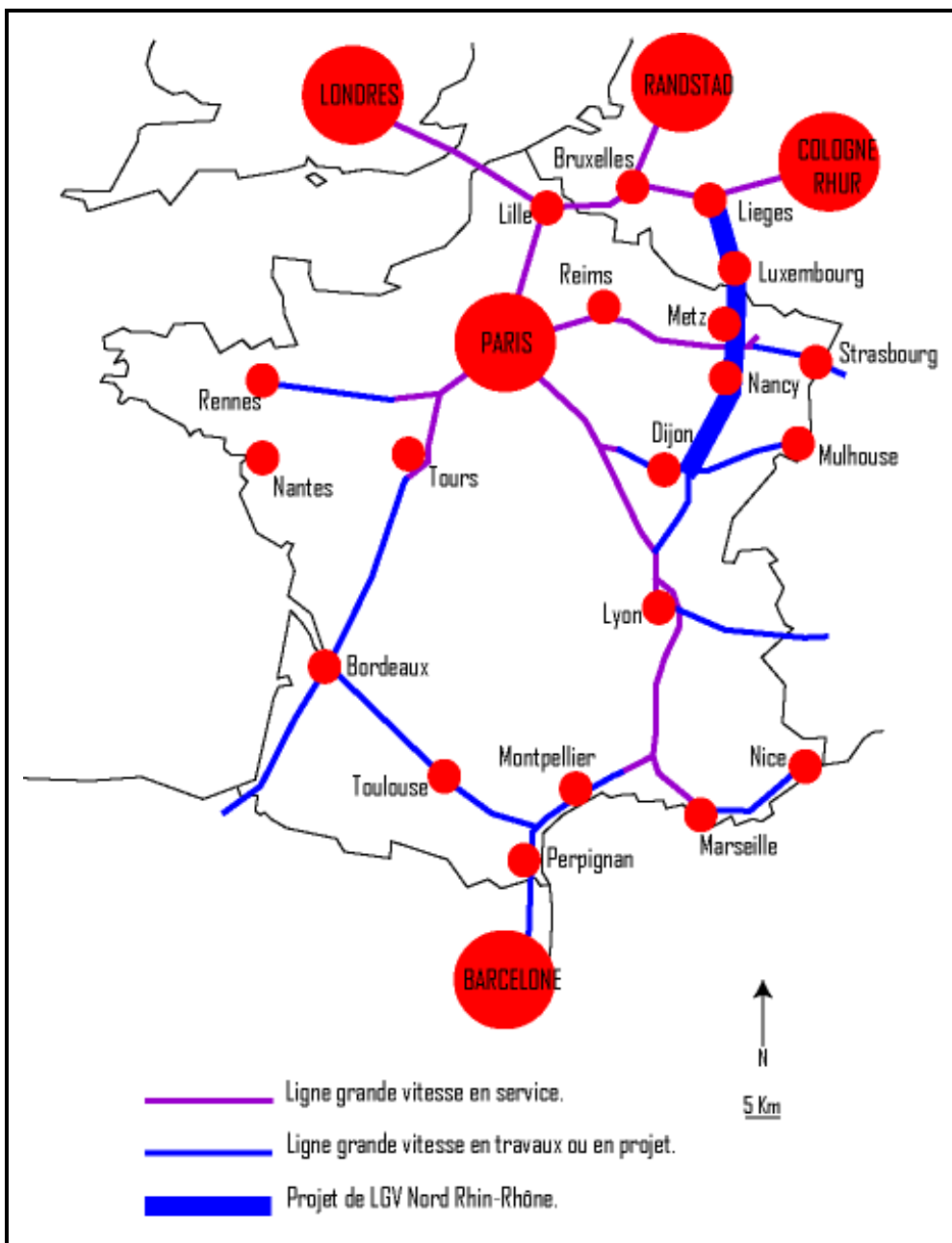
Mais le prolongement Nord de cette branche sud jusqu'à la frontière luxembourgeoise, dans le cadre français et jusqu'à Liège où elle rattraperait la LGV Bruxelles-Liège-Cologne, dans le cadre européen, aurait pour effet de relier de façon directe et efficace l'Europe du Nord à la Méditerranée.

La création de cette LGV permettrait assurément de développer et de renforcer l'axe Nord-Sud lorrain au niveau du trafic « voyageurs » qui totalise actuellement 710 839 voyages/an entre la Lorraine et les régions du sud de la France (Rhône-Alpes, P.A.C.A., Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées)¹. Pour la France, cette LGV Barcelone-Cologne se limite donc à la création d'une branche Nord à la LGV Rhin-Rhône, en complément de la branche Est, actuellement en travaux, et des branches Ouest et sud déjà projetées.

¹ Chiffres 2005.

Cette LGV Nord Rhin-Rhône partirait d'Auxonne (Côte-d'Or, début de la branche sud du TGV Rhin-Rhône) pour rejoindre la frontière luxembourgeoise vers Bettembourg. Elle traverserait la région du nord au sud en passant par les départements des Vosges, de la Meurthe et Moselle et de la Moselle. Cette LGV passerait à l'est de la Moselle et des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville.

Figure 1 : Réseau de LGV français et la branche Nord du TGV Rhin-Rhône



Sources : carte réalisée par l'auteur.

Le tronçon de LGV situé entre ces villes serait mixte (voyageurs et fret) pour délester au maximum le tronçon classique Thionville-Metz-Nancy du trafic de marchandises et de voyageurs VFE. Ce qui renforcerait cet axe classique dans sa vocation de desserte locale et régionale TER entre les grands pôles économiques et démographiques lorrains. Les gares de Metz et Nancy seraient desservies comme des gares de décrochage, c'est-à-dire que le TGV quitterait la LGV à l'entrée des agglomérations pour rejoindre les gares centrales. Ceci sur l'exemple des gares TGV de Tours, d'Arras ou encore de Perpignan en 2009. L'idée de créer une gare TGV dans les Vosges est à retenir.

2. L'A32 non concédée et la démultiplication des flux Nord-Sud transeuropéens :

2.1 L'A32 et le péage poids lourds

Comme les tracés proposés de l'A32 ne correspondent ni aux besoins, ni aux réalités de l'économie régionale, un nouveau tracé de l'A32 est nécessaire. En effet, nous l'avons vu, la Lorraine partage avec l'Alsace la particularité d'avoir un réseau autoroutier assez dense très largement gratuit et renforcé par un nombre important de voies rapides qui irriguent des zones urbaines de fortes densités de population. L'économie de ces deux régions est donc fortement liée à cette structuration du réseau routier, comme c'est le cas des pays d'Europe du Nord (Benelux, Allemagne, Scandinavie). C'est pourquoi, proposer un tracé de l'A 32 en autoroute concédée est totalement incompatible avec le fonctionnement de l'ensemble du réseau routier régional et l'économie lorraine.

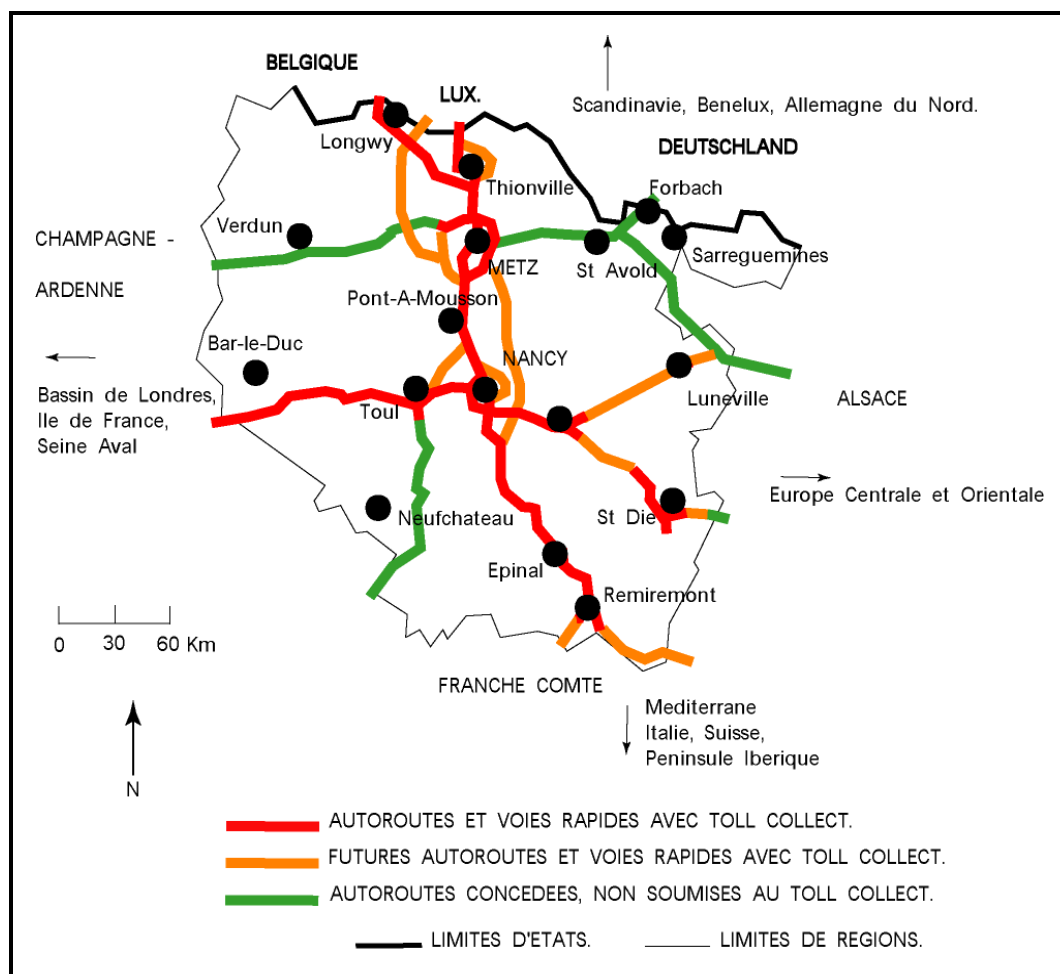
Il faut donc réfléchir à un tracé de l'A32 gratuit, qui se baserait sur le réseau traditionnel existant mis aux normes autoroutières avec très peu de tracés neufs, de manière à préserver au maximum l'environnement. Ce tracé doit délester l'A31 tout en profitant aux lorrains. Une autoroute concédée en Lorraine et surtout dans le Sillon Mosellan provoquerait la gêne des riverains et ne desservirait nullement ces populations. Cela reviendrait donc à régler un problème, en l'occurrence soulager l'axe existant saturé, pour en créer un autre, une infrastructure lourde qui génère des nuisances et qui pénalisera une économie lorraine structurée jusqu'à présent par un réseau autoroutier principalement non concédé. Mais pour permettre la réalisation de cette autoroute non concédée il faut trouver les investissements nécessaires à sa construction et à son entretien.

Il est vrai que les infrastructures routières sont forts coûteuses, d'où l'intérêt pour un réseau largement non concédé comme le réseau routier Lorrain de trouver des solutions permettant d'assurer son développement.

