

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°15 JUIN 2015



L'Union Régionale CFTC Lorraine a son siège au 69 rue Mazelle à Metz 57006. C'est une structure qui comprend les 4 départements lorrains, qui compte + de 12 000 adhérents et qui est affiliée la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens (CFTC). En application de la loi de 2008 relative à la démocratie sociale, nous sommes un des 5 syndicats représentatifs des salariés du public et du privé.

Notre rôle principal est de défendre les intérêts des salariés dans les entreprises qu'il s'agisse de revendications individuelles ou collectives. Nous sommes aussi en lien direct avec les instances régionales de concertation qu'elles soient politiques ou administratives. Notre structure est constitué d'un conseil de 17 membres chargé de la coordination entre les départements lorrains assisté d'un bureau avec un Président, un Secrétaire Général, un Trésorier...

CAHIER D'ACTEUR UNION REGIONALE LORRAINE C.F.T.C.

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.

LE PROJET A31 BIS : UTILE, INDISPENSABLE ET NECESSAIRE SUR LE COURT, MOYEN ET LONG TERME.

ÉTAT DES LIEUX

La CFTC Lorraine a toujours été favorable aux projets portés pour notre territoire lorrain à condition qu'ils soient synonymes de créations d'emplois, de richesses socio-économiques et surtout lorsque ces derniers positionnent l'être humain au centre de toutes les préoccupations qu'elles soient sociales, sociétales, environnementales, associatives...

Pour la CFTC Lorraine, il n'y a pas de grande région économique sans grandes infrastructures. La Lorraine dispose d'un aéroport (Lorraine Airport) à Louvigny, d'une gare d'inter-connexion fer-route à Louvigny et de l'autoroute A31.

Mais c'est pour la future A31 bis que la CFTC Lorraine élabore ce cahier d'acteur. Il faut d'abord rappeler comment cette dernière s'est constituée au fil du temps :

- Le tronçon historique est une jonction Nord-Sud entre Nancy et Metz, prolongé jusqu'à la vallée industrielle de la Fensch et Thionville. Cet axe conçu dans les années 1950 avait vocation à remplacer la Route Nationale 57.
- S'est ajouté le projet d'aménagement de la Route Nationale 4 à l'Ouest de Nancy, initialement dénommé A 33 dans les années 1970. Il s'agissait au niveau local de l'aménagement de l'itinéraire Est-Ouest Nancy - Paris par la Route Nationale 4, parallèle à l'A 4, accordé aux élus sud-lorrains.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

- Le projet d'axe Nord - Sud A 37 reliant le sillon Lorrain à l'A6 est absorbé par l'A31 en 1982. Cet axe avait vocation à remplacer la Route Nationale 74.
- En parallèle, le prolongement de l'A31 vers le nord jusqu'à la frontière luxembourgeoise est décidé et réalisé en 1981.

A la fin des années 1990 – début 2000, il y a eu l'élargissement à 2x3 voies de la traversée Sud de l'agglomération messine. En 2009, l'élargissement à 2x3 voies entre l'A6 et l'A5. Elle constitue un maillon essentiel pour le transport de citoyens et de marchandises le long du sillon lorrain. Elle connaît depuis bientôt 15 ans un fort accroissement de ses trafics. Aujourd'hui, la circulation se dégrade fortement et il est acquis qu'à l'horizon 2030, elle sera saturée sur l'ensemble des 110 km du tracé.

Le trafic des marchandises, qu'il s'agisse du transit et de l'échange – sur cet axe Nord – Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée (Euro-corridor C2) ainsi que des déplacements quotidiens des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg se sont rajoutés aux trafics locaux.

Ce qui a pour corollaire d'augmenter les temps de trajets, de rendre plus dangereuses les interventions des services de secours et de dépannage en augmentant le niveau de gravité des accidents comparé aux infrastructures de même type du réseau national (6 sur 10 pour l'A31 contre 4 sur 10 pour le national).

ÉVOLUTIONS DE TRAFIC

On constate un nombre de 15 000 poids lourds sur certaines sections quotidiennement. De plus, ce trafic est en augmentation constante de 3 à 4% annuellement. Il est à remarquer qu'il s'agit majoritairement de transit (55% en moyenne).

Pour ce qui est du trafic voitures légères, on arrive au nombre de 85 000, avec un pourcentage de 35% sur le trajet Gondreville–Toul. L'emploi frontalier à destination du Luxembourg est encore appelé à se développer. Aux 87 000 navetteurs recensés à fin mars 2015, va se rajouter dans les 9 ans à venir environ 30 000 frontaliers.

COMPLEMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT

Pour la CFTC Lorraine, le tout routier n'a jamais été son apanage mais les migrations saisonnières sur cet axe autoroutier depuis les années 90 ajoutées aux trafics cités précédemment nécessitent une refonte de cette infrastructure tenant compte de la mobilité des citoyens (thématique reprise par l'Union Européenne) et des flux de marchandises tout en intégrant la qualité environnementale (eau, air...) initié par le Grenelle de l'Environnement et le ministre Jean Louis Borloo sous la présidence de Nicolas Sarkozy.

Le report modal (passage d'un mode de transport à un autre ferroviaire ou fluvial) est nécessaire mais pas suffisant. Au niveau ferroviaire, il convient de distinguer le Fret et le TER.

Pour le Fret se déplaçant entre la Lorraine et le Luxembourg par exemple, l'équivalent d'environ 1 000 – 1 500 PL sont transportés sur 30 à 40 trains. A cela s'ajoute l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Perpignan avec 4 navettes quotidiennes ce qui représente environ 320 semi – remorques par jour. Enfin, l'axe de transit Corridor 2 Mer du Nord – Méditerranée partant de Rotterdam et se dirigeant vers Lyon et Bâle draine également un flux important de marchandises. Mais ramené au trafic quotidien observé sur l'A31 actuellement, ce report ne représente si l'on peut dire seulement 10 jours de flux sur une année pleine.

Pour le TER, la politique menée depuis 2002 lors du transfert de compétences par l'Etat aux régions a permis de développer en Lorraine le service rendu aux usagers. La politique volontariste du Conseil Régional (tarification Métrolor, contraintes imposées à SNCF, achat de matériel...) a permis de renouveler le matériel roulant en totalité pour un montant de plus de 576 millions d'euro (partenariat avec la Sarre et le Luxembourg) et ainsi offrir un meilleur confort dans les trains et plus de sécurité et de fiabilité. L'effet réactif



fut une augmentation de la fréquentation de + 50% de 2002 à 2012. Cependant, une érosion linéaire est constatée depuis 2013. Cela est dû essentiellement au manque d'articulation entre les différents réseaux (25 Autorités Organisatrices de Transport en Lorraine) tant du point de vue horaire que tarification ainsi que la faiblesse de prise en compte des modes doux (offre de stationnement vélos, personnes à mobilité réduite) et des parkings autour des gares ou des pôles d'échanges multi modaux ou bien encore des parkings de rabattement à l'entrée des villes. Ce qui amène au constat que seulement 250 000 lorrains différents utilisent le TER en Lorraine (17%) le restant de la population se déplaçant en voiture individuelle.

Le futur cadencement du TER en 2016 sur le territoire lorrain ainsi que le développement de l'offre TER au nord de Thionville à destination du Luxembourg ainsi que les investissements réalisés par le Grand Duché de Luxembourg sur leur territoire (+ d'un milliard d'euro) absorberont une partie des navetteurs (environ 10% des voitures) mais resteront insuffisants. Mais ce MODU (mobilité durable) luxembourgeois est porteur dans le cadre de la Grande Région.

Enfin, au niveau du fluvial, les plates formes multimodales le long de la Moselle (Metz – 1er port céréalier de France, Thionville et Frouard) représentent environ un trafic de 300 à 700 poids lourds par jour. Le rehaussement des ponts, l'allongement des écluses a permis d'augmenter le trafic par voie d'eau. Mais la commission 21 présidée par le député DURON qui a présenté ses conclusions en 2014 a certes classé le projet A31 bis au rang 1 des priorités mais classé le projet Saône Moselle / Saône Rhin au 3ième rang c'est-à-dire à l'horizon 2050...

ENVIRONNEMENT

Aussi, pour la CFTC Lorraine, ce projet A31 bis est vital pour notre région afin d'améliorer la mobilité de nos concitoyens, relancer l'activité économique sur notre territoire (80% de l'acheminement des marchandises sur le dernier kilomètre se fait par voie routière) et en profiter pour engager des réflexions sur la gestion des temps entre vie professionnelle et vie privée afin de fluidifier et réguler les déplacements.

Le Maître d'ouvrage donc l'Etat sur ce dossier propose plusieurs tracés. Le débat public qui se déroule depuis le 15 avril 2015 sur le territoire lorrain et qui se terminera le 13 juillet 2015 a déjà permis à nombre de citoyens de s'exprimer sur le sujet ainsi que sur tous les aspects du projet (tracés, financement, environnement, développement durable). Ce débat continue.

