

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°22 JUILLET 2015



Le SPRIR (Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière) Lorraine est un syndicat de spécialité de la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) de Lorraine. Il regroupe 40 entreprises de la construction routière lorraine employant 3 500 salariés. Le chiffre d'affaires de l'industrie routière de Lorraine en 2013 représente 577 millions d'euros soit 40 % du chiffre d'affaires global des Travaux Publics.

Les missions du SPRIR Lorraine sont les suivantes :

- Fédérer et représenter les constructeurs de routes ;
- Être une force de proposition pour défendre, promouvoir, valoriser la profession auprès des différents acteurs économiques et politiques ;
- Être un vecteur de promotion de la rue et de la route.

CAHIER D'ACTEUR SPRIR 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.

L'A31 BIS : RENFORCER LE PREMIER RÉSEAU SOCIAL DANS LE RESPECT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

1) LA ROUTE, LE PREMIER RÉSEAU SOCIAL

Comme l'affirme Christian Grataloup, spécialiste de géohistoire à l'Université Paris VII, « la route naît de l'idée qu'il existe un autre, avec qui on peut échanger ». La mobilité, en tant que possibilité d'accès aux différents réseaux, a toujours joué un rôle essentiel dans l'histoire des hommes et des territoires.

Le maillage routier et autoroutier français est l'un des plus denses en Europe (plus d'un million de kilomètres) et permet, par sa grande capillarité, de relier les territoires entre eux et de favoriser l'accès aux services dans de bonnes conditions. C'est aussi un patrimoine considérable. S'il fonctionne correctement, il est censé offrir l'infrastructure nécessaire pour satisfaire les besoins de ses nombreux usagers. Les rues, elles, ont dessiné les villes. Les autoroutes sont devenues les supports de toutes les mobilités et mutent progressivement en lieux de partage et de services.

Aujourd'hui, en France, la route totalise plus de 88 % des déplacements de voyageurs et 85 % du trafic de fret.

Routes et rues que l'on présente le plus souvent comme le principal vecteur des échanges des hommes et des biens constituent, en réalité, et depuis longtemps, le socle du premier réseau social.

Avec l'arrivée d'équipements durables et d'infrastructures intelligentes, le renforcement des obligations de sécurité routière et de signalisation, la mise en place d'indicateurs de qualité, la route a de l'ambition.

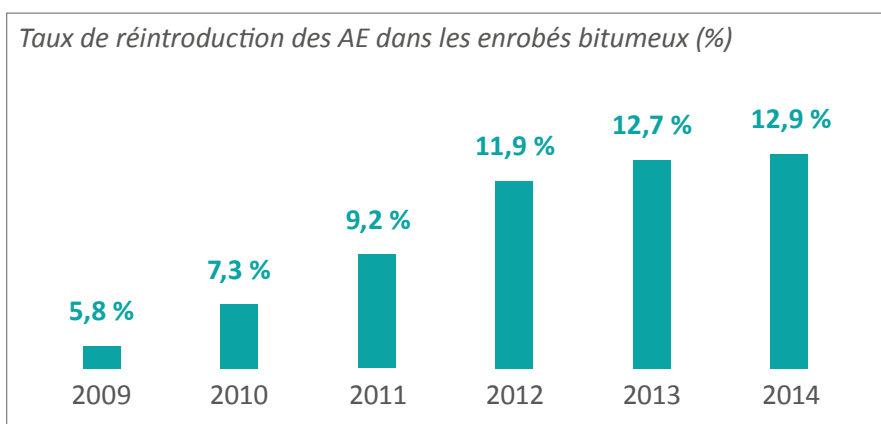
2) UNE PROFESSION ORGANISÉE POUR FAVORISER UNE (AUTO)ROUTE DURABLE

Signée le 25 mars 2009 entre l'État et les professionnels des Travaux Publics, de la route, du terrassement et la Fédération Syntec-ingénierie, la **Convention d'Engagement Volontaire (CEV)** marque la volonté de l'ensemble des acteurs de répondre aux enjeux du développement durable.

Préservation des ressources non renouvelables, réduction de la consommation d'énergie sur les chantiers et des émissions de gaz à effet de serre, protection de la biodiversité... les engagements de la CEV suscitent l'émergence de solutions écologiques et financières intéressantes pour l'entretien et l'aménagement des routes. La CEV valorise autant les efforts des collectivités en faveur de l'environnement que la capacité d'innovation des entreprises pour y répondre.

La CEV a, notamment, initié le déploiement d'un système d'évaluation des variantes environnementales (SEVE) ou « **éco-comparateur** ». Cet outil permet aux maîtres d'ouvrage de pouvoir comparer différentes solutions techniques d'un point de vue environnemental : énergie consommée, émission de gaz à effet de serre et préservation de la ressource naturelle. Elles sont présentées sur un modèle unique de document reprenant, de façon exhaustive, les hypothèses retenues et les impacts de chaque solution.

