



# Le projet stratégique du Pôle métropolitain Strasbourg- Mulhouse

## **Stratégie d'accessibilité**

Diagnostic, enjeux, priorités d'action



Juin 2013  
**Tome 2**

*Document adopté par les Conseils de  
Mulhouse Alsace Agglomération et  
de la Communauté urbaine de  
Strasbourg.*



# Sommaire

Edito . . . . .	P3
Démarche et méthode. . . . .	P4
Diagnostic . . . . .	P5
Enjeux, objectifs - Priorités d'action . . . . .	P13
Conclusion et suites à donner . . . . .	P19



# Edito

Dès la création de notre Pôle métropolitain, nous avons fait le choix de bâtir ensemble une stratégie d'accessibilité commune à nos deux agglomérations qui exprime une vision partagée des enjeux et des moyens à mettre en œuvre.

Avec l'ambition de valoriser et d'améliorer l'accessibilité européenne de notre pôle, de conforter la dorsale Strasbourg-Mulhouse et ainsi de faciliter l'usage de l'offre de transports et de renforcer les connexions transfrontalières, nous avons souhaité porter une parole commune vis-à-vis de nos partenaires : Etat, Région, départements, partenaires suisses et allemands pour les circulations transfrontalières ou l'accès aux grands hubs internationaux, mais aussi Réseau Ferré de France pour la modernisation des voies ferrées ou la création de lignes nouvelles, la SNCF pour l'organisation des services ferroviaires ou la modernisation des gares, les directions des aéroports et des ports fluviaux...

Ce document vise ainsi à formaliser la position que les deux agglomérations feront valoir ensemble, à travers le Pôle métropolitain, aux différentes échelles qu'il a paru pertinent de prendre en compte en la matière : l'échelle du pôle lui-même, l'échelle transfrontalière du Rhin supérieur et l'échelle européenne et internationale. Ces différentes échelles sont naturellement à prendre en compte en même temps, et les actions qui s'y rattachent sont le plus souvent à traiter de manière concomitante.

La complexité de l'exercice impose donc la nécessité d'avoir une vision claire à la fois des enjeux métropolitains et des priorités qui en découlent.

Tel est l'objet du document présenté ici, qui a été réalisé par les deux agences d'urbanisme de Mulhouse (AURM) et de Strasbourg (ADEUS), après plusieurs temps d'échanges et de rencontres avec les représentants des forces vives et des partenaires.

Bien que son élaboration ait fait l'objet d'une démarche distincte de celle qui a présidé à l'élaboration du Projet stratégique métropolitain, la stratégie d'accessibilité en constitue bien évidemment un axe majeur.

**Jean-Marie Bockel**

Président de m2A  
Président du Pôle métropolitain

**Jacques Bigot**

Président de la CUS  
Président-délégué du Pôle métropolitain



# Démarche et méthode

Le tome 2 du projet stratégique du pôle métropolitain présente la synthèse de la stratégie d'accessibilité. La première partie pose le diagnostic. La deuxième partie restitue les enjeux, les objectifs et les priorités d'action.

Le diagnostic expose les grandes caractéristiques de la mobilité entre les agglomérations de Strasbourg et Mulhouse et l'inscription du pôle à une échelle transfrontalière et européenne. Il dresse un portrait du pôle par rapport à son accessibilité ferroviaire et aérienne. Le diagnostic a été discuté le 26 octobre 2012 lors d'une réunion plénière. Cette étape a permis de partager et d'enrichir les points relevés dans le diagnostic. Pour disposer de plus amples informations, une série d'entretiens avec les acteurs locaux des déplacements et de l'accessibilité (autorités organisatrices de transports, aéroports, exploitants...) a permis d'approfondir le diagnostic et d'esquisser des pistes pour les priorités d'action.

Les enjeux et les priorités d'action de la partie 2 ont été présentés le 20 juin 2013 lors d'une deuxième réunion plénière. Les priorités d'action correspondent à des orientations communes d'amélioration des déplacements, identifient les projets de transport structurants, à l'échelle du pôle métropolitain, du Rhin supérieur et de l'Europe. Elles montrent que le pôle est un outil commun permettant aux agglomérations de Strasbourg et Mulhouse de définir et d'afficher ensemble une ambition, une stratégie partagée d'accessibilité.

Le pôle a confié le volet fret au bureau d'études MVA Consultancy. Les principaux enseignements sont restitués dans les priorités d'action.



# **PARTIE 1**

# DIAGNOSTIC



# La mobilité quotidienne entre les deux agglomérations

## Des flux domicile-travail non négligeables...

Près de 1 900 personnes se déplacent chaque jour pour travailler, entre les agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse. Le volume est important compte tenu de la distance : 100 km, et de la taille des deux agglomérations. A titre de comparaison, Besançon et Dijon, distantes de 75 km, génèrent des flux trois fois moins importants que ceux générés par le pôle.

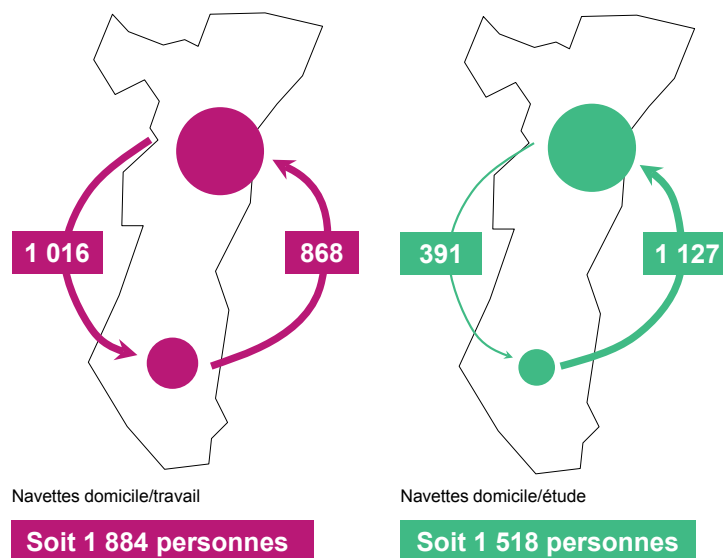
## ... en croissance, réalisés à 45 % en train

Les déplacements domicile/travail entre les agglomérations de Strasbourg (CUS) et de Mulhouse (m2A) et leurs périphéries ont doublé en 30 ans : + 100 %. Dans le même temps, le flux entre les deux agglomérations du pôle a augmenté plus rapidement : + 134 %. Cette croissance peut être corrélée avec la mise en service du TER 200 en 1991, dont l'offre s'est renforcée au fil des ans. Près de 45 % des déplacements domicile/ travail sont effectués en train. Ce pourcentage est bien supérieur en comparaison avec les autres couples d'agglomérations (tableau ci-contre).

## Des flux domicile-étude différenciés

Les flux domicile/travail sont équilibrés entre Strasbourg et Mulhouse à la différence des déplacements domicile/ étude. 1 100 étudiants se déplacent de m2A vers la CUS pour rejoindre principalement les universités. Ils sont moins de 400 à réaliser le voyage inverse pour suivre des cursus davantage tournés vers les formations techniques.