La CFTC Lorraine considère que les aspects environnementaux sont effectivement traités dans le projet. Que la loi sur l'eau, sur l'air impose de nouvelles normes à toutes les infrastructures envisagées. Qu'il s'agisse des bassins de rétention d'eau, des passages réservés à la faune, du respect de la flore... A cela se rajoutent le Schéma Régional Climat Air et Energie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) votés par le Conseil Régional en 2013 et 2014. L'exposition au bruit ou autres nuisances sonores dans des secteurs tels que Florange, Toul, Bouxières-aux-Dames ou bien encore Chaudeney doivent être parfaitement intégrés au projet A31 bis.

FINANCEMENT

La CFTC Lorraine est consciente des contraintes fortes qui s'exercent sur les budgets publics. Elle connaît l'impact qui en résulte sur le quotidien des citoyens français en général et des lorrains en particulier. En outre, elle n'ignore pas que le développement des infrastructures de transport exige des moyens financiers importants. L'AFITF (agence de financements des infrastructures) a très peu de marges de manœuvre (abandon entre autres de l'écotaxe) et le recours aux crédits publics (Europe, Etat, Collectivités Territoriales) et donc des contribuables via leurs impôts sur ce projet peut certes être envisagé, mais cela se fera par échelonnement sur plusieurs années et sur plusieurs exercices budgétaires. Et cela allongera forcément la date de mise service finale. Quid des engorgements de circulation, des accidents, des retards permanents

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

pour rejoindre son lieu de travail... Une deuxième possibilité consiste à faire appel aux fonds européens (plan Juncker) mais la contrainte de taille sur ce dossier est l'implication des Etats membres européens à savoir France, Luxembourg et Belgique qui devront apporter leur cote part dans ce dossier et ce dans des délais raccourcis (avant fin 2016).

L'autre possibilité est la mise en concession d'une ou plusieurs parties du tracé qui permet la réalisation dans un délai court et en une seule fois. De plus, le péage est lié au principe du pollueur – payeur (Charte de l'Environnement de 2004). Dans ce cas le montant de la contribution publique est modulé en fonction des scenarii choisis. Le péage permet un partage du financement équitable entre les contribuables et les usagers. Car tous ceux qui emprunteront les parcours à péage (migrations saisonnières, PL, VL) participeront à l'effort. Bien sûr, cela passera par des obligations étatiques pour les PL de transiter par ces itinéraires.

	CONCESSION REDUITE	CONCESSION PARTIELLE	CONCESSION ETENDUE
Section Nord Thionville (14 km)	gratuit	6,3 c euro/km	6,3 c euro/km
Liaison A30/A31 (10 km)	gratuit	12,7 c euro/km	12,7 c euro/km
Section Bouxières – Fey (33 km)	gratuit	gratuit	3,2 c euro/km
Section Bouxières – Dieulouard (12,5 km)	gratuit	gratuit	3,2 c euro/km
Liaison Gye – Dieulouard (33 km)	12,7 c euro/km	12,7 c euro/km	12,7 c euro/km
Date mise en service finale	DUP + 20 ans = 2040	DUP + 10 ans = 2030	DUP + 6 ans = 2026
Montant contribution publique	Entre 820 M€ et 1 000 M€	Entre 390 M€ et 590 M€	Entre 180 M€ et 400 M€

C'est pourquoi, à la lecture de ce tableau, la CFTC Lorraine est favorable au scénario de « concession partielle » qui correspond à un équilibre raisonnable entre le délai de réalisation et le partage du financement entre contribuables et usagers. Ce choix évitera à la collectivité publique l'entretien d'une partie de la future A31 bis, l'impact sera limité sur les salariés lorrains et enfin ce seront les utilisateurs qui supporteront une partie de l'investissement.

EN CONCLUSION

Pour la CFTC Lorraine, cette A31 bis est un projet plus qu'urgent, ultra prioritaire et à engager au plus vite. La complémentarité des différents modes de transports doit être poursuivie et accentuée. Cela passe aussi par une meilleure articulation entre les 25 Autorités Organisatrices de Transport pour faciliter l'inter modalité. La 3^{ème} voie réservée aux transports en communs en site propre (TCSP) et au covoiturage entre Thionville et Luxembourg est une des conditions pour la réussite de ce projet et le Luxembourg est partie prenante à 100%.

Mais les aspects environnementaux en sont une autre ainsi que les aspirations légitimes des populations concernées par le tracé de l'A31 bis.

Enfin, la future région ACAL qui se dessinera au 01 janvier 2016 devra intégrer ce projet dans le cadre de l'aménagement de ce grand territoire qui va naître.