2.2 L'avènement du système de péage allemand en Lorraine

L'idée est de mettre en place en Lorraine une taxe pour les poids lourds circulant sur le réseau d'autoroutes et de voies rapides non concédées de la région. Le procédé se baserait sur l'exemple du système de péage allemand « Toll Collect ». Ce système mis en place en janvier 2005, permet une facturation automatique pour tous les poids lourds de 12 tonnes et plus circulant sur le réseau autoroutier allemand. Le tarif varie entre 0,09 € et 0,14 € par kilomètre. Ce chiffre est calculé en fonction du nombre de kilomètre parcouru, de la charge par essieu et des émissions polluantes. Les camions sont suivis par satellite grâce à des émetteurs OBU (« on board unit) fixés sur les véhicules.

Figure 2 : Le réseau "Toll Collect" en Lorraine



Sources : carte réalisée par l'auteur.

Ce système de péage pour poids lourds mis en place en Lorraine sur les autoroutes non concédées et les voies rapides de la région permettrait assurément à l'Etat de remédier au problème de délabrement et de saturation de ce réseau non concédé. Les sommes générées par cette taxe doivent permettre de poursuivre le développement du réseau routier lorrain sans remettre en cause les spécificités de celui-ci. Nous parlons bien évidemment du réseau autoroutier et routier lorrain gratuit.

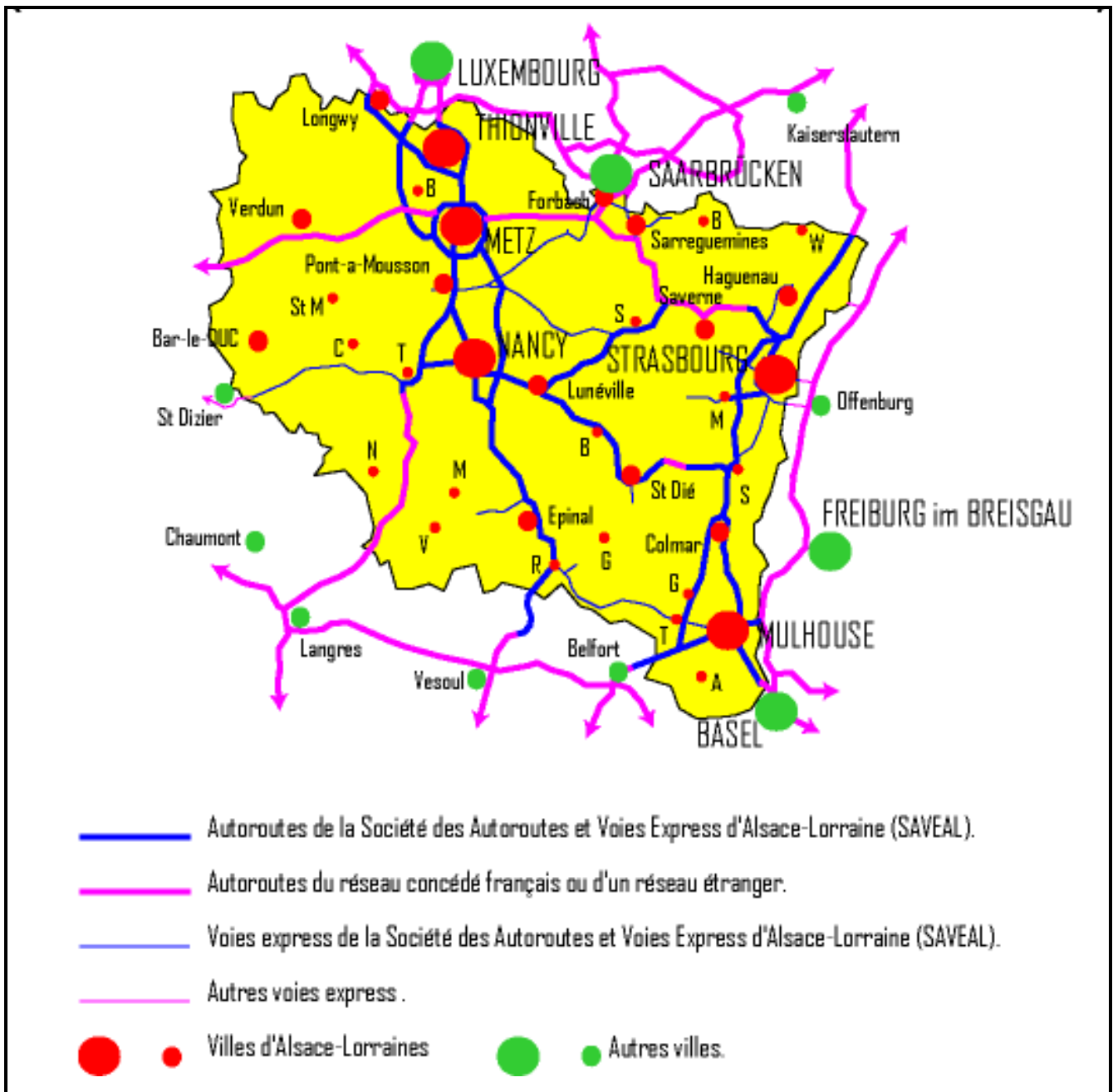
N'oublions pas que c'est grâce à la configuration « non concédée » de son réseau autoroutier que la Lorraine a pu développer une économie tournée vers l'extérieur et les échanges transfrontaliers. Le système « Toll Collect » garantira cette gratuité pour les lorrains et n'interférera donc nullement dans le développement économique et dans les échanges lorrains. Il assurera même un dédommagement de l'usure des infrastructures consécutive à la circulation des poids lourds, ceux-ci dégradant dix fois plus les infrastructures routières que les véhicules légers sans forcément en payer dix fois plus cher l'utilisation.

Autre élément intéressant de cette mise en place d'une taxe poids lourds, c'est l'utilisation des ressources issues de ce péage pour subventionner l'entretien et le développement du réseau routier lorrain. Sachant que la région Alsace a déjà obtenu depuis la loi 2006-10 du 5 janvier 2006, l'autorisation d'expérimenter un tel système sur son réseau routier, il serait bien d'inclure la Lorraine dans cet essai. Le député Masson a d'ailleurs établi une proposition de loi en ce sens.

Mais pourquoi ne pas approfondir la question et créer une société des autoroutes et voies rapides d'Alsace-Lorraine ? Cette structure aurait les mêmes prérogatives que les sociétés privées de concession d'autoroute à la seule exception qu'elle garantirait la gratuité de son réseau aux véhicules légers et l'acquittement d'un péage pour les poids lourds.

Cette société mixte public-privée (le public avec l'Etat et les collectivités régionales Alsace et Lorraine, et le privé avec l'opérateur chargé de collecter le péage) pourrait être rattachée à la DIR (Direction Interrégionale des Routes) Nord-Est qui est actuellement le gestionnaire du réseau de voies rapides (nationales) et d'autoroutes non concédées en Alsace et Lorraine.

Figure 3 : Réseau de la Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace-Lorraine (SAVRAL)



Sources : carte réalisée par l'auteur.

Avec la mise en place de ce système « Toll Collect », et de la Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace Lorraine (SAVRAL), nous pourrions donc envisager plus facilement l'amélioration du réseau routier lorrain, comme par exemple, la suppression des points noirs de ce réseau.

2.3 La suppression des points noirs :

Le contournement des grandes agglomérations lorraines est, avec la mise à 2x3 voies de l'A31 entre Metz et Nancy, puis l'aménagement d'une autoroute A32 gratuite « nouveau tracé » un élément primordial à mettre en place pour supprimer les zones de congestion du réseau routier lorrain.

L'aménagement de la rocade Sud-Ouest de Metz permettrait la création d'un périphérique messin complet. De même à Nancy, avec la mise à 2x2 voies de la liaison A330-RN74 et son prolongement Nord jusqu'à l'A31 à Bouxières aux Dames via la vallée de l'Amezule. Concernant l'agglomération Thionvilloise, le prolongement du contournement de Yutz vers le Nord permettrait une déviation de Thionville, et ce, sans endommager les zones urbanisées de la Vallée de la Fensch, comme par exemple la ville de Florange, qui est actuellement menacée d'être coupée en deux par le projet autoroutier A32. Des délestages des plus grandes agglomérations lorraines qui leur permettraient enfin de se débarrasser du trafic « parasite » de transit et d'envisager un développement plus en harmonie avec l'environnement. Il est certain que le cadre de vie de ces aires urbaines au bord de l'asphyxie ne pourra que s'améliorer avec l'aboutissement de ces grands contournements urbains.

En parallèle à la mise en place de ces contournements urbains, il faut élargir l'A31 dans les zones de saturation du trafic, c'est à dire entre Metz et Nancy et entre Metz et Richemont. Ces deux actions sont à réaliser en priorité pour sortir la Lorraine de sa situation actuelle de congestion, toutefois elles ne seront pas suffisantes pour garantir une fluidité parfaite du trafic et conforter la place de la Lorraine en tant que région au cœur des flux européens. Pour cela, la mise en place de l'autoroute A32 est incontournable.

2.4 L'A32 non concédée : vers une solution respectant la Lorraine et les Lorrains :

Tout d'abord, il faut préciser que cette nouvelle autoroute sera, grâce à la mise en œuvre du système Toll Collect et la création de la SAVRAL (Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace Lorraine), payante pour les poids lourds de plus de 12 tonnes et gratuite pour les autres usagers, donc la majorité des Lorrains.

Concernant son tracé, cet aménagement doit permettre de dédoubler l'A31 en se basant sur nombres d'infrastructures existantes de manière à limiter le plus possible le recours aux tracés neufs.

Pour répondre de manière efficace à un problème régional d'origine continental, le dédoublement de l'A31 doit être total, c'est-à-dire pas uniquement dans le Sillon Mosellan. C'est pourquoi il faut dédoubler l'A31 depuis Beaune jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Pour ce faire, l'Etat peut utiliser le projet de liaison concédée entre Poligny (Jura) et Besançon. Cette nouvelle autoroute serait le début (ou la fin) de la nouvelle A32. En prolongeant cette liaison vers le nord à travers la Haute Saône, on se raccorde dans les Vosges à la RN57. Cette section entre Poligny (Jura) et Luxeuil-les-Bains (Haute Saône) via Besançon et Vesoul peut être concédée. Pour ce qui est du tronçon de la RN57 à 2x2 voies ou encore en cours d'aménagement (section Plombières-Luxeuil) entre Luxeuil-les-Bains et Nancy (Flavigny/Moselle), une mise aux normes autoroutières et l'avènement du système Toll Collect paraît le plus intéressant.

Donc, la partie sud de l'A32 dédoublant l'A31 Beaune-Toul serait configurée de cette manière :

Tableau 1 : Configuration du projet A32 entre Poligny et Nancy

Liaison autoroutière	Configuration
Poligny (A39) Besançon (A36)	section concédée, nouveau tracé
Besançon (A36) Vesoul (RN19)	section concédée, nouveau tracé
Vesoul (RN19) Luxeuil-les-Bains (RD64)	section concédée, nouveau tracé
Luxeuil-les-Bains (RD64) Remiremont (RN66)	section à péage pour PL ("Toll Collect"), aménagement sur RN57
Remiremont Epinal Flavigny-sur-Moselle (A330)	section à péage pour PL ("Toll Collect"), aménagement sur RN57

Sources : selon les estimations de l'auteur.