Volume et sens des flux entre les aires urbaines de Strasbourg et de Mulhouse



Sources : RP INSEE 2008 ; Aires urbaines 2008 - AURM 2012

Comparaison des flux entre les deux agglomérations du pôle et d'autres couples d'agglomérations

	Distance à vol d'oiseau	Navettes domicile/travail	Navettes domicile/étude	Nombre de total de navettes	Part modale TC des navettes domicile/travail
<b>Strasbourg/Mulhouse</b>	<b>100 km</b>	<b>1 885</b>	<b>1 518</b>	<b>3 403</b>	<b>44,7 %</b>
Nantes / Rennes	100 km	2 311	919	3 230	11,1 %
Dijon / Besançon	75 km	790	382	1 173	32,7 %
Lyon / Saint-Etienne	50 km	13 442	2 721	16 163	9,6 %
Nancy / Metz	50 km	6 927	2 679	9 607	23,2 %

Sources : RP INSEE 2008 - AURM 2012



# Le profil spécifique des migrants domicile/travail CUS-m2A

## Une sur-représentation des cadres et des jeunes...

Les actifs se déplaçant quotidiennement entre Strasbourg et Mulhouse se caractérisent par une forte part de cadres avec près de 40 % des migrants contre 17 % des emplois de la CUS et m2A. Les 18-35 ans sont également plus nombreux à se déplacer avec environ 50 % des migrants contre 37 % des emplois des deux agglomérations.

## ... encore plus forte chez les usagers du train

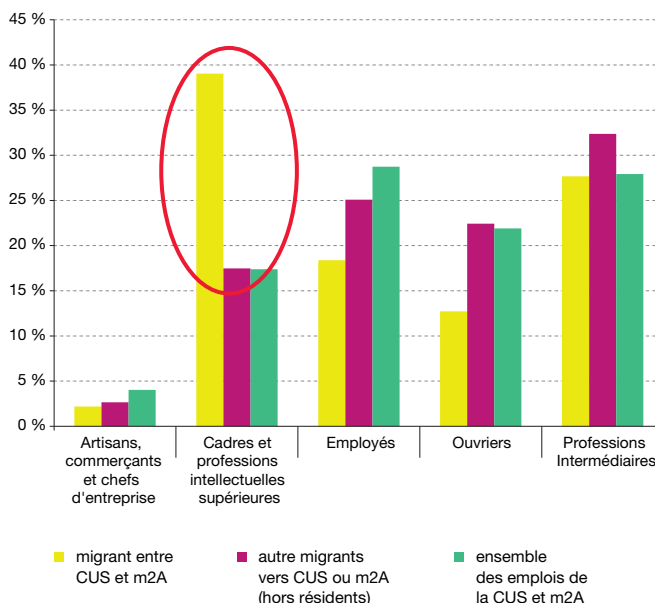
Parmi les usagers quotidiens du train, les cadres pèsent près de 45 % des migrants, les 18-35 ans 55 %. Les actifs travaillant dans le secteur de l'administration publique, de l'enseignement et de la santé sont également sur-représentés : 40 % de l'ensemble des actifs migrants entre Strasbourg et Mulhouse contre 31 % des emplois de la CUS et m2A.

## La localisation de l'emploi, un discriminant majeur pour l'usage du train

56 % des trajets entre les deux agglomérations sont effectués en train lorsque la personne se déplaçant travaille dans la ville-centre disposant d'une gare : Strasbourg ou Mulhouse. Cette part tombe à 27 % lorsque l'emploi se trouve en-dehors de la commune gare.

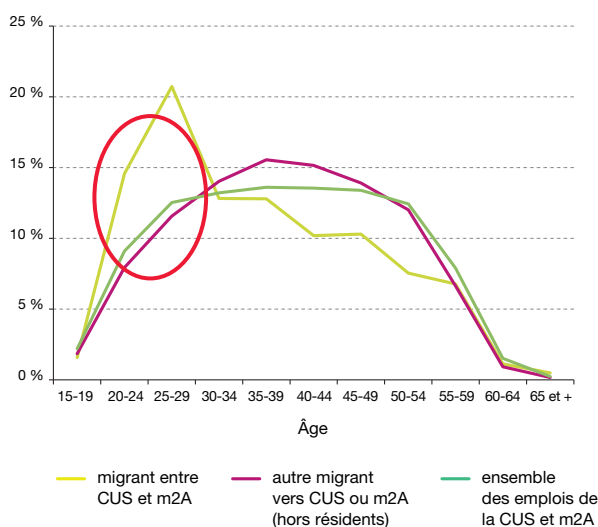
La localisation des emplois à proximité des gares est donc un levier puissant pour favoriser l'usage du train. Ce constat interroge fortement sur l'accessibilité des zones d'activités présentes dans les deux agglomérations. Ces dernières ne sont pas toujours accessibles en transport en commun.

Part des migrants selon leur catégorie socio- professionnelle



Sources : RP INSEE - ADEUS 2012

Part des migrants selon leur tranche d'âge



Sources : RP INSEE - ADEUS 2012



# Un pôle s'inscrivant dans un système spatial régional et transfrontalier

Les travaux<sup>1</sup> sur les liens fonctionnels entre agglomérations démontrent que le pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse repose sur une articulation clé entre un système urbain régional et un système urbain transfrontalier en cours de constitution.

## Un système régional polarisé et maillé

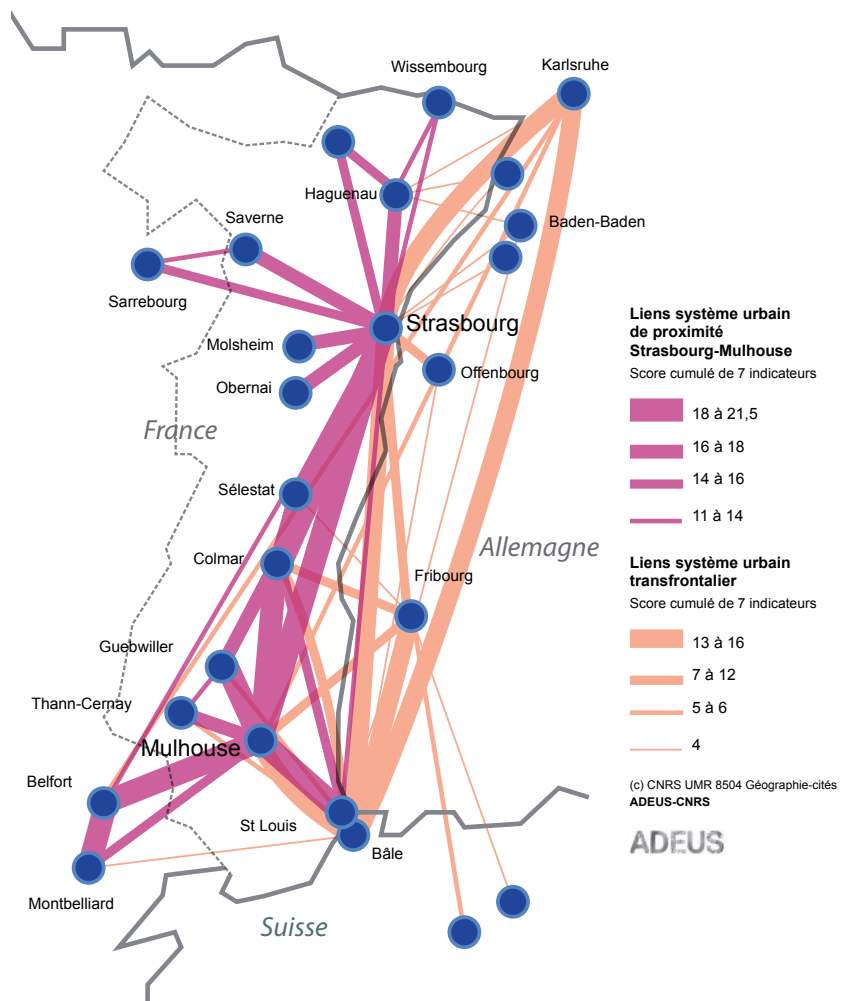
Les relations analysées côté français dessinent un véritable système urbain de proximité. Il regroupe la majorité des agglomérations alsaciennes ainsi que Belfort, Montbéliard et Sarrebourg. Dans ce système, Strasbourg, Mulhouse et Colmar constituent l'ossature de base. Les autres agglomérations s'inscrivent autour de cette ossature primaire. Elles ont systématiquement des relations avec Strasbourg ou Mulhouse, mais aussi des liens avec les villes qui leur sont proches.

