

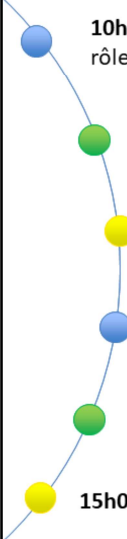


Séminaire de co-construction Transport et Mobilités

16 juin 2017, Nancy

Accueil

Les temps du séminaire

- 
- 10h00** - Le SRADDET, c'est quoi, pourquoi et comment ? Quel rôle pour la Région en matière de transport et de mobilités ?
 - 10h30** - Eclairages sur le transport et les mobilités en Grand Est
 - 11h30** - Premier temps d'ateliers
 - 12h45** - Pause déjeuner
 - 14h00** - Second temps d'ateliers
 - 15h00** - Plénière de restitution et conclusion du séminaire

Séminaire animé par David Chabot – Rouge Vif territoires

Le SRADET, c'est quoi, pourquoi et comment ?



CLIP VIDÉO



Martine Lizola

Présidente de la commission aménagement des territoires de la Région Grand Est
Co-présidente du Comité de Pilotage SRADDET

Quelques précisions sur la **méthode d'élaboration** du SRADDET

**Le SRADDET,
une obligation,
des ambitions**





Loi NOTRe août 2015
Ordonnance juillet 2016
Décret août 2016

**Objectif : « faire région » et
renforcer l'attractivité du Grand Est**



Ambitions pour le SRADDET du Grand Est :

- ☒ avoir un **projet politique fédérateur** pour le Grand Est
- ☒ renforcer l'action collective en faveur du **développement durable**
- ☒ impulser un **aménagement structuré** des territoires
- ☒ conforter le Grand Est dans son environnement **transfrontalier**
- ☒ accompagner le **développement territorial** faisant écho au SRDEII et au CPRDFOP
- ☒ Réussir le **dialogue Région-territoires** pour une gouvernance partagée

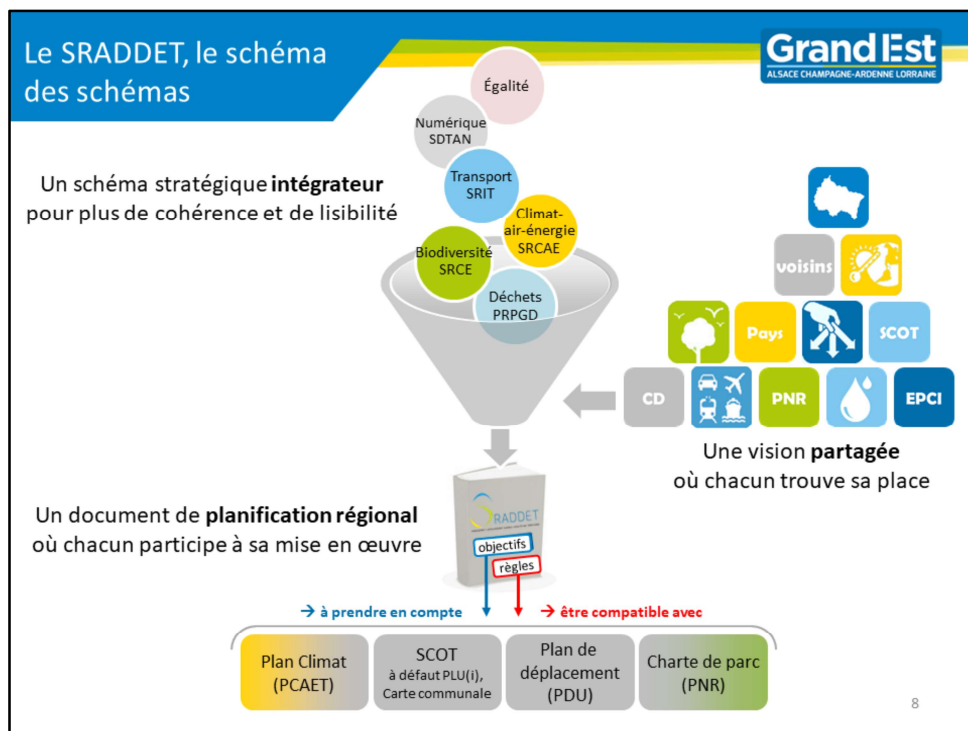
Loi NOTRE : obligation pour les Régions, mais volonté des élus de la Région Grand Est de donner du corps à cette stratégie.

Suite à la fusion à 3, saisir cette opportunité pour « **faire Région** » et réussir le dialogue Région-territoires

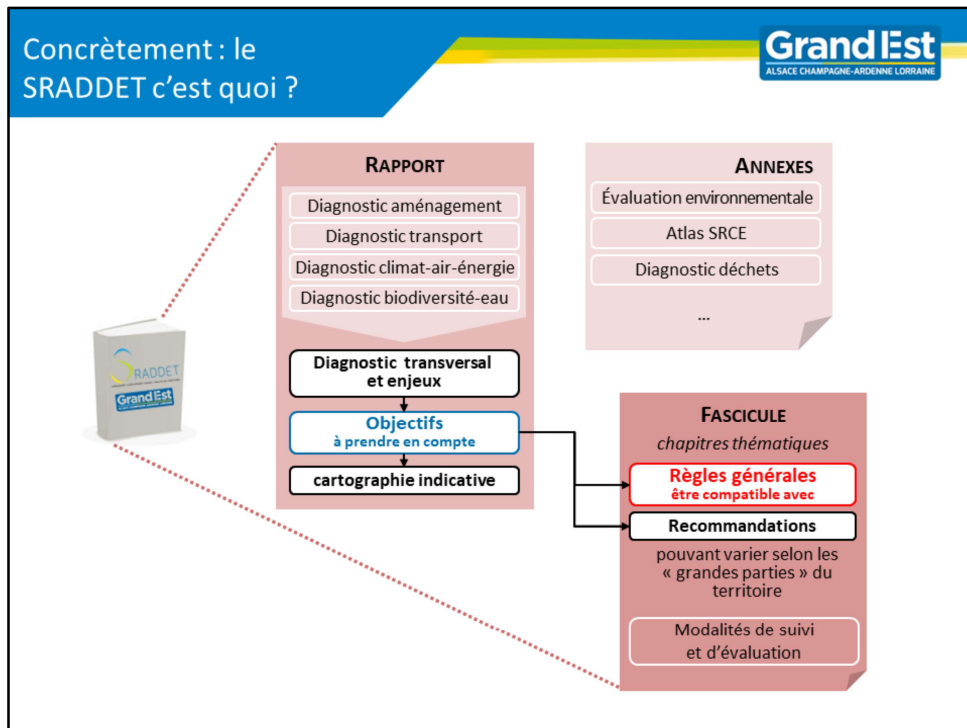
Volonté avec le SRADDET de renforcer l'**attractivité de nos territoires**, en réunissant toutes **les conditions du développement**.

Ce SRADDET est en parfaite complémentarité avec 2 autres schémas de la nouvelle Région :

- le SRDEII – Schéma de développement économique - qui lui **booste les entreprises**
- et le CPRDFOP - plan régional pour la formation professionnelle - qui travaille sur **le capital humain**.



- Un schéma stratégique **intégrateur** pour plus de cohérence et de lisibilité
- Une vision **partagée** où chacun trouve sa place
- Un document de **planification régionale** où chacun participe à sa mise en œuvre



Concrètement qu'est ce qui est opposable :

Pour bien comprendre et désamorcer les toutes craintes voilà les uniques éléments qui sont prescriptifs :

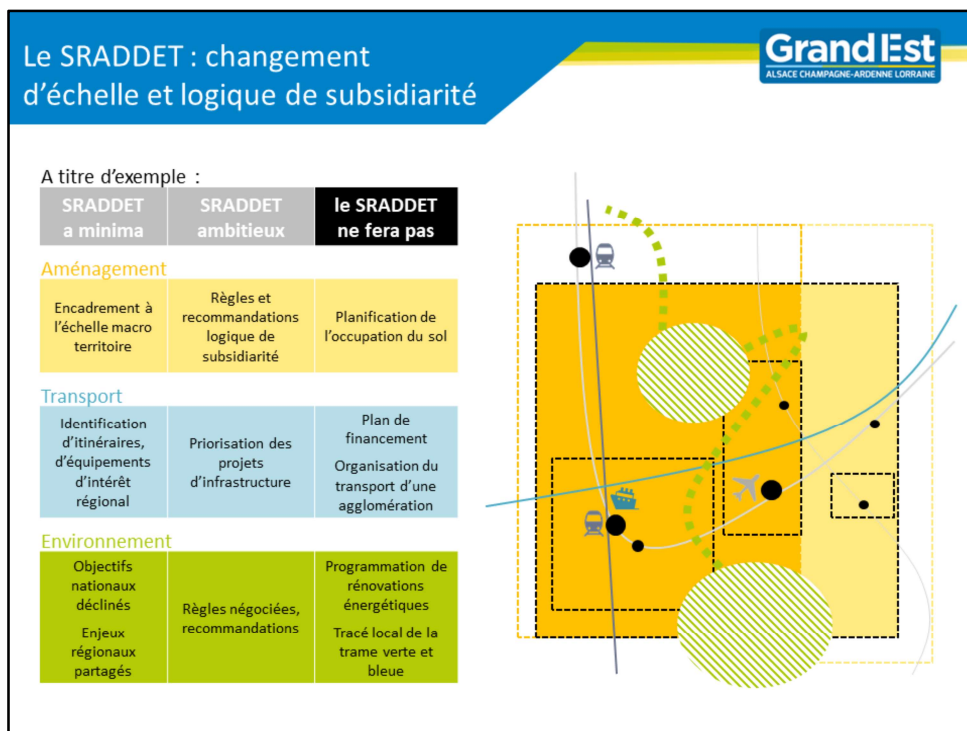
- Les **objectifs** du rapport (rapport de **prise en compte**)
- Les **règles** du fascicule qui décline les objectifs (rapport de **compatibilité** – plus contraignant)
- **Aucune carte** ou élément graphique ne sera opposable

Pour la mise en œuvre du SRADDET au delà des règles générale voulue par la loi NOTRé, la Région proposera des **recommandations (non opposables)** pour mettre en valeur les bonnes pratiques et chercher à être vertueux.

A titre d'exemple sur le volet foncier

❑ **L'objectif** pourrait être : la limitation de la consommation foncière

- ✓ **La règle** correspondant pourrait être : à l'échelle d'une grande partie du territoire - à définir collectivement - réduire la consommation foncière de 50%
- ✓ **La recommandation** serait: chercher à optimiser le tissu bâti existant, reconquérir les espaces vacants ou en friches.