Dans la partie centrale, celle correspondant au Sillon Mosellan, pour nuire le moins possible aux riverains et respecter l'environnement, le parti d'un aménagement sur place des routes départementales situées entre Metz et Nancy est privilégié. Les départementales en question sont la RD 913 entre Bouxières-aux-Chênes et Létricourt en Meurthe et Moselle et la RD 955 entre Létricourt et Metz en Moselle. Une fois ces routes mises aux normes autoroutières, la réalisation d'un tracé neuf de 8 à 10 Km entre Liocourt et Létricourt est nécessaire pour connecter les deux routes et donner naissance à une A 32 « tracé est » entre les deux métropoles lorraines. Ce tracé à l'avantage de relier directement les deux villes, de desservir l'aéroport régional et la zone de l'espace central et ce, sans porter autant d'atteintes à l'environnement qu'avec le tracé actuel du projet d'A32 concédée.

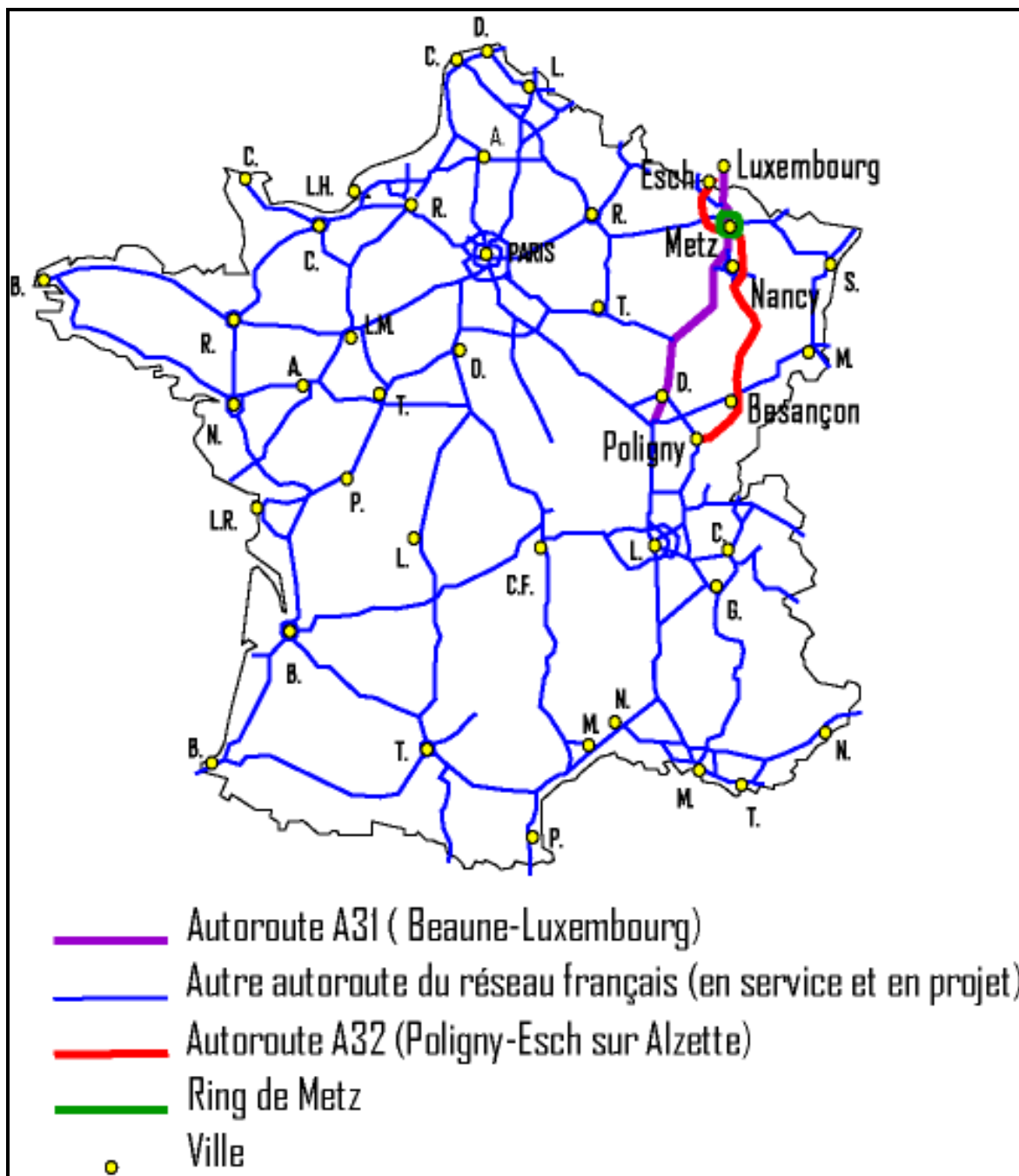
Pour relier l'A32 sud (Poligny, Nancy/Flavigny) à l'A32 centrale (Nancy/Bouxières, Metz), une grande déviation Est de Nancy est nécessaire. Elle relierait Bouxières-aux-Chênes à Flavigny-sur-Moselle en desservant le sud-est nancéien (Laneuveville, St Nicolas de Port, Azelot). Mais la réalisation de cette grande déviation Est n'est pas à précipiter car les flux transitant entre la section sud (Poligny-Flavigny) et la section centrale (Nancy-Metz) de l'A32 pourront emprunter pendant un certain temps l'axe A330-RN74-RD913 entre Flavigny-sur-Moselle et Bouxières-aux-Chênes.

Concernant la section nord dite « internationale » de l'A32 qui doit totalement décongestionner l'A31 dans sa partie la plus chargée (Metz, Richemont, Luxembourg), l'itinéraire passera à l'ouest pour se rattacher à l'autoroute luxembourgeoise A4 à Esch-sur-Alzette. Débutant au niveau de la nouvelle rocade Sud-Ouest de Metz, voire au niveau de l'autoroute A4 à Conflans, l'axe desservirait Piennes et se raccorderait à la liaison Esch Belval-autoroute A30 pour rejoindre l'autoroute A4 luxembourgeoise (Esch-sur-Alzette, Luxembourg).

Le nouveau tracé de l'autoroute A32 serait alors :

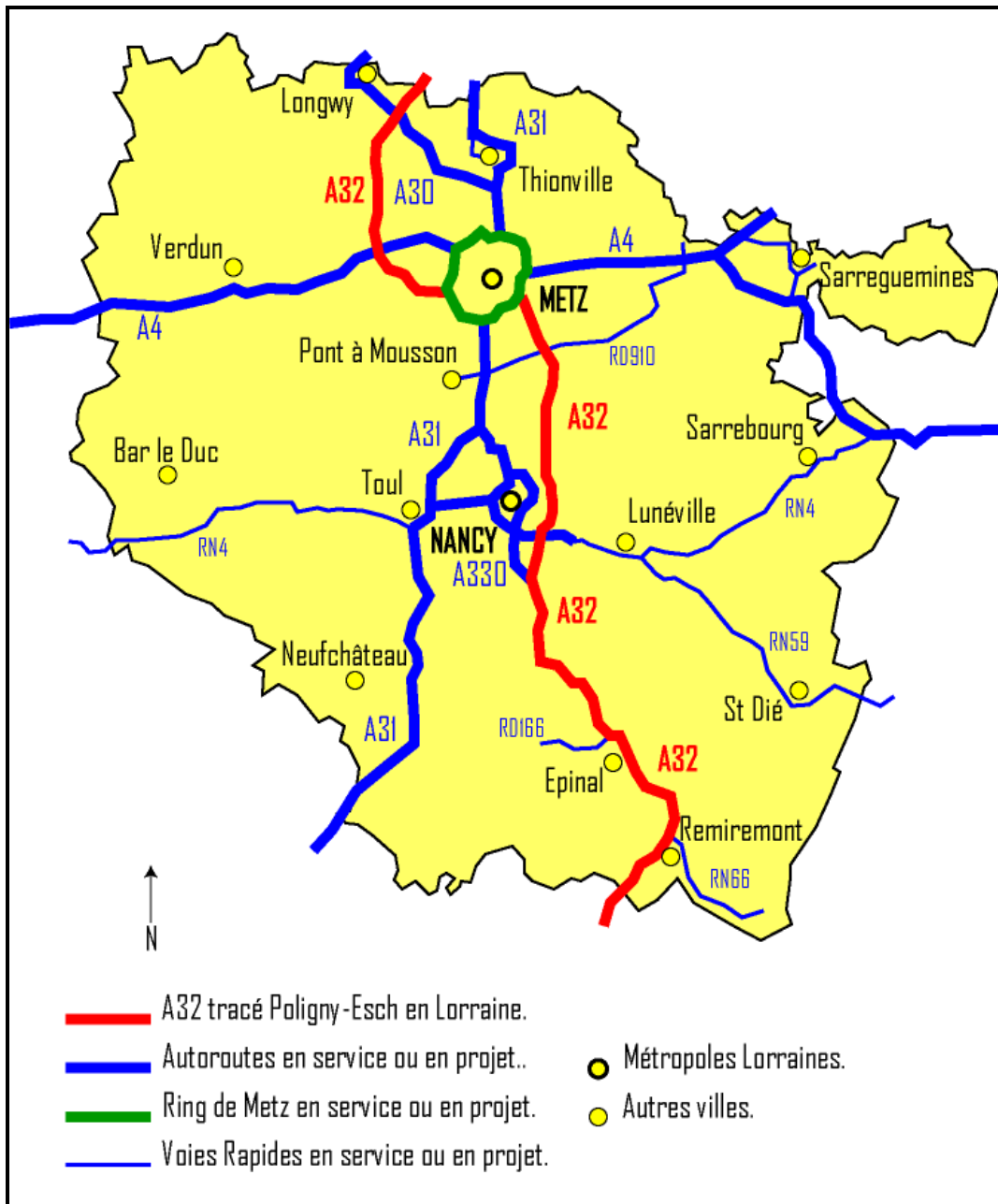
Poligny (A39), Besançon (A36), Vesoul (RN19), Remiremont (RN66), Epinal, Nancy-Est, Aéroport Régional MNL, Metz-Est (rocade sud est), Metz-Ouest (rocade sud-ouest), Conflans en Jarnisy (A4), Piennes, Villerupt (A30), Esch-sur-Alzette (A4 luxembourgeoise).

Figure 4 : Tracé de l'A32 Poligny-Esch en France



Sources : réalisé par l'auteur.

