

**SYNTHESE**

**>> Introduction – M. Bertrand MERTZ – Maire de Thionville**

M. Bertrand MERTZ rappelle que cette démarche s'inscrit dans le cadre fixé lors de la Conférence métropolitaine du Sillon Lorrain du 17 septembre 2009 avec la mise en place de huit ateliers thématiques. Ce premier atelier « infrastructures » constitue un lieu supplémentaire de réflexion, d'information et d'échanges sur la problématique des déplacements en Lorraine en particulier avec les partenaires que sont notamment l'Etat et la Région. Ces réflexions relèvent également des perspectives fixées par le Grenelle de l'Environnement : une nouvelle approche des déplacements pour inscrire les actions, les projets dans le cadre du développement durable et prendre en considération les conséquences de la taxe carbone et de la nécessaire continuité des politiques publiques. Aujourd'hui, les familles politiques sont quasi unanimes pour affirmer que la problématique du développement durable, de la crise environnementale, climatique et énergétique nous oblige à repenser les modes de production, de consommation et de déplacement, c'est à dire à revoir l'organisation de l'économie et de la société.

M. Bertrand MERTZ propose que les échanges soient engagés sur cette base et que l'on puisse définir et aborder les principaux enjeux pour entrer dans un processus de propositions-décisions.

**>> 1. L'inter-SCoT à l'échelle du Sillon Lorrain**

Pour rappel, la Lorraine compte 11 SCoT, dont 5 au sein du Sillon Lorrain. L'ensemble de ces SCOT sont à des états d'avancement différents : les SCoT du Grand Nancy et de l'Agglomération Messine en sont à leur phase diagnostic, celui des Vosges centrales a été approuvé. Pour le territoire de l'agglomération thionvilloise, la création du SCoT, bloquée depuis 2004, vient seulement de trouver une issue positive. Les techniciens de ces SCoT échangent déjà leurs informations. Au niveau politique, une réunion des Présidents des SCoT de Lorraine est prévue prochainement.

Favoriser une meilleure articulation entre les différentes démarches SCoT du Sillon Lorrain ressort comme un objectif partagé par l'ensemble de l'assemblée.

⇒ *Piste d'action pour le Sillon Lorrain : Suivre et participer aux démarches SCOT et inter-SCOT du Sillon Lorrain*

**>> 2. L'examen des solutions non routières**

## 2.1 Assurer le débouché ferroviaire du sud Lorrain vers le Sillon Rhodanien, la Suisse et l'Italie

Pour rappel, deux itinéraires étaient en dualité :

- par Epinal, pour rejoindre le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
- par Dijon

Lors d'une réunion qui s'est tenue en Préfecture le 2 octobre dernier et au regard des contraintes techniques posées par ces deux itinéraires, il a été décidé de privilégier la liaison nord-sud qui passe par l'ensemble des villes du sillon, de Thionville – Metz – Nancy – Epinal pour rejoindre la future ligne LGV Rhin-Rhône-Méditerranée. Les études prospectives vont être lancées et seront restituées d'ici un an pour intégrer les résultats dans la négociation à mi-parcours du CPER.

Lors de cette réunion, l'électrification de la ligne Epinal-Belfort et sa modernisation ont été également actées pour permettre le rapprochement des régions Lorraine et de Franche-Comté (sans forcément passer par un barreau neuf d'Epinal à Lure) et assurer une continuité et un débouché très prochain vers la Suisse et l'Italie.

L'obtention de la branche sud du TGV Rhin-Rhône-Méditerranée apparaît comme indispensable au projet passant par Epinal et de nombreux participants ont souhaité que le Sillon Lorrain s'engage à soutenir la création de la ligne LGV Rhin-Rhône-Méditerranée et en particulier sa branche sud car « ce projet n'est pas gagné et il n'est pas envisageable d'imaginer dépenser des centaines de millions à l'échelle du Sillon pour tenter d'aller plus vite jusqu'à Rhin-Rhône si celui-ci ne se réalise pas ».

En solution transitoire, RFF précise qu'il y aura bien les TGV Lorraine vers le sud mais la seule manière de gagner du temps serait éventuellement de shunter l'arrêt de Dijon, mais c'est un arrêt important pour l'exploitant puisqu'il permet de remplir le TGV.