Le SRADDET dans ce nouveau territoire qu'est la Région Grand Est implique de réfléchir à une **nouvelle échelle**.

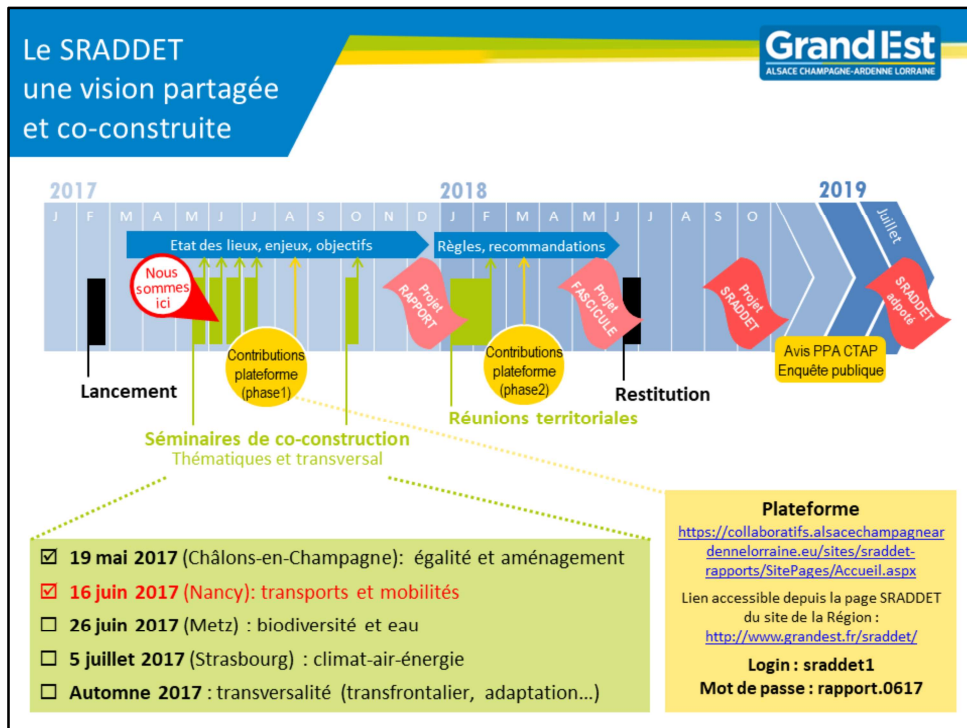
Ce document de planification se fera avant tout dans une **logique de subsidiarité** : chacun dans son rôle à son échelle, pas d'ingérence de la Région dans vos territoires

Ce SRADDET est aussi un **exercice nouveau** pour les Régions qui pour la première fois vont devoir écrire des règles prescriptives.

Sur cet aspect la Région souhaite s'appuyer sur **l'expérience et les bonnes pratiques des territoires**, comme les SCoT ou les PLUi.

A titre d'exemple voyons ce que le SRADDET peut faire et ne peut pas faire

- **Sur l'aménagement :**
 - ✓ le SRADDET pourra proposer des règles et recommandation à l'échelle de macro territoires (supra SCoT)
 - ✗ il ne pourra pas empêcher la construction d'un péricolaire dans une centralité qui ne serait pas un pôle majeur de l'armature urbaine régionale
- **Pour le transport :**
 - ✓ Le SRADDET doit identifier des itinéraires et équipements d'intérêt régional, il pourra définir une priorisation des projets
 - ✗ Mais il ne peut pas fixer un plan de financement, ni organiser le transport d'une agglomération
- **Sur les questions d'environnement :**
 - ✓ Le SRADDET déclinera les grands objectifs nationaux, il cherchera à établir des règles négociées ou des recommandations sur les espaces et/ou ressources d'intérêt régional
 - ✗ Il ne pourra pas imposer aux communes de réaliser des travaux de rénovation énergétique, ni déterminer localement la trame verte et bleue (c'est le travail des SCoT)



Maintenant que le SRADDET a sa juste dimension nous pouvons commencer à travailler.

Comme le montre le calendrier de l'élaboration du SRADDET : c'est le début et le temps de la co-construction est resserrée sur :

- 2017 pour l'élaboration du RAPPORT (diagnostic, enjeux, objectifs)
- et début 2018 pour la rédaction du FASCICULE (règles et recommandations)

→ L'objectif de cette journée de travail est de contribuer, à chacune de vos tables, à la consolidation du diagnostic, l'identification des enjeux et des objectifs.

Quel rôle pour la Région en matière de transport et de mobilités ?

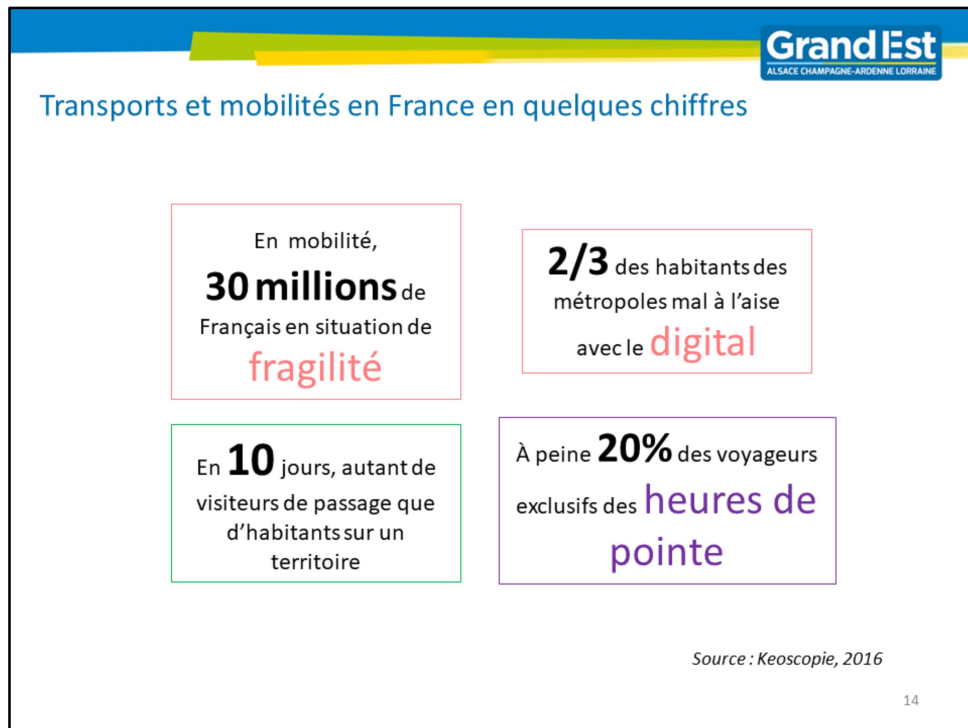
12

Quel rôle pour la région en matière de transport et de mobilités ?



Christine Guillemy

Vice-Présidente du Conseil régional Grand Est en charge des mobilités et infrastructures de transport

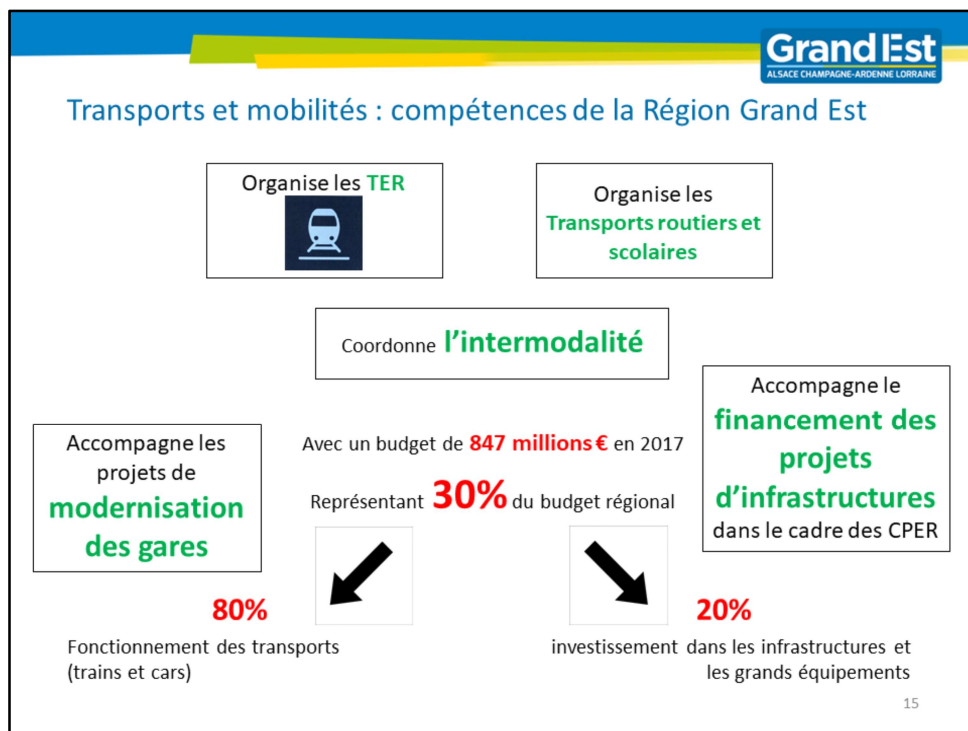


Le développement des réseaux de transports et mobilités sont au cœur des enjeux d'attractivité des territoires.

Pourtant, près de 50% de la population française ne peut pas se déplacer facilement et 2/3 des habitants des métropoles ne sont pas à l'aise avec le digital. Les réponses doivent donc être adaptées aux différents territoires et ne seront pas forcément similaires selon plusieurs paramètres (comme la densité de population).

Ensuite, les enjeux de la mobilité ne concernent pas que les habitants des territoires, mais aussi les visiteurs et touristes d'affaires : en effet, en 10 jours, ce sont autant de visiteurs de passage que d'habitants qui sont présents sur un territoire.

Enfin, à peine 20% des voyageurs sont des exclusifs des heures de pointe : cette mobilité structure cependant nos réseaux et conditionne en partie la réponse à apporter pour les déplacements occasionnels (comme le cadencement).



En termes de transports et de mobilités, la Région Grand Est :

- Organise les TER, les transports routiers et scolaires
- Coordonne l'intermodalité
- Accompagne les projets de modernisation des gares
- Accompagne le financement des projets d'infrastructures dans le cadre des CPER

Le budget Transport s'élève à 847 millions € pour l'année 2017, soit 30% du budget régional, ce qui en fait le budget le plus important.