Figure 5 : Le tracé de l'A32 Poligny-Esch en Lorraine



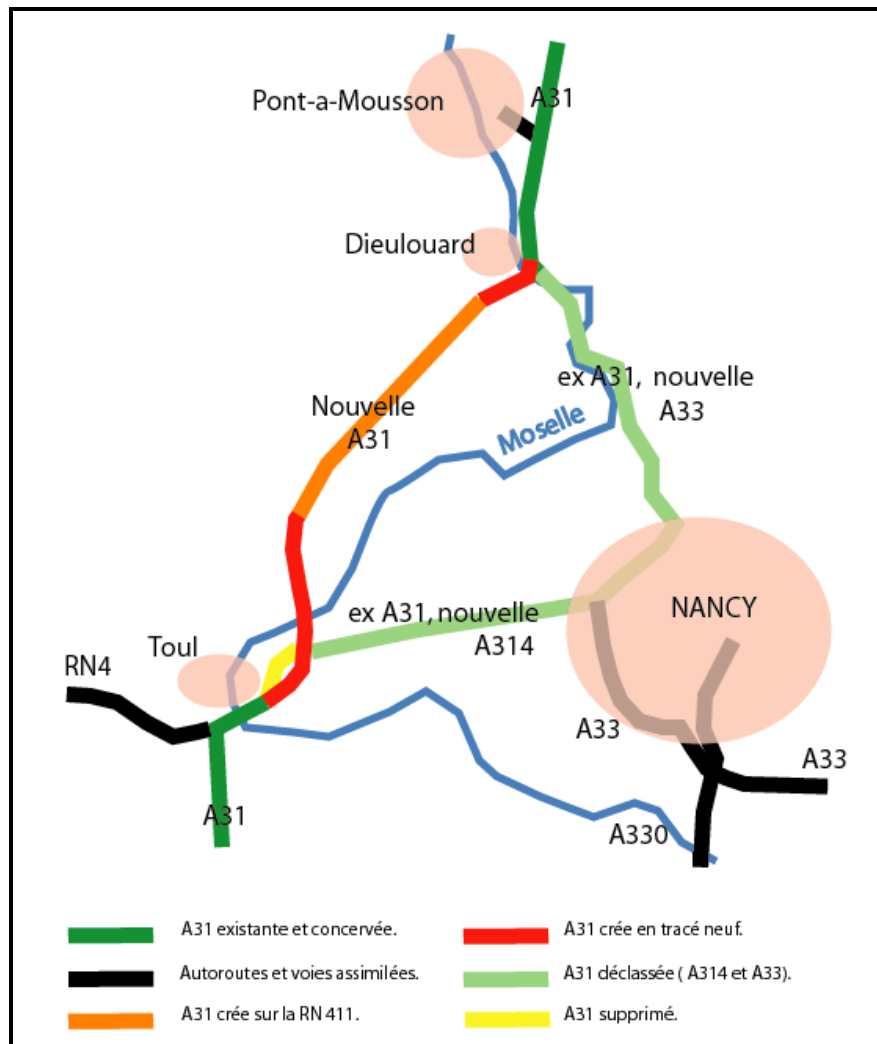
Source : réalisée par l'auteur.

2.5 Deux autoroutes parallèles en service, une démultiplication des flux Nord-Sud possible :

Grâce à cette A32, dédoublant complètement l'A31, l'Etat peut mettre en place un système de démultiplication des flux de transit routiers nord-sud. Ceci sur l'exemple de l'axe Paris-Lyon avec l'axe traditionnel qu'est l'autoroute A6 et le nouvel itinéraire de dédoublement des flux avec les autoroutes A39 et A5.

En Lorraine, la démultiplication des flux s'opèrerait entre les circulations venant du Benelux vers la Péninsule Ibérique, de l'Allemagne et de la Scandinavie vers la Péninsule Ibérique et du Benelux vers la Suisse et l'Italie du nord. Ce schéma est identique pour les circulations retours. Pour cela, la section Toul-Nancy-Dieulouard doit être soulagée par la création d'un nouvel itinéraire, plus direct, de l'autoroute A31 entre Toul et Dieulouard.

Figure 6 : Croquis du nouveau tracé de l'A31 Toul-Dieulouard



Sources : réalisé par l'auteur.

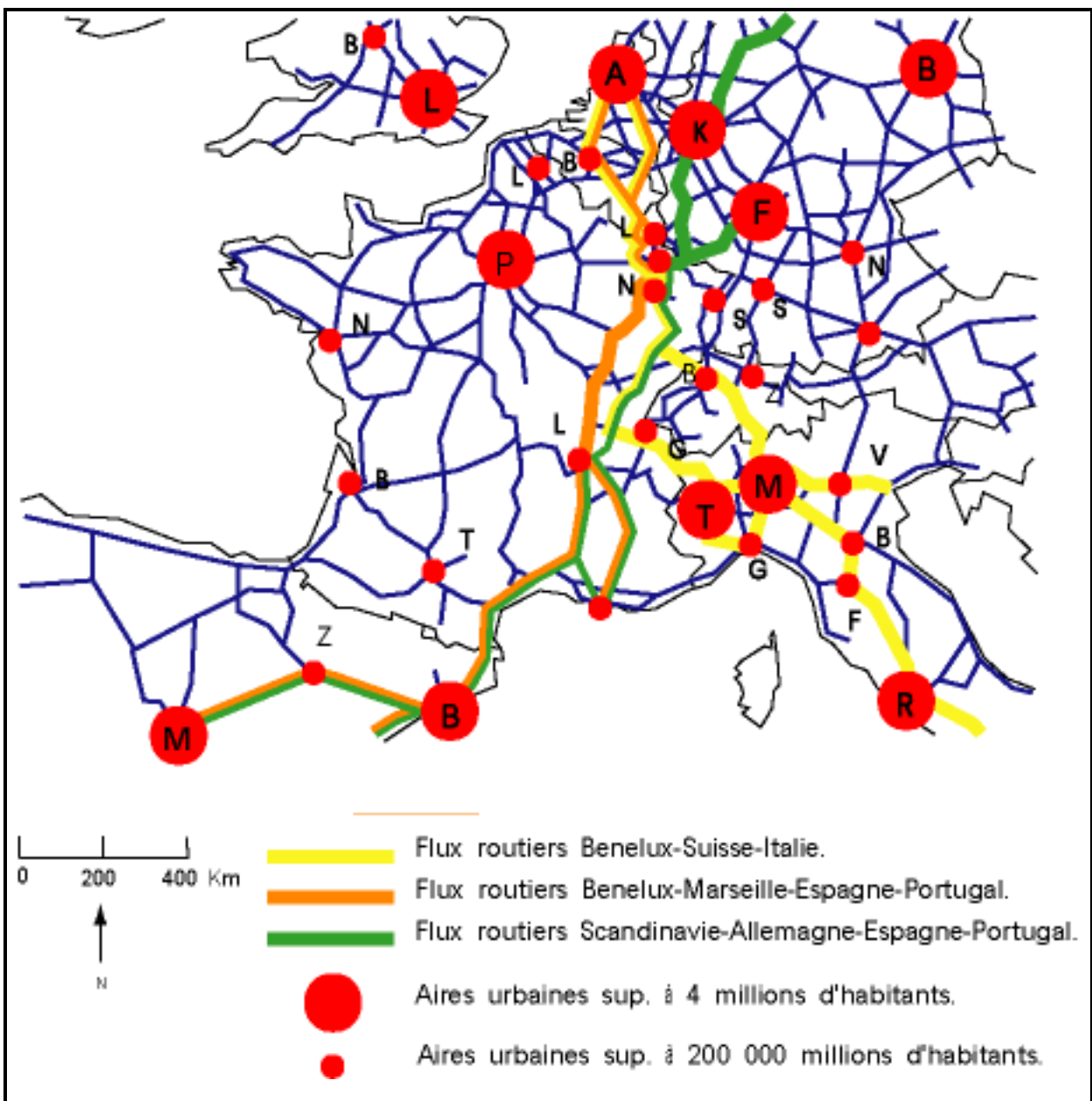
Le tronçon Toul-Nancy deviendrait A314 et le Nancy-Dieulouard le début de l'autoroute A33. Ce nouvel itinéraire de l'A31 emprunterait la RN 411 mise aux normes autoroutières et un contournement de Toul réaménagé au niveau de l'A31 avec la création d'une continuité directe vers le nord en direction de Dieulouard au droit de Dommartin-les-Toul (Cf. figure 6).

Pour aider au bon déroulement de cette opération la signalisation sur les autoroutes A31 et A32 et sur les axes situés en amont et en aval doit être simple et incitative.

Par exemple :

- dans le sens Sud-Nord, à l'arrivée sur Lyon des panneaux indiqueraient Amsterdam, Rotterdam, Bruxelles (ou NL, B, L et D pour Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et Allemagne) suivre Metz-Nancy par A31 et Francfort, Cologne, Hambourg suivre Metz-Nancy par A32.

Figure 7 : Démultiplication des flux Nord-Sud



Source : réalisé par l'auteur.

- dans le sens Nord-Sud, à l'arrivée à la frontière française sur l'A4 en venant d'Allemagne des panneaux indiqueraient E, I, CH pour Espagne, Italie, Suisse suivre Lyon par A32. Et sur l'A30 en venant du Benelux des panneaux indiqueraient E, I, CH pour Espagne, Italie, Suisse suivre Metz par A32. En arrivant à Metz sur l'A32 les panneaux indiqueraient ensuite Espagne suivre Lyon par A31 et Italie, Suisse suivre Lyon par A32 (Cf. figure 7).

3. L'avènement de quatre corridors FRET ferroviaires transeuropéens :

Avec la création des LGV Est et Nord Rhin-Rhône (Barcelone/Cologne), les lignes classiques nord-sud (Luxembourg-Metz/Nancy-Lyon-Méditerranée) et est-ouest (Paris-Metz/Nancy-Strasbourg/Saarbrücken) soulagées du trafic « voyageurs » VFE (Voyage France Europe) pourront se consacrer au transport de marchandises.

Dans cette situation l'Etat et l'Union Européenne pourront donc créer deux grands corridors de fret Ouest-Est et deux autres Nord-Sud dignes de ce nom :

3.1 Les corridors européens de fret Ouest-Est :

Sur l'axe Lille-Thionville-Metz-Forbach-Allemagne un corridor Bassin de Londres/Tunnel sous la Manche, Metz/Nancy, Allemagne du Sud, Europe Centrale et Orientale (Turquie).

Sur l'axe Paris-Nancy-Strasbourg-Allemagne un corridor Seine aval, Ile de France/Bassin Parisien (contournement nord de Paris par Beauvais),

→ Lérrouville, Metz, Allemagne, Europe de l'Est

→ Toul, Nancy/Messein (contournement sud de Nancy par la ligne Neuves-Maisons Dombasle réhabilitée), Strasbourg, Allemagne, Europe Centrale et Orientale (Turquie).

3.2 Les corridors européens de fret Nord-Sud :

Sur l'axe Luxembourg, ligne Ecofret (Longwy-Lérouville), Dijon, Lyon, Marseille, Montpellier, Perpignan, Espagne un corridor Bénélux, Metz/Nancy, Dijon, Lyon, Méditerranée.

Sur l'axe Allemagne (ligne d'Apach), Thionville-Metz-Nancy (via la partie mixte de LGV Nord Rhin-Rhône), Epinal, Belfort, Suisse un corridor Europe du Nord, Allemagne, Metz/Nancy, Suisse, Italie.

Pour réaliser ces axes de fret ferroviaire transeuropéens, certains tronçons de ligne sont à créer, à améliorer ou à réhabiliter. Voici une liste exhaustive de ces maillons clés à réaliser d'ici 2030 :

Tableau 2 : Liste des maillons manquants pour la réalisation de corridors Fret transeuropéens

Maillon manquant	rôle de ce maillon dans la création de l'axe fret transeuropéen	Le cas échéant date de mise en service
TGV Est 2 ^{ème} phase	soulager l'axe Ouest-Est et libérer des sillons pour le fret	2013
Neuves Maisons-Dombasle	réhabilitation pour éviter le nœud ferroviaire nancéien	?? prochain CPER 07-13 ??
LGV Nord Rhin-Rhône	soulager l'axe Nord-Sud et libérer des sillons pour le fret	??
Epinal-Belfort	électrification pour créer un débouché vers le sud (suisse, Italie)	?? prochain CPER 07-13 ??
Belfort-Suisse	réhabilitation pour créer un débouché vers le sud (suisse, Italie)	?? prochain CPER 07-13 ??
Tunnel du Lötschberg	traverser la Suisse en 2h sur l'axe Europe du Nord-Italie	Récemment mis en service

Sources : CPER 2000-2006, CIADT du 13 décembre 2003, Ministère Suisse des transports.

