

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°16 JUIN 2015



La Fédération Française du Bâtiment Lorraine (FFB Lorraine) et les quatre fédérations départementales (Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle et Vosges) représentent les entreprises du Bâtiment et défendent efficacement leurs intérêts collectifs.

Le secteur du Bâtiment en Lorraine représente un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'€ produit par 5100 entreprises employant 35 000 salariés (près de 8% de la population active) et 7 000 actifs travaillant seuls. A côté de ces professionnels, ce sont 7 000 jeunes lorrains qui se forment aux métiers du Bâtiment et qui participent également à la création de notre cadre de vie.

CAHIER D'ACTEUR FÉDÉRATION FRANÇAISE DU BÂTIMENT LORRAINE

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.

A31 BIS POUR L'AVENIR DE LA LORRAINE

Le secteur du Bâtiment est incontestablement l'un des premiers acteurs de l'économie, contribue à la dynamique des territoires et génère des emplois. Mais le Bâtiment, c'est également un secteur qui dépend du contexte dans lequel il évolue et de la santé économique de son territoire.

Dans une situation économique très difficile les entreprises plus que jamais ont besoin d'un signal positif venant des pouvoirs publics quant au développement du territoire.

Pour les entreprises, le projet de l'A31 Bis constitue un pas en avant dans la future croissance économique de la Région Lorraine voire la nouvelle Région ACAL. C'est dans ce but que les entreprises et la FFB Lorraine soutiennent le projet de l'A31 Bis.

A31 - UNE AUTOROUTE SATURÉE, DÉGRADÉE ET SOUS-DIMENSIONNÉE

L'A31 est une autoroute au carrefour de plusieurs pays qui assume de multiples fonctions au service de l'économie locale, régionale, nationale, transfrontalière et européenne. Depuis plusieurs années, son trafic ne cesse d'augmenter en la rendant très dégradée et difficilement praticable aux heures de pointe.

En 2015
80 000 véhicules
et entre 8 000 et 12 000 camions par jour

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Selon l'étude du CEREMA sur les 115 km de l'A31, certaines sections dépassent actuellement les 80 000 véhicules par jour, avec une moyenne de 8 000 à 12 000 poids lourds. Les secteurs les plus chargés se situent entre les échangeurs de Jouy et de l'Etoile au nord de Thionville.

Si la situation ne change pas, le CEREMA prévoit que d'ici 2030, le nombre de véhicules qui circulent sur l'A31, rien que sur le tronçon Thionville – Luxembourg, pourrait augmenter de +10 000 véhicules légers (VL) et +300 poids lourds (PL) dans l'hypothèse basse. Dans le cas de l'hypothèse haute, cette augmentation devrait être de +15 000 VL et +500 PL.

Par ailleurs, cette problématique a été soulevée à plusieurs reprises devant les différentes instances locales et nationales. En 2006, le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a confirmé que l'A31 constitue un handicap important pour l'économie régionale et nationale.

A31 – QUEL IMPACT SUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU SECTEUR DU BÂTIMENT ?

Selon le sondage de l'IFOP de 2013, en France, le temps moyen consacré au transport pour aller travailler est de 25 minutes.

A titre d'exemple, pour les salariés du BTP ce temps augmente à 28,6 minutes contre par exemple 22,7 minutes pour l'industrie. Sur les tronçons très empruntés, le temps peut doubler.

Souvent, la voiture et/ou camionnette reste le seul moyen d'accéder aux chantiers. En cours de journée, les actifs du Bâtiment sont contraints à se déplacer d'un chantier à l'autre et restent souvent prisonniers de cette autoroute.

Le secteur du Bâtiment subit directement l'état souvent dégradé des routes et autoroutes.

- **L'A31, fortement dégradée et saturée implique davantage d'exposition aux risques des accidents de trajet.**
- **Par les nombreux ralentissements dus au trafic trop dense, l'A31 occasionne plus de dépenses en carburant (+80% pour une voiture circulant dans les embouteillages).**
- **La perte de temps occasionnée par les bouchons récurrents sur l'A31 entraîne une diminution d'efficacité de travail des entreprises et un manque à gagner important.**



MOBILITÉ DES ENTREPRISES TRÈS RÉDUITE



A31 BIS – UNE SOLUTION AU PROFIT DE NOTRE TERRITOIRE

Durant les travaux

- Développement économique direct lié aux nouveaux emplois dans le BTP et les secteurs liés (fournisseur de matériaux) : 1 million d'€ de travaux équivaut à 10 emplois.
- Les effets multiplicateurs liés aux revenus injectés dans la région grâce aux nouveaux emplois se traduisant par la croissance de la consommation et l'augmentation du PIB.

Après les travaux (effets directs)

- Amélioration de la fluidité sur l'axe principal du Sillon lorrain et désengorgement des villes bénéficiant des contournements.
- Baisse du coût de transport (moins de temps dans le trajet et dans les bouchons diminue considérablement la consommation de carburant).
- Réduction du coût non monétaire (sécurité routière, fiabilité et confort).
- Gain en mobilité des entreprises et de leurs salariés.
- Plus d'efficacité dans le travail des entreprises (moins de temps passé sur la route).
- Modernisation de l'infrastructure sur les tronçons aménagés (murs anti-bruit, respect de la faune etc.).

Après les travaux (effets indirects)

- Attraction pour de nouvelles implantations, l'enrichissement et la diversification du tissu local et régional (installation des zones de chalandage et des zones d'activité).
- Aménagement et développement du territoire (collectivités et opérateurs économiques)

Développement économique direct

Développement économique indirect

Gain de temps et de mobilité

Réduction des coûts de transport en carburant

Sécurité et confort



**ACCROISSEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ GLOBALE
DU TERRITOIRE LORRAIN**

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Sylvie PETIOT, *présidente de la FFB Lorraine*, rappelle que l'aménagement de l'A31 est une véritable urgence pour l'économie régionale et les citoyens lorrains. C'est un projet prioritaire qui mènera la Lorraine à la réussite.

Sylvie TUAILLON, *présidente de la Fédération BTP Vosges* et **André POIROT**, *président de la Fédération BTP Meuse*, soutiennent le projet lié à l'amélioration de l'A31 et confirment l'importance des travaux pour l'attractivité du territoire lorrain.

Daniel CERUTTI, *président de la Fédération BTP Meurthe-et-Moselle*, insiste sur la nécessité d'aménagement d'un contournement de Nancy qui désengorgerait les points saturés de l'A31. Compte tenu de la difficulté de dédoublement de l'autoroute au niveau de Maxéville, la création d'un nouveau tronçon Gye-Dieulouard serait pertinente.

Didier ROCHE, *président de la Fédération BTP Moselle*, confirme le même besoin sur le territoire mosellan et soutient le projet de contournement de Thionville par Richemont/Fameck/Etoile. Un besoin criant pour rendre plus fluide le passage le plus stratégique de l'A31. D'autant plus, que l'efficacité du travail des entreprises du BTP en dépend.