

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°9 JUIN 2015



**sillon
lorrain**
pôle métropolitain
européen

Thionville, Metz, Nancy et Épinal collaborent ensemble depuis plus de dix ans au sein du Sillon Lorrain. Un cas unique en France, qui lui vaudra d'impulser la notion de "Pôle métropolitain" reprise par la loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales.

Le Sillon Lorrain est devenu en 2011 le premier Pôle métropolitain européen créé en France.

CAHIER D'ACTEUR SILLON LORRAIN

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

INTRODUCTION

La **Commission Nationale du Débat Public** a engagé une consultation **nationale entre les mois d'avril et juillet 2015** relative au projet d'aménagement de l'autoroute A31, composante de l'axe européen E21, entre Gye (Toul) et la frontière luxembourgeoise.

Les élus du Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain rappellent l'importance vitale de cette infrastructure pour l'ensemble de la Lorraine et souhaitent que ce débat soit l'occasion de traiter, au fond, des enjeux de mobilité de la Lorraine au sein de la nouvelle région ALCA, notamment celui relatif à son ouverture vers le Sud.

Quatre corridors d'échanges économiques nord-sud connectent la France et l'Europe, trois d'entre eux concernent la nouvelle région ALCA, le Sillon lorrain en étant l'axe principal.

Véritable colonne vertébrale de cette Région, l'E21 structure, non seulement, les flux de biens et de personnes au sein d'un espace métropolitain moteur de l'attractivité et de la compétitivité régionale mais, constitue également un corridor de transit indispensable au développement européen nord-sud.

Initialement à vocation interurbaine, cette infrastructure a dû progressivement absorber des flux sans cesse croissants de transit européen créant une saturation disproportionnée au regard des retombées économiques locales.

LA NÉCESSITÉ DE RÉALISER L’A31 BIS

Le projet d’E21/A31bis recouvre en effet différentes problématiques :

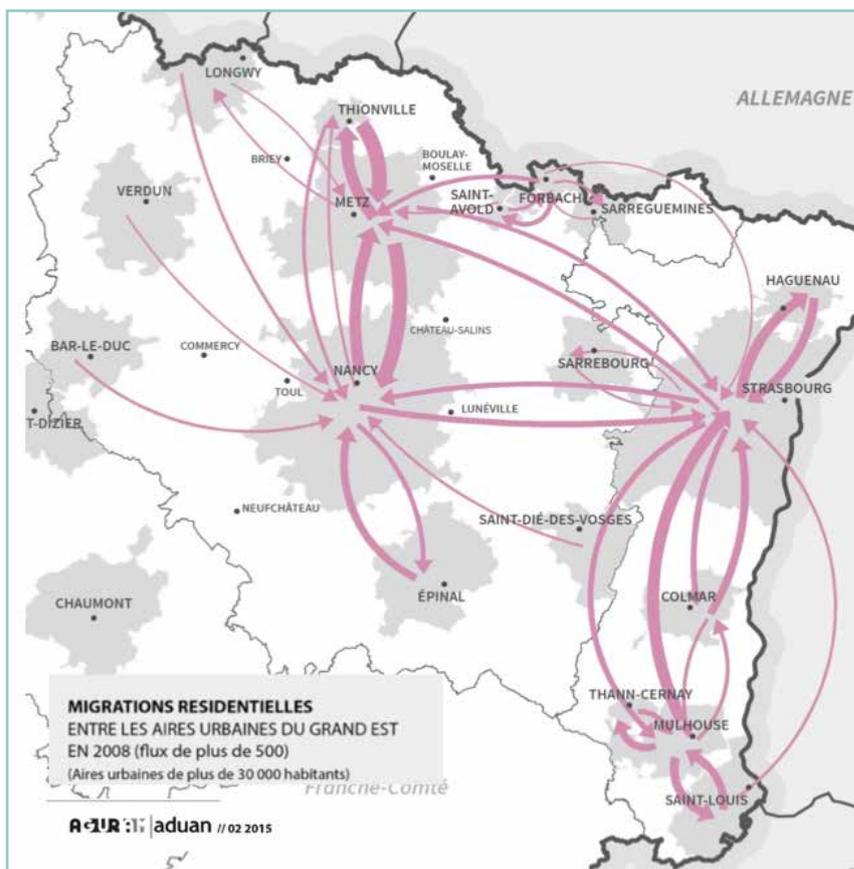
- **Une autoroute de transit nord/sud à vocation**