4. Le canal à grand gabarit Saône-Moselle :

En 1873, pour dynamiser l'économie nationale en crise, le gouvernement français lance une politique de grands travaux. Il investit alors dans le développement des voies navigables, le plan « Freycinet » doit uniformiser un réseau de voies d'eau ancien et hétérogène autour du gabarit du bateau le plus utilisé alors, la péniche. De nombreux canaux seront alors créés à cette époque, mais face au développement du chemin de fer puis de l'automobile, ce mode de transport périlite. Aujourd'hui, il est démontré que le transport fluvial est efficace, compétitif et moins polluant que les autres modes de transport.

Toutefois il est certain que les canaux du type « Freycinet » sont inadaptés aux contraintes actuelles du transport moderne. Les canaux dits à « grands gabarit » ou à « gabarit européen » pouvant accueillir des bateaux chargés jusqu'à 3 000 et 3 500 tonnes sont les plus adaptés à ces contraintes.

Depuis 1964, et l'inauguration de la Moselle canalisée entre Neuves-Maisons et Coblenche (Allemagne, confluence avec le Rhin), la rivière lorraine est soumise à ces deux types de caractéristiques. En effet, entre Epinal et Neuves-Maisons, elle est aménagée en réseau « Freycinet », c'est à dire que seules des péniches allant jusqu'à 240 et 250 tonnes peuvent y naviguer. Alors que le tronçon aval, Neuves-Maisons Coblenche est à grand gabarit. De Metz à Coblenche la Moselle est régie par la Convention International de la Moselle (CILM), qui s'appuie sur le régime international du Rhin.

Le principal problème de cette Moselle canalisée est qu'elle n'a pas de prolongement vers un autre bassin hydrographique, notamment la Seine et le Rhône. L'aménagement à grand gabarit se termine en « cul de sac » au Sud et ne profite donc qu'aux relations avec l'Europe du Nord (Amsterdam/Rotterdam, le Bassin de la Ruhr, Hambourg, Francfort).

Depuis toujours l'idée de créer un lien continu par la voie d'eau à grand gabarit entre les grands ports d'Europe du Nord et la Méditerranée via le Rhin et le Rhône séduit certaines élites politiques européennes. Notamment en France où « *seulement 3% des marchandises sont transportées sur l'eau contre 43% au Pays-Bas et 14% en Allemagne. Or, avec la même énergie, on transporte une charge dix fois plus lourde sur l'eau que par le rail et 30 fois plus que par la route* »².

De plus, la France souffre de n'avoir aucun réseau de canaux à grand gabarit digne de ce nom, aucun des bassins à gabarit européen ne sont reliés entre eux (Seine, Nord, Rhin-Moselle, Rhône). En 1994, le gouvernement français avait pris la décision d'achever le canal Rhin-Rhône, mais remis en question en 1998 par Dominique Voynet, élue de Dôle, Ministre de l'environnement et farouche opposante au canal Rhin-Rhône, le projet avorte. Depuis, un autre projet de liaison de la Mer du Nord à la Méditerranée, concurrent du canal Rhin-Rhône, refait surface. Il s'agit du canal Saône-Moselle.

Ce projet consiste à connecter le Rhône au Rhin via la Saône et la Moselle mise au gabarit européen sur les sections actuellement manquantes (Chalon/Saône-Epinal-Neuves Maisons). Cet itinéraire plus direct, est une alternative à l'hypothétique liaison entre les couloirs rhodanien et rhénan par le canal Rhin-Rhône. Les contraintes topographiques, environnementales et surtout politiques sont beaucoup moins virulentes par la Saône et la Moselle que par le canal Rhin-Rhône.

De plus, nous sommes là dans le prolongement naturel et donc direct de la vallée du Rhône, à l'opposé du passage « forcé » par l'étroite vallée du Doubs. Ce projet a fait l'objet d'une étude conjointe des Régions Lorraine et Rhône-Alpes dans le cadre du CPER 2000-2006. Il a été retenu comme prioritaire après la création du canal Seine Nord lors du CIADT du 18 décembre 2003. Les études préliminaires au débat public ont été lancées dernièrement.

² J-R PITTE, La France, Nathan Université, 2001, p119.

C'est un projet très intéressant pour la Lorraine, car il permettrait un report important du transit de marchandise de la route sur le fleuve. Quand on sait combien le corridor européen de transport Nord-Sud traversant la Région souffre de problème de congestion, on comprend toute l'utilité de ce canal Saône-Moselle pour la Lorraine et d'une manière générale pour la façade Est du pays (Bourgogne, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon). Envisagée dès 1960 et aujourd'hui « réétudiée », la liaison Saône-Moselle à grand gabarit doit aboutir.

Cette liaison fluviale à grand gabarit entre la Mer du Nord et la Méditerranée est une des meilleures réponses à la saturation du corridor européen de transports Nord-Sud traversant la Lorraine. Elle est une chance unique pour la Région de confirmer sa situation géographique exceptionnelle aux confins du Benelux, « porte d'entrée de l'Europe », de l'Allemagne, « centre de l'Europe » et de la France, « isthme de l'Europe ».

II- Un schéma régional multimodal des transports pour 2030 : apports et contraintes de réalisation de ces grandes infrastructures de demain :

Riche de quatre grands projets d'infrastructure routière, ferroviaire et fluviale d'envergure nationale et européenne, ce schéma régional multimodal des transports pour 2030 est facteur de développement mais également de contraintes. En effet, il va renforcer la situation géographique et l'unité de la région mais c'est sans oublier l'épineuse question des financements et de la mise en place de partenariats entre les financeurs, qu'ils soient publics ou privés.

1 Un schéma régional facteur d'unité régionale :

En ouvrant l'ensemble de la région vers l'extérieur et en desservant des territoires lorrains autrefois délaissés par les grands corridors européens de transport, comme le Sud lorrain ou l'Espace Central ce schéma régional est facteur d'unité régionale.

1.1 L'amélioration des débouchés vers le Sud :

Avec l'aménagement de la LGV Nord Rhin-Rhône qui traverse la Région du nord au sud, les Vosges peuvent espérer, comme la Meuse avec le TGV Est, obtenir une gare TGV Vosges.

Sachant que cette LGV Nord Rhin-Rhône traversera ce département entre Vittel et Epinal, la gare TGV Vosges se situerait entre ces deux villes, plus ou moins près de l'une ou de l'autre. L'idéal serait à Dompierre, au cœur du « Y » vosgien pour ce qui est de l'accessibilité à la gare et sur un axe méridien direct Metz/Nancy-Dijon, concernant la LGV en elle-même. Les Vosges se placeraient alors sur les grands flux ferroviaires nord sud, mais également routiers et fluviaux, avec une A32 aménagée sur l'actuelle RN57, et la création d'ici 2030 de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle.

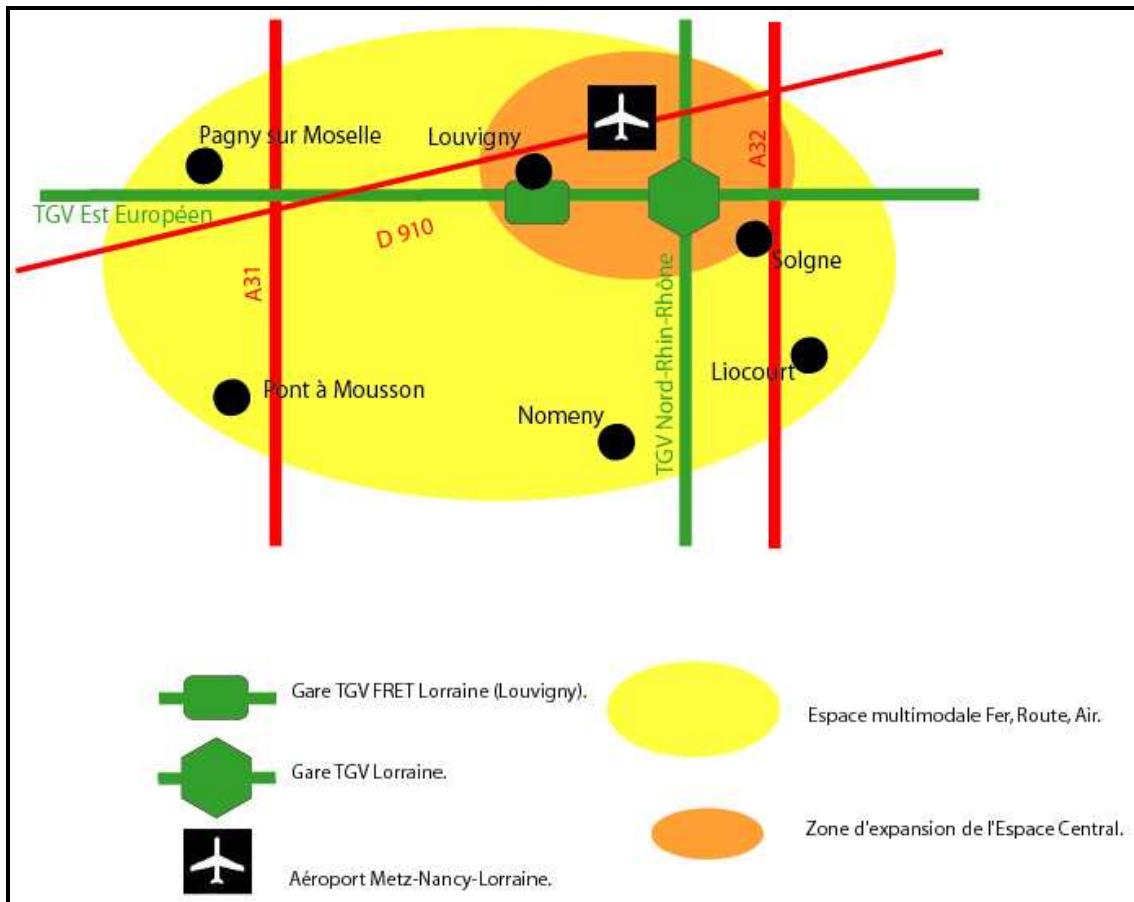
Bien plus qu'une opportunité pour les Vosges, la réalisation de ces grands aménagements (l'A32 tracé Poligny-Esch, la LGV Nord Rhin-Rhône et la liaison grand gabarit Saône-Moselle), profiteront à la Lorraine et à l'Est de la France en général. En effet, ces projets d'aménagements du territoire permettront d'ici 25 ans de rééquilibrer les transports et les différents flux qu'ils génèrent entre les régions d'Europe du Nord et l'arc Méditerranéen. Qui plus est, en reliant directement et efficacement par la route, le fer et le fleuve les quatre grandes constituantes du Sillon Lorrain (Thionville, Metz, Nancy et Epinal), ces grands aménagements assureront le succès de la Métropole Lorraine.

