



Conseil Economique, Social et Environnemental de Lorraine

Contribution relative à L'Avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transports – version consolidée janvier 2011

25 Février 2011

PREAMBULE

Dès la parution de l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) dans sa version de juillet 2010, le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine (CESEL) s'est saisi de ce dossier majeur pour analyser la stratégie nationale au regard des enjeux pour la Lorraine. Les socioprofessionnels ont fait connaître leur position à travers une Motion adoptée à une très large majorité lors de la Séance Plénière du 15 octobre 2010.

Depuis lors, le CESEL a entamé une démarche de dialogue et de mobilisation des acteurs lorrains dans le but de faire émerger un consensus régional sur les projets à soutenir et à faire inscrire au SNIT.

Le Conseil Régional de Lorraine, le Sillon Lorrain, la Communauté Urbaine du Grand Nancy, les Communautés d'agglomérations de Metz Métropole, du Val de Fensch et de Portes de France-Thionville, le Conseil Général de Moselle, et les parlementaires lorrains, notamment, se sont inscrits dans cette démarche en envoyant leur contribution au Préfet de Région.

Chacun de ces positionnements concourait à valoriser les projets combinant à la fois des enjeux d'intérêt local, régional et national, si bien que tous se sont rejoints sur les projets prioritaires pour la Région Lorraine.

La version consolidée de janvier 2011 de l'avant-projet du SNIT a constitué une nouvelle occasion de rencontres et d'échanges pour mesurer les avancées et la prise en compte des attentes des acteurs lorrains.

Le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine estime que la Lorraine a été entendue pour partie, mais relève, pour autant, des points d'insatisfaction et d'interrogation. Il souhaite donc à nouveau communiquer son analyse dans le cadre de la consultation publique organisée via le site Internet du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

Enfin, il est important de noter la très forte convergence entre les expressions des deux Assemblées Régionales ; Conseil Economique Social et Environnemental et Conseil Régional de Lorraine, ce qui témoigne bien d'une communion d'intérêts.

CONTRIBUTION DU CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE LORRAINE

Le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine a relevé les points de satisfaction, d'interrogation ou d'insatisfaction au regard des évolutions entre les versions de juillet 2010 et de janvier 2011 de l'avant-projet de SNIT.

Les principales observations portent sur les volets suivants :

- **Ferroviaire voyageurs** : l'inscription de l'« **amélioration des liaisons entre la Lorraine et la Vallée du Rhône** » constitue une avancée importante.

Pour autant, la formulation n'est pas complètement satisfaisante, et l'horizon de réalisation du projet apparaît trop éloigné compte tenu de l'avancée des études, inscrites au CPER 2007-2013, sur ce dossier.

Aussi le CESE Lorraine demande-t-il de :

→ Remonter le projet dans la liste des réalisations à engager avant 2020.

→ Inscrire le projet comme projet à double objectif : d'une part amélioration des relations interrégionales Lorraine-Franche Comté-Suisse (électrification – modernisation Epinal-Lure-Belfort-Delle) et d'autre part amélioration très significative des relations Lorraine-Rhône Alpes-Méditerranée par création d'un barreau neuf de raccordement de Lure à la LGV Rhin Rhône au droit de Villersexel

→ *Rappel sur 2nde phase LGV Est : Nécessité absolue de l'existence d'une desserte Gare Lorraine-Allemagne ; la Lorraine ne pouvant pas se contenter d'être uniquement en appui sur le « hub ferroviaire » de Strasbourg.*

- **Fret ferroviaire** : l'ajout de la parenthèse « **y compris aménagements itinéraires de secours** » dans le projet d'« **autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg** » témoigne de la volonté d'anticiper les risques de congestion et de conflits de trafics sur le réseau ferroviaire régional principal (Sillon lorrain).

En effet, l'aménagement du couloir de dérivation du fret Athus-Lérouville-Toul permet de libérer de la capacité sur le Sillon lorrain pour assurer le développement du transport ferroviaire de voyageurs et une plus grande fiabilité des trains de fret, empruntant ou non l'autoroute ferroviaire actuelle et ses extensions futures.

Les projets de développement du fret ferroviaire mais aussi et surtout l'arrivée des trains Eurocaprail, la mise en œuvre du cadencement des TER dans les prochaines années, impliquent par la même occasion de :

→ Relancer les études de mise au gabarit des tunnels d'Auboué et d'Homécourt sur la branche Hagondange-Conflans-Jarny, inscrites dans le CPER 2000-2006 ; tenter de préserver l'avenir par anticipation de la réalisation de cette branche secondaire de dérivation des flux hors du sillon ferroviaire majeur Luxembourg-Thionville-Metz-Nancy.

- **Fluvial - multimodalité** : la « création des plateformes fluviales et ferroviaires de Thionville-Illange, Metz ou encore Frouard » est une autre avancée considérable entre les deux versions de l'avant-projet de SNIT. Ce projet est inscrit dans la fiche action « ALL 3 : Améliorer l'efficacité des chaînes intermodales dans le transport de marchandises et dans le transport de voyageurs ».

Pour autant, ce projet ne figure pas dans la carte des projets fluviaux, contrairement aux projets de plateformes de Paris (Achères), dès la 1^{ère} version, et de Strasbourg (Lauterbourg), intégré dans la version consolidée. Ces deux projets relèvent quant à eux de la fiche « Port 4 : développer un réseau de ports intérieurs multimodaux ».

→ Le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine souhaite que le projet lorrain dans son intégralité (3 phases) soit reconnu d'intérêt national et international et qu'à ce titre il soit ajouté sur la carte des projets prioritaires. Ce projet longe, d'une part, l'Eurocorridor ferroviaire C2 et est relié, d'autre part, aux ports fluviaux de la Moselle canalisée de la Grande Région ainsi qu'aux grands ports maritimes de la Mer du nord, via le Rhin.

- **Fluvial - Saône-Moselle** : la reformulation du projet Canal à grand gabarit (le « et » barreau alsacien au lieu du « et éventuellement ») représente non seulement une régression par rapport à la version de juillet 2010 de l'avant-projet SNIT mais elle est surtout anormale et inacceptable au regard du contenu de la Loi Grenelle 1.

→ Le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine demande expressément que le SNIT revienne au texte initial de la version de juillet 2010 plus respectueux de l'esprit de la loi qui stipule stricto-sensu : « les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables ».

- **Routier** : l'inscription des aménagements sur les sections manquantes de l'A31 bis apporte davantage de cohérence au projet initial par un traitement de bout en bout de cet axe structurant Nord-Sud.

Toutefois, la vision globale des mobilités et des fonctionnalités de la route, soutenue par le CESE de Lorraine, implique de compléter le projet par ce qu'il a intitulé les **aménagements « 3 en 1 » au Nord et au Sud**. Le CESE en appelle ainsi à **une vision d'aménagement très optimisée de l'A31 intégrant l'amélioration de la performance des branches adjacentes A33 et A30 qui y sont greffées au droit de Nancy et de Thionville**. Il demande également, compte tenu du retard pris sur ce dossier, que tout soit mis en œuvre pour que sa **réalisation totale intervienne à l'horizon 2020, et au plus tard en 2025**.

- **A31 bis - section Nord** : intégration de la spécificité transfrontalière
 - Contournement Ouest de Thionville : version hyper qualitative de la traversée de Florange avec intégration du raccordement au port d'Illange.
 - Aménagements de la section Nord Thionville-Luxembourg avec intégration voie TCSP- parking relais / covoiturage.
 - Mise aux normes autoroutières de la RN52 pour une « véritable » A30 vers la Wallonie, et sur laquelle viendra s'ancrer le barreau routier de raccordement (à hauteur de Tiercelet) vers le pôle transfrontalier d'Esch-Belval.
- **A 31 bis - section Sud** : gestion globale des flux Nord-Sud et Est-Ouest du bassin de vie de Nancy, compte tenu de l'abandon du contournement sud, par barreau neuf, de l'agglomération nancéenne :
 - Contournement Ouest de Nancy par axe Gye-Dieulouard : 5 scénarios repérés par le CESE Lorraine à étudier par analyse comparative en privilégiant une solution hyper qualitative.
 - Aménagement au-delà de Gondreville de l'A31 Toul-Nancy avec intégration, dans chaque sens, d'une voie réservée TCSP (projet SCOT Sud 54 – gestion des migrations pendulaires).
 - Aménagement sur place de l'A33, « périphérique de contournement sud » de Nancy, par mise à 2x3 voies de Laxou à Fléville-lès-Nancy.

Enfin, pour le CESE Lorraine souhaiterait conclure sur la démarche globale et la question du financement des infrastructures en France.

Il lui apparaît paradoxal, compte tenu des ambitions affichées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, de l'Engagement national pour le Fret Ferroviaire, **que le document stratégique de l'Etat ne réponde pas à l'enjeu de l'entretien des réseaux ferroviaires** national, régional et capillaire fret et par là-même laisse totalement de côté l'enjeu de l'unicité du réseau ferré.

L'appel à fonds de concours des Collectivités territoriales ne peut en effet constituer une réponse pérenne à cette question, compte tenu de l'état des finances publiques locales. Seul un **débat d'envergure nationale, replaçant la problématique du financement des infrastructures dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité nationale et locale**, s'avèrerait être à la hauteur des ambitions de la stratégie nationale de long terme, telle que définie dans le SNIT.