Sur ce budget, 80% servent à financer le fonctionnement des transports et 20% sont dédiés à l'investissement dans les infrastructures et les grands équipements.



➤ Par la Loi NOTRé du 7 août 2015, la Région exerce **2 compétences anciennement départementales** :

→ Les transports routiers **interurbains**

→ Les transports **scolaires**

➤ **Des questions...**
 Quid du portage de la **logistique et du transport de marchandises**









16

Par la loi Notré du 7 août 2015, la Région exerce **2 compétences anciennement départementales** :

- Les transports routiers interurbains
- Les transports scolaires

La Région Grand Est a fait le choix, en accord avec les départements, d'exercer ces deux compétences dès le 1^{er} janvier 2017.

Elle est également devenue l'interlocuteur direct des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) concernant l'intermodalité et se retrouve davantage autonome financièrement puisqu'elle fixe l'ensemble de la gamme tarifaire.

Cependant, certaines branches des Transports et des Mobilités comme la logistique et le transport de marchandises sont uniquement guidées par le marché et les intérêts privés organisés par filières. Quelle devrait être la fonction des acteurs publics : observateurs ou en charge de l'identification des projets structurants ?

Attentes du SRADDET en matière de mobilités

(source : Décret du 3 août 2016)

Prévu par la Loi

- Infrastructures et équipements à développer
- Modalités de coordination de l'action des CT
- Mesures favorisant la cohérence des réseaux
- Mesures assurant une information des usagers

Non attendu dans le SRADDET

- Liste de projets
- Plans de financement

Priorisation d'enjeux mais pas de financement

17

Présenté comme le « schéma des schémas », le SRADDET ne se veut pas comporter une liste de projets à financer ni de chapitre thématique particulier comme les Transports. **Il s'agit de prioriser des enjeux, en se projetant à l'horizon 2025-2030, mais en aucun cas d'associer de financement à des projets.**

Les attendus dans le SRADDET sont de :

- Réussir le dialogue Région / territoires
- Faire en sorte que chaque acteur trouve sa place dans la vision du SRADDET
- Faire émerger des enjeux partagés permettant l'élaboration d'un document fédérateur et réaliste pour le moyen et le long terme
- Partager les principes d'un schéma cible d'organisation des réseaux de transports collectifs avec les AOMD permettant de hiérarchiser les missions des réseaux et de définir les principaux points d'articulation entre l'offre structurante des AOMD et les réseaux régionaux.

Il faut éviter au maximum que le volet mobilité du SRADDET n'aboutisse à une liste interminable de projets d'infrastructures à toutes les échéances, il en perdrait nécessairement toute crédibilité.

Questions / réponses

Pour vous exprimer ...

Inscrivez sur un post-it ce qui est selon vous :

Une
question

Une
remarque

Une
réflexion

Toutes les idées seront partagées et vous obtiendrez des réponses à vos questions dans le cadre du compte-rendu du séminaire

Eclairages sur le transport et les mobilités dans le Grand Est

Deux ateliers préparatoires à ce Séminaire se sont tenus le mois dernier, portant respectivement sur les infrastructures et transports de marchandises, ainsi que sur les mobilités des voyageurs. Ces premiers temps d'échanges entre services de la Direction des Transports et des Mobilités, les principaux partenaires du territoire et une expertise extérieure ont permis d'initier le travail de co-construction sur ces thématiques.

Pour le travail de ce Séminaire, nous avons choisi de porter à votre connaissance 4 éclairages différents de la mobilité :

- Les infrastructures, grands équipements et transport de marchandises
- Les besoins et l'organisation de la mobilité des voyageurs
- Les mobilités nouvelles
- Les flux transfrontaliers

Bien entendu, le champ des transports et des mobilités est plus large que ces 4 thématiques. La première a été choisie car elle constitue une thématique portée par aucune entité et donc peu mise en lumière, les seconde et troisième car elles ont fait l'objet d'un premier approfondissement en atelier préparatoire et le quatrième car le phénomène transfrontalier est une particularité significative du Grand Est, qui la spécifie par rapport aux autres régions françaises. Bien entendu, le focus particulier sur les flux transfrontaliers sera complété dans le diagnostic par des focus sur les flux infrarégionaux et interrégionaux.

L'élaboration de ce schéma, appuyée par une expertise extérieure, dans un contexte de « chantier administratif », impose un accompagnement et une co-construction de la part de l'ensemble des acteurs du territoire : c'est pourquoi, nous vous proposons de participer à des ateliers de travail ce jour.

THÈME 1. INFRASTRUCTURES, GRANDS ÉQUIPEMENTS ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Pascal Reyne

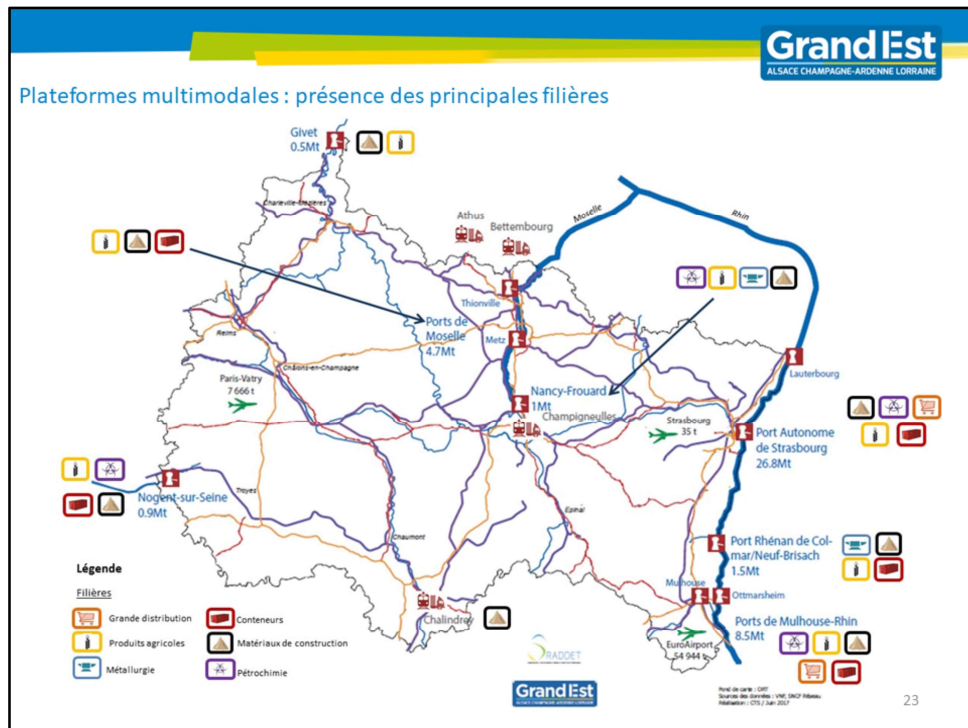
Cabinet CTS



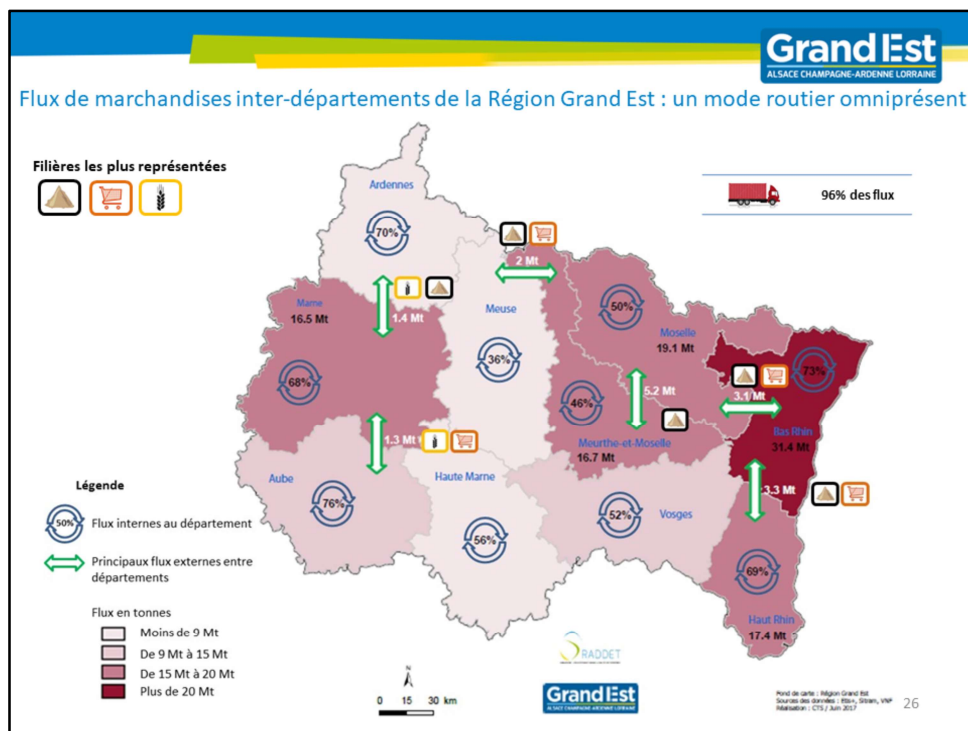
- 1. Situation géographique : La Région Grand Est se situe à l'interface entre 3 Régions Françaises, et 4 pays voisins. Elle est ainsi au cœur de 4 corridors européens de transport de marchandises : Rhin-Alpes, Mer du Nord-Méditerranée, Atlantique et Rhin-Danube
- 2. Un maillage d'infrastructures globalement en cohérence avec la densité territoriale et permettant des échanges avec l'extérieur.
 - Fer : un bon maillage ferroviaire mais une dégradation au fil du temps des infrastructures, notamment les lignes capillaires. A noter néanmoins la politique de remise en état déjà engagée par SNCF Réseau
 - Route : un bon maillage routier, notamment autoroutier mais des saturations significatives sur l'axe routier Vallée de la Moselle / vallée du Rhin (A31, A35) ainsi qu'aux abords des grandes agglomérations
 - Fluvial : la Région est la Région « la plus mouillée » de France. Elle est la plus connectée avec le grand mais aussi le petit gabarit. Pour autant, la Région est aussi décrite comme un cul-de-sac fluvial, en raison de l'absence de liaison grand gabarit E-O ou vers le sud. Le réseau fluvial Freycinet est par ailleurs en mauvais état
 - 3 aéroports pour le fret : EuroAirport, 2ème aéroport de Province en 2016 ; Paris Vatry ; Strasbourg ; D'autres aéroports majeurs en périphérie comme le LuxAirport au Luxembourg : + de 700 kt
- 3. Plateformes. Ces infrastructures linéaires sont interconnectées grâce à 9

plateformes multimodales majeures, 2 plateformes combinées rail-route, d'important terminaux routiers, qui ne sont pas complémentaires mais plutôt rivaux

- D'autres plateformes multimodales sont présentes en périphérie, notamment le long du Rhin Supérieur (Kehl, Karlsruhe, Mannheim) ou la Moselle (Mertert ou Coblenze), ainsi que des terminaux rail/route en périphérie importants comme Athus (Moselle, Belgique), Bettembourg (Moselle, Luxembourg) ou Weil Am Rhein (Rhin, Allemagne)
- 4. Flux : grands repères à l'échelle Régionale, avant de rentrer dans la description des 3 échelles
 - La Région enregistre environ 300 Mt de flux de marchandises hors flux de transit dont 146Mt en interne, 65Mt d'échange avec les autres Régions françaises, 85Mt d'échange avec les pays limitrophes. Le transit représente 147Mt.
 - Au global : part modale route : 85%, fer : 8% , fluvial : 7%
- Aujourd'hui, on constate une sous-utilisation des modes massifiés en Grand Est et une perte de compétitivité de la Région.
- Enjeu de report modal de la route vers les autres modes, dans une logique de massification des flux.