En 2014, un bilan après 5 ans de mise en œuvre a permis de mettre en lumière des résultats prometteurs. Ainsi, l'objectif de la CEV pour 2017 est d'atteindre un taux de réintroduction des agrégats d'enrobés (AE) dans les formules de 15% minimum. Le taux moyen de réintroduction des AE dans les enrobés bitumineux (chaud+tiède) est de l'ordre de 12,9% pour 2014. Ainsi ce taux est en nette progression depuis 2008 mais stagne légèrement par rapport à 2013 comme en atteste la figure suivante :



La Profession routière a répondu aux objectifs qu'elle s'était fixés, concernant la production d'enrobés tièdes, les émissions de gaz à effet de serre, le recyclage et le déploiement de SEVE. Forts de ce succès, les acteurs ont souhaité pérenniser leurs engagements en formalisant de nouveaux objectifs à l'horizon 2017.

L'insertion et qualification ne sont pas oubliées au travers du Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (**GEIQ**) **BTP Lorraine**. Cette structure traduit la volonté des entreprises lorraines de s'investir dans l'insertion des demandeurs d'emploi sans qualification du territoire, pour répondre d'une part à leur besoin en renouvellement de compétences dans les années à venir et, d'autre part, répondre aux clauses sociales sur les marchés publics. Ainsi les entreprises permettent à des demandeurs d'emploi prioritaires de se former et d'accéder à un emploi stable et durable.



3) L'A31 : UNE COLONNE VERTÉBRALE MALADE À LA FLUIDITÉ ENTRAVÉE

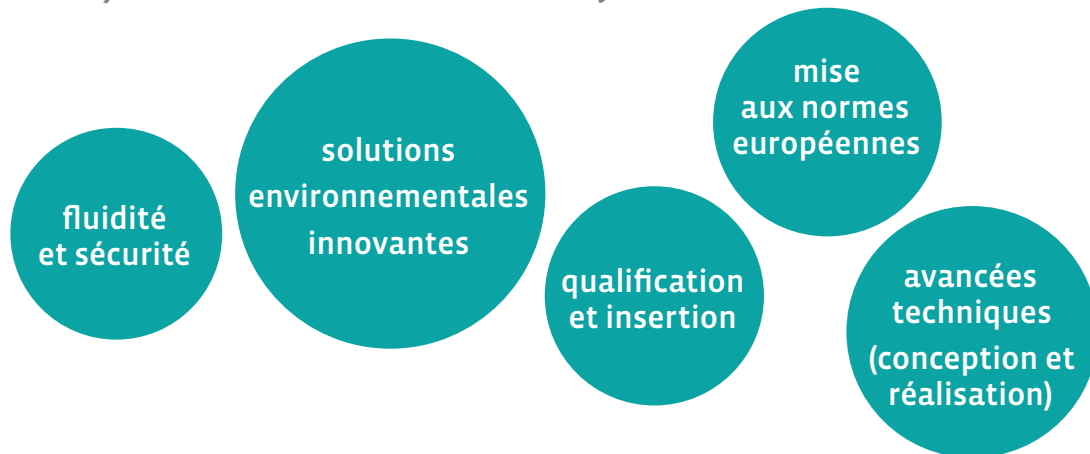
On ne saurait trop le rappeler, le coût d'une infrastructure dégradée et inadaptée pour les entreprises et la société en général est important, notamment en termes de :

- temps de parcours qui pèse sur l'économie ;
- facteur humain dans le développement durable : il faut en effet tenir compte de la diminution importante du bien-être, de l'impossibilité de gérer son temps, du sentiment d'insécurité des usagers généré par une infrastructure accidentogène ;
- taux de pollution qui augmentent avec la congestion du trafic – ce n'est pas la route qui pollue mais bien les véhicules qui l'empruntent.

Par ailleurs, la réalisation de l'A31 bis permettra une mise aux normes autoroutières européennes et une mise à niveau environnementale : mise en œuvre de protections phoniques, rétablissement des continuités écologiques, amélioration des dispositifs d'assainissement...

Enfin, la rénovation de l'autoroute permettra d'intégrer les nombreuses évolutions techniques de l'industrie routière, horizontales (structure et signalisation de chaussée) ou verticales, pour toujours plus de sécurité et de fluidité.

4) L'A31 BIS, AU CŒUR DES NOUVEAUX ENJEUX



Ce ne sont pas les infrastructures qui génèrent du trafic mais ces dernières qui lui permettent de s'écouler. De bonnes infrastructures contribuent au développement durable. A contrario, de mauvaises infrastructures affaiblissent l'économie. Il y a consensus sur le fait que l'A31 est déjà saturée et que le trafic continuera à augmenter. Les solutions alternatives, mêmes ambitieuses, ne pourront absorber le trafic actuel et à venir.

Si la Lorraine ne sait pas saisir cette chance, elle s'expose à une récession car les territoires développés sont ceux qui bénéficient d'infrastructures modernes.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS