DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°25 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
CGT 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.

Notre cahier d'acteur a été réalisé collectivement avec les syndicats CGT de l'équipement, des voies navigables, de la DREAL, des Cheminots, des Unions Départementales de Lorraine et avec les membres du CESEL. En effet, nous nous sentons totalement concernés en tant que syndicat par le dossier de l'A31 bis car la qualité des moyens de transport en région, comme dans les agglomérations, intéresse au plus haut point l'ensemble des salariés qui sont appelés quotidiennement à se déplacer pour aller à leur travail et en revenir.

LA CGT DÉNONCE L'OUVERTURE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL À LA PRIVATISATION !

IL FAUT DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES MULTIMODALES À LA ROUTE !

Après la privatisation des autoroutes, illustration exemplaire d'une politique qui sacrifie l'intérêt général au bénéfice de quelques-uns, l'Etat orchestre la concession d'une autoroute gratuite au carrefour de l'Europe.

Pour la CGT Lorraine, il faut regarder ce projet d'A31 bis dans le cadre d'une politique globale de transport en Lorraine avec un concept de multimodalité et de complémentarité des modes de transport qui permette ainsi un report modal de la route (les marchandises transportées par les poids lourds) vers les modes alternatifs que sont le fluvial ou le ferroviaire.

Une des études prospectives des capacités ferroviaires et fluviales en Lorraine présentée lors du débat public, fait apparaître qu'un doublement des trafics fer et fluvial suffirait pour partie à désaturer cet axe routier. Cela nous interpelle donc sur l'utilité de ce projet de concession et particulièrement son volet relatif au contournement Toul/Dieulouard.

Pour la CGT, il s'agit là d'un choix politique et de société, et sans nul doute d'une bataille citoyenne, pour dégager des potentiels tant ferroviaires que fluviaux. Il faut sortir définitivement ces modes de transport de l'austérité et des régressions d'investissements orchestrées par les directions de la SNCF et de VNF.

DES TRAVAUX INCONTOURNABLES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS !

Il ne faut pas que le projet de concession et le débat public en cours retardent la réalisation des travaux de mise en sécurité pour les usagers de cette infrastructure, compte tenu de l'accidentologie élevée sur les tronçons centraux Nancy/Metz. Néanmoins, cette réponse ne doit pas se cantonner uniquement au "tout routier" et encore moins à la généralisation des concessions d'autoroutes, extrêmement coûteuses pour l'usager, quels que soient les scénarios proposés par le maître d'ouvrage de ce projet.

Qui plus est, les trois scénarios proposés viendraient obérer la capacité de l'Etat à redéployer ses budgets routiers sur les transports alternatifs. Nous exigeons qu'un quatrième scénario autour d'un plan de financement public par emprunt d'Etat soit étudié. A terme, cela serait moins onéreux que de verser de nouveaux dividendes, alimentés par les péages, aux actionnaires des grandes sociétés d'autoroutes, qui ont déjà touché, en à peine sept ans, le pactole du siècle à hauteur de 14,6 milliards d'euros (source : Avis rendu par l'Autorité de la concurrence).

Bien évidemment, il n'est nullement question pour la CGT de diaboliser les projets routiers mais bien de les inscrire dans une logique de complémentarité entre les modes de transport. L'augmentation de la capacité notamment au nord de Thionville (2x3 voies) vers la frontière, saturée par les migrations alternantes des frontaliers lors de leurs déplacements domicile–travail, est une nécessité. Elle l'est également au regard du fort trafic poids-lourds de transit (15 à 25 % aux heures de pointe).

POUR LA GRATUITÉ ET LE MAINTIEN DU SERVICE PUBLIC DE LA ROUTE !

Il est nécessaire de redonner de la force à la maîtrise publique des infrastructures. Leur gestion doit être assurée par le Service Public routier de l'Etat comme c'est le cas actuellement avec la Direction Interdépartementale des Routes Est (DIREST). Nous déplorons l'abandon scandaleux de l'écotaxe qui favorise le transit des poids-lourds transférés des réseaux autoroutiers allemand et belge vers le sillon Mosellan.