Les filières majeures de chacune des plateformes sont indiquées sur cette carte. Les filières qui contribuent à l'attractivité territoriale du Grand Est dans son ensemble sont : la grande distribution (agroalimentaire, produits manufacturés), produits agricoles (céréales), matériaux de construction, et conteneurs. Ces marchandises représentent près de 60% des flux échangés entre la Région Grand Est et les régions/pays voisins.



Sur les 146Mt de flux de marchandises recensés à l'intérieur de la Région :

- Le mode routier est également privilégié (96% des flux)
- Les flux sont essentiellement sur de courtes distances, ne dépassant pas les limites départementales (forte proportion de flux internes à chaque département)
- Le Bas-Rhin enregistre les flux interdépartementaux les plus conséquents, dont 70% interne au dpt et 30% en échange avec le Haut-Rhin (3,2Mt) et la Moselle (3Mt). Le Bas-Rhin est un gisement de flux majeur certainement par la présence du PAS
- Filières dominantes : matériaux de construction (66Mt, 45% des échanges intra-départements), qui représente donc un fort enjeu de report modal, grande distribution (23 Mt) et produits agricoles (22 Mt)

THÈME 2. MOBILITÉ DES VOYAGEURS : QUELS BESOINS ? QUELLE ORGANISATION ?

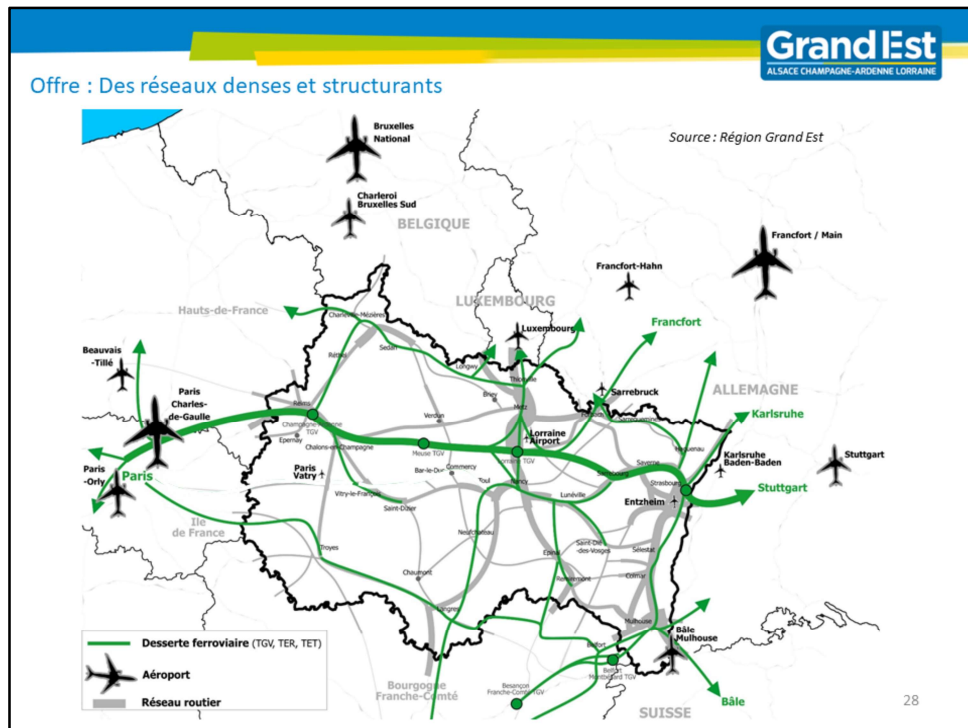
Adéquation offre/demande et aménagement du territoire

Alain Abeya

Conseil régional Grand Est, Adjoint au directeur des Transports et de la Mobilité

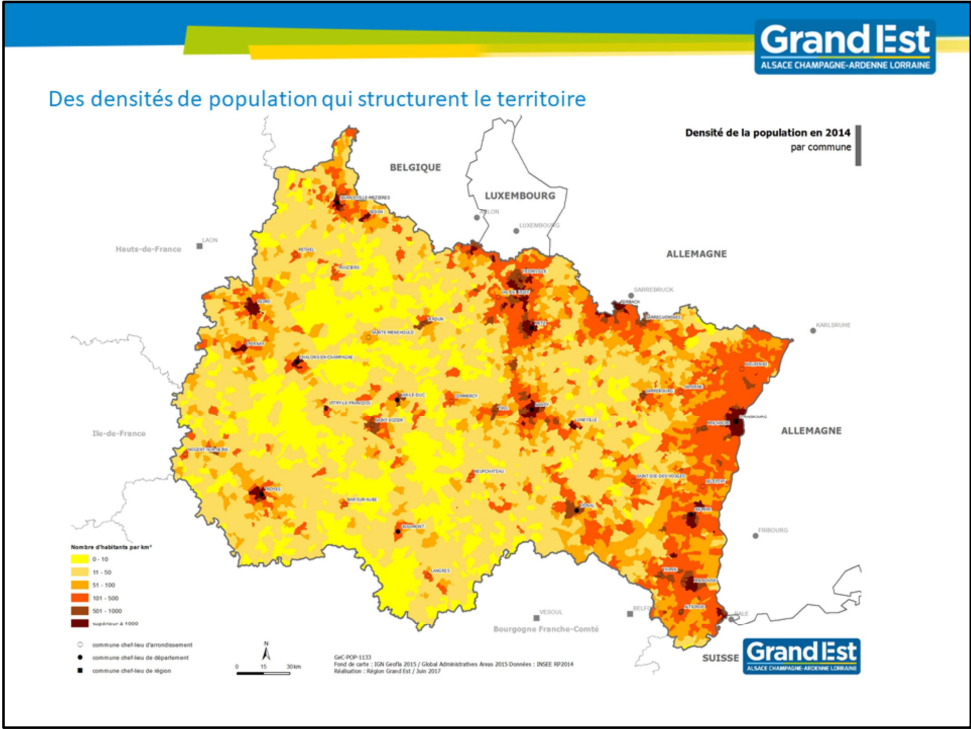
Martin Chourrout

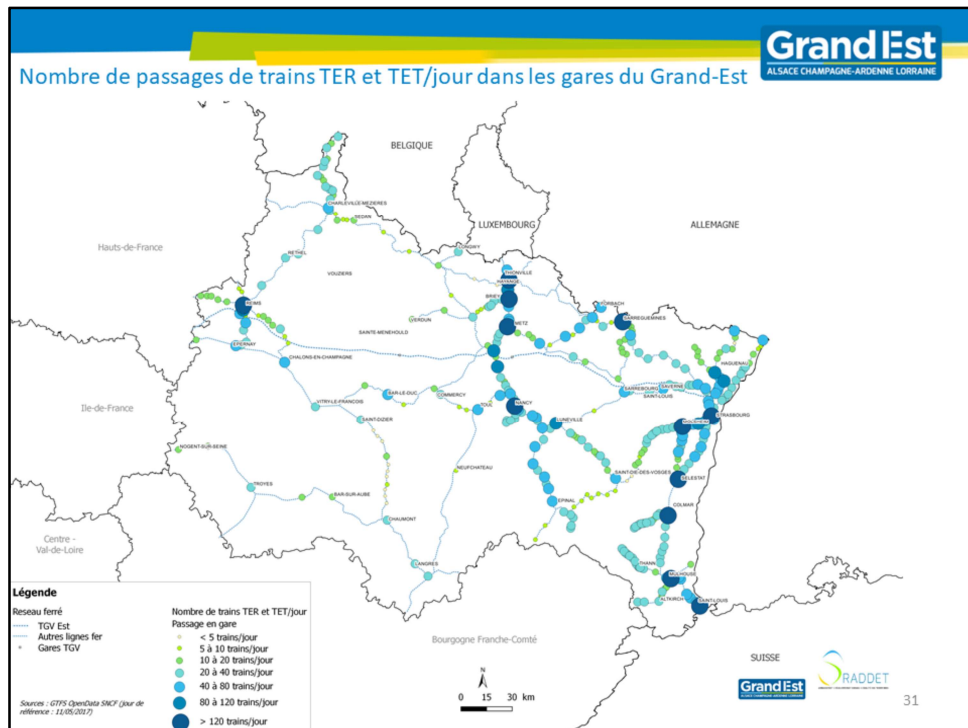
Cabinet Explain



Comme évoqué précédemment, les réseaux de transport de la Région Grand Est sont denses. Leurs développements plus importants que dans d'autres régions françaises s'expliquent notamment par la position géographique de la région au carrefour des flux entre les pays voisins et le bassin parisien notamment. Deux points particuliers à souligner :