Il apparaît important de rappeler que les décisions concernant les grandes infrastructures de cette région sont prises par d'autres instances et que des consultations sont organisées par ailleurs. Les capacités du Sillon à booster les choses se situent dans le ferroviaire, avec trois objectifs :

- tenter de faire un A-R Lorraine vers le sud qui aille plus vite,
- maintenir un niveau de service qui ne soit pas dégradé pour les villes intermédiaires, notamment Neufchâteau et Toul,
- regarder si à côté des 2 ou 3 TGV qui vont être mis en place, il y a la possibilité de garder un train Corail qui soit pris en charge par la SNCF pour faire du cabotage entre la Bourgogne et la Lorraine car le Conseil Régional de Lorraine ne se substituera pas à un retrait des moyens de la SNCF et de l'Etat à partir du moment où il s'agit non pas d'un développement de l'offre mais bien d'une suppression de services de la part de la SNCF (liaisons Nancy-Neufchâteau notamment).

### ⇒ *Piste d'action pour le Sillon Lorrain*

- *Suivre les études nationales et régionales relatives au désenclavement ferroviaire Sud (Ligne Epinal – Belfort, Epinal –Rhin-Rhône)*
- *Etre à l'écoute des grands projets de transports ferroviaires qui se dessinent à l'échelle européenne (liaisons mer du Nord / Italie)*
- *Soutenir les projets contribuant au désenclavement Sud du Sillon (branche sud LGV Rhin / Rhône)*

## 2.2 Le réseau ferré et le CPER (2007/2013)

RFF rappelle que le réseau ferré est bien équipé, performant et de bonne qualité. Toute la partie nord du réseau est relativement maillée. Le réseau présente une forte vocation internationale, notamment sur le corridor Bénélux-Bâle-Lyon ainsi qu'avec l'Allemagne et supporte un trafic de voyageurs transfrontaliers très développé sur le Luxembourg et sur Sarrebruck et un trafic intérieur important sur le sillon lorrain. Le trafic fret est soutenu en raison du passé industriel de la Région et de ses équipements ferroviaires.

Le sillon lorrain est un axe majeur très chargé qui supporte tous types de trafics (TGV, TER, fret) et son équipement est hétérogène (4 voies, 2 voies... vitesses hétérogènes).

Pour les LGV voyageurs, RFF précise que les cadences horaires resteront identiques, soit 1 train par heure sur Nancy et sur Metz. Par contre, la croissance prévisible sera absorbée par la capacité des trains, comme par exemple 2 TGV sur un même train.

Pour le TER, il y aura une stabilité des fréquences et une augmentation de la capacité des trains, en effet, il apparaît plus intéressant d'offrir d'abord les trains les plus capacitaires avant de songer à passer au quart d'heure.

Des études de capacité (réseau, offre, ...) sont programmées dans le cadre de l'actuel CPER afin de préparer le nouveau.

La question de l'étude de création de nouvelles haltes ferroviaires (autour de Thionville et de Nancy notamment) est aussi apparue importantes pour les membres de l'atelier.

→ **Piste d'action pour le Sillon Lorrain**

*Suivre les études régionales en matière ferroviaire (prospectives de préparation du CPER, SMOT...)*

### **2.3 L'amélioration des liaisons transfrontalières**

Les membres de l'atelier ont insisté sur l'importance d'améliorer les liaisons frontalières, qu'il s'agisse:

- de déplacements quotidiens (logique de proximité), le SMOT prévoit de multiplier par 5 à l'horizon 2030 le nombre de voyageur utilisant le TER.
- de déplacements économiques (logique de compétitivité) et tous les trains fret ne transitent pas par la ligne du plateau.

La question se pose des relations internationales à mettre en place pour rapprocher soit les Etats luxembourgeois et français, soit les gestionnaires des infrastructures luxembourgeois et français afin de permettre d'une part, de développer des projets ferroviaires communs aux deux pays et d'autre part, d'assurer la gestion des infrastructures.

Dans le cadre du cadencement affiché par RFF pour 2012, des discussions avec les gestionnaires luxembourgeois sont engagées pour permettre un meilleur cadencement de l'offre transfrontalière. Cependant, entre Bettembourg et Luxembourg, il n'y a pