

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°24 JUILLET 2015



La CCI de Région Lorraine - CCIRL

- représente et défend les intérêts des **69 000 entreprises lorraines du commerce, de l'industrie et des services** auprès des pouvoirs publics ;
- contribue au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises et de leurs associations ;
- accompagne les entreprises au quotidien pour les aider en matière juridique, fiscale, sociale, commerciale, stratégique ;
- agit pour la promotion de la Lorraine.

Forte de près de 430 salariés, elle réalise 74,9 millions d'euros de budget consolidé. Son Assemblée Générale se compose de 40 membres élus bénévoles.

Présidée par **Paul ARKER**, premier Vice-Président de la CCI de la Moselle, la CCIR Lorraine rassemble au sein de son Bureau comme premier Vice-Président : **François PELISSIER**, Président de la CCI de Meurthe-et-Moselle et comme autres Vice-Présidents : **Michel JUBERT**, Président de la CCI de la Meuse, **Philippe GUILLAUME**, Président de la CCI de la Moselle et **Gérard CLAUDEL**, Président de la CCI des Vosges.

Aux ponctions opérées par l'État sur ses ressources à partir de 2014, la CCIR a répondu par un défi organisationnel, managérial et financier.

Depuis janvier 2015, tous les Services aux entreprises, la Formation et l'Emploi, les Services supports et délégués sont régionalisés, une première en France.

CAHIER D'ACTEUR CCIR 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.

Dans le cadre du débat public sur le projet d'A31 bis, la CCIR Lorraine tient à **faire entendre la voix des acteurs économiques lorrains**, rappelant l'effet de levier des infrastructures sur le développement économique, et singulièrement ici, le caractère vital d'une infrastructure autoroutière Nord-Sud garantissant fluidité du trafic, sécurité des déplacements, mobilité des Lorrains, notamment transfrontalière, et accessibilité optimale des zones d'activité économique, majoritairement concentrées le long du sillon lorrain.

Or, au vu des perturbations récurrentes que connaissent les secteurs les plus empruntés aujourd'hui et eu égard aux prévisions d'évolution des trafics, on sait que l'infrastructure actuelle aura atteint, à l'horizon 2030, un niveau de saturation tel que le développement économique de la Lorraine s'en trouvera gravement pénalisé.

C'est pourquoi, au nom des 69 000 entreprises du territoire régional, la CCIR Lorraine tient à réaffirmer la nécessité de réaliser le projet d'aménagement A31 bis :

- **Dans des délais optimaux**, dans la perspective jugée inéluctable de saturation de l'infrastructure dans un avenir proche ;
- **Au mieux des intérêts économiques de la Lorraine, de ses entreprises**, et en tenant compte par ailleurs des autres grands projets qui concourent avec la même ambition au renforcement de l'attractivité économique, dans le prisme de la Grande région transfrontalière et de la fusion au 1^{er} janvier 2016 des régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine ;
- **Selon un modèle économique innovant**, associant financements publics et privés de manière responsable et réaliste.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

1) L'URGENCE D'AGIR

Axe structurant majeur qui cumule les fonctions d'eurocorridor Nord-Sud pour le grand transit international, et de desserte des principales agglomérations au long du sillon lorrain pour les trafics régionaux et locaux - avec des niveaux de trafic qui en font l'un des axes les plus fréquentés de France, certaines sections dépassant 80 000 véhicules/jour avec une moyenne de 10 à 12 000 poids lourds sur l'itinéraire - l'A31, en l'absence d'aménagement nouveau, connaîtra, à l'horizon 2030, des phénomènes de congestion extrêmement pénalisants, tant en termes de mobilité pour les Lorrains quels que soient leurs motifs de déplacement, que d'accessibilité du territoire, centres de décision et zones d'activité. Ainsi est-il indispensable que l'État prenne une décision avant la fin de l'année 2015 afin de tenir compte des délais incompressibles de procédure et de réalisation d'un projet d'une telle envergure, pour qu'il puisse être achevé à échéance de 2025 et en tout cas, avant 2030, horizon jugé comme étant une sorte de *point de non-retour* pour la mobilité des Lorrains et l'accessibilité du cœur névralgique de la Lorraine, si rien n'est engagé.