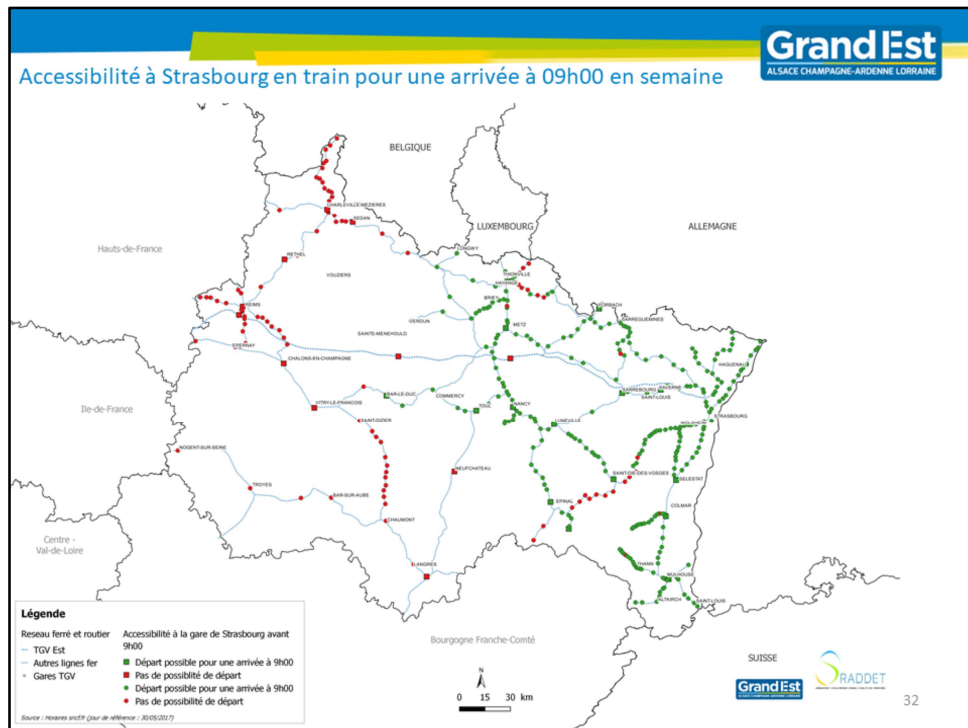
- La LGV Est comme support principal des flux Est-Ouest ;
- La présence d'un nombre important de hubs aéroportuaires à proximité du territoire régional et facilement accessible (exemple de Francfort, 3^{ème} aéroport européen).





La desserte du territoire par les transports régionaux fait apparaître un déséquilibre entre l'Est et Ouest. L'offre de service est dense le long des sillons rhénan et lorrain, avec quelques liaisons transversales possibles entre ces deux sillons. A l'ouest, l'offre est quasiment limitée au triangle marnais et à l'axe Reims – Charleville. Saturation des nœuds ferroviaires principaux.

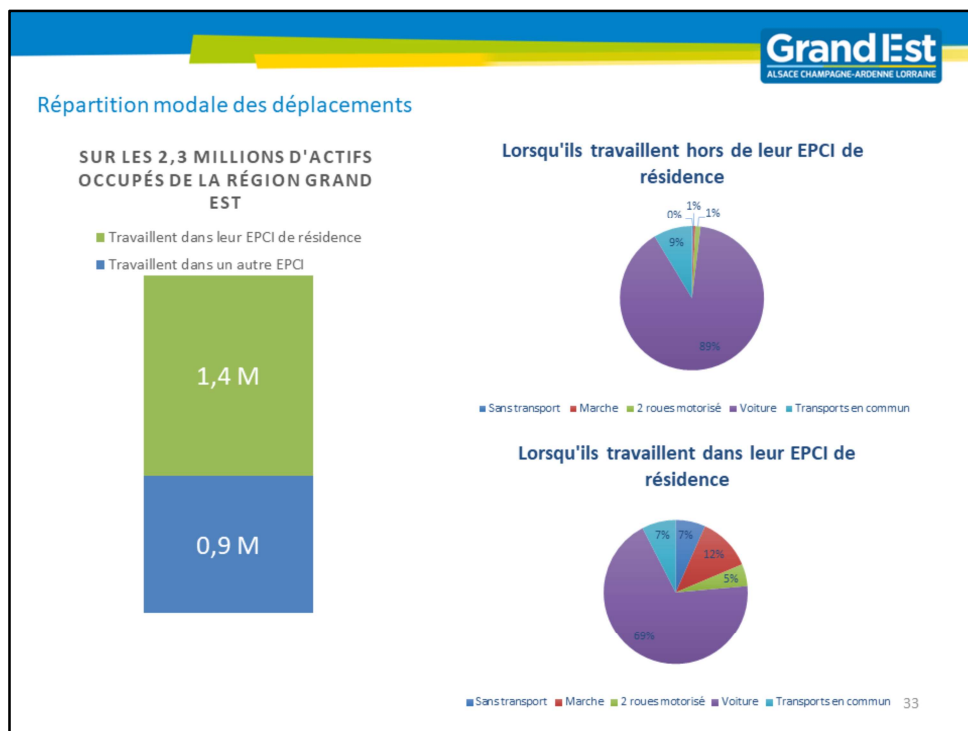
L'offre régionale intègre également les transport routiers anciennement départementaux (autocars) récemment transférés à la Région, mais qui ne figurent pas sur cette carte. Signalons que cette offre est à forte dominante scolaire, qu'elle est dès lors très optimisée et relativement peu attractive par rapport à l'offre TER par exemple.



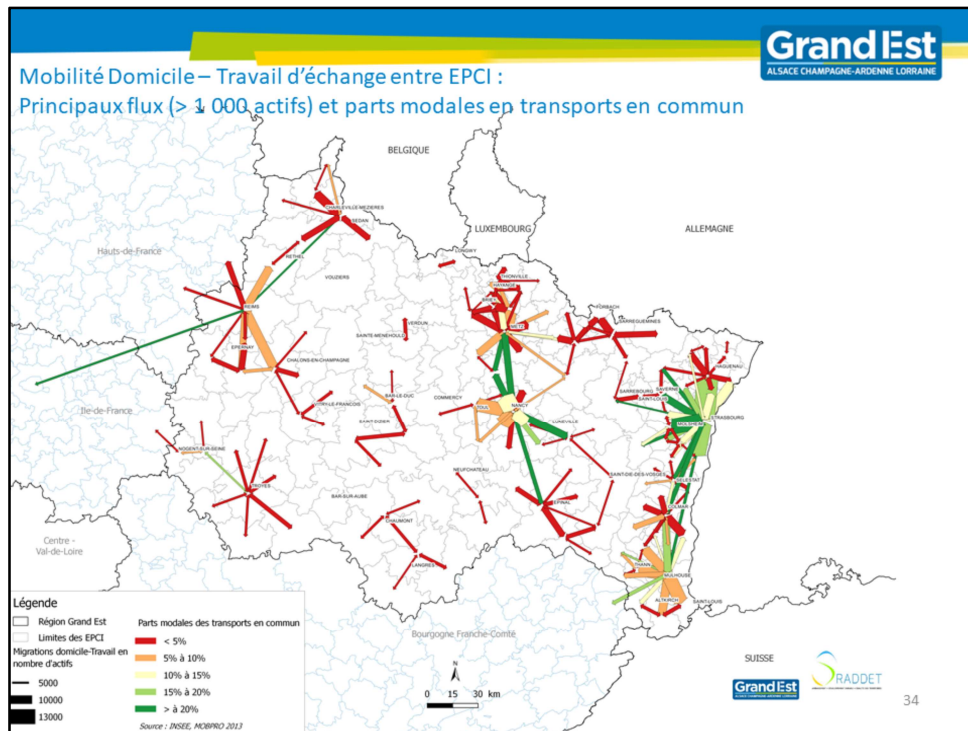
L'offre ferroviaire régionale vers Strasbourg est assez efficace pour la partie Est du territoire.

Au sein du territoire régional, les liaisons est-ouest ne sont pas performantes au-delà du sillon lorrain.

D'importantes différences d'accessibilité au sein de la Région.



- 2,3 millions d'actifs dans la région qui représentent autant de migrations potentielles D-T
 - 60 % travaillent dans leur EPCI de résidence;
 - 40 % doivent sortir de leur EPCI de résidence ;
 - 77,5 % qui reste au sein du GR;
 - 4,5 % dans d'autres régions françaises;
 - **18 % de transfrontaliers.**



NB : attention : cette carte exclut les déplacements DT transfrontaliers.

Les principaux flux DT d'échange entre EPCI français sont localisés le long des lignes structurantes de transport régional : sillon rhénan et lorrain, triangle marnais et axe Reims-Charleville.

Pour autant, les transports en commun ne réalisent pas la même part de marché sur tous les axes.

- Développer de l'offre en TC ne suffit pas à capter la clientèle (exemple liaison Thionville-Metz)
- Les transports en commun trouvent leur place là où il existe des contraintes pour les déplacements par la route (congestion des réseaux, difficultés de stationnement) (périurbain strasbourgeois et liaison Strasbourg-Sélestat-Colmar, ainsi que la liaison Metz-Nancy).

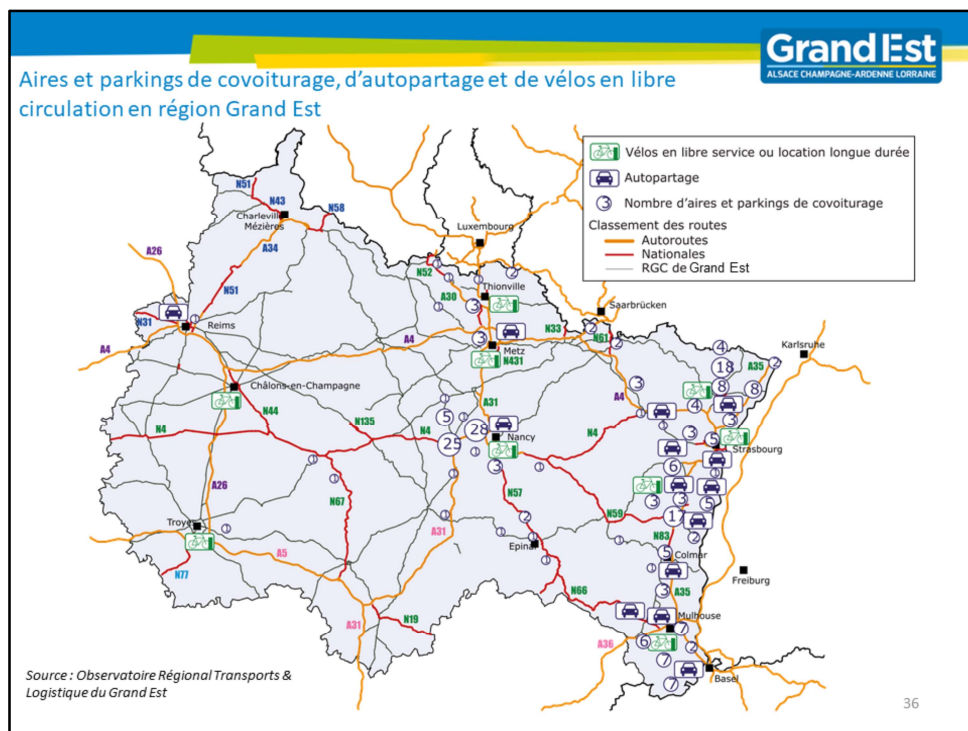
THÈME 3. LES « MOBILITÉS TRADITIONNELLES » FACE À L'ESSOR DES « MOBILITÉS NOUVELLES »

Florian Weyer

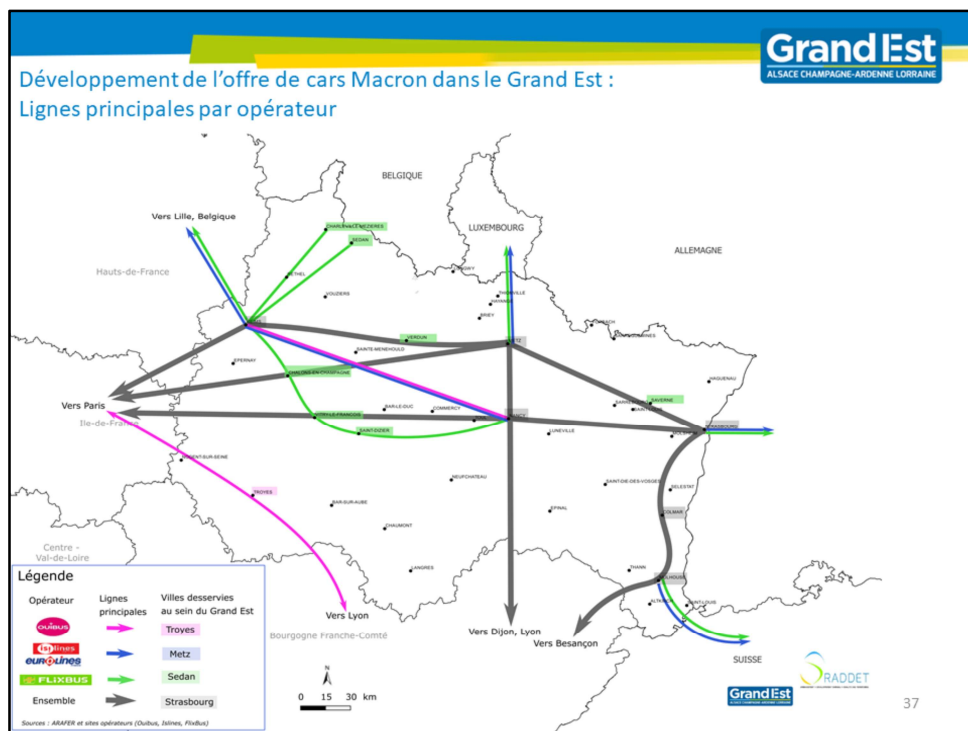
Conseil régional Grand Est, Directeur des Transports et de la Mobilité

Martin Chourrout

Cabinet Explain

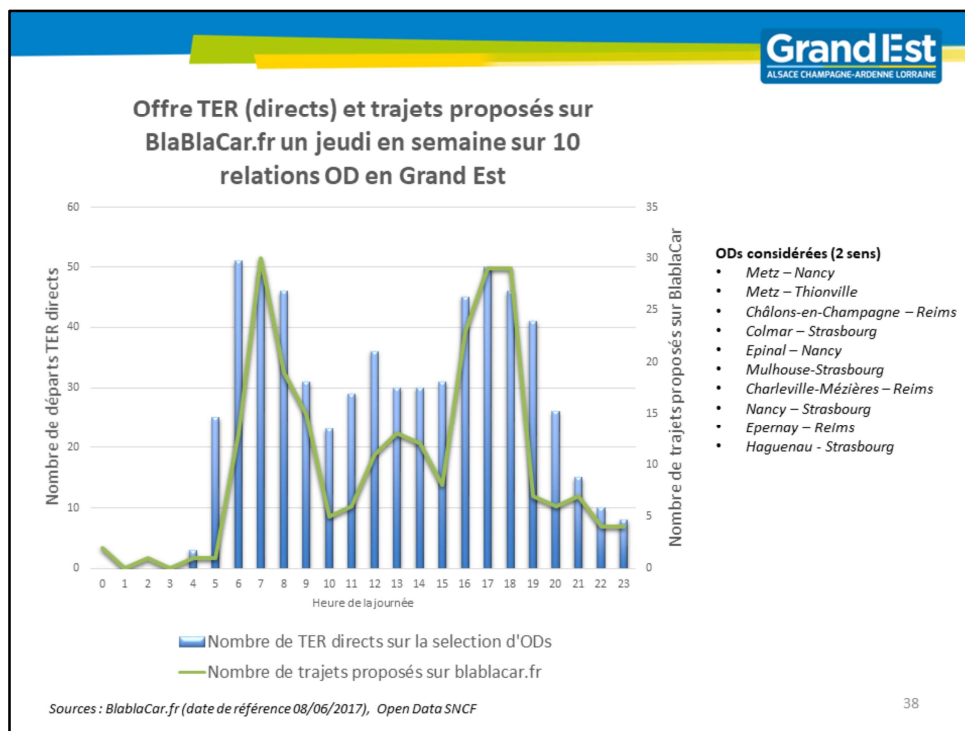


En matière de « nouvelles mobilités », l'offre s'est développée en complémentarité de l'offre traditionnelle, c'est-à-dire là où cette dernière était elle-même déjà bien développée, : de façon importante en Alsace, dans une moindre mesure en Lorraine et faiblement plus à l'ouest.



En Grand Est, l'offre des Cars « Macron » dessert essentiellement les axes à fort potentiel de fréquentation. Sur ces corridors, tous les opérateurs existants se font de la concurrence.

Seule la compagnie FlixBus offre des liaisons vers des villes secondaires depuis Reims.



Sur une journée, l'offre TER et le nombre de trajets proposés en covoiturage suivent des évolutions comparables. En ce sens, le covoiturage s'inscrit plutôt dans une logique de concurrence avec les transports régionaux.

Toutefois, l'offre de covoiturage diminue plus fortement entre les périodes de pointe du matin et du soir et en soirée.

Néanmoins, en termes de capacité offerte, le covoiturage ne constitue pas une concurrence forte pour le TER (par exemple, entre 7h et 8h du matin, on a 50 départs de TER sur les ODs considérées, pour 30 trajets en covoiturage, ce qui représente une capacité max de 150 passagers).

THÈME 4. LES FLUX TRANSFRONTALIERS : PLACE DU GRAND EST DANS LE PAYSAGE EUROPÉEN

Contribution des 7 agences d'urbanisme du Grand-Est

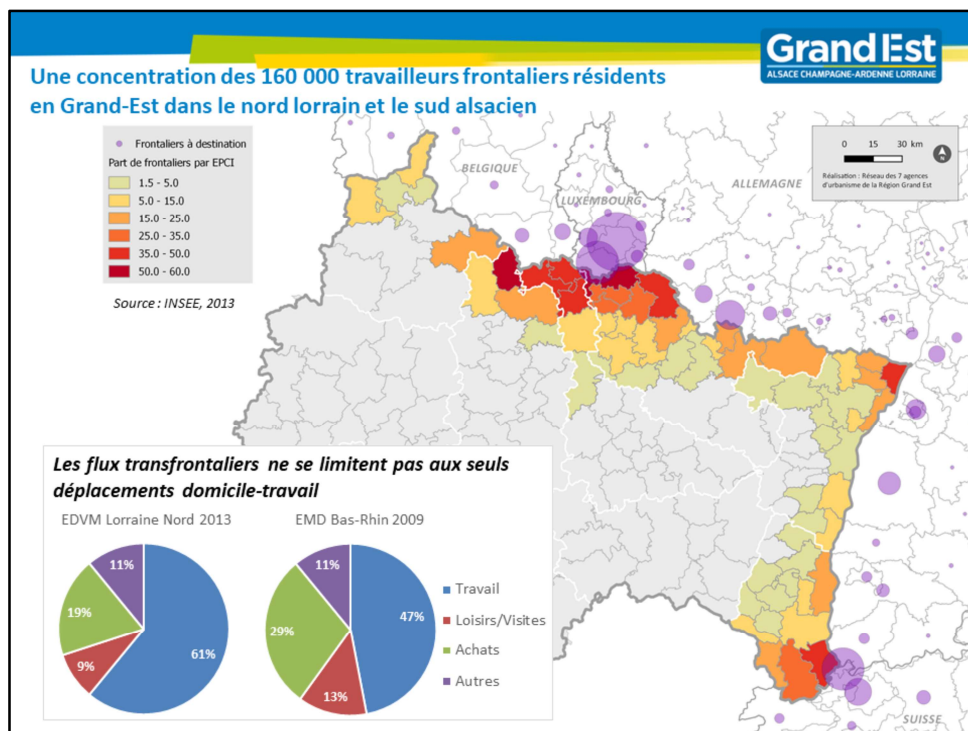
Stéphane Godefroy

AGAPE (Lorraine Nord)

Fabien Soria

AGURAM (Metz)



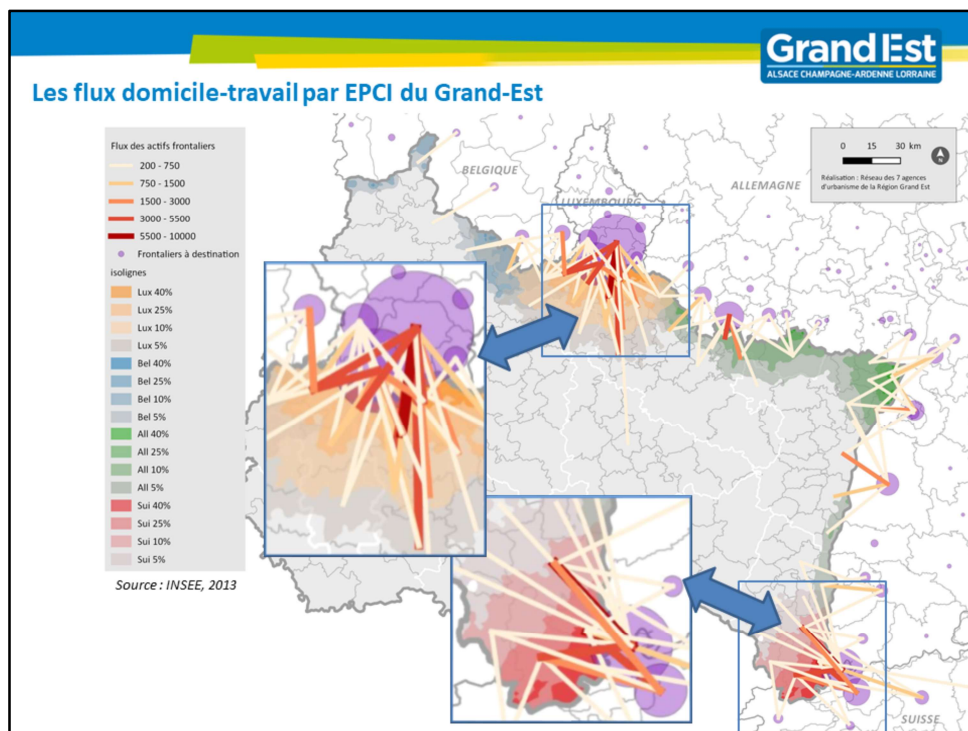


La région Grand-Est est la région française la plus concernée par le fait transfrontalier. Environ 177 000 travailleurs frontaliers résident dans la région, soit 45% des 353 000 travailleurs frontaliers français. Le Luxembourg est la première destination (80 000) devant l'Allemagne (45 000), la Suisse (35 000) et la Belgique (8 000).

