

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°12 JUIN 2015



**Le Groupement interprofessionnel des acteurs du transport et de la logistique de Lorraine (GIATEL)** est une structure unique en France dans sa composition. Elle regroupe les organisations professionnelles et les entreprises du transport et de la logistique, tous modes confondus (routier, ferroviaire, fluvial et aérien). Son but est d'assurer la représentation et la liaison entre ses membres et d'être une force de proposition dans les domaines de la formation et de l'économie.

**L'Union des chargeurs de Lorraine (UCL)** est une association qui a pour objet de permettre à ses membres de rechercher, dans l'intérêt commun, la solution aux problèmes qui se posent à l'occasion de leurs transports multimodaux de marchandises. Elle constitue vis-à-vis des pouvoirs publics, des professionnels du transport et activités annexes, un organisme qui permet les échanges de vues, collaborations ou études nécessaires à l'organisation et au fonctionnement du système de transport et des divers modes qui le composent.

## CAHIER D'ACTEUR DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

*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.*

### L'A31 BIS, UNE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT

Les professionnels des transports multimodaux de marchandises et de la logistique, représentés par le Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique de Lorraine et l'Union des Chargeurs de Lorraine, sont favorables à l'aménagement proposé dans la cadre de l'A31 Bis. L'évolution des flux de marchandises liés à l'augmentation de la population française et la mondialisation des échanges nécessite d'adapter nos infrastructures. Le développement économique d'une région est directement lié à son positionnement géographique par rapport à son marché et à la fluidité de ses transports pour répondre à la demande des entreprises industrielles et commerciales du territoire mais aussi à celle des particuliers dans le cadre des nouveaux modes de consommation.

#### 1. LES BIENFAITS DU PROJET

→ **Pour tirer profit d'un positionnement géostratégique favorable pour développer un transport moderne répondant à la demande des industriels et des commerçants**

La Lorraine est au cœur des grands corridors d'échanges européens. Sa situation géographique, à la frontière de trois pays européens, son réseau dense d'infrastructures de transport, la présence d'activités de production, le foncier disponible, en font une des régions majeures du transport et de la logistique. Avec un accès à un potentiel de 70 millions de consommateurs dans un rayon de 300 kilomètres, la Lorraine est un carrefour d'échanges : 30% des marchandises en transit en France passent par le sillon mosellan.

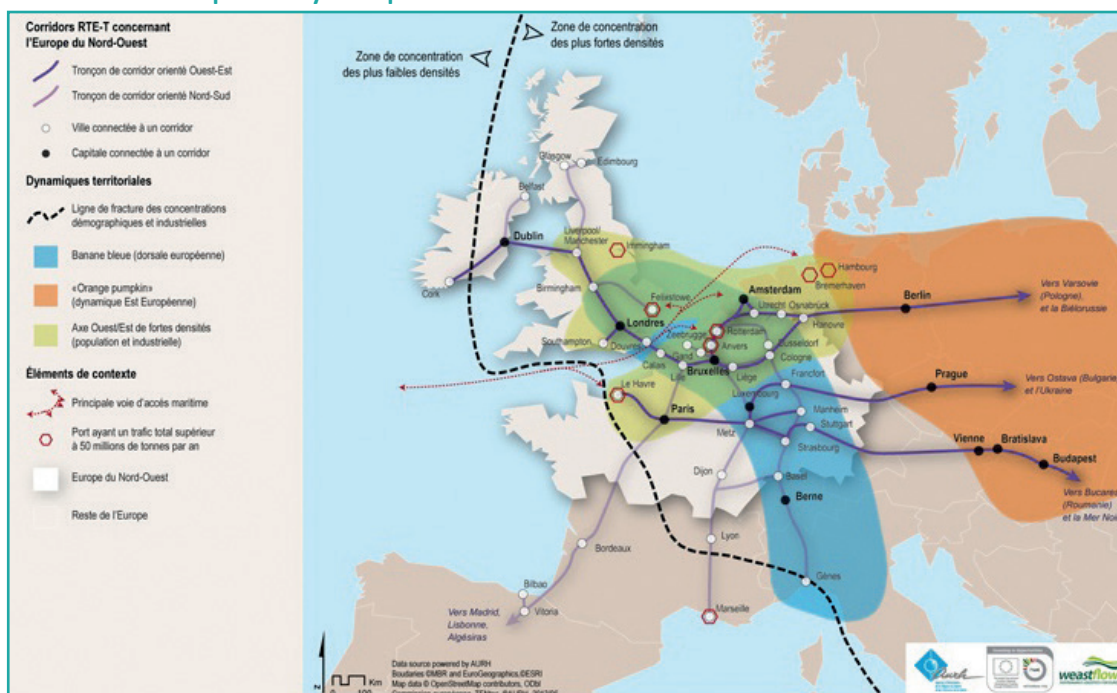
Les travaux menés par l'Agence d'urbanisme de la région du Havre (voir Illustration 1 ci-après) ont montré que la région Lorraine se situe à la croisée des chemins des développements futurs en matière de transport. Ce territoire est un espace ouvert sur l'Europe. La Lorraine doit profiter du dynamisme des échanges au cœur de l'Europe pour développer ses services logistiques.

→ **Pour développer l'emploi : Le domaine des transports, de la logistique et du tourisme compte 72 533 actifs occupés en Lorraine.**

*Améliorer les infrastructures de transport ne peut qu'être favorable au maintien de l'emploi existant et au développement de celui-ci dans les activités transport et logistique*

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

### Corridors de transport et dynamiques territoriales



Atlas analytique - Le transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest : dynamiques territoriales, infrastructures et échanges interrégionaux - 09/2014

#### → Pour une intermodalité plus efficace

- **Des plateformes multimodales efficaces** par leurs capacités à réaliser dans de bonnes conditions, les parcours post et pré acheminement, majoritairement routier, depuis ou vers des clients utilisateurs. Nos plateformes multimodales – Illange, Metz et Frouard – se situant dans des zones fortement encombrées, les aménagements de l'A31 Bis amélioreront les performances de ces dernières, reliées au second réseau ferré le plus dense de France et à un axe routier bien connecté aux réseaux européens.
- **Un coût de transport acceptable** : une utilisation des modes alternatifs à la route ne doit pas ignorer les coûts liés aux transferts d'un mode à l'autre (ruptures de charges), mais aussi la pertinence du mode (massification ou non), les distances entre expéditeurs et destinataires, les facilités de connexion aux modes (embranché ou non, bord d'eau ou non), etc.
- **Des coûts logistiques compétitifs (manutention, stockage)** : pour regrouper des marchandises vers une même destination, il faut faciliter la massification des flux au moindre coût. Dans un contexte où le poids moyen des envois diminue et rend plus difficile le regroupement des flux, la localisation des plateformes et les conditions d'acheminement sont fondamentales.
- **Le bon choix du mode de transport** : la pertinence du mode est fonction des possibilités de massification. Pour un envoi inférieur à 1,5 tonnes, c'est la camionnette qui s'impose ; les poids lourds pour les lots de 1,5 à 30 t ; le fluvial et le ferroviaire (en Lorraine) de 1 000 à 3 000 t. Il faut parler de complémentarité modale plutôt que de concurrence entre modes car si elle existe, elle est souvent marginale, et liée à certaines caractéristiques de l'envoi et aux possibilités techniques offertes par l'expéditeur ou le destinataire.
- **Le développement des modes dits « alternatifs »**  
La répartition des parts modales pour le transport de marchandises met en évidence la part prépondérante du transport routier (87,6% en 2012) face aux modes ferré et fluvial. Une politique volontariste de développement des modes de transport alternatifs à la route en Lorraine est aujourd'hui programmée, favorisant notamment l'offre ferroviaire. Cette politique, nécessitant un investissement financier important, a pour ambition un report modal sur « l'autoroute ferroviaire » de l'équivalent de 450 camions par jour (contre environ 300 actuellement), et de 140 à 280 par la voie d'eau (contre une trentaine en moyenne actuellement depuis le port de Metz).

→ On constate ainsi que le report modal journalier, qui aura une faible incidence sur le trafic A31 (moins d'une heure du trafic actuel), est bien insuffisant au regard des prévisions de trafic.



