

Contribution aux travaux de la « Commission Mobilité 21 » chargée d'élaborer le prochain Schéma National de Mobilité Durable

Séance plénière du 12 avril 2013

Rapporteur : Bertrand Gosselin

L'urgence de la mobilisation : l'avenir de la Lorraine se joue dans les prochaines semaines, Il n'y a pas de grande région sans grandes infrastructures

À l'heure où la Lorraine connaît des difficultés majeures, le Conseil Économique Social et Environnemental de Lorraine (CESEL) lance un appel à la mobilisation et à l'unité des acteurs lorrains pour soutenir avec force l'inscription des projets dans le futur «schéma national de mobilité durable».

La « Commission Mobilité 21 », constituée spécifiquement pour évaluer trier et hiérarchiser les projets figurant dans l'ancien Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT), rendra ses propositions courant juin 2013. Outre l'objectif de baisser le montant total du budget initial (estimé à 245 Mds €), le principal changement avec la philosophie du SNIT consiste en la priorité donnée « aux déplacements du quotidien, à la rénovation des réseaux existants et l'amélioration à court terme des services rendus à l'utilisateur ».

La sélection est actuellement en cours, seuls les projets retenus pourront effectivement bénéficier du soutien de l'État et des grands opérateurs, condition indispensable à leur réalisation.

En l'espace de quelques semaines se joue donc une part essentielle de l'avenir de la région car **ce schéma conditionne les modes de vie et de déplacements des habitants et l'activité des entreprises pour les 20 à 30 prochaines années.**

Parmi les projets lorrains, une grande partie s'inscrit dans la nouvelle orientation donnée à la politique nationale de mobilité durable : ils portent sur les réseaux existants et touchent à une multiplicité de trafics régionaux, interrégionaux et européens.

L'approche globale et durable des mobilités soutenue par le CESEL à travers le concept d'optimodalité oblige à traiter les projets de façon conjointe : l'avenir du dossier de l'A31bis, celui du

fret ferroviaire, des plateformes multimodales ou encore du projet d'Illange sont interdépendants.

L'état d'entretien et le niveau d'encombrement des principaux réseaux de transports ferroviaires et routiers le long du sillon lorrain vont constituer de véritables entraves au redressement de la région si rien n'est fait dans les toutes prochaines années.

En Lorraine, plus qu'ailleurs, après un retard accumulé de plus 20 ans sur la plupart des grands projets d'infrastructures, il est temps de passer de la réflexion à la décision et aux engagements concrets. Il serait inadmissible que la région perde encore un temps précieux pour construire son avenir dont les bases se dessinent dès à présent.

Le CESEL souhaite contribuer à l'élaboration du Schéma national de mobilité durable et propose une hiérarchisation des projets qu'il défend depuis le lancement de la démarche SNIT.

Niveau de priorité 1 : L'amélioration de la mobilité quotidienne des Lorrains par la complémentarité entre les modes de transports voyageurs et fret : l'optimodalité

Le CESE défend le concept d'optimodalité qui permet de proposer la meilleure combinaison entre les différents modes de transports et favorise ainsi une meilleure répartition des trafics entre les réseaux. Se faisant, il lie l'avenir des réseaux entre eux dans une logique de complémentarité plutôt que d'opposition systématique. La performance de la « chaîne de transport » dépend alors de la performance de chaque réseau.

Considérant que :

- l'A31 a été conçue à l'origine pour assurer des fonctions de dessertes interurbaines, ses caractéristiques techniques ne sont plus adaptées pour gérer, dans de bonnes conditions de fluidité et sécurité, la masse des flux circulant sur ce qui est devenu une section de l'Eurocorridor nord-sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée, l'Espagne et l'Italie (jusqu'à 100 000 véhicules par jour, dont 8 000 à 12 000 poids lourds assurant pour environ 60 % des échanges internes et interrégionaux et 40 % du transit dont 10 à 15 % du grand transit international) ;
- la mobilité des travailleurs frontaliers lorrains au Grand-Duché du Luxembourg est devenue une composante de l'économie régionale (environ 77 000 en 2012, estimation à 100 000 en 2025) et mérite une attention particulière permettant de développer de nouveaux usages de la route et de la voiture (transports en commun en site propre, covoiturage) ;
- le potentiel de report modal des grands projets alternatifs à la route pour le transport de marchandises ne permettra pas de libérer suffisamment de capacité pour résoudre tous les problèmes induits par la congestion de l'axe central structurant qu'est l'A31 (de 2100 à 3000 poids lourds par jour en moins pour une progression comprise entre 1800 et 3000 à l'horizon 2025) ;

Le CESEL place le projet de l'A31 bis en tête des priorités régionales.

Considérant par ailleurs que la relance du fret ferroviaire est un enjeu majeur en Lorraine et contribue à libérer de la capacité sur l'A31 ainsi que sur le sillon ferroviaire lorrain orienté vers le transport des voyageurs, il positionne également en niveau 1 de priorité les projets d'aménagements des itinéraires dédiés au fret.