Avec une concession autoroutière, les emplois publics en place, seraient supprimés ou déplacés, engendrant au passage des situations sociales et de travail dégradées pour les agents concernés et leurs familles. Les premières expériences de transfert montrent les impasses que le ministère rencontre pour traiter les situations professionnelles et les garanties statutaires et de rémunération des agents. Cet aspect essentiel, oublié dans le projet, maintient les employés de la DIREST dans l'incertitude quant à leur avenir professionnel.

Les 3 scénarios d'aménagement de l'A31 affecteront les Centres d'Exploitation et d'Intervention de la Direction Interdépartementale des Routes Est. Rappelons que ceux-ci sont situés en Lorraine, notamment aux Centres d'Exploitations et d'Infrastructures de Fameck, de Pouilly, de Champigneulles et de Fléville qui comptent environ 105 agents de l'Etat. L'impact sur le Service Public de l'Etat (MEDDE) n'est donc pas négligeable, même s'il aura des degrés différents suivant le scénario d'aménagement choisi.

Il faut bien comprendre qu'il s'agit là d'un Service Public qui fonctionne en particulier lors des périodes de fortes chutes de neige ou de verglas. Situation qui conduit bien souvent à fermer le réseau autoroutier lorsqu'il s'agit d'itinéraires concédés, comme nous l'avons constaté dernièrement sur l'A31 à Langres où APRR n'hésite pas à fermer l'autoroute en cas de fortes chutes de neige.

En outre, la réalisation sous concession, d'un barreau entre Toul et Dieulouard, dispenserait l'Etat de résoudre la problématique de maintenance des viaducs entre Toul et Belleville. Cela serait-il également une réalité pour tous les autres dispositifs de franchissement du relief sur le secteur de Champigneulles ?

La concession du barreau Toul-Dieulouard offrira pour l'occasion, la possibilité de transférer au Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle ou au Grand Nancy, et donc aux

contribuables de ces collectivités, les frais d'entretien de ces ouvrages très âgés. Avec une mise en service au début des années 1970 et les fortes sollicitations qu'ils subissent depuis, ils engendrent d'importants investissements et des interventions de plus en plus fréquentes. Nous rappelons que près de 10 000 poids-lourds par jour en moyenne franchissent aujourd'hui la Moselle sur l'A31.

IL FAUT DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES MULTIMODALES À LA ROUTE !

Les transports ferrés pour se rendre au Luxembourg, doivent permettre également le désengorgement de l'A31. L'investissement de 1,1 milliard d'euros concédé par le Grand-Duché dans des projets de tramway, de nouvelles dessertes ferroviaires supplémentaires, d'ouverture de lignes de bus, articulés autour de pôles d'interconnexion, doit améliorer l'accès à la gare et aux zones d'emploi par des transports en commun. L'Etat français devrait s'engager sur un schéma de mobilité à l'image des projets luxembourgeois.

Malheureusement, le volet de la « réforme Macron » sur la libéralisation du transport par autocar à longue distance, en concurrence directe avec le rail, en est la contre illustration. Cette « avancée » lancée à coup de 49-3 risque fortement d'être un « recul » et de déstabiliser encore un peu plus les lignes ferroviaires, notamment la plupart des lignes Intercités. De plus la commission Duron, préconise la fermeture totale ou partielle de lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET) parce que l'offre subirait un déficit pour notre Région.

Or, pour la CGT, la complémentarité des différents modes d'exploitation et de gestion des TGV, TER, TET et fret doit être accompagnée d'un réengagement très fort de l'Etat qui est propriétaire de la SNCF. En effet, il y a urgence à redéfinir l'accessibilité pour tous les citoyens au Service Public de transport. Pour cela, nous avons besoin d'un maillage du réseau ferré qui ne concentre pas l'attribution du ferroviaire uniquement sur des zones denses et des axes dits rentables.

La CGT exige en outre la réalisation immédiate de la gare d'interconnexion fer/fer à Vandières.

DES ALTERNATIVES NÉCESSAIRES POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO_2 !

L'entreprise publique qu'est la SNCF doit continuer à jouer un rôle prépondérant dans la vie économique du pays. Le Service Public est un concept moderne de société et le droit au transport s'applique aussi bien pour les déplacements des personnes, que pour ceux des marchandises. Le fret ne saurait être exclu de nos réflexions, d'autant qu'il conditionne l'aménagement industriel de notre territoire en complémentarité du Pacte Lorraine. Le contexte dans lequel nous sommes nous place devant des enjeux environnementaux considérables, particulièrement à la veille d'accueillir la COP 21 de décembre 2015. En effet, chacun s'accorde sur la nécessité d'aller vers des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports.

Pour mémoire, la pollution de l'air engendre 1 400 milliards de dollars de coût chaque année aux économies européennes au travers des 663 000 décès prématurés et pathologies engendrés. Cette estimation du coût de l'impact sanitaire de la pollution de l'air est le résultat de la dernière évaluation publiée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) portant sur 53 pays de la région Europe. Pour la France, ce coût s'élève à plus de 53 milliards de dollars et représentent 2,3% du PIB en 2010.

LE FLUVIAL, UN TRANSPORT D'AVENIR POUR LA LORRAINE !

Dans cette perspective, le transport fluvial présente également de nombreux avantages environnementaux ! Il est peu accidentogène et engendre moins de nuisances sonores. Il limite ainsi le risque de pollution accidentelle et l'émission de GES en comparaison du transport routier de marchandises.

La Moselle canalisée de classe V, d'Apach à Neuves Maisons, en passant par Toul, peut accueillir des convois poussés de 180 mètres ayant une capacité de chargement de 3 000 tonnes ou pouvant transporter jusqu'à 280 containers.

L'embranchement de Frouard qui relie la Moselle au port de Nancy est accessible aux automoteurs de classe V d'une longueur de 135 mètres avec une capacité de chargement de 1 000 à 4 000 tonnes. La Moselle est également connectée au réseau petit gabarit du canal de la Marne au Rhin et du Canal des Vosges. Les péniches Freycinet de 38,50 ml chargent de 250 à 400 tonnes. Ce réseau offre l'avantage de traverser le cœur des grandes villes ou agglomérations avec un bon maillage du territoire.

En outre, la Moselle canalisée est loin de la saturation, le transport de charbon y a baissé depuis l'arrêt de l'exploitation des centrales thermiques de Pont-à-Mousson et de La Maxe : 7,2 millions de tonnes en 2014 avec un fort potentiel de conteneurs. Metz est 6ème au classement national des ports de plus de 6 100 000 t.

La Moselle est à même d'accueillir un trafic fluvial important. Des travaux de modernisation du réseau ont été réalisés, notamment dans le cadre des CPER État-Région Lorraine 2000-2006 et 2007-2013 qui ont permis le rehaussement de sept ponts et la destruction de trois autres.

Les bateaux peuvent désormais embarquer trois couches de conteneurs de la frontière luxembourgeoise jusqu'à Metz et deux de Metz jusqu'à Nancy. Fin octobre 2012, ce sont 134 conteneurs chargés d'orge de brasserie qui ont quitté le nouveau port de Metz situé sur la Moselle à destination de Huangpu en Chine via Rotterdam.

Qui plus est, notre conception de la multimodalité et les formidables atouts que sont nos plates-formes multi-sites avec nos trois ports publics à Frouard, Nouveau Port de Metz, Thionville-Illange, nous donnent des objectifs de croissance pouvant aller de 50 000 à 100 000 containers/an.

Ce programme estimé à 245 millions d'euros sur 30/40 ans, avec le financement de la première tranche assuré pour 28 millions d'euros, doit être mis en corrélation avec la généralisation de la maintenance préventive afin de limiter les pannes et les attentes.

L'investissement d'un canal à gros gabarit via la Saône et le bassin méditerranéen est aussi une nécessité pour l'avenir à long terme, les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe devant s'intensifier.

Concernant la partie financement et concession elle fait l'objet d'un deuxième cahier d'acteur présenté par la CGT Lorraine.

Contact : Comité Régional de Lorraine CGT, 10 rue de Méric, B.P. 42026, 57054 METZ Cedex 2
Tél. : 03 87 75 19 07 | Fax. : 03 87 76 38 33
Mail : lorraine@cgt.fr ou secretariat@lorraine.cgt.fr | Site : www.lorraine.cgt.fr

Contact : Union Interfédérale des Transports CGT, 263 rue de Paris-case 571, 93515 Montreuil Cedex 01
Tél. : 01 55 82 80 47 | Fax. : 01 55 82 80 49
Mail : uit@cgt.fr