Quelques données, pour mémoire :

- S'agissant de l'impact de l'emploi frontalier sur la circulation sur l'A31 : si à fin 2014, au Grand-duché de Luxembourg, sur les 372 000 emplois salariés intérieurs, 165 000 sont occupés par des frontaliers, dont 83 000 Français, le gouvernement luxembourgeois évalue le nombre d'emplois total à 431 000 en 2030, faisant mécaniquement augmenter le nombre de frontaliers français. Et la voiture reste le moyen de transport dominant pour se rendre au Luxembourg, avec une part modale de l'ordre de 80% ;
- S'agissant de l'impact du phénomène de métropolisation du territoire du sillon lorrain sur la circulation autoroutière : il est important de rappeler que c'est autour des pôles urbains de Toul, du Grand Nancy, de Dieulouard-Pont-à-Mousson et de l'agglomération urbaine Metz-Thionville que l'on assiste au plus fort développement de l'habitat et des activités économiques, le sillon, à l'échelle des trois SCoT - Sud-Meurthe-et-Moselle, agglomération messine et agglomération thionilloise -, concentrant un peu plus de la moitié de la population régionale et 60% des emplois ;
- S'agissant du transport de marchandises : pour les flux internationaux et nationaux, la route est le mode dominant avec respectivement 56% et 77% des échanges. Et près de 95% des flux internes sont routiers, les données depuis 2000 faisant état d'une stabilité du mode routier pour le transport de marchandises. On note que le renoncement au prélèvement de l'écotaxe sur le trafic poids-lourds défavorise le report modal du transport des marchandises par ferroutage ou par voie d'eau.

2) AU MIEUX DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES DE LA RÉGION

La consultation de la carte identifiant les grandes zones d'activité (économique, industriel, logistique, hospitalière etc.) implantées de part et d'autre de l'A31 entre Toul et la frontière luxembourgeoise (cf. page 16 du dossier du maître d'ouvrage) fait prendre conscience de l'intensité des besoins de déplacement et de leur inéluctable augmentation, au regard des flux engendrés par les zones d'activité industrielle ou tertiaire économique, centres commerciaux de périphérie, centres logistiques, centres hospitaliers et sites d'enseignement etc.



Par ailleurs, se référant aux grands projets identifiés et localisés sur cette carte, la CCIR Lorraine tient à mentionner plus particulièrement le projet d'aménagement de plateformes multimodales sur la Moselle. Portées par les acteurs publics, et singulièrement les CCI lorraines en leur qualité de gestionnaire des ports de Frouard, Metz et Thionville-Illange, ces infrastructures portuaires, si elles vont contribuer au report modal de la route vers la voie fluviale, vont également générer des flux routiers importants en pré et post acheminement. Sans compter que les projets « Europort » et « Terra Lorraine » à Thionville-Illange vont également induire un trafic routier supplémentaire.

Au bout du compte, et bien que prenant la mesure du développement des modes de transport alternatifs à la route - incluant également la montée en charge de l'autoroute ferroviaire Bettembourg / Le Boulou - ces nouveaux modes ne compenseront pas l'évolution prévisible des flux routiers de marchandises.

Pourtant, l'accessibilité des zones d'activité et des sites logistiques concentrés sur l'axe Nord-Sud conditionne fortement le développement économique de la Lorraine et constitue l'un des premiers leviers, sinon le premier, du renforcement indispensable de son attractivité.

3) UN MODÈLE ÉCONOMIQUE À IMAGINER SANS A PRIORI NI TABOU

La lecture attentive du chapitre du dossier du maître d'ouvrage consacré aux scénarios de financement impose de se poser les bonnes questions.

Le coût de l'infrastructure, évalué à ce stade, et en référence à des projets similaires mis en œuvre sur le territoire national, entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros, nécessitera un financement public-privé selon une clé de répartition économiquement réaliste et financièrement soutenable.