1.2 L'espace central : carrefour de ce réseau multimodal :

En 2030, l'espace central deviendra le troisième « grand nœud » lorrain de transport après Metz et Nancy. Les LGV Est et Nord Rhin-Rhône se croiseront au droit de l'aéroport régional. Ce dernier deviendra alors un grand carrefour multimodal air, fer, route, car il sera le point de croisement entre les deux grandes LGV Est et Nord Rhin-Rhône, desservi par l'A31 à l'ouest et l'A32 à l'est (avec le tracé Poligny-Esch) et la RD 910 mise en voie express entre ces deux autoroutes.

Le croisement de ces deux LGV devrait permettre la construction d'une véritable gare TGV Lorraine, qui concilierait les avantages de Louvigny, c'est-à-dire une excellente accessibilité routière (A31, A32 et RD910), et de Vandières, c'est-à-dire une connexion ferroviaire avec les gares centrales de Metz et de Nancy et donc, par la même occasion avec toutes les gares lorraines

Figure 8 : Croquis Espace Central



Source : réalisé par l'auteur.

« La réalisation d'une métropole lorraine est subordonnée à la réalisation dans l'espace intermédiaire entre Metz et Nancy d'un véritable nœud de transports capable d'assurer l'interconnexion du bipôle lorrain et de jouer un rôle d'entraînement pour toute la Lorraine¹ ». Le développement et l'accession de cet espace central comme interface multimodal entre Metz et Nancy, le placerait donc comme véritable point d'ancrage à cette métropole lorraine.

¹ Eric AUBURTIN, Nouvelle géopolitique des régions françaises, Fayard, Paris, p 430.

1.3 Vers une meilleure répartition des activités dans la région :

En réduisant la fracture nord-sud et en délestant la zone congestionnée du Sillon Mosellan au profit des autres territoires lorrains, c'est l'ensemble de la région qui est renforcée. Le Sillon Mosellan, Metz et Nancy ont de nouvelles perspectives de développement car libérés de la congestion de leurs transports routiers et ferroviaires.

De plus, le développement d'infrastructures de qualité dans le sud de la région incitera de nouvelles entreprises à s'implanter dans cette partie de la Lorraine. Concernant les activités liées aux transports, le développement et l'amélioration des transports à l'échelle de la région devraient rendre possible une répartition plus équitable de ces activités de logistique sur le sol lorrain.

Par exemple, la zone de l'aéroport, fortement desservi en transports (deux autoroutes, deux LGV, deux départementales dont une voie express) serait susceptible d'accueillir une grande plate forme multimodale rail, fer, air et de travailler en partenariat avec d'autres plateformes, plus petites, « dispersées » en Lorraine.

Preuve de l'importance de ces nouvelles infrastructures Nord-Sud desservant le Sud Lorrain et ouvrant la Région au Sud, elles contribueront au développement du projet mise en place par la DATAR du Sillon Lorrain. Réseau de villes entre Thionville, Metz, Nancy et Epinal, il doit assurer le développement régional dans les années à venir en concentrant les efforts sur un Sillon Mosellan élargi au Sud lorrain. En connectant toutes ces villes entre elles, ces infrastructures, participeront à la bonne marche de ce projet de Sillon Lorrain.

D'une manière générale il devrait concrétiser ce projet. Ces infrastructures de transport pourront peut-être enfin rééquilibrer la Région. Elles deviendraient l'élément salvateur d'un Sillon Lorrain qui en est encore à ses balbutiements.

2. Le renforcement de la situation géographique exceptionnelle de la Lorraine :

Plus ouverte sur les espaces l'environnants et sur l'Europe grâce à ce schéma régional multimodal des transports, la Lorraine va enfin pouvoir asseoir sa position de carrefour européen et renforcer ses relations avec ses partenaires de l'Eurorégion.

2.1 La liaison avec les grands pôles économiques, démographiques et politiques européens :

Avec deux lignes grande vitesse qui se croisent au niveau de l'aéroport régional, au cœur de la région, la Lorraine s'affirme géographiquement et techniquement comme « région nœud » européenne, au même titre que l'Ile de France, le Nord Pas-de-Calais et Rhône-Alpes.

La création de ce carrefour lorrain permettra à la Lorraine de se trouver sur la toile des LGV transeuropéennes, mais plus encore, sur un nœud de cette toile continentale. De ce fait, la Lorraine se retrouvera en liaison directe avec les plus grands pôles économiques, démographiques et politiques européens. Par exemple, les liaisons Bassin de Londres, Ile de France et Europe Centrale et Orientale qui se croiseront avec les liaisons Benelux, Europe du Nord et Arc Méditerranéen et cela au cœur de la Lorraine, sur la plate-forme multimodale (rail, air, route) de l'aéroport régional.

Dans cette configuration, la Lorraine deviendra une des grandes plate-formes multimodale de l'Europe Occidentale. Située au centre d'un marché de 125 millions de consommateurs dans un rayon de 500 Km, la Lorraine exploitera enfin sa position géographique exceptionnelle.

2.2 La concrétisation de l'Eurorégion grâce à l'amélioration des infrastructures régionales de transport :

L'axe ferroviaire à grande vitesse Nord Rhin-Rhône prolongé après la frontière luxembourgeoise jusqu'à Liège pour donner naissance à l'axe ferroviaire à grande vitesse Barcelone-Cologne, va enfin relier de façon efficace la Lorraine à ses partenaires de l'Eurorégion.

Un lien direct et efficace entre le Sillon Mosellan et Liège rapprochera la Lorraine de la Wallonie et renforcera la coopération entre ces deux régions au sein de l'Eurorégion. Sachant que la Sarre est déjà reliée à la Lorraine par le TGV Est, cette seconde liaison à grande vitesse vers le Nord de la Grande Région est synonyme de renforcement de la coopération transfrontalière entre tous les partenaires de l'institution « eurorégionale ».

Que ce soit pour des relations économiques, culturelles, universitaires, de formation, de travail, ou encore touristiques, ces jonctions nord-sud avec la LGV Barcelone-Cologne et est-ouest avec la LGV Est, sont primordiales à l'essor de la Grande Région. N'oublions pas qu'au niveau économique ces bonnes relations ferroviaires sont essentielles à la Grande Région. Aujourd'hui, ce sont plus de 50 000 lorrains qui vont quotidiennement travailler au Luxembourg. L'amélioration des infrastructures ferroviaires avec le Luxembourg est donc une solution au « blocage » des frontaliers dans la congestion du corridor européen E23/E21/E25/E29/E4111.

3. Partenaires concernés par ces projets et financement :

Après avoir analysé les effets de la création de ces grandes infrastructures sur la Lorraine, nous allons revenir sur le financement et les partenariats envisageables pour la réalisation de ces grands aménagements. Pour la route, le fer puis le fleuve, nous allons globalement chiffrer le coût de ces infrastructures et quels acteurs seraient susceptibles de participer à leur financement et à leur construction.

3.1 L'A32, tracé Poligny-Esch sur Alzette :

Ce projet censé répondre à la saturation du corridor routier européen Nord-Sud est une réponse nationale à un problème régional mais qui a des répercussions sur le pays et le continent.

La partie Sud de l'A32, entre Poligny (Jura) et Luxeuil (Haute-Saône), l'autoroute concédée à un concessionnaire sera financée par ce dernier et par des subventions publiques. La Région Franche-Comté et les Départements du Jura, du Doubs et de Haute-Saône devraient apporter entre 40 et 50 % du montant de l'infrastructure et le concessionnaire le reste. S'agissant d'une autoroute, l'Etat devrait également participer ; mieux au vu de la décentralisation des routes nationales, il devrait en théorie être le seul participant aux subventions publiques. En effet, nous parlons ici du « *réseau cohérent d'autoroutes et de routes nationales d'intérêt national ou européen* ¹ » dont seul l'Etat a la charge, car avec cette décentralisation, « *l'Etat ne participera plus au financement des nouveaux projets sur le réseau transféré et que, de leur côté, les départements ne participeront plus au financement de l'aménagement du réseau routier national* ² ». L'Europe devrait aussi être un partenaire dans le financement de cette infrastructure située sur un grand corridor européen Nord-Sud (E 21, E 23).

Pour ce qui est du tronçon régi par le système « Toll Collect », donc gratuit pour les véhicules légers et payant pour les poids lourds, l'Etat et l'Europe devraient être les principaux financiers. Même si avec la nouvelle décentralisation les Départements ne devraient pas être sollicités, il est fort probable que les Collectivités Régionales le soient. En l'occurrence, c'est la Franche Comté et la Lorraine qui sont susceptibles de participer au coût de cette A32. Mais grâce à la mise en place du système « Toll Collect » et de la SAVRAL (Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace Lorraine) sur les grandes infrastructures lorraines, les subsides de ce péage pour poids lourds devraient, en grande partie, financer cette nouvelle autoroute dans sa partie Nord (Luxeuil-Esch).

Les partenaires concernés par cette infrastructure sont donc l'Etat, l'Europe et les Collectivités Régionales. Mais il ne faut pas oublier que cette A32 Polligny-Esch se termine (ou débute) au Luxembourg. La participation de ce pays, ne serait-ce que pour la jonction avec le réseau autoroutier luxembourgeois, paraît inévitable.

Concernant le coût de cette opération, sachant que le coût moyen d'une autoroute en zone rurale est d'environ 4,6 millions d'Euros le kilomètre et que ce tracé d'A32 est long d'environ 430 Km son coût serait de 2 milliards d'Euros.

¹ Article de presse, Le Monde du mardi 26 juillet 2005.

² Article de presse, Le Monde du mardi 26 juillet 2005.

Un coût auquel il faut retirer les 88 Km de la RN 57 entre Nancy et Plombières. Etant une voie express, cette nationale ne demande qu'une simple mise aux normes autoroutières. Un aménagement sur place qui représente beaucoup moins d'investissement que la création d'un tracé autoroutier neuf, comme sera le cas sur les sections Plombières-Polligny et Esch-Metz.

3.2 Le fer : la LGV Nord Rhin-Rhône et les corridors FRET ferroviaires :

Dans le cas de ces deux projets ferroviaires censés dynamiser et fluidifier les corridors ferroviaires européens Ouest-Est et Nord-Sud traversant la région de nombreux partenaires sont concernés.

Au niveau national, l'Etat, les Régions Lorraine, Bourgogne, Franche Comté ainsi que la SNCF, RFF et les Départements traversés par ce projet de LGV (Côte d'Or, Jura, Haute-Saône, Vosges, Meurthe et Moselle et Moselle). Il faut y ajouter des partenaires étrangers qui sont susceptibles de participer à cette opération, tels que le Luxembourg, la Belgique (Etat de Wallonie), l'Allemagne (Land de Rhénanie du Nord-Westphalie) et les compagnies ferroviaires étrangères comme la CFL (Chemin de Fer Luxembourgeois), la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) et la DB (Deutsche Bahn).

Mais rappelons toutefois, que ce type de répartition financière entre Etat, Collectivités Locales et Compagnies chargées de la construction et de l'entretien du réseau ferré (RFF en France) n'est pas immuable. Le Partenariat Public Privé (PPP) a le vent en poupe. La liaison internationale Perpignan-Barcelone d'un coût de 1,096 milliards d'Euros, financée pour 588,4 millions d'Euros d'argent public (France, Espagne et Europe) et le reste à la charge du concessionnaire, est l'exemple parfait de ce type de « PPP »¹. Ce système est voué à se développer dans l'avenir car il permet de répondre au problème de financement de ces grandes infrastructures de transport.