## Un système transfrontalier en constitution

Un travail spécifique sur l'approche relationnelle des flux a été conduit à l'échelle transfrontalière. Bâle apparaît comme un relais majeur du système transfrontalier. Strasbourg, Fribourg et Karlsruhe incarnent des relais importants mais à un degré moindre que Bâle. Les villes du Bas-Rhin tissent des liens de proximité avec leurs voisins allemands. Les villes du Haut-Rhin présentent des liens plus diversifiés avec les villes allemandes.

1. Développés par Nadine CATTAN, directrice d'étude au CNRS, pilotés par l'ADEUS.

Synthèse des liens régionaux et transfrontaliers en 2012



### Les sept indicateurs utilisés pour les travaux transfrontaliers :

#### Mobilité quotidienne pour l'emploi :

les navettes domicile-travail - Sources : RP INSEE 2006, ESPON, ULB-IGEAT.

#### Réseaux d'innovation transfrontaliers :

nombre de réseaux en commun entre toutes les villes - Source : fichier Cluster ADIRA.

#### Partenariat scientifique :

projets européens et co-publication d'articles - Sources : ESPON, ULB-IGEAT, Base Pascal INIST CNRS.

#### Réseaux de transport :

nombre de trains à grande vitesse entre les villes - Sources : site CFF et SNCF, recensé par l'AURM.

#### Réseaux économiques :

liens sièges-établissements - Sources : ORBIS 2010 Bureau Vans Dijk et Institut de Géographie de Lausanne / C. Rozenblat.

**Partenariats culturels :** appartenance au Pass musées - Source : site Pass musée.

**Coopération territoriale :** appartenance aux Eurodistricts et autres formes de coopération - Sources : ESPON et site des Eurodistricts et Regio TriRhena.





# Un pôle très bien connecté aux échelles urbaines et régionales

Le Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse s'inscrit dans le Rhin supérieur. L'offre de transport collectif y est riche mais perfectible.

## Deux réseaux urbains et périurbains

La CUS et m2A disposent de réseaux de transports en commun urbains qui leurs sont propres : CTS et Soléa. Ils sont complétés par des dessertes TER périurbaines rayonnant au-delà des deux agglomérations. Strasbourg et Mulhouse proposent également une offre d'autopartage et de vélos en libre-service.

## La dorsale TER 200 et la dorsale ICE...

Les deux agglomérations sont reliées chaque jour par une importante offre ferroviaire: 22 allers-retours TER 200, deux allers-retours EuroCity et cinq allers-retours TGV Rhin-Rhône. Le parcours s'effectue en 53 minutes. Côté allemand et suisse, les agglomérations de Karlsruhe, Baden-Baden, Offenbourg, Fribourg et Bâle sont reliées par une importante offre allant jusqu'à 25 allers-retours ICE. L'offre est donc relativement proche de part et d'autre du Rhin.

## ... uniquement connectées à Bâle et à Offenbourg

Depuis le pôle, on peut rejoindre Bâle en TER 200. Avec 22 allers-retours, l'Ortenau S-Bahn permet de rejoindre Offenbourg depuis Strasbourg. La ligne Mulhouse-Müllheim a été réouverte aux voyageurs en décembre 2012. Elle propose sept allers-retours quotidiens. Les connexions

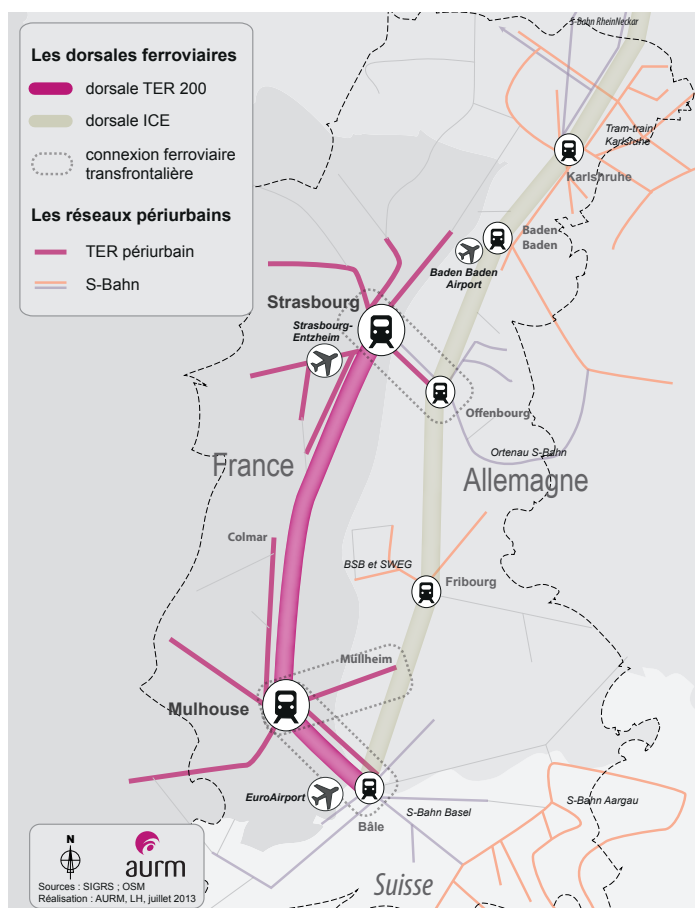
ferroviaires transfrontalières depuis le pôle restent peu développées.

De nouvelles connexions permettraient notamment de faciliter l'accès au côté allemand où l'offre ICE et les réseaux urbains et périurbains sont très développés.

## Faciliter l'usage de l'offre de transports collectifs

Des améliorations ont été réalisées ces dernières années en termes d'information et de tarification. Depuis 2010, le site ViAlsace propose une information multimodale pour tous les réseaux de transports en commun d'Alsace.

Les abonnements Alsa + Job ou Alsa + Campus permettent de circuler librement entre son domicile et son lieu de travail ou d'étude en empruntant un ou deux réseaux urbains et le TER. Le ticket Alsa + 24h permet aux voyageurs de circuler sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs alsaciens pour 33 €. Des tarifications transfrontalières se sont également développées. Avec les nouveaux développements de l'ère numérique, les possibilités de simplification pour l'information des voyageurs et la tarification seront à exploiter dans les prochaines années.



Synthèse des offres ferroviaires du pôle et du Rhin supérieur en 2012



# La richesse des offres TGV et ICE au départ du pôle et du Rhin supérieur

Le pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse s'inscrit dans un territoire trinational proposant des offres TGV et ICE d'une grande qualité.

## Une desserte efficace vers Paris depuis le pôle...

Strasbourg, comme Mulhouse à l'origine, est desservi par le TGV Est-Européen depuis juin 2007. 16 allers-retours TGV sont proposés chaque jour entre Strasbourg et Paris. En 2016, avec la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est, les temps de parcours passeront de 2h20 à 1h50. En 2012, certains TGV-Est se prolongent vers l'Ouest et le Nord de la France: Nantes, Rennes, Bordeaux, mais aussi vers l'Allemagne : Stuttgart, Munich. Pour ces destinations, l'offre se limite à quelques TGV par jour.

Mulhouse est desservie par le TGV Rhin-Rhône depuis décembre 2011. Onze allers-retours TGV Rhin-Rhône circulent chaque jour entre Paris et Mulhouse, via Dijon. Pour cette relation, le meilleur temps de parcours affiché est 2h40. Six allers-retours TGV se prolongent jusqu'à Zurich. Depuis août 2013, un aller-retour quotidien est proposé entre Fribourg et Paris, via Mulhouse, renforçant ainsi les liens transfrontaliers.

## ... et six allers-retours TGV Rhin-Rhône vers Lyon

Six allers-retours TGV Rhin-Rhône circulent quotidiennement entre le pôle et Lyon. Certains TGV se prolongent vers Marseille, Nîmes... mais aussi vers Francfort.

Le pôle est donc à la croisée de deux systèmes TGV majeurs : le TGV Rhin-Rhône et le TGV Est-Européen. Mulhouse n'est plus desservie par les TGV-Est depuis la mise en service

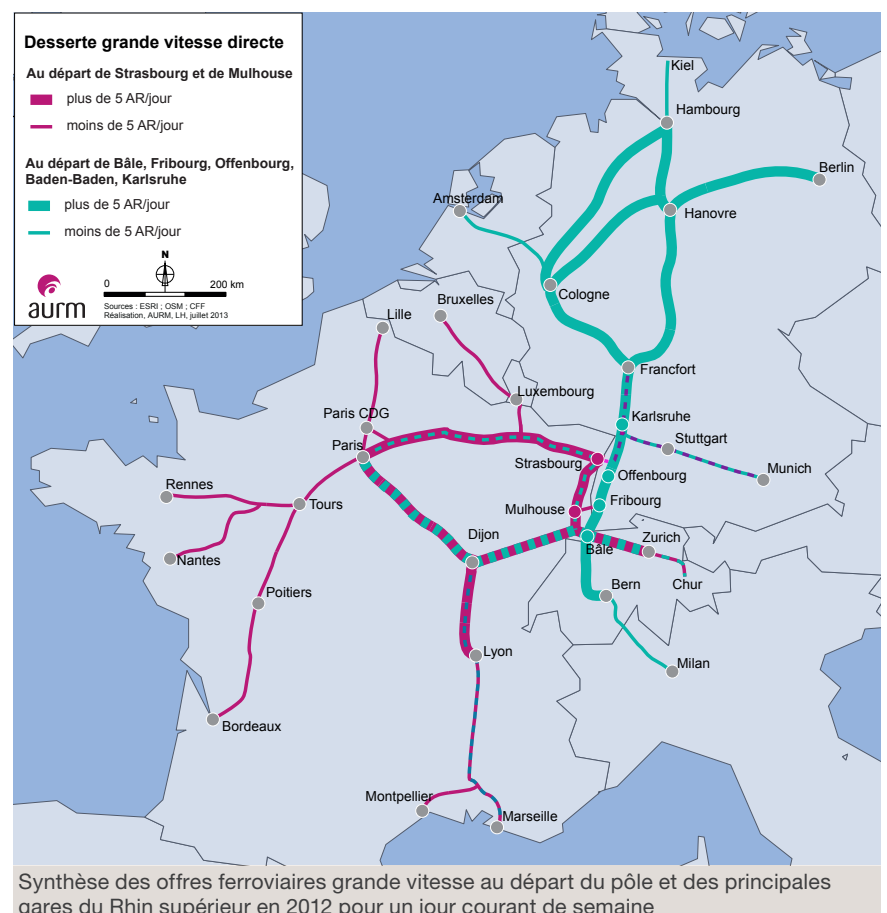
du TGV Rhin-Rhône. Deux allers-retours trains EuroCity assurent la desserte entre Bâle, le pôle, Luxembourg et Bruxelles.

## Le potentiel méconnu de l'offre ICE

Depuis les gares de Bâle, Fribourg, Offenbourg, Baden-Baden et Karlsruhe, l'offre ICE permet de rejoindre les principales agglomérations allemandes : Francfort, Cologne, Berlin etc. Au départ de la gare de Bâle, on peut également accéder aux principales agglomérations suisses et à Milan.

On relève donc l'existence d'une très bonne desserte ferroviaire aux départs des principales gares situées sur la rive droite du Rhin. Malgré ce potentiel, l'offre ICE reste encore peu connue depuis Strasbourg et Mulhouse.

Les connexions ferroviaires entre le pôle, l'Allemagne et la Suisse restent à affirmer. Cela permettrait au pôle de proposer une offre ferroviaire rayonnant en France, en Allemagne, en Suisse et dans une partie du Benelux.





# Une offre aérienne attractive

## La couverture euro-méditerranéenne des trois aéroports de proximité

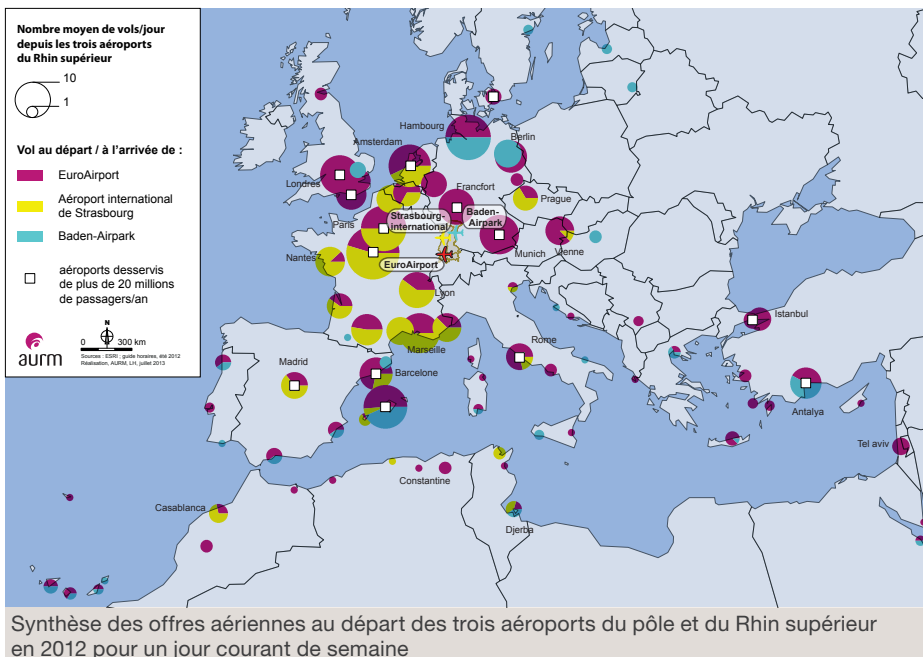
L'EuroAirport, avec ses 5,3 millions de passagers en 2012, est l'aéroport le plus fréquenté du Rhin supérieur. Il propose une couverture euro-méditerranéenne, avec des offres denses à destination des principales villes d'Europe occidentale. L'aéroport international de Strasbourg a totalisé un peu moins de 1,2 millions de passagers en 2012. Les vols couvrent l'Europe de l'Ouest et une partie de l'Afrique du Nord. Les vols à destination de la France et du Benelux sont importants. L'offre du Baden Airpark est essentiellement orientée vers les destinations loisirs : Palma, Antalya...

## Une desserte en transports en commun des aéroports de proximité à conforter

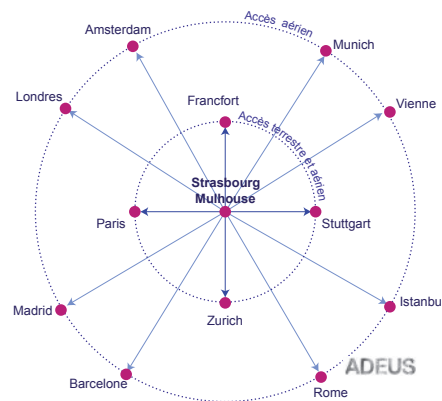
Depuis Strasbourg, l'aéroport d'Entzheim est directement accessible tous les ¼ h en navette TER. Depuis Mulhouse, il est accessible moyennant une correspondance entre le TER 200 et la navette TER en gare de Strasbourg. L'accès à l'EuroAirport ne peut pas s'effectuer intégralement en TER 200 depuis le pôle. Un changement est nécessaire en gare de Saint-Louis entre le TER et la navette bus Distribus. Le projet de raccordement ferroviaire permettra un accès direct à l'EuroAirport en TER 200 depuis le pôle et apportera ainsi un confort supplémentaire indispensable.

## Une situation privilégiée pour accéder aux hubs intercontinentaux

Le pôle se situe à proximité de quatre aéroports intercontinentaux : Paris-Charles-de-Gaulle, Zurich, Francfort et Stuttgart. Il s'agit d'un atout de poids. La plupart d'entre eux sont accessibles en transports en commun en moins de 3h depuis le pôle. L'EuroAirport propose des vols vers les principaux hubs aériens intercontinentaux européens : Paris-CDG, Londres, Amsterdam, Francfort. Outre des liaisons quotidiennes vers les hubs de Bruxelles et Madrid, l'aéroport de Strasbourg est relié au hub d'Amsterdam par trois allers-retours journaliers. Depuis avril 2013, Strasbourg est relié à l'aéroport de Paris-CDG quatre fois par jour par TGV sous un code Air-France.



Accessibilité privilégiée pour rejoindre les hubs intercontinentaux depuis le pôle en moins de trois heures







## **PARTIE 2**

# ENJEUX, OBJECTIFS PRIORITÉS D'ACTION



# Les enjeux et les objectifs de la stratégie d'accessibilité du pôle

Le diagnostic et les entretiens auprès des partenaires techniques et institutionnels montrent que le contexte des déplacements et des transports est globalement satisfaisant pour le pôle. Ils permettent de définir les principaux enjeux en matière de transport du Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse :

- conforter la dorsale Strasbourg-Mulhouse et faciliter l'usage de l'offre de transport collectif existante,
- articuler les transports et le développement urbain du territoire,
- renforcer les connexions ferroviaires transfrontalières,
- améliorer et rendre lisible les accessibilités ferroviaires et aériennes européennes.

## Répondre aux objectifs du Pôle métropolitain

Le Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse est un nouvel acteur sans administration propre. Il n'a pas vocation à se substituer aux autorités organisatrices de transport en place. C'est pourquoi, la stratégie d'accessibilité du Pôle métropolitain s'inscrit pleinement dans ses objectifs généraux :

- créer de la valeur ajoutée par la mise en réseau des acteurs économiques du pôle,
- offrir un espace de vie intégré (emploi, formation, culture, recherche, loisirs, sport...),
- porter une position commune à l'égard des partenaires, notamment sur les grandes infrastructures d'accessibilité et de transport,
- constituer un maillon clé du réseau d'agglomérations du Rhin supérieur.

## Les objectifs de la stratégie d'accessibilité

Pour répondre aux enjeux transports et en prenant en compte les objectifs du pôle, la stratégie d'accessibilité se décline en quatre grands objectifs :

- à l'échelle du pôle, l'ambition est de construire un espace de vie d'échelle métropolitaine pour les habitants et les acteurs économiques des deux agglomérations,
- au niveau euro-régional, le pôle souhaite engager la mise en réseau et valoriser les accessibilités aériennes et ferroviaires à grande vitesse du pôle et du Rhin supérieur,
- au-delà, les objectifs européens du pôle sont de porter une position commune à l'égard des partenaires sur les questions d'accessibilité et de transport,

- les problématiques marchandises font également partie des priorités du pôle. Il entend s'inscrire au sein des futurs corridors fluviaux-ferroviaires entre la mer du Nord et la mer Méditerranée.

## Une stratégie se déclinant en priorités d'action

La stratégie d'accessibilité prend la forme de priorités d'action. Elle se décline dans les pages qui suivent, à trois échelles géographiques : Strasbourg-Mulhouse, transfrontalière et européenne.

Le volet fret a fait l'objet d'une étude spécifique réalisée par le bureau spécialisé MVA Consultancy. Une synthèse de ces travaux est présentée page 18.



La gare de Strasbourg reliée en TGV à Paris en 2016 en moins de deux heures



L'EuroAirport : 5<sup>ème</sup> aéroport de province de France



Le Rhin : une véritable autoroute fluviale



# Organiser un espace de vie d'échelle métropolitaine

L'objectif est de construire, à l'échelle du pôle, un territoire de vie élargi en termes d'emploi, de formation, de culture... Pour construire cet espace de vie, les transports en commun ont un rôle prépondérant. A cette échelle, Strasbourg et Mulhouse s'inscrivent dans une logique d'appartenance forte.

Les priorités d'action ambitionnent de faciliter les déplacements entre les deux agglomérations. Elles visent à valoriser et à optimiser les offres et les infrastructures de transport en commun en place, à développer l'intégration métropolitaine et à organiser l'aménagement du territoire du pôle autour de son ossature de transport.

## Les priorités d'action

### Valoriser et optimiser les outils transports en place

- Réaliser le raccordement ferroviaire de Strasbourg et Mulhouse à l'EuroAirport,
- rendre plus visible la connexion TER cadencée entre Strasbourg et son aéroport,
- valoriser et capitaliser les outils de déplacements multimodaux existants,
- ouvrir sur l'axe Strasbourg-Mulhouse, l'accès TGV aux voyageurs dotés de titres TER,
- améliorer l'offre TER 200 en renforçant l'offre à la mi-journée, le soir et le week-end,
- renforcer l'offre d'autopartage (complémentaire aux taxis) dans les gares centrales et rendre inter-opérables les systèmes de vélos en libre-service.

### Développer l'intégration métropolitaine

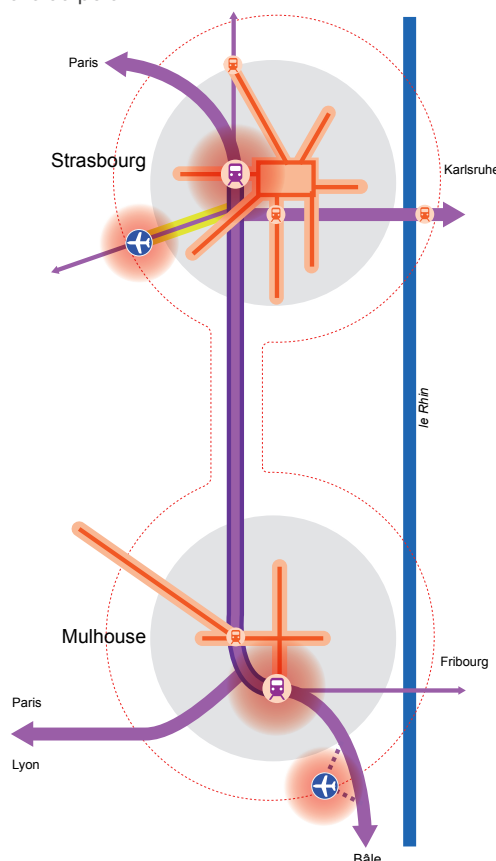
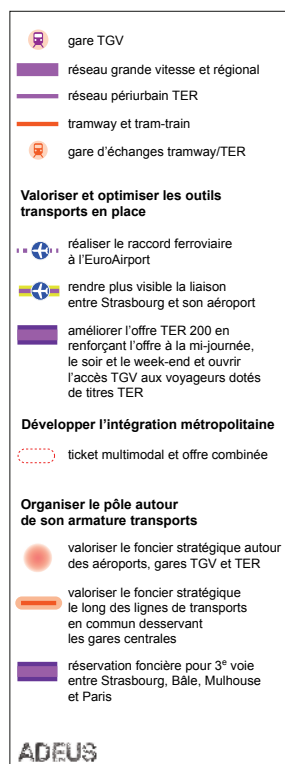
- Créer un ticket multimodal (CTS/TER/Soléa) à l'échelle du Pôle métropolitain et à un prix attractif,
- proposer des offres tarifaires combinées « Titre Pôle métropolitain » associées à des événements (culture, festivals, sport, concerts, congrès...) ou à des entrées dans les équipements touristiques (bateaux mouches de Strasbourg, musées mulhousiens...).

### Organiser le pôle autour de son armature de transport

- Valoriser le foncier stratégique autour des gares TGV, aéroports et des gares TER, ainsi que le long des lignes de transport en commun (bus + tramway) desservant les gares centrales,

- s'assurer des réservations foncières pour permettre la réalisation à long terme d'une 3<sup>ème</sup> voie quasi continue entre Strasbourg, Mulhouse et Bâle.

Stratégie d'accessibilité à l'échelle du pôle





# Mettre en réseau la grande accessibilité du pôle au sein du Rhin-supérieur

L'objectif est de mettre en réseau la richesse des offres ferroviaires TGV et aériennes du pôle avec l'offre ICE proposée à Bâle, Fribourg, Offenbourg, Baden-Baden et Karlsruhe. Le pôle s'inscrit dans une logique d'intelligence collective avec les principales agglomérations du Rhin supérieur. Les déplacements quotidiens : étudiants, travailleurs frontaliers... seront facilités par la même occasion.

Les priorités d'action ambitionnent de faire connaître la richesse de l'offre grande vitesse, disponible à l'échelle du Rhin supérieur et de renforcer les connexions ferroviaires transfrontalières.

## Les priorités d'action

### Faire connaître et mettre en réseau les offres existantes

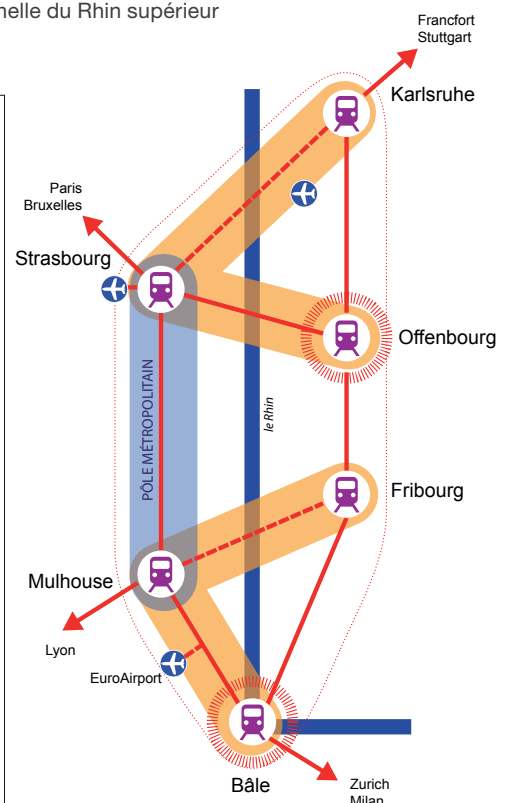
- Communiquer sur la richesse de l'offre au départ et à destination du pôle et du Rhin supérieur notamment par l'intermédiaire d'applications smartphones,
- rendre lisible les accessibilités aux hubs intercontinentaux, portes d'accès au monde, particulièrement Paris CDG, Zurich, Francfort et Stuttgart (cf. schéma, page 11)
- mettre en réseau les gares de Mulhouse/Bâle/Fribourg et Strasbourg/Offenbourg/Karlsruhe, ainsi que les aéroports de Strasbourg-Entzheim et l'EuroAirport pour un meilleur accès aux offres TGV, ICE et aérienne,
- œuvrer à long terme pour une tarification Rhin supérieur.

### Renforcer les liaisons transfrontalières

- Promouvoir le renforcement de l'offre ferroviaire entre Strasbourg et Karlsruhe en s'appuyant notamment sur les TGV Paris/Strasbourg/ Francfort lors de la mise en service de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est-européenne,

- promouvoir le renforcement de la liaison Mulhouse/Fribourg : cadencement TER, liaison directe, réservation foncière permettant la réalisation à long terme d'une 2<sup>ème</sup> voie quasi continue entre Mulhouse et Müllheim,
- améliorer les correspondances à Offenbourg entre les ICE et les TER Strasbourg-Offenbourg,
- promouvoir la modernisation de la gare de Bâle SNCF et son intégration dans Bâle CFF.

### Stratégie d'accessibilité à l'échelle du Rhin supérieur







# Porter une position commune sur les offres et les infrastructures de transport

L'objectif est de renforcer le rayonnement européen du pôle. Il s'agit d'améliorer ou de créer des connections aux principaux centres politiques, économiques et universitaires situés en France, en Allemagne, au Bénélux, en Suisse et en Italie du Nord sans oublier les trois capitales européennes que sont Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles.

Dans ce cadre, le pôle, affirmera une position commune pour soutenir les dessertes stratégiques complémentaires ferroviaires et aériennes ainsi que l'achèvement des infrastructures ferroviaires stratégiques pour le pôle.

## Les priorités d'action

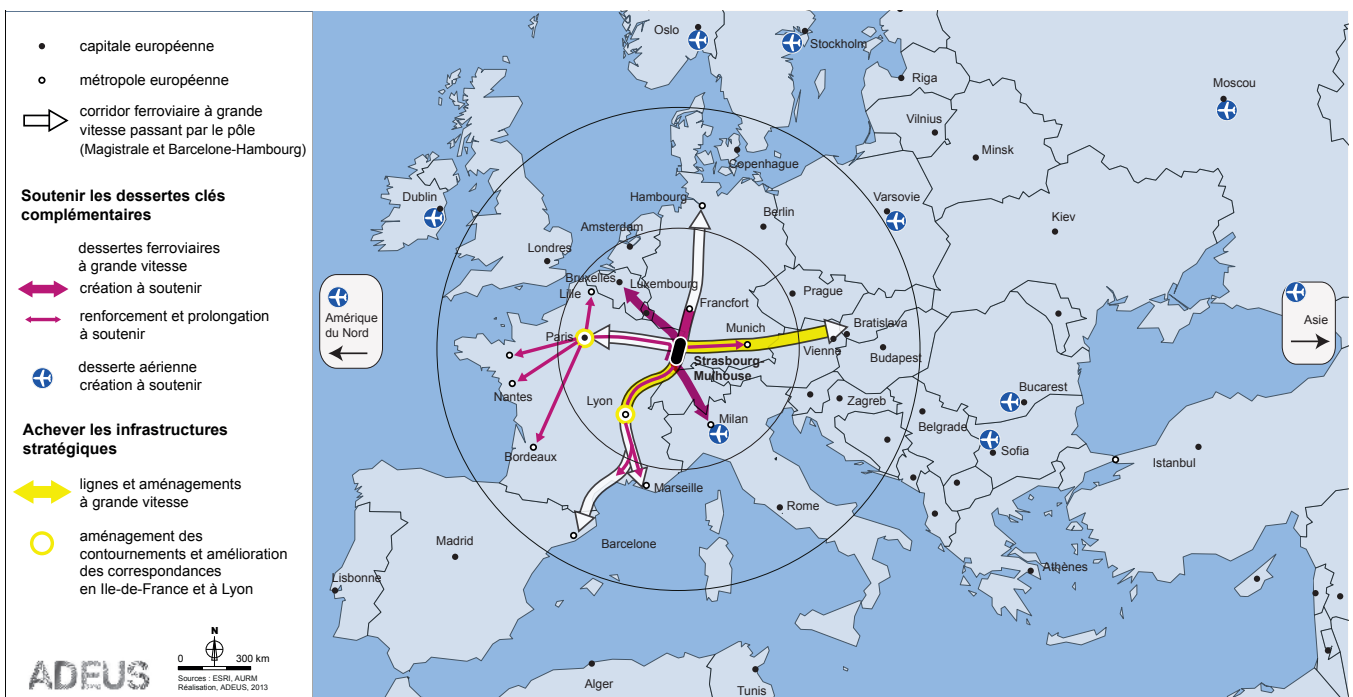
### Soutenir les dessertes stratégiques complémentaires

- Encourager la création de liaisons Paris-Francfort via Strasbourg lors de la mise en service de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Est-Européenne,
- prolonger jusqu'à Mulhouse, les TGV-Est en provenance de l'ouest et du nord de la France et renforcer l'offre TGV vers Lyon, le Sud et l'Ouest de la France,
- créer une desserte ferroviaire depuis Strasbourg et Mulhouse :

- vers Bruxelles et le Luxembourg avec la mise en service de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV-EE,
- vers Milan avec la mise en service du tunnel de base du Gothard en Suisse,
- promouvoir la mise en place :
  - d'une ou deux lignes long courrier depuis l'EuroAéroport vers l'Asie et l'Amérique du Nord,
  - de lignes vers les capitales européennes et les grands hubs depuis Strasbourg,
  - de lignes vers l'Europe de l'Est et la Scandinavie depuis les aéroports du pôle.

### Achever les infrastructures clés pour le territoire

- Achever la LGV Rhin-Rhône et la Magistrale Paris/Strasbourg/Munich/Vienne/Bratislava,
- réaliser les contournements Sud LGV de Paris : Massy-Valenton et Est de Lyon et améliorer les correspondances en Ile-de-France.



Stratégie d'accessibilité à l'échelle européenne



# Le fret ferroviaire, saisir l'opportunité du transit international

L'objectif du pôle est de renforcer son positionnement de carrefour de transport de marchandises à l'échelle internationale car les échanges se développent de plus en plus à l'échelle mondiale par la voie maritime.

La stratégie fret ambitionne d'inscrire le pôle sur un grand axe de transport de marchandises entre la mer du Nord et la Méditerranée. Cela contribue au développement d'activités logistiques à partir des plateformes multimodales portuaires. Les flux internationaux de marchandises peuvent participer au développement économique du pôle.

## Deux corridors fret ferroviaires dans le Rhin supérieur

Sur la rive gauche du Rhin, le corridor européen ferroviaire C reliant la Belgique à la Suisse passe par la ligne Strasbourg/Mulhouse/Bâle.

Rive droite du Rhin, le corridor A reliant Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Duisbourg, Bâle, Milan et Gêne emprunte le Rheintalbahn entre Karlsruhe et Bâle.

La rive gauche du Rhin sera amenée, comme les autres itinéraires, à voir le transit ferroviaire fret augmenter. Malgré la création d'une 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voie, le Rheintalbahn sera saturé à terme.

## Deux ports fluviaux importants

Le pôle dispose de plateformes multimodales portuaires performantes : Ports de Mulhouse Rhin et le Port Autonome de Strasbourg. A l'échelle du pôle, l'activité pâtit d'un déficit de sillons ferroviaires en heures de pointe. Les trains de fret à destination du Sud de la France ne peuvent pas transporter de conteneurs maritimes car la configuration des tunnels de la vallée du Doubs ne le permet pas.

## Une perspective : l'émergence des ponts terrestres

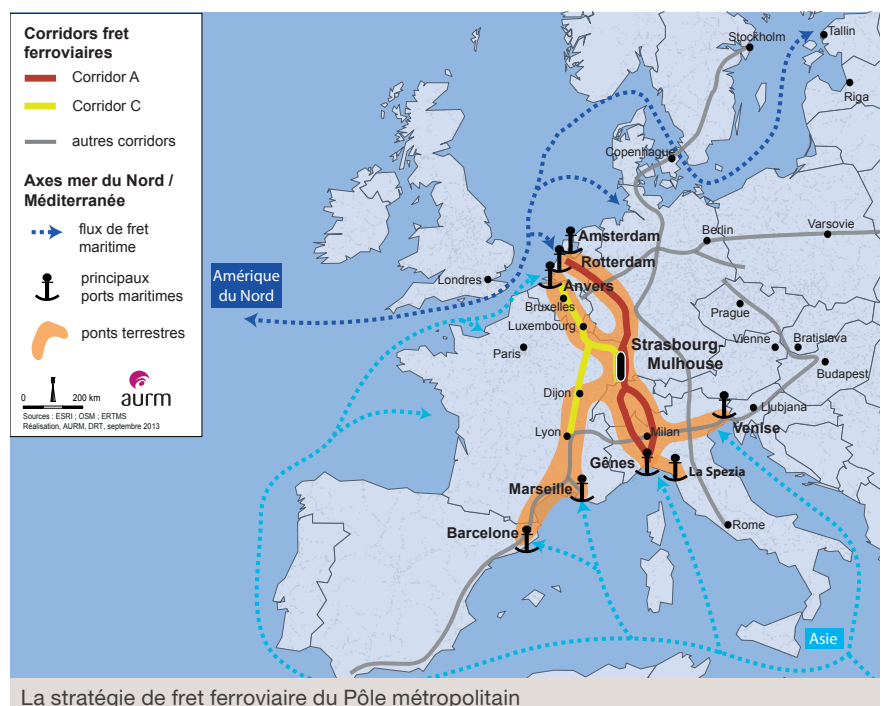
L'augmentation importante du coût de l'énergie incite de plus en plus les grands opérateurs maritimes à réfléchir à la création de ponts terrestres ferroviaires entre les ports de la Méditerranée et les ports de la Mer du Nord et de la Mer Baltique.

L'échange commercial entre l'Asie et l'Europe s'effectuerait par les ports méditerranéens. Le transport entre l'Europe et les Amériques s'opérerait à partir des ports de la mer du Nord. Des ponts terrestres ferroviaires relieraient les deux façades. Le développement à moyen terme de ponts terrestres ferroviaires à haut niveaux de services (fréquence, vitesse) entre le « Range méditerranéen » et le « Range Nord », pour acheminer, au cœur de l'Europe, les flux d'imports asiatiques, implique une diversification des itinéraires.

fluviaux. Pour rendre possible la mise en œuvre de ce pont terrestre, il est nécessaire de permettre la circulation des conteneurs maritimes sur l'axe Mulhouse-Lyon et de préserver les emprises et les installations ferroviaires existantes. Au niveau du pôle et plus largement à l'échelle du Rhin supérieur, il conviendra de s'assurer que les emprises foncières pour créer le moment venu des voies supplémentaires soient réservées : 3<sup>ème</sup> voie quasi continue Strasbourg/Mulhouse/Bâle, connexion transfrontalière... (cf. priorités d'action voyageurs).

## Vers une stratégie fret

Le pôle pourra s'inscrire sur l'itinéraire Marseille-Range Nord en s'appuyant sur ses ports





# Conclusion et suites à donner

L'élaboration de la stratégie d'accessibilité du Pôle métropolitain a permis de construire une vision partagée de Strasbourg et de Mulhouse sur le diagnostic, les enjeux, les objectifs et les priorités d'action transports à l'échelle du pôle, du Rhin supérieur et à l'échelle européenne.

## Des objectifs partagés...

Du croisement du diagnostic et des enjeux, quatre objectifs prioritaires se sont dégagés :

- organiser un espace de vie d'échelle métropolitaine entre les agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse,
- valoriser et mettre en réseau à l'échelle transfrontalière du Rhin supérieur les offres ferroviaires TGV et ICE et l'accessibilité aérienne à l'échelle transfrontalière du Rhin supérieur,
- porter, auprès des partenaires, une position commune sur les dessertes et les grandes infrastructures de transport à l'échelle européenne,
- se mobiliser autour des enjeux européens relatifs au fret fluvial et ferroviaire.

## ... et des priorités d'action identifiées

Dès le lancement des travaux d'élaboration du projet métropolitain lors de la conférence plénière du 30 juin 2012, le pôle a souhaité que la stratégie métropolitaine aille au-delà d'un simple « manifeste de grandes orientations » et se traduise en actes concrets. La stratégie d'accessibilité s'inscrit totalement

dans cette logique. Pour répondre aux objectifs, 24 priorités d'action ont été identifiées. Les premiers éléments d'une stratégie fret ferroviaire ont également été posés.

Trois familles d'action ressortent des priorités proposées :

- la création d'une offre de transport métropolitaine qui associerait un titre de transport couvrant l'ensemble de la chaîne de déplacement, avec l'accès à des lieux touristiques et de loisirs, à des événements ou des séjours hôteliers. Il rendrait le pôle très visible du grand public en facilitant les déplacements occasionnels entre Strasbourg et Mulhouse tant pour les résidents que pour les visiteurs.
- la communication sur la qualité de l'offre existante à l'échelle du pôle et du Rhin supérieur est à mettre en avant pour les habitants et les acteurs économiques. Il est par exemple nécessaire de rendre plus lisible le positionnement stratégique du pôle par rapport aux grands aéroports intercontinentaux (Paris, Francfort, Zurich). Pour partir ou arriver directement depuis les gares et aéroports du pôle, une application Smartphone présentant l'offre aérienne et ferroviaire faciliterait l'accès à une information actualisée. Des afficheurs d'informations en temps réel - téléportées - rendraient lisible le potentiel d'une meilleure synergie des gares et des aéroports.
- les aéroports du pôle et du Rhin supérieur sont à connecter au réseau ferroviaire TER-TGV pour permettre leur mise en réseau. Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport s'inscrit dans ce maillage Euro-Régional.

## Les suites

Pour rendre opérationnel le programme d'action du pôle, il convient de définir les contours de sa mise en œuvre en s'appuyant sur les pistes de travail suivantes (liste non exhaustive) :

- affiner le public visé par certains objectifs et actions (par exemple cibler pour quels types d'emplois organiser prioritairement un espace de vie d'échelle métropolitaine),
- pérenniser les rencontres régulières entre élus et techniciens du pôle pour faire vivre la stratégie d'accessibilité,
- élaborer un calendrier de réalisation des actions : identifier les actions réalisables à court terme et celles réalisables à long terme,
- affiner le pilote de l'action et les partenaires à associer,
- transcrire certaines actions dans les documents cadres : RTE-T, contrat de plan...,
- saisir les opportunités offertes par la mise en service de la deuxième phase du TGV Est-Européen en 2016 et du tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse en 2018 pour se positionner auprès des acteurs ferroviaires sur les dessertes souhaitées par le pôle : Bruxelles/Milan via le pôle, Paris/Strasbourg/Francfort etc.



Le Pôle métropolitain tient à remercier l'ensemble des personnes et des partenaires qui ont été rencontrés de février à avril 2013.



Directrices de publication : Viviane BEGOC (Directrice AURM)  
Anne PONS (Directrice Générale ADEUS)

Avec le suivi technique de la CUS et m2A

Équipe projet ADEUS et AURM : Stéphane DREYER - David MARX - Fanny CHAILLOUX  
Timothé KOLMER - Benoît PROVILLARD - Yves GENDRON - Nathalie GRIEBEL  
Sophie MONNIN - Nathalie SABY - Ludovic HOERDT - Ludovic EDEL  
Damien RODRIGO-TRILLOT - Didier TAVERNE

Avec l'expertise de Nadine CATTAN (CNRS) - Volet Fret : Louis ALLIGIER (MVA Consultancy)

Photos : CUS (P. BOGNER) - ADEUS (Jean ISENMANN) - AURM

Maquette : PricewaterhouseCoopers