- La technique intermodale : pour le passage d'un mode à l'autre seule la technique du container ou de la caisse mobile (35 à 80 m<sup>3</sup>) permet d'envisager une multimodalité compétitive à condition que les origines/destinations soient suffisamment éloignées. Cette technique et son développement ne pourra compenser à elle seule les prévisions de croissance des transports de marchandises en Lorraine.

#### → Pour plus de sécurité

Le projet apportera une route plus sûre avec :

- Plus de fluidité
- Une diminution du nombre de kilomètres (entre 15 et 20) et du risque lié à cette circulation

→ *Et donc moins de stress, moins d'accidents*

#### → Pour une moindre pollution (air, bruit)

- Moins de kilomètres, c'est moins de pollution. On estime à environ 5 litres le carburant qui sera économisé par les poids lourds avec la nouvelle liaison Dieulouard-Gye. Sur une base de 5000 camions, cela représente 25 000 litres / jour, soit 76 tonnes de CO<sup>2</sup> évitées, plus que l'économie réalisée par l'autoroute ferroviaire actuelle qui traverse la Lorraine.
- Les véhicules de transport de marchandises utilisent exclusivement le diesel. Les évolutions techniques imposées par les normes européennes ont contribué à une réduction très importante des principaux polluants avec des résultats spectaculaires. Entre 1990 et 2014, les émissions d'oxydes d'azote ont ainsi diminué de 98%, celles de particules de 97%, les hydrocarbures imbrulés ont vu leur taux décroître de 95%. La nouvelle norme euro 6 pour les véhicules construits depuis septembre 2014 renforce encore la réglementation en particulier sur les oxydes d'azote en attendant celle euro 6 C à l'horizon 2018

#### Synthèse des évolutions 2002-2010

|                       | Consommations énergétiques | CO <sub>2</sub> | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2,5</sub> | NO <sub>x</sub> | Benzène  |
|-----------------------|----------------------------|-----------------|------------------|-------------------|-----------------|----------|
| Transport aérien      | ↘ -42,9%                   | ↘ -42,9%        | ↘ -47,2%         | ↘ -44,1%          | ↘ -36,8%        | ↘ -41,4% |
| Transport ferroviaire | ↗ +16,3%                   | ↘ -17,2%        | ↗ +6,5%          | → +0,7%           | ↘ -17,2%        | ↘ -17,2% |
| Transport fluvial     | → -2,3%                    | → -2,3%         | → -2,1%          | → -2,0%           | → -1,4%         | ↘ -11,6% |
| Transport routier     | → +2,7%                    | → +3,2%         | ↘ -25,5%         | ↘ -32,9%          | ↘ -26,6%        | ↘ -75,5% |
| <b>TOTAL</b>          | → +2,9%                    | → +2,8%         | ↘ -22,1%         | ↘ -30,4%          | ↘ -26,2%        | ↘ -74,2% |

- Moins de bruit en périphérie des grandes agglomérations (Nancy, Metz, Thionville) par l'interdiction du transit routier prévu par le projet. il faudrait ainsi plus de 30 camions de 2014 pour produire le bruit d'un camion des années 1970 (Source : Renault Trucks).

#### La mobilité des personnes

Les infrastructures routières permettent à plus de 100 000 Lorrains de travailler dans la grande région et les transports collectifs ne peuvent pas répondre à toutes les attentes de déplacement. Les difficultés actuelles de circulation sont une perte importante de productivité globale pour l'activité économique de notre région.

#### Une participation financière acceptable

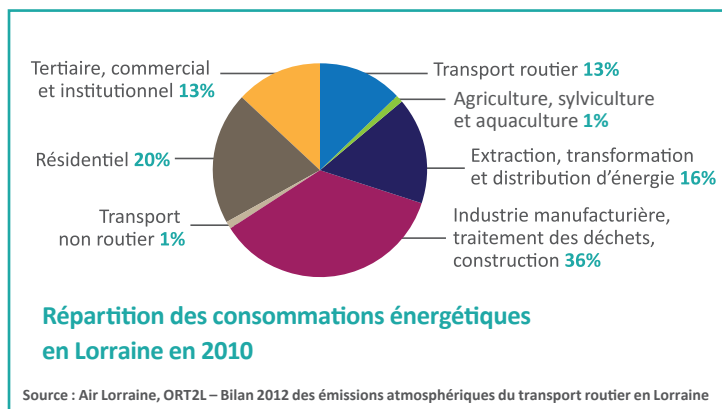
Cet axe majeur dans les échanges européens nord sud doit être financé pour partie par les utilisateurs en transit mais aussi par l'Europe pour ne pas pénaliser la mobilité des habitants du sillon. Le péage ne doit pas être dissuasif. Une section à péage Dieulouard/Gye cumulée à une diminution d'une quinzaine de km engendre pour le transit un temps de parcours réduit d'un quart d'heure avec une circulation moins contrainte. Elle pourrait être intéressante pour les transports routiers si le tarif n'est pas supérieur à l'économie réalisée. Le coût prévisionnel du péage sur cette portion nous paraît rentrer dans cette hypothèse. Pour les autres portions nous sommes plus réservés.

## 2. POUR UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DU TRANSPORT ROUTIER MODERNE

### Lutter contre les idées reçues

Le camion est souvent le bouc émissaire des difficultés de circulation et des pollutions. Il est nécessaire de rappeler que :

- Un PL utilise entre 8 à 10 fois moins d'énergie par kg transporté qu'une camionnette, et entre 100 à 150 fois moins si on compare au kg de courses faites en voiture par un particulier.
- Le transport routier (voiture, camionnette et camion) c'est 13% de la consommation énergétique régionale, dont un tiers pour les poids lourds. Pour ce dernier c'est seulement 6% du CO<sup>2</sup> produit en Lorraine tous secteurs confondus.



- Les camions usent 10 000 fois plus la chaussée que les voitures. Cette affirmation ne s'appuie sur aucune étude actuelle sérieuse. Il faut noter que la dégradation de la chaussée est fonction de son dimensionnement en particulier pour la circulation des poids lourds. La nouvelle réglementation des poids à l'essieu (contrôlé par les services de la DREAL) et les nouvelles suspensions ont diminué fortement la dégradation des routes liées au poids lourds. On peut noter que sur les routes concédées, avec une tarification des camions de 3 à 4 fois supérieure à celle des voitures, les péages couvrent largement les amortissements et les coûts d'entretien de l'infrastructure

- Les camions n'emprunteront pas l'autoroute à péage. Pour un professionnel, le temps c'est de l'argent et souvent la charge financière la plus lourde dans son prix de revient. L'optimisation du déplacement est une donnée fondamentale pour répondre aux attentes du client en termes de coûts mais aussi de délais (les conducteurs européens doivent respecter des temps de conduite journalier limités et fortement contrôlé). Pour les transports internationaux et de transit, l'autoroute est systématiquement utilisée pour réduire les temps de parcours et le coût du péage, inclus dans le prix de la prestation transport.

### Les "fausses" bonnes idées

#### Interdire les camions aux heures de pointe

Aux heures de pointe l'augmentation du trafic est due aux voitures et non aux PL (le trafic PL est relativement stable dans la journée). Combien faudrait-il de parkings le long de l'autoroute pour stocker les camions et quelles conséquences sur l'activité économique (respect des horaires de livraison, rémunération des temps d'attente des conducteurs) et sur le coût final du produit payé par le consommateur ?

#### Mettre les camions sur les trains

Compte-tenu de la relative saturation des voies ferrées pour le transport de voyageurs sur le sillon, de la multitude des haltes nécessaires liées aux destinations variées des clients, du manque de flexibilité de la technique, et des aménagements spécifiques coûteux, nous arriverions rapidement à la limite de cette conception de la multimodalité.

**Pour toutes ces raisons, notre région ne pourra être attractive pour de nouvelles implantations industrielles ou commerciales qu'avec des infrastructures de transports performantes, fluides favorisant le transport de fret et la mobilité des personnes. Le projet A31 Bis s'inscrit dans cette perspective, et c'est pourquoi nous le soutenons. La contribution transport dans notre économie régionale est essentielle et le transport routier restera prédominant dans le déplacement des marchandises. L'A31 est un axe majeur du transport routier mais aussi fluvial et ferroviaire dans le cadre de sa complémentarité modale. La congestion d'une infrastructure routière entraîne le non-respect des délais et au final des coûts plus importants pour le consommateur.**