La LGV Nord-Rhin-Rhône pourrait donc bien être financée grâce à un « PPP ». Les partenaires financiers seraient alors l'Etat, l'Europe, le Luxembourg, l'Allemagne, voire les Collectivités Locales et bien entendu le concessionnaire de la ligne.

¹ Article de presse, l'Indépendant, en Eurorégion du mercredi 20 juillet 2005.

Avec un coût théorique moyen de 15 millions d'Euros par kilomètre pour la construction d'une LGV, ce TGV Nord-Rhin-Rhône long de 300 Km (d'Auxonne à la Frontière luxembourgeoise) nécessiterait un financement d'environ 4,5 milliards d'Euros.

Pour ce qui est des corridors ferroviaires Ouest-Est et Nord-Sud, les partenaires préposés sont plus nombreux que pour une LGV, car ces corridors sont multinationaux et traversent plusieurs Régions. Par exemple, pour le corridor Ouest-Est qui relie Le Havre à l'Europe Centrale, les partenaires financiers seraient l'Etat, la SNCF, RFF, les Régions Haute-Normandie, Ile de France, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace pour la section française. Puis, pour l'Allemagne ce serait l'Etat, la DB, les länder de Sarre, de Bade Wurtemberg, de Hesse, Rhénanie Palatinat et de Bavière. Une liste qui peut encore s'allonger si l'on prolonge l'axe, par exemple des pays comme la Suisse, l'Autriche et maintenant la Pologne et la Hongrie peuvent être concernés par ce projet. Au vu de la complexité de ces partenariats, la mise en place de ces grands couloirs de FRET ferroviaire européen doit être supervisée par un grand partenaire qui supervise tous les autres (Etats membres et leurs Collectivités Locales).

Le financement de la mise en place de ces corridors FRET est tout aussi complexe que l'organisation de partenariat. En fait rien n'est établi, tout dépend des travaux à réaliser sur les infrastructures existantes pour les mettre en conformité avec leurs fonctions de corridors FRET. Pour exemple, prenons l'aménagement de la ligne Ecofret Ouest qui déleste le Sillon Mosellan du trafic FRET ferroviaire Nord-Sud en passant dans la Meuse (Longwy-Lérouville-Toul).

Le développement de cet axe nécessita la construction d'un raccord d'environ 2,5 Km avec le réseau ferré belge, la mise au gabarit conteurs de six tunnels et une amélioration qualitative des voies (signalisation, saut de mouton, etc...). Financée lors du contrat de plan Etat-Région 2000-2006, cette opération a coûté 125 Millions d'Euros, dont 50 % à la charge de l'Etat, 35 % pour la Région Lorraine et 15 % pour RFF¹.

¹ XII^{ème} Contrat de Plan Etat-Région Lorraine 2000-2006.

3.3 Le fleuve :

Pour expliquer les contraintes financières d'une mise à grand gabarit d'un cours d'eau ou d'un canal et les partenaires concernés par un tel aménagement, nous allons étudier le projet de canal Rhin-Rhône. Un projet qui a échoué et qui fut le concurrent du canal Saône-Moselle.

Le coût de ce canal est évalué à 7,5 milliards d'Euros (chiffre 1995). « Avec un trafic de 2,5 millions de tonnes en 2010 et de 13 millions en 2030, le déficit d'exploitation aurait été de 17 millions d'Euros tant en 2010, qu'en 2030¹ ». Cette observation nous montre bien l'importance qu'a eu le coût de cette infrastructure par rapport au rendement attendu sur l'abandon du projet en 1997, tout ceci sans parler des problèmes environnementaux qu'il a suscité. Le coût élevé de ce projet était en grande partie dû aux aménagements nécessaires pour outrepasser les grands écarts de dénivellation entre les bassins versants, notamment au niveau de la ligne de partage des eaux entre les bassins hydrographiques du Rhône et du Rhin à Montbéliard.

Les partenaires concernés par ce projet étaient l'Etat, VNF (Voies Navigables de France), les Collectivités Régionales Rhône-Alpes, Alsace, PACA, Bourgogne et Franche-Comté. Les Départements, les villes et ports « traversés » ainsi que les concessionnaires sont des partenaires envisageables.

Cet exemple nous montre bien la variabilité des coûts suivant les projets, c'est pourquoi il est difficile de donner des chiffres théoriques sur le coût de l'aménagement d'un cours d'eau au gabarit européen. Au moment où les études préliminaires ne sont pas encore terminées, il nous est impossible de chiffrer de façon certaine le coût de cette liaison Saône-Moselle. Nous pouvons simplement constater que le prix de cet aménagement long de 250 km ne sera pas négligeable, il devrait approcher au minimum les quatre milliards d'Euros, sachant que pour la construction des 140 km du canal Seine Nord Europe la facture s'élève déjà à trois milliards d'euros.

¹ J-F PONCET M-G LARCHER, *Rapport de Commission d'Enquête du Sénat*, Paris, 1997-1998 (Cf. <http://www.senat.fr/rap/197-479/197-47956.html>).

Cela nous rappelle que les principaux partenaires de ce projet ; en l'occurrence l'Etat, les Régions Lorraine, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, PACA (voir Languedoc-Roussillon) et VNF ; s'engagent avec ce dessein dans un pari pour l'avenir. En effet, aménager un cours d'eau à grand gabarit c'est travailler sur le long terme, car plusieurs années sont indispensables à la concrétisation de ce genres d'infrastructures et d'autant plus pour leur rentabilisation. C'est d'ailleurs ces contraintes qui ont fait échouer le projet de canal Rhin-Rhône.

Toutefois, au moment où les échanges intracommunautaires et mondiaux « explosent », notamment sur le corridor européen Nord-Sud en Lorraine, ce qui occasionne de graves problèmes de congestion, l'aménagement de la liaison Saône-Moselle ne peut-être que profitable pour la Région. La voie d'eau est une réponse d'avenir à la crise de saturation qui paralyse actuellement les grands corridors de transports européens. Efficace, moins cher et surtout beaucoup moins polluant tout en transportant plus de marchandises, la voie d'eau et donc la liaison Saône-Moselle est un concept respectueux de l'environnement, qui participe à la fluidification des flux et qui prône la multimodalité des échanges. Elle est donc en phase avec le protocole de Kyoto, dans lequel, rappelons le, la France s'est engagée à réduire de 8% ses émissions de gaz à effet de serre. Ces dernières, qui sont en grande partie dues au trafic routier dans notre pays.

CONCLUSION :

Ces quatre réponses à la saturation des grands corridors de transport en Lorraine semblent être une solution efficace aux problèmes lorrains.

Il s'agit pour les solutions ferroviaires de :

- la création d'une LGV Nord-Rhin-Rhône prolongeant la branche Sud de ce même TGV vers les frontières belges et luxembourgeoises.
- la création de deux corridors Fret Ouest-Est entre l'estuaire de la Seine, le Bassin de Londres et l'Europe Orientale.
- la création de deux corridors Fret Nord-Sud entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Concernant la route, il s'agit de :

- créer une nouvelle autoroute Nord-Sud dédoublant totalement l'autoroute A31.
- Mettre en place un système de démultiplication des flux transeuropéens Nord-Sud transitant par la partie Est du pays, et donc par la Lorraine.

Pour le fleuve, il s'agit :

- d'établir une connexion entre les bassins hydrographiques du Rhin et du Rhône, entre la mer du Nord et la Méditerranée, grâce à la mise en gabarit européen de la liaison Saône Moselle sur les 250 km séparant Neuves-Maisons de Chalons sur Saône.

Toutes ces propositions d'aménagements sont très intéressantes, d'autant plus concernant cette épineuse question de la « paralysie » annoncée des grands corridors européens de transports. Toutefois, un inconvénient, et pas des moindres, entrave ce processus de « décongestionnement » des grands axes de transports européens en Lorraine. Le coût exorbitant de ces grandes infrastructures de transport est sans conteste un frein important à la réalisation de ces équipements. Bien que vitaux à la « désaturation » des Eurocorridors traversant la Lorraine, et donc à la bonne circulation des flux transitant dans l'Union, ces aménagements semblent déjà condamnés par les principes de rigueur budgétaires actuellement en vigueur dans notre pays.

Heureusement, la mise en place de PPP (Partenariat Public Privé) peut être une façon intelligente de contourner ce problème. Il peut même devenir l'élément salvateur de ces quatre solutions pour résoudre le problème récurrent de saturation des grands corridors de transports européens en Lorraine. Car c'est seulement avec un moyen concret et efficace de financement que ces infrastructures pourront un jour sortir de terre.

Mais au delà de la seule Collectivité Régionale, ces projets donnent un semblant de réponse nationale et européenne aux problèmes de saturation : la multimodalité. Ou une meilleure utilisation de chaque mode de transport et des potentiels qu'ils possèdent. Avec la possibilité de réaliser l'association de trois modes de transport (route, fer, fleuve) du Delta du Rhin à Rotterdam à celui du Rhône à Marseille/Fos, ces quatre solutions permettant la désaturation des grands corridors européens de transport sont une chance pour la Lorraine, la France et l'Union Européenne.

Pour la Lorraine, il s'agit de jouer la carte d'une meilleure répartition des infrastructures sur son sol, corollaire à toute hypothétique tentative de décongestionnement du Sillon Mosellan. De plus, avec des réseaux ferroviaires et routiers situés au cœur de l'Europe, la Lorraine, se doit de garantir la qualité des infrastructures la traversant si elle ne veut pas être évitée au profit d'autres territoires d'ici 2030. Concernant la France et l'Europe, la réalisation de ces projets aboutissant à la création d'un grand corridor multimodal (route, fer, fleuve) transeuropéen Nord-Sud est une aubaine à l'heure où la construction du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est en panne. Ces quatre réponses à la saturation des Eurocorridors traversant la Lorraine sont concernées par ce programme RTE-T qui vise à terme une interopérabilité optimale des réseaux de transports européens.

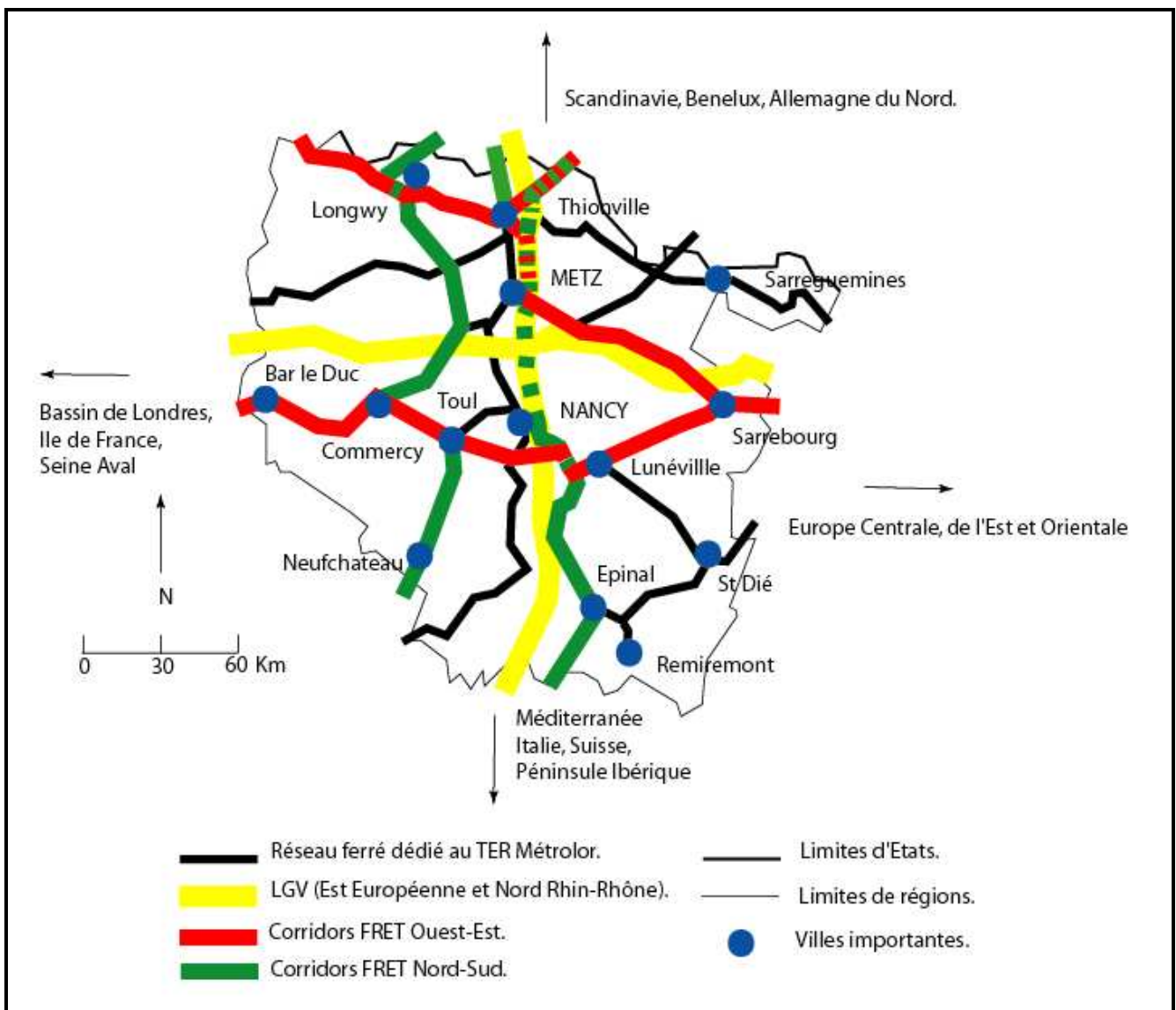
Mieux, elles anticipent les chantiers futurs qui attendent la Commission et les Etats membres. En effet, la mise en relation des différents modes de transport entre les réseaux européens sera la prochaine priorité des autorités européennes après l'achèvement d'un réseau européen de transport. Le corridor multimodale route, fer, fleuve reliant la Mer du Nord à la Méditerranée, simplement réalisable avec la mise en service des infrastructures proposées ici, pourrait très bien devenir la vitrine d'une nouvelle politique européenne des transports, basée sur la multimodalité des échanges entre les grands centres économiques et démographiques européens.

La seule inconnue de ce projet multimodal pour la Lorraine c'est la volonté des politiques régionaux d'arriver à ce dessein. Seule une véritable impulsion politique, aidée de puissants porteurs de projet, relais à Paris et dans les capitales européennes pourra faire émerger tous ces projets indispensables à la désaturation des grands corridors de transports européens traversant la Région.

La réalisation sous l'impulsion de Pierre Mauroy du projet Lillois de carrefour d'Europe avec le TGV Nord Europe, doit-être un exemple pour la Lorraine. *« Pour les élus régionaux, la réalisation du tunnel est perçue comme une chance qu'il faut saisir, une occasion pour « renâître » et « faire peau neuve ». Il est question de « nouveau Nord ». Les notions d'opportunité, de carrefour, de désenclavement qui dans la région sont rattachées à l'arrivée du tunnel (ainsi qu'au TGV Nord), sont significatives d'enjeux qui pour les élus consistent à transformer une situation économique défavorable en cherchant à détourner à leur profit un événement dont ils n'ont pas la maîtrise, mais aussi à séduire pour contrer la mauvaise image dont souffre la région à l'extérieur¹ ».* Les élus lorrains doivent donc suivre cette logique des élus régionaux du Nord Pas-de-Calais avec la mise en service du TGV Est Européen et avec ce projet de LGV Nord Rhin-Rhône et du nouveau tracé d'A32 Poligny-Esch sur Alzette.

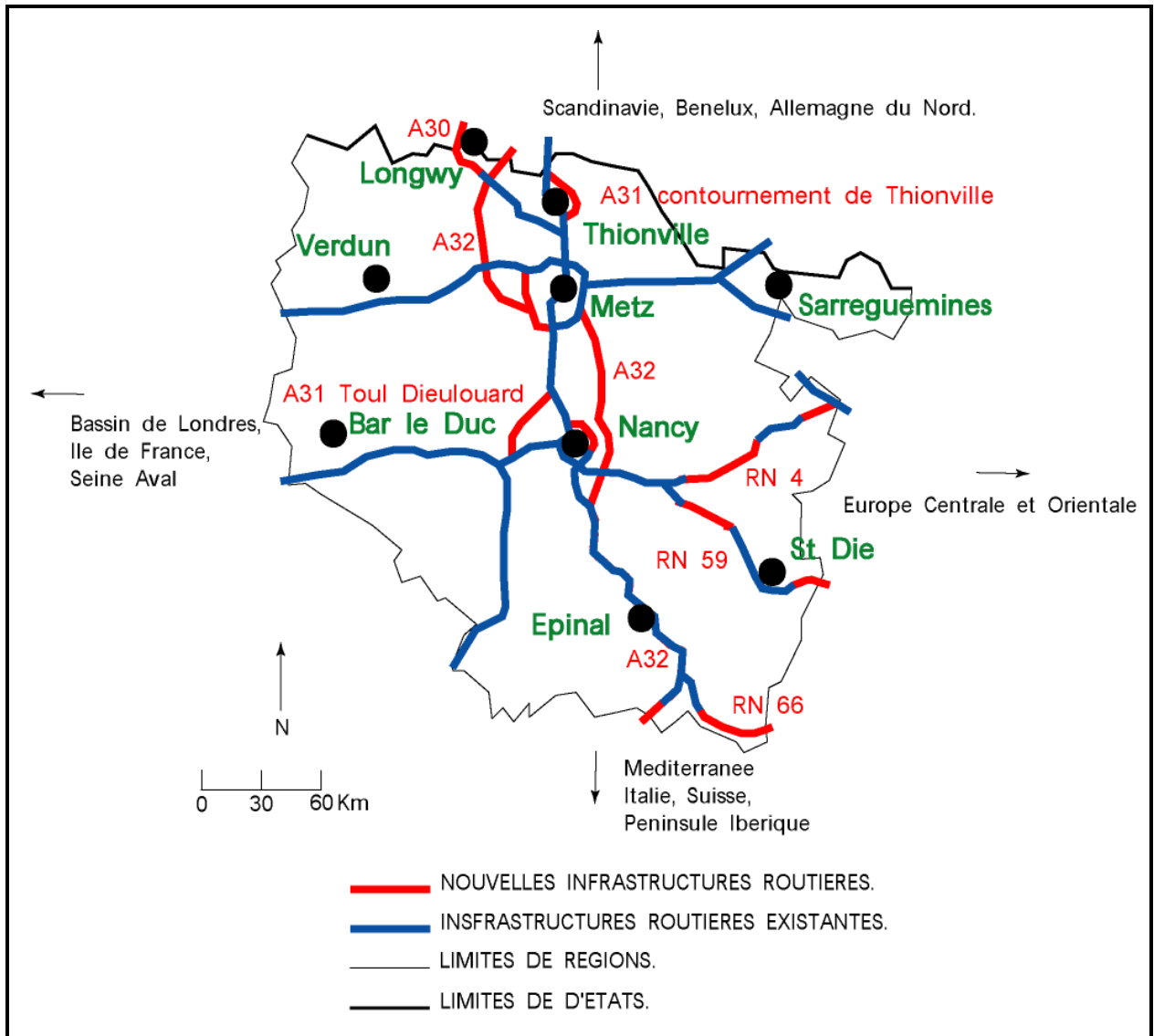
¹ A. BURMEISTER, G. JOIGNAUX, *Infrastructures de transport et territoires, approche de quelques grands projets*, Ed. l'Harmattan, 1997, p131.

Figure 9: Synthèse des projets ferroviaires



Sources : réalisé par l'auteur.

Figure 10 : Synthèse des projets routiers



Sources : réalisé par l'auteur.

Table des figures

Figure 1 : Réseau de LGV français et la branche Nord du TGV Rhin-Rhône.....	7
Figure 2 : Le réseau "Toll Collect" en Lorraine	9
Figure 3 : Réseau de la Société des Autoroutes et Voies Rapides d'Alsace-Lorraine (SAVRAL)	11
Figure 4 : Tracé de l'A32 Poligny-Esch en France.....	15
Figure 5 : Le tracé de l'A32 Poligny-Esch en Lorraine.....	16
Figure 6 : Croquis du nouveau tracé de l'A31 Toul-Dieulouard.....	17
Figure 7 : Démultiplication des flux Nord-Sud.....	18
Figure 8 : Croquis Espace Central.....	26
Figure 9 : Synthèse des projets ferroviaires	38
Figure 10 : Synthèse des projets routiers	39

Table des matières

Synthèse	1
Introduction : état des lieux, diagnostic des réseaux de transports lorrains :	4
I- Quatre réponses à la saturation des grands corridors européens de transport :	6
1. La LGV Barcelone-Cologne et le renforcement de l'axe ferroviaire Nord-Sud :	6
2. L'A32 non concédée et la démultiplication des flux Nord-Sud transeuropéens :	8
2.1 L'A32 et le péage poids lourds	8
2.2 L'avènement du système de péage allemand en Lorraine.....	9
2.3 La suppression des points noirs :	12
2.4 L'A32 non concédée : vers une solution respectant la Lorraine et les Lorrains	12
Source : réalisée par l'auteur.	16
2.5 Deux autoroutes parallèles en service, une démultiplication des flux Nord-Sud possible :	16

3. L'avènement de quatre corridors FRET ferroviaires transeuropéens :	19
3.1 Les corridors européens de fret Ouest-Est :	19
3.2 Les corridors européens de fret Nord-Sud :	20
4. Le canal à grand gabarit Saône-Moselle :	21
II- Un schéma régional multimodal des transports pour 2030 : apports et contraintes de réalisation de ces grandes infrastructures de demain :	24
1 Un schéma régional facteur d'unité régionale :	24
1.1 L'amélioration des débouchés vers le Sud :	24
1.2 L'espace central : carrefour de ce réseau multimodal :	25
1.3 Vers une meilleure répartition des activités dans la région :	27
2. Le renforcement de la situation géographique exceptionnelle de la Lorraine :	28
2.1 La liaison avec les grands pôles économiques, démographiques et politiques européens :	28
2.2 La concrétisation de l'Eurorégion grâce à l'amélioration des infrastructures régionales de transport :	28
3. Partenaires concernés par ces projets et financement :	29
3.1 L'A32, tracé Poligny-Esch sur Alzette :	29
3.2 Le fer : la LGV Nord Rhin-Rhône et les corridors FRET ferroviaires :	31
3.3 Le fleuve :	33
CONCLUSION :	35
Table des figures	40
Table des matières	40