Quatre secteurs sont particulièrement concernés par le phénomène :

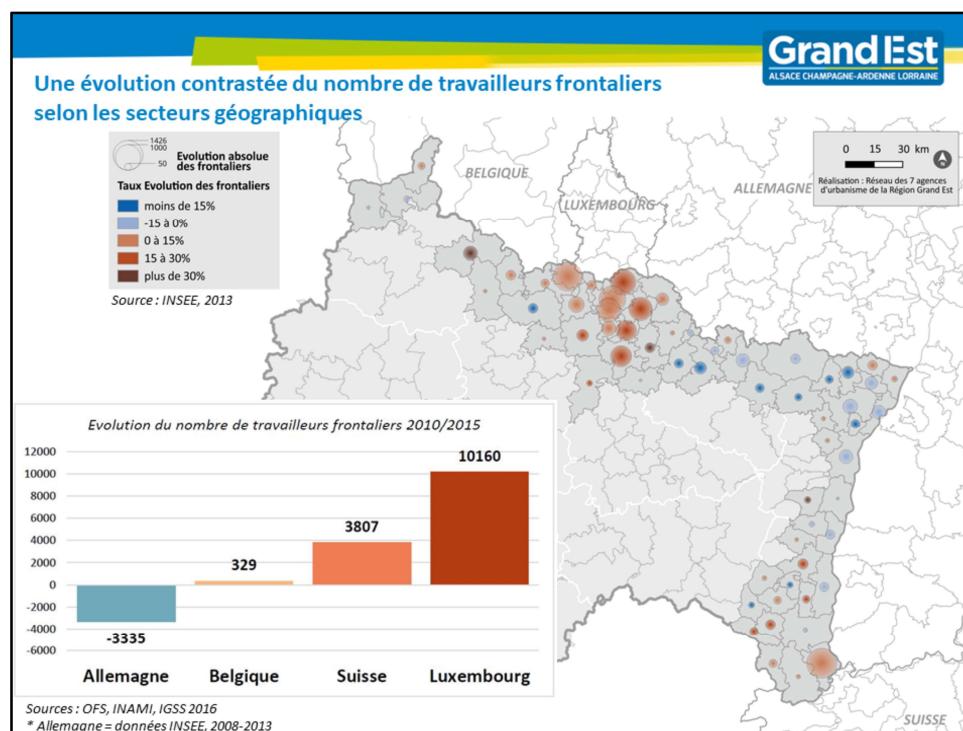
- Le Nord Lorrain qui dépend du dynamisme luxembourgeois.
- Le Sud Alsace qui bénéficie de la proximité de Bâle.
- L'ancien bassin houiller lorrain qui est aux portes de Sarrebruck.
- Le Nord-Est alsacien qui est sous influence de plusieurs pôles tels que Kehl et Karlsruhe.

Si les flux Domicile-Travail restent structurants dans les chaînes de déplacements, il faut garder à l'esprit que les déplacements transfrontaliers ne concernent pas exclusivement ce motif. La mobilité transfrontalière ne peut donc pas se limiter uniquement à la question de l'accès à l'emploi y compris pour des questions d'infrastructures de transport.



Les flux domicile-travail se concentrent essentiellement sur le Luxembourg et sur Bâle. A destination de l'Allemagne, les flux sont beaucoup plus diffus. On note tout de même une certaine concentration des déplacements depuis Forbach et Sarreguemines en direction de Sarrebruck, mais sans commune mesure avec les flux observés vers le Luxembourg et la Suisse.

Même si la part des frontaliers est faible dans la population active des agglomérations de Metz, Mulhouse ou Strasbourg, les flux transfrontaliers depuis ces villes sont importants. Ainsi, même les grandes agglomérations régionales sont impactées par le phénomène transfrontalier.



L'évolution du nombre de frontaliers engendre logiquement des transformations dans leur répartition spatiale : étalement résidentiel et densification de zones proches des frontières.

De forts contrastes géographique s'observent : le nombre de frontaliers avec l'Allemagne diminue (- 3 300) et stagne avec la Belgique (+300), progresse fortement avec la Suisse (+ 3 800) et avec le Luxembourg (+10 100).

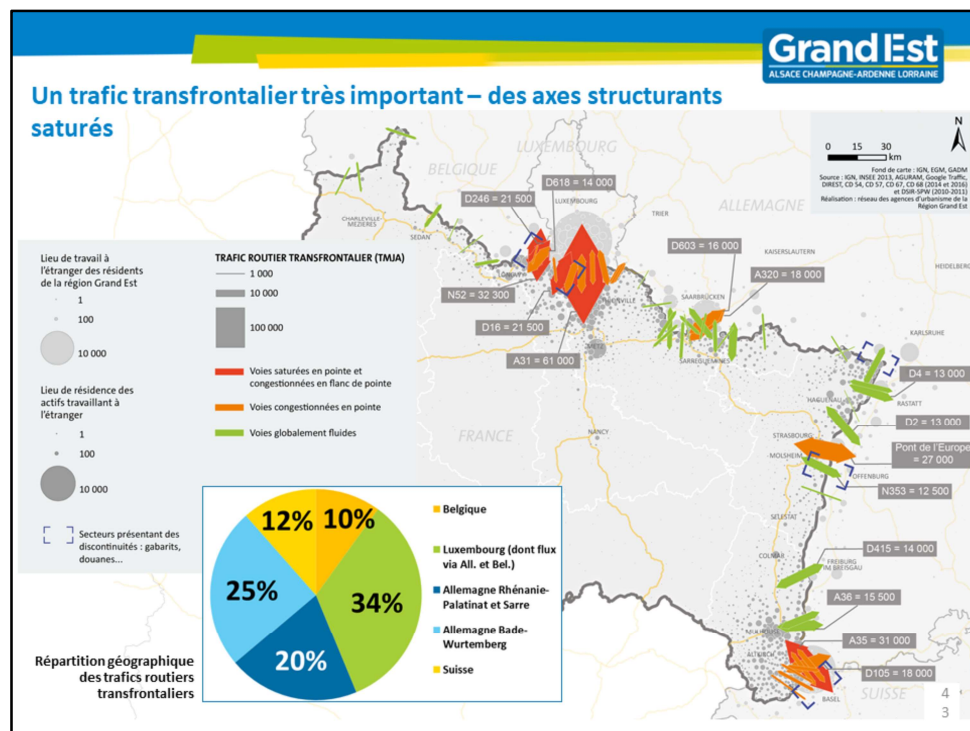
La diminution des frontaliers vers l'Allemagne se ressent sur toute l'Alsace.

Tout le nord lorrain est concerné par l'accroissement du nombre de frontaliers, sur un vaste périmètre qui s'étend assez loin de la frontière. Le pays doit recourir sans cesse aux travailleurs frontaliers (+6 000 frontaliers par an en moyenne et des pics à +10 000).

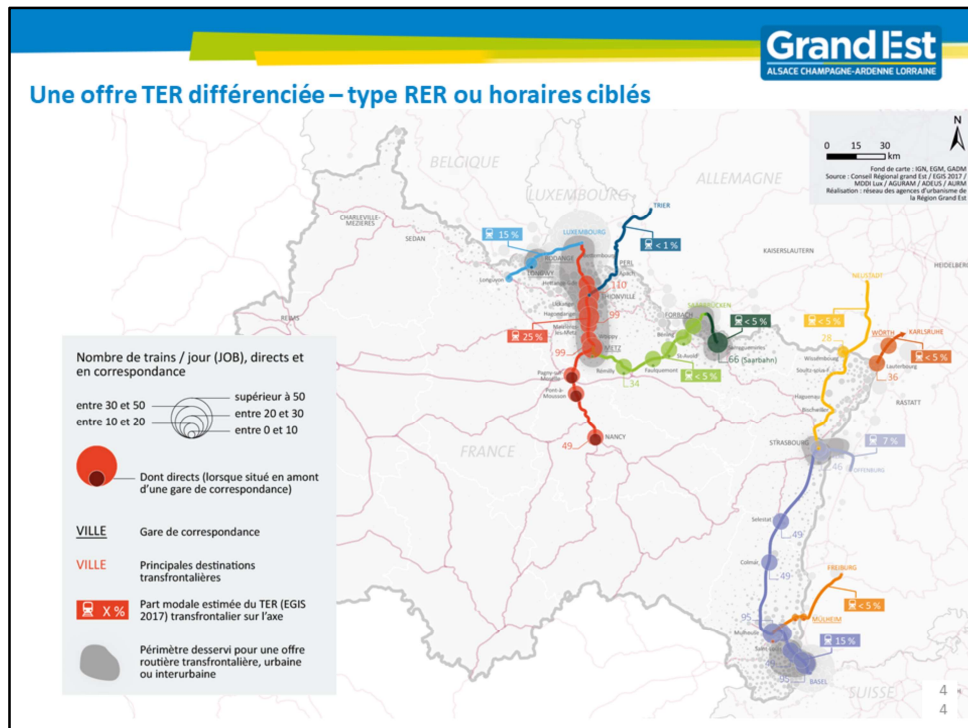
Sur le versant suisse, la zone impactée est beaucoup plus restreinte et la croissance du nombre de frontaliers se fait essentiellement ressentir sur Saint-Louis et ses environs.

Quand on voit cette dynamique, on mesure donc bien tout l'enjeu des déplacements transfrontaliers dans les prochaines années et on imagine déjà quels impacts cela pourra avoir sur les réseaux et les infrastructures de transport.

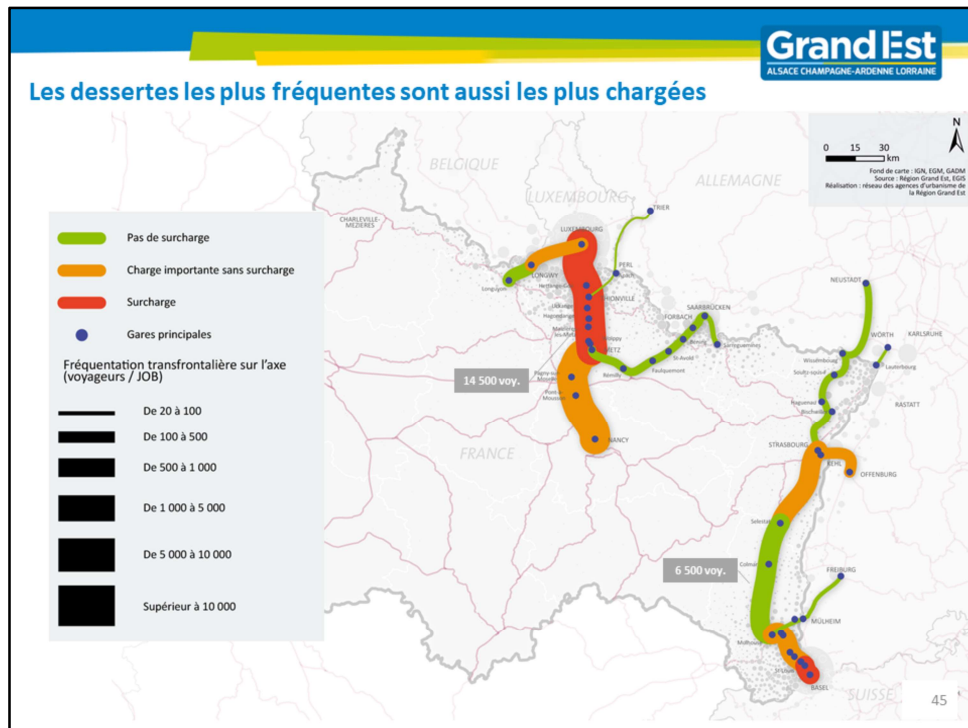
Il reste par ailleurs une inconnue : le versant allemand connaît un déclin démographique qui pourrait venir changer la donne. On pourrait assister à un basculement et à une nouvelle augmentation de la demande de main d'œuvre qui pourrait là aussi faire repartir les flux à la hausse.



- Un trafic important, souvent supporté par des voies secondaires, voire locale et urbaines : Autoroutes et voies rapide = 63% / autres = 37%
- Corridors européens (RTE-T) et mobilité frontalière : forte mixité des trafics (camions / voitures, proximité / long-cours) : A31, A 35...
- Priorités nationales / besoins transfrontaliers : des aménagements parfois discontinus : 2*2 voies => 2*1 voies...
- Contrôles douaniers, vignette suisse et *LKW Maut*, circulation de PL le lundi matin : quand la législation impact la fluidité ou favorise les franchissements de frontières intempestifs...
- Covoiturage, *hub* télétravail, *P+R*, électromobilité... : un développement des services tiré par les stratégies de mobilité des pays de destination
- Schéma directeur *Grande Région (Gross Region)* : vers une nouvelle approche stratégique... Mais peu de décisions sont prises dans ces instances transfrontalières (Rhin supérieur...)



- Une offre de type RER sur deux marchés importants (Metz-Lux. et Mulhouse-Bâle), mais une offre plus légère et souvent en correspondances sur les marchés « secondaires », voire importants (Longwy-Lux.) => différence entre demande et offre...
- Une offre relativement limitée sur des secteurs où le poids des frontaliers est important (Nord-Alsace, Longwy, Belgique...)
- Une part modale très variable, fonction de l'offre, mais aussi de la concurrence de l'automobile
- Des « frontières techniques » persistantes : homologation matériel, ERTMS, quais et gabarits...
- Une tarification transfrontalière « touffue » : 2 pays / 3 pays, par ligne, mono / multi-modale, AOM actuelles et passées...
- Développement des TC urbains de proximité : une solution « souple », mais une gouvernance « éclatée » et complexe.



- Des fréquentations transfrontalière parfois très importantes : 14 500 voyages /jours sur Nancy-Lux. ; 6 500 sur Strasbourg-Bâle
- Mais beaucoup plus faible par ailleurs...
- Des surcharges localisées, mais parfois sur des distances importantes
- Des marges de manœuvre limitées côté français, mais des investissements d'infrastructure importants au Luxembourg, en Suisse, voire en Allemagne.

Objectifs et règles du travail en ateliers

Co-construire et concerter sur le SRADDET

Quatre grandes thématiques de questionnement

Infrastructures, grands
équipements et transports
de marchandises

Mobilité des
voyageurs : quels
besoins? Quelle
organisation ?

Mobilités
traditionnelles face
aux mobilités
nouvelles

Flux
transfrontaliers

Partager des atouts, des handicaps, mais également des opportunités et des perspectives en termes d'orientations et d'actions

Identifier des besoins, des attentes, des réciprocitys à mettre en place

Réfléchir aux échelles de coopération et de solidarité territoriale

Des ateliers auto-gérés

Un rapporteur

Un rapporteur est désigné parmi les participants de la table de travail



Prend en note l'ensemble des propositions, y compris celles non consensuelles

Recadre et/ou relance la contribution en cas de besoin

Répartit la parole entre les différents participants de la table de travail en cas de besoin

Un cadre et une carte de restitution

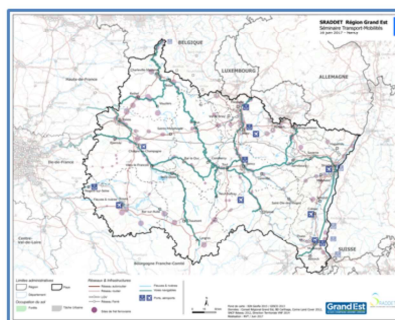
Grand Est
Atelier n°1 : Infrastructures, grands équipements et transport de marchandises

Objectifs de l'atelier
Diagnostic : Quels sont les enjeux de la région en matière de transport de marchandises ? Quelles sont les infrastructures existantes et les besoins ? Quelles sont les perspectives de développement ?

Autres idées, réflexions...

Les 4 tables clés de la table
(à compléter au cours de l'atelier)

Faire région
Quelles sont les actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux de la région ? Quelles sont les actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux de la région ?



Le cadre de restitution

Grand Est
Atelier n°1 : Infrastructures, grands équipements et transport de marchandises

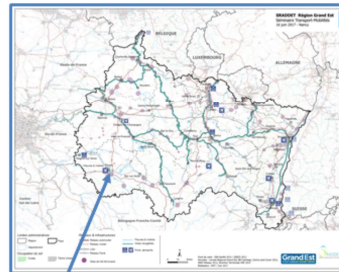
Projet

Autres sites, réflexions...

Lieux à visiter...

Faire région...

Une série de questionnement



Une carte pour localiser

Le cadre commun de restitution permettra une capitalisation aisée entre tous les ateliers

La carte permet de localiser, de préciser et d'enrichir le travail par une approche territoriale

Le cadre est à remplir par le rapporteur du sous atelier, elle sert de base à la restitution finale en plénière

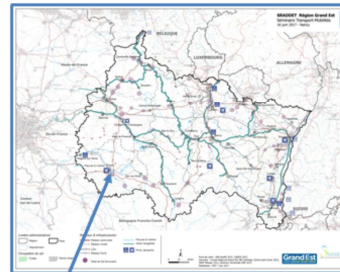
1er temps d'ateliers

A vous de contribuer!



Le cadre de restitution

Une série de questionnement



Une carte pour localiser

Le cadre commun de restitution permettra une capitalisation aisée entre tous les ateliers

La carte permet de localiser, de préciser et d'enrichir le travail par une approche territoriale

Le cadre est à remplir par le rapporteur du sous atelier, elle sert de base à la restitution finale en plénière

Pause déjeuner

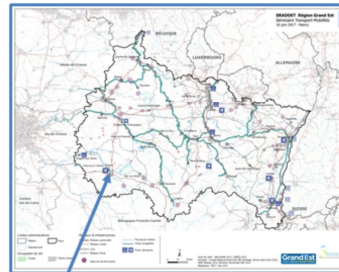
2nd temps d'ateliers

A vous de contribuer!



Le cadre de restitution

Une série de
questionnement



Une carte pour localiser

Le cadre commun de restitution permettra une capitalisation aisée entre tous les ateliers

La carte permet de localiser, de préciser et d'enrichir le travail par une approche territoriale

Le cadre est à remplir par le rapporteur du sous atelier, elle sert de base à la restitution finale en plénière

Plénière de restitution

Conclusion du séminaire



sraddet@grandest.fr

Région Grand Est
Site de Strasbourg
1 place Adrien Zeller - BP91006
67070 Strasbourg cedex

Stéphanie BAILO, Chef de projet - Direction de l'Environnement et de l'Aménagement - 03 88 15 64 94



Benoît LEPLOMB, Référent aménagement
Direction de l'Environnement et de l'Aménagement
Service Foncier urbanisme planification
03 87 61 68 11



Laure THIBAUT, Référent transport
Direction des Transports et de la Mobilité
Service Intermodalité mobilité régionale et
transfrontalière
03 88 15 38 25



Christine PEPPOLONI, Référent climat-air-énergie
Direction de l'Environnement et de l'Aménagement
Service Transition énergétique
03 87 31 81 50

Céline BERNARD-GARDES, Référent biodiversité
Direction de l'Environnement et de l'Aménagement
Service Espaces et patrimoine naturels
03 87 31 81 55



Camille BARTHE, Référent eau
Direction de l'Environnement et de l'Aménagement
Service Eaux et milieux aquatiques
03 87 33 67 62



Eloïse VANCOMERBEKE, Référent déchets
Direction de l'Environnement et de l'Aménagement
Service Transition énergétique
03 88 15 64 96

