CAHIER D'ACTEUR
N°14 JUIN 2015

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
CFDT-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.

La CFDT (Confédération Française Démocratique du Travail) est le premier syndicat français en nombre d'adhérents : 868 601, des hommes (53%), des femmes (47%), qui travaillent dans tous les secteurs professionnels, dans les petites et les grandes entreprises, dans le privé en majorité, dans le public et dans toutes les régions de France.
Son objectif premier et constant est l'amélioration des conditions d'emploi et de travail des salariés et des chômeurs, prioritairement par la négociation collective. Elle participe activement avec la Confédération Européenne des Syndicats (CES) et la Confédération Syndicale Internationale (CSI) aux initiatives pour un Développement durable.

La CFDT-Lorraine, représentée au sein du Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR), veille à ce que son engagement syndical intègre pleinement la dimension internationale en coopérant notamment avec les autres organisations syndicales présentes dans l'espace grand-régional : la FGTB et la CSC de Wallonie, le LCGB et OGB-L du Luxembourg, le DGB de Rhénanie-Palatinat et de Sarre. Cette plateforme syndicale a vocation, entre autres à défendre les intérêts des salariés de la Grande Région en s'appuyant sur l'expérience vécue et l'analyse fine de l'activité transfrontalière.
La CFDT, avec ses compétences militantes et professionnelles, est organisée pour constituer un partenaire contributeur crédible dans le cadre d'un dialogue social et sociétal.

AMÉLIORER LES MOBILITÉS, UN ENJEU MAJEUR POUR LA LORRAINE.

L'A31, LA COLONNE VERTÉBRALE DU SILLON LORRAIN.

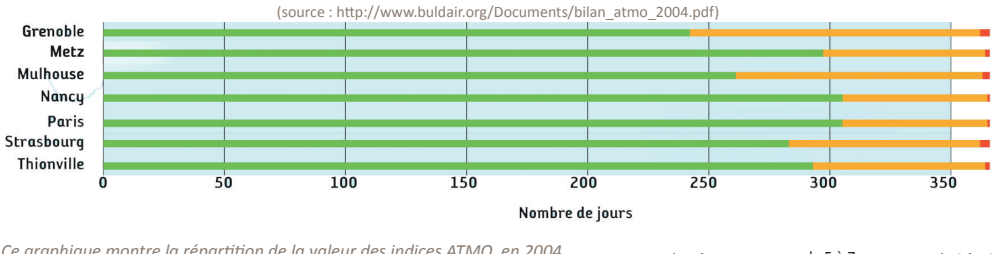
Les différentes statistiques, tous sujets confondus, le démontrent chaque jour, le Sillon lorrain, qui concentre la moitié de la population régionale et environ 60% des emplois régionaux, a une réalité physique tangible. Cet axe Nord-Sud, constitué par la vallée de la Moselle, et le long duquel se sont implantées les grandes métropoles régionales, est devenu au fil du temps l'axe majeur de la Région. C'est tout naturellement que des réseaux ferroviaire et routier nécessaires aux dessertes des métropoles ont à leur tour pris corps sur ce sillon.
Ce sillon, vital pour les habitants comme pour les entreprises régionales n'est pourtant qu'une partie d'un ensemble plus large, il dessert pour partie les différents pôles métropolitains de la Grande Région (Sarre, Lorraine, Grand-Duché de Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Région Wallonne) et plus largement, se situe à la croisée des chemins de fret européens (Nord-Sud et Est-Ouest)
Cette situation géographique unique fait de l'A31 l'un des axes routiers les plus fréquentés de France. Ce phénomène est encore amplifié par 3 phénomènes locaux conjoints :

- L'importance de l'emploi frontalier. Ainsi, chaque jour, ce sont plus de 80 000 lorrains qui passent la frontière et ce chiffre, selon les prévisions, est appelé à augmenter encore dans les prochaines années.
- Un phénomène de péri-urbanisation autour des 4 métropoles du sillon qui accroit encore l'usage de la voiture non seulement pour les déplacements domicile-travail mais également pour les fonctions de loisirs, santé, commerce, culture…
- Des carburants aux tarifs particulièrement attractifs au Luxembourg conjugués à la gratuité de l'autoroute A31, qui rendent cet itinéraire plus compétitif que des itinéraires plus courts.