L'état des finances publiques nationales et territoriales obère sur le long terme la capacité d'investissement des acteurs publics. Dès lors, il convient d'accepter l'idée que ce projet ne pourra voir le jour sans la contribution du privé, sous la forme d'une concession de toute ou partie de l'infrastructure nouvelle.

Aujourd'hui, le dossier du maître d'ouvrage envisage trois scénarios - concession réduite, partielle ou étendue -, lesquels font varier la part du financement public, selon les choix effectués, entre 1 milliard d'euros (hypothèse haute du scénario de concession réduite) et 180 millions (hypothèse basse du scénario de concession étendue) (cf. *extrait du dossier du maître d'ouvrage, pages 98 et 100*).

Consciente du caractère sensible de la juste appréciation de l'étendue de la concession, la CCIR tient néanmoins à insister sur le croisement à opérer entre étendue de la concession et délais de réalisation globale du projet, le scénario de la concession réduite aboutissant à un achèvement de l'ensemble de l'itinéraire, 22 ans après la déclaration d'utilité publique, soit très longtemps après l'horizon de saturation de l'infrastructure (cf. *extrait du dossier du maître d'ouvrage, pages 102-103*) et donc inacceptable au plan de l'économie de la région et des emplois, tant régionaux que transfrontaliers.

En toute hypothèse, il conviendra de veiller à la mise en place d'un système de péage équitable, incluant une fiscalité sur le flux international et une limitation réelle de la fiscalité des acteurs locaux pour les trajets interrégionaux.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Par ailleurs, approuvant les propositions du Pôle Métropolitain Européen du Sillon Lorrain quant au financement du projet, telles qu'elles figurent dans la motion adoptée par son conseil syndical le 11 mai dernier, la CCIR Lorraine considère à son tour que doivent être sollicités :

- L'inscription du projet au titre du plan d'investissement de l'Union européenne dit « plan Juncker » ;
- La création avec la Belgique et le Luxembourg d'un fonds d'investissement pour la mobilité multimodale transfrontalière dans le cadre de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise ;
- L'expérimentation d'un système de contribution financière du transit marchandises, en profitant de la technologie déployée pour le projet Ecomouv'.

C'est à partir de l'analyse détaillée et approfondie de l'ensemble de ces hypothèses de contributions au financement du projet, que doit s'engager le tour de table financier, l'objectif étant de le finaliser pour un achèvement de l'opération au plus près de l'échéance de 2025.

La CCIR Lorraine rappelle que, en concomitance avec la réalisation du projet A31 bis, il convient d'achever la mise aux normes autoroutières de l'A30 (E44) sur la totalité de son tracé en incluant la RN52 (cf. 4^e CPER).

Ces travaux impliquent également :

- Le doublement du tunnel du Bois-des-Chênes à Hayange ;
- Le doublement du viaduc de la Chiers à Longwy ;
- Le doublement du viaduc de Piedmont à Mont-Saint-Martin.

Ces aménagements offriraient une alternative crédible au trafic international Nord-Sud, à même de contribuer à désengorger partiellement l'A31. Une concertation avec les autorités belges pour optimiser le tracé de la N81 entre la frontière et Arlon (13km) où l'on rejoint l'E44/E411 crédibiliserait ce projet.

En dernier lieu, la CCIR Lorraine, tient enfin à rappeler que si la réalisation de l'A31 bis est bien un enjeu vital pour le présent et pour l'avenir du territoire lorrain, au sein de la Grande région et du futur ensemble régional Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine, il n'en demeure pas moins que celle-ci doit également être appréhendée en tenant compte de ses impacts humains et environnementaux, et la nécessité de réduire les nuisances engendrées par le projet. Ainsi, par exemple, tant pour la section Gye-Dieulouard, pour laquelle des variantes de tracé* de Gye à Jaillon ont été établies, que pour le contournement de Metz et la traversée de Florange, il conviendra le moment venu, et au stade de la finalisation de l'itinéraire, de retenir le tracé et les aménagements qui garantissent le respect des équilibres humains, naturels et environnementaux.

*La CCI de Meurthe-et-Moselle, pour sa part, préconise la variante n°5 (ASP + Gondreville) (cf. page 91 du dossier du maître d'ouvrage).