L'A31 bis

Le CESEL défend une vision qui permet de combiner les objectifs d'amélioration du niveau de service aux usagers et des relations entre les territoires aux différentes échelles transfrontalière, régionale et infrarégionale. Il s'agit d'une vision d'aménagement très optimisée de l'A31 intégrant l'aménagement des branches adjacentes A33 et A30 qui y sont greffées au droit de Nancy et de Thionville. Le CESEL demande également, compte tenu du retard pris sur ce dossier, que tout soit mis en œuvre pour que sa réalisation totale intervienne à un horizon le proche possible (2022-2025).

- **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 (là où cela s'avère possible)
 - Mise aux normes autoroutières de la liaison A31-Belgique par l'A30 et la RN52 : doublement du tunnel d'Hayange sur A30 et de la déviation de Longwy, de Mexy à la frontière belge et mise aux normes autoroutières de la section Crusnes-Mexy.
- **Section Centrale** : Aménagements à 2 *3 voies sur la partie centrale entre Fey et Bouxières-aux-Dames
- **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

Le projet d'A31 bis contribue :

- ***à la politique nationale des transports : améliorer la mobilité quotidienne***
- ***à la transition écologique et énergétique : évolution des pratiques de mobilités en encourageant le recours aux transports en commun et au covoiturage***
- ***à la performance sociétale : sécurisation des trafics et réduction des congestions dans les sections les plus chargées aux heures de pointes (source de pollution et de stress),***

Le Fret Ferroviaire

Les projets soutenus ici visent à améliorer la fiabilité du fret ferroviaire sur des itinéraires aménagés et par ce biais à désengorger les axes ferroviaires et routiers saturés :

- **L'amélioration de l'actuelle autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan** « y compris

aménagements itinéraires de secours »

- **La création de deux lignes nouvelles d'autoroute ferroviaire** : Bettembourg-Marseille et Sillon Lorrain-Calais-Tunnel sous la Manche (et trains longs Dunkerque-Lille-Metz).

Ces projets contribuent :

- **à la politique nationale des transports (ENFF) : compétitivité de l'économie**
- **à la transition écologique et énergétique : réduction GES, massification des flux**
- **à la performance sociétale : objectif de réduction de nuisances et à la sécurité des trafics**

Niveau de priorité 2 : l'amélioration des liaisons ferroviaires Voyageurs

Les projets concernent à la fois la mobilité quotidienne de proximité et de moyenne et longue distance :

- **Étude de réhabilitation des lignes en difficulté** : Sarreguemines-Bitche, Nancy/ Jarville-Vittel, Verdun-Les Islettes
- **le TGV Rhin-Rhône Branche Sud** : pour accroître la performance ferroviaire « voyageurs » nord-sud pour l'Allemagne, la Suisse et l'Est de la France. Il constitue une réelle opportunité pour la Lorraine d'améliorer ses échanges avec Rhône-Alpes et l'arc méditerranéen
- **Le raccordement du sillon lorrain au TGV Rhin-Rhône et l'« amélioration des liaisons entre la Lorraine et la Vallée du Rhône »** : il s'agit d'un double projet de réalisation d'un barreau, de courte longueur, permettant un accrochage de l'axe Luxembourg-Épinal à la branche Est du Rhin-Rhône du secteur de Lure à celui de Villersexel et d'aménagement-électrification de la ligne Épinal-Belfort.
- **Les liaisons Lorraine-Allemagne par le TGV Est Européen** (Manheim, Frankfurt) : la Lorraine ne peut pas se contenter d'être uniquement en appui sur le « hub ferroviaire » de Strasbourg.
- **L'interconnexion LGV au Sud de Paris** : ce dossier constitue un enjeu certain dans la consolidation des échanges par TGV entre la Lorraine et les autres grandes villes françaises de province mais aussi avec les villes-phares du sud et de l'ouest parisien ainsi qu'avec l'aéroport d'Orly.

Ces projets contribuent :

- **à la politique nationale des transports : amélioration de la mobilité de proximité et moyenne et longue distance (report de l'aérien et de la route sur le fer), réduction des inégalités territoriales, compétitivité économie (relations Nord-Sud et France-Suisse-Italie).**
- **à la transition écologique et énergétique : maintien et développement des transports en commun maintien des transports en commun (à condition d'assurer le renouvellement du matériel roulant)**
- **à la performance sociétale : aménagement du territoire de régions très touchées par la mutation de l'économie internationale et nationale (reconversion industrielle)**

Niveau de priorité 3 : Le secteur fluvial : multimodalité et continuité du réseau à grand gabarit

- **La « création des plateformes multimodales de Thionville-Illange, Metz et Frouard»**

Ce projet a déjà obtenu un double engagement de l'Etat et du FEDER (plus de la moitié des 33 millions d'euros du coût prévisionnel de la première tranche), preuve que l'intérêt du projet dépasse les frontières régionales.

Le Conseil Économique 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 long, 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.

- **La liaison à grand gabarit Saône-Moselle**

C'est la concrétisation du Grenelle de l'Environnement sur la question des liaisons fluviales Mer du Nord – Mer Méditerranée.

Ces deux projets contribuent :

- ***à la politique nationale des transports : compétitivité de l'économie en lien avec le renforcement des ports intérieurs et l'efficacité des chaînes intermodales***
- ***à la transition énergétique : réduction GES, massification des flux (en revanche, veiller à limiter l'emprunte des projets, en particulier liaison à grand gabarit)***
- ***à la performance sociétale : objectif de réduction de nuisances et à la sécurité des trafics***