Pour la CFDT Lorraine, améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements et par là même améliorer les temps de parcours sont des enjeux capitaux pour les Lorrains comme pour l'économie régionale. En effet, les embouteillages récurrents dus à l'engorgement et à une accidentalité forte pèsent lourdement sur la qualité de vie des salariés et pèsent lourdement sur la compétitivité des entreprises (notamment les TPE et PME) lorraines.
Le projet A31 bis répond à ces objectifs, il est donc capital qu'il soit mené à terme dans les meilleurs délais.

Des impacts non négligeables sur les populations et sur l'environnement

Bilan des indices ATMO en 2004 selon l'ADEME
(source : http://www.buldair.org/Documents/bilan_atmo_2004.pdf)



Ce graphique montre la répartition de la valeur des indices ATMO, en 2004, sur des agglomérations de plus de 100 000 habitants du territoire. Cet indice de qualité de l'air va de 1 (très bon) à 10 (très mauvais).

Les différentes études sur la qualité de l'air en Lorraine (« Plan de Protection de l'Atmosphère des 3 vallées de la Fensch, de l'Orne et de la Moselle » de 2008, Etude air et santé du Cerema d'avril 2015, et étude sur les « émissions atmosphériques des transports en Lorraine » de l'ORT2L et Air Lorraine de 2014) montrent que les grandes agglomérations lorraines à proximité immédiate de l'A31 (Nancy-Metz et Thionville) sont particulièrement exposées à de nombreux polluants (notamment les particules fines et le dioxyde d'azote). Ainsi, le PPA des 3 Vallées montre qu'en 2004, la qualité de l'air dans les agglomérations de Nancy, Metz et Thionville est « médiocre à très mauvaise» environ 65 jours de l'année !

Estimation des trafics routiers attendus à l'horizon 2020
Source : Air Lorraine grâce à des données fournies par le CEREMA

	Evolution 2006-2010 (en %)	
	Agglomérations de Metz-Thionville	*Agglomération de Nancy*
Trafic routier	+25% ↗	-20% ↘
Consommation d'énergie	+30% ↗	-30% ↘
Dioxyde de carbone	+30% ↗	-30% ↘
Poussières PM_{10}	-25% ↘	-60% ↘
Poussières $PM_{2,5}$	-40% ↘	-65% ↘
Oxydes d'azote	-40% ↘	-70% ↘
Benzène	-80% ↘	-90% ↘

Si la dernière étude de l'ORT2L (Observatoire régional des Transports et de la Logistique en Lorraine) montre que les améliorations techniques des véhicules permettent une baisse significative des émissions de polluants (baisse de 25% des PM10 entre 2002-2010), il n'en demeure pas moins que la préservation d'un air de qualité pour les riverains, les usagers et les agents de l'autoroute A31bis est un enjeu de santé publique et doit faire l'objet d'une attention particulière.

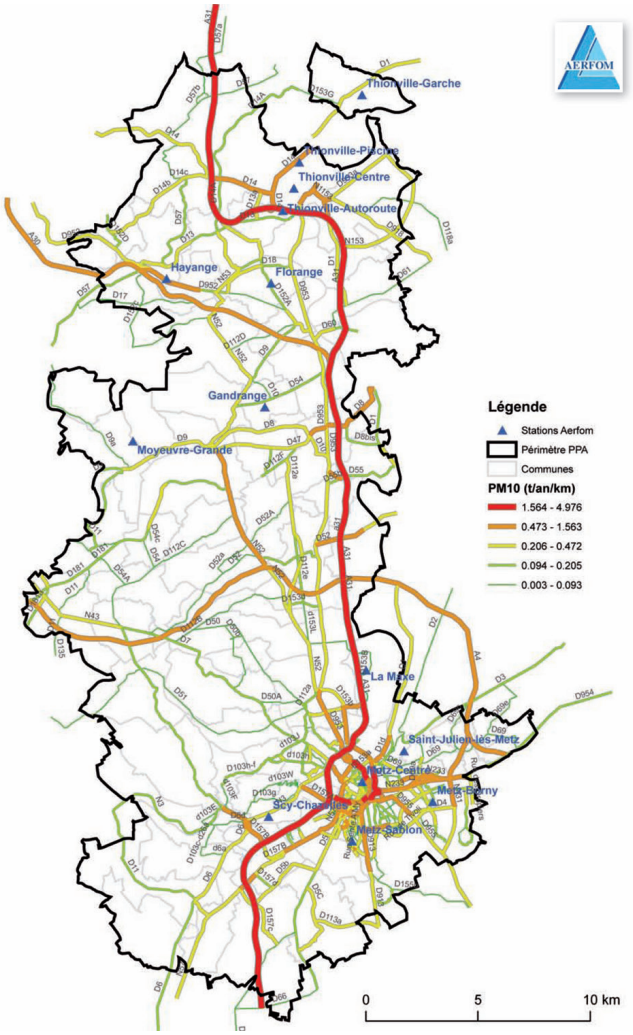
Par ailleurs, l'étude sur l'exposition au bruit du Cerema indique que 1700 personnes sont exposées à des niveaux sonores qui dépassent les seuils règlementaires de « point noir bruit » (>70dB le jour et >65dB la nuit) : ce sont les habitants des communes de Belleville, Marbache, Bouxières-aux-Dames, Frouard, Laxou, Chaudeney, Toul et Thionville). D'autres seront impactés par les tracés neufs du projet A31bis.