- > **économique**, le trafic autoroutier étant directement impacté par les plateformes logistiques implantées aux limites des frontières françaises en Belgique (Athus – 120.000 conteneurs par an) et au Luxembourg (Bettembourg – 300.000 conteneurs par an) générant à terme un flux estimé à 1.200 camions quotidiens sur l’E21-A31. Ainsi, la Belgique et le Luxembourg captent, en amont de la Lorraine, une valeur ajoutée économique importante en provenance des métropoles les plus dynamiques de l’Europe du Nord, en comptant principalement sur les capacités d’absorption des flux de l’A31 en Lorraine,
- > **touristique**, plaçant le sillon mosellan en observateur d’un trafic de véhicules légers dense subi, reliant les pays du Benelux et du nord de l’Europe à la Méditerranée, avec peu de retombées commerciales et touristiques. Ces flux impactent de manière importante le trafic interurbain entre Thionville et Nancy notamment.

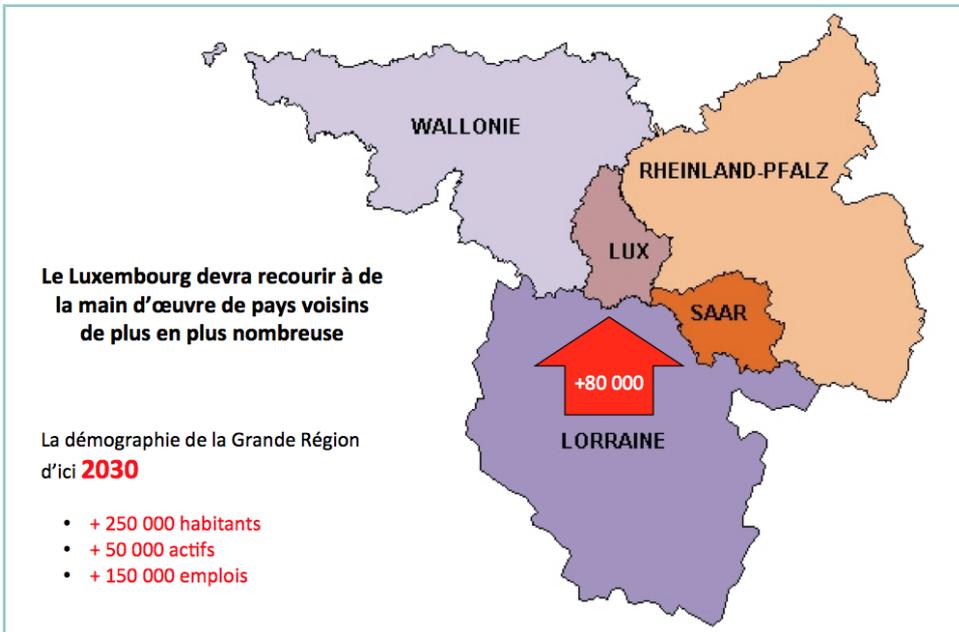
- **Une autoroute métropolitaine transfrontalière à vocation domicile/travail** pour près de 150.000 travailleurs transfrontaliers qui, à l’horizon 2030, se déplaceront quotidiennement vers le Luxembourg. Ce trafic d’ores et déjà très concentré en heures de pointe (plus de 84 000 frontaliers) bloque totalement la circulation aux frontières sans, pour l’heure, être compensé par une politique active de transports alternatifs, hormis une offre TER Lorraine importante entre Metz-Thionville et Luxembourg.

- **Une autoroute interurbaine** entre Thionville-Metz et Nancy, principale composante du développement économique du Sillon lorrain, dont la fluidité des flux quotidiens domicile-travail des usagers lorrains doit être garantie par le projet d’A31 bis.

163 912 frontaliers travaillaient au Luxembourg en 2014, c’est 60% de plus qu’il y a douze ans. Une population devenue une véritable manne pour le pays. Et d’abord une manne financière. Car si, chaque année, près de 8 milliards d’euros de salaires sortent du pays, des millions d’euros restent aux titres de l’impôt sur le revenu (872 millions) et du différentiel cotisations/prestations sociales (176 millions d’euros).



< Les migrations résidentielles



< Le fait transfrontalier

La saturation de l'E21 constitue ainsi non seulement un enjeu pour la Lorraine mais également pour l'économie européenne et pour la crédibilité de la France en Europe à l'heure où la Région ALCA désire conserver une des trois capitales de l'Union européenne.

Ainsi, les élus du Sillon lorrain revendiquent le droit de considérer l'E21 comme un véritable projet européen à dimension nationale et demandent à l'Etat français et à l'Etat luxembourgeois, qui assurera la présidence européenne en juin 2015, de l'inscrire au sein du **plan d'investissements « Junker »** pour l'Union européenne.

S'agissant des flux frontaliers, ceux-ci participent à la fois à la capacité de développement d'un pouvoir d'achat régional mais, également, au développement économique des partenaires de la grande région (Lorraine, Luxembourg, Sarre, Rhénanie Palatinat, Wallonie).

Le Sillon Lorrain demande en conséquence la mise en œuvre d'une **réelle politique de régulation et de valorisation des trafics de transit** pour une fluidification coordonnée des trafics métropolitains au sein de la Région Polycentrique Transfrontalière dont Luxembourg constitue un des points nodaux.

A cet effet, ils souhaitent, dans l'attente d'une harmonisation fiscale européenne, l'instauration d'un **fond d'investissement pour la mobilité multimodale transfrontalière** dans le cadre de la Conférence intergouvernementale Franco-Luxembourgeoise dont le Sillon lorrain est membre.

Ils demandent également à l'Etat français de mettre en œuvre au sein de la future Région ALCA un **système expérimental de régulation** par une contribution financière des trafics de transit marchandises sur les trois corridors nord-sud européens qui la caractérisent en profitant de la technologie déployée pour le projet Ecomouv.

Concernant le principe d'établissement de sections à péages, si une concession des sections nouvelles envisagées semble judicieuse, l'établissement de systèmes identiques sur d'autres tronçons ne pourrait être envisageable que si ceux-ci ne pénalisent ni l'objectif de service fixé, ni la mobilité des usagers lorrains, ni le potentiel de développement économique du Sillon Lorrain.

SYNTHÈSE

Les élus, les collectivités membres et associées du sillon lorrain unis pour la défense d'intérêts communs :

- **Rappellent** l'importance vitale de ce projet pour le développement de l'ensemble de la Lorraine, **appellent** à une mobilisation de l'ensemble des collectivités territoriales et du monde économique en faveur de sa réalisation et **souhaitent** que l'Etat s'engage avant fin 2015 sur un calendrier de réalisation rapide ;
- **Souhaitent** que l'Etat prenne l'initiative de la création avec le Luxembourg et la Belgique, dans le cadre de conventions bilatérales, d'un mécanisme de contributions financières à un fond spécifique de soutien aux investissements en faveur de la mobilité transfrontalière (infrastructures nouvelles, covoiturage, mobilité électrique, ...) permettant notamment de contribuer au financement des travaux de l'A31-E21 ;
- **Demandent** l'inscription du projet d'A31 bis / E21 au plan d'investissement pour l'Union européenne « Junker » qui mobilisera «au moins 315 milliards d'euros d'investissements publics et privés» au cours des trois prochaines années (2015-2017) ;
- **Proposent** le déploiement, à l'échelle de la Région ALCA, d'un dispositif expérimental de contribution financière du transit marchandises au profit de la mobilité transfrontalière en profitant de la technologie mise en œuvre pour le projet Ecomouv ;
- **Regrettent** que le barreau sud-nancéien reliant Toul à Lunéville tout en étant interconnecté à la voie nord-sud N57 n'ait pas été retenu dans le rapport Mobilité 21 « pour un schéma national de mobilité durable » ;
- **Souhaitent** le maintien du statut autoroutier de la section Toul-Nancy-Dieulouard (et sa non transformation en route nationale 2*2 voies), ainsi que les traversées de Metz (l'autoroute A31 bis contournant la ville par l'est) et de Thionville (l'A31 bis la contournant par l'ouest) qui posent la question de leur entretien ;
- **Demandent** la prise en compte des problématiques de traitement des nuisances et pollutions connexes, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air, avec une attention particulière sur les portions de voies de contournement les plus urbaines.
- **Preennent acte** de la décision du Parlement allemand de mettre en place un système de péage des véhicules étrangers pour l'utilisation des autoroutes et voiries nationales et de son impact sur les flux européens, renforçant ainsi l'urgence de déployer un système de régulation des trafics de transit au sein de la nouvelle région ALCA, seule région française frontalière avec l'Allemagne.