Pour la CFDT Lorraine, il est donc indispensable que le projet A31bis intègre des solutions techniques de protection des riverains, tant en ce qui concerne l'exposition au bruit qu'en ce qui concerne la « pollution de fond » quotidienne, à laquelle ils sont exposés.

En ce qui concerne l'environnement, la CFDT salue la préoccupation du maître d'ouvrage concernant le maintien ou le rétablissement des continuités écologiques. Cependant, nous attirons l'attention sur la

Emissions linéaires de N0x en 2002

Plan de protection de l'Atmosphère des Trois Vallées - Octobre 2006 - Source : inventaire régional des émissions



L'origine des émissions de NOx est comparable à celle des COV. Les principales sources sont industrielles, et concernant les communes de La Maxe et Rombas. Pour les communes de Metz et Thionville, la part liée au trafic routier devient prépondérante.
Les émissions linétaires soulignent à nouveau la part des émissions de NOx lié à l'A31 sur l'ensemble du sillon mosellan.

préservation de la ressource en eau. La multiplication des sablières dans la vallée de la Moselle, à proximité immédiate de l'autoroute (exemple dans le secteur de Richemont) constitue un risque pour les nappes aquifères qui, directement au contact de l'air, deviennent particulièrement vulnérables à toute pollution. Une surveillance des eaux souterraines à proximité de ces zones devra donc être assurée régulièrement afin de mesurer l'impact des pollutions routières sur celles-ci.

Développer les alternatives à la route, une nécessité pour contenir la hausse du trafic.

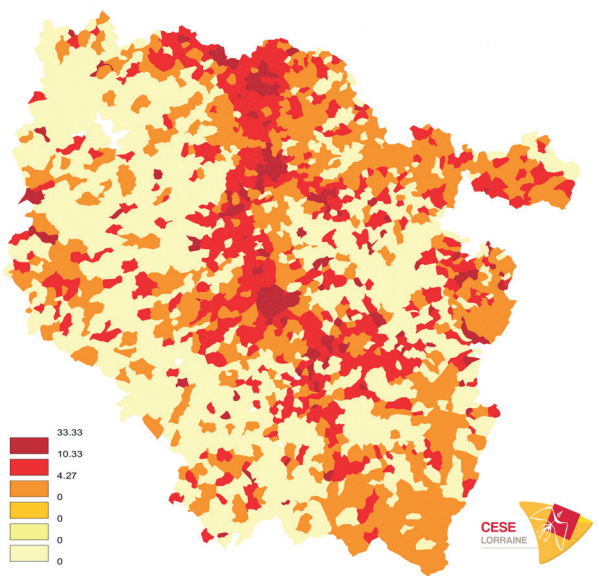
Les impacts sur l'environnement et sur la santé des riverains étant non négligeables, il semble important à la CFDT Lorraine de tout mettre en œuvre, en parallèle, pour diminuer la part modale du transport routier dans les déplacements le long du sillon mosellan.

Dans ce cadre, la CFDT Lorraine salue les travaux qui ont été menés par la Région Lorraine dans le cadre du CPER 2007-2014, notamment la mise en place du cadencement dès avril 2016, qui permettra, à terme (à l'horizon 2020), à 50 000 travailleurs frontaliers (contre 28 000 aujourd'hui) d'emprunter le TER pour se rendre au Luxembourg. L'ambitieux projet de mobilité durable du Grand-Duché de Luxembourg complètera cette offre TER et permettra désormais à des travailleurs frontaliers exerçant leur activité en-dehors de Luxembourg-Ville d'atteindre leur destination dans des temps raisonnables.

Pour la CFDT Lorraine, il est nécessaire de continuer le travail en collaboration avec les Luxembourgeois afin de rendre l'offre de transport en commun plus attractive et de diminuer sensiblement le nombre de véhicules circulant sur l'A31, c'est un enjeu de développement durable. Les travaux d'aménagement des nœuds ferroviaires de Metz et de Nancy, figurant au CPER 2015-2020, devront quant à eux permettre d'augmenter les capacités de transport de voyageurs et du fret.

Les importants travaux engagés (et ceux figurant au CPER 2015-2020) dans le domaine du fluvial : rehaussement de ponts, allongement d'écluses, pôle d'échange multimodal de Frouard… ont certes déjà permis de multiplier par 4 en 2015 le nombre de conteneurs transportés (soit l'équivalent de 10 jours de trafic PL sur l'A31 transportés par voie fluviale en 2015), mais cela reste encore trop insuffisant et il reste en ce domaine, nous en sommes convaincus, une importante marge de progrès.

Taux de recours aux transports en communs pour les déplacements domicile-travail des actifs occupés
(%, 2011, données INSEE)



En conclusion, des projets volontaristes en matière d'alternative routière sont en cours d'élaboration voire de finalisation mais si l'on veut que le TER devienne une réelle alternative à la voiture pour les travailleurs frontaliers, des solutions doivent être proposées aux salariés habitant entre deux grands noeuds ferroviaires (navettes, BHNS, parkings P+R...). En effet, l'augmentation de l'offre ne sera réellement utile que si les usagers peuvent facilement accéder à leur gare de départ ET à leur zone d'emploi depuis leur gare d'arrivée. Des conditions tarifaires attractives face à la route devront également être recherchées.

Financement de l'A31 bis.

Pour la CFDT Lorraine, la question des délais de réalisation est prégnante, c'est pourquoi elle défend le scénario dit « en concession étendue ». Nous considérons également que le financement et l'entretien de cette infrastructure à dimension européenne ne doivent pas être laissés à la charge des seuls contribuables, c'est pourquoi nous défendons le principe d'une participation financière de l'usager, à condition que des formules d'abonnements préférentiels pour les usagers quotidiens de l'autoroute (tel que cela se pratique déjà en Moselle pour l'A4 par exemple) soient proposées afin de réduire le coût pour les salariés locaux. Par ailleurs, des péages en flux libres devront figurer dans le cahier des charges de la concession, afin d'éviter de nouveaux engorgements aux barrières de péages et ainsi de fiabiliser les temps de parcours.

TEXTE RÉSOLUTION CONGRÈS URI LORRAINE - TOMBLAINE -2012

2.2.1.2 « réalisation dans les meilleurs délais du projet d'optimisation de l'A31 (contournements de Nancy et Thionville et mise à 2x3 voies entre Nancy et Metz), mise aux normes autoroutières de l'A30 et achèvement de la mise à 2x2 voies de la N4. »

EN CONCLUSION

La CFDT-Lorraine défend, depuis de nombreuses années déjà *(cf. texte résolution congrès URI Lorraine - Tomblaine - 2012)* le projet d'optimisation de l'autoroute A31. Pour nous, l'heure est désormais aux prises de décisions, les prévisions de trafic montrant que la congestion et l'engorgement de cet axe ne feront que s'aggraver dans les prochaines années. Le projet A31bis est nécessaire, certes, mais le développement des alternatives à la route devra être favorisé par des politiques volontaristes, y compris en collaboration trans-frontalière : augmentation de l'offre, amélioration de l'accessibilité aux principales gares, amélioration des liaisons péri-urbaines et offres tarifaires avantageuses.

C'est un enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie des salariés du sillon lorrain ainsi que des agents de l'autoroute, comme pour l'économie régionale.

Cfdt: LORRAINE

Contact : CFDT Lorraine 2 rue du Général de Lardemelle - bp 80527 - 57009 METZ cedex 1
Tél 03 87 16 97 80 l URI@lorraine.cfdt.fr
www.lorraine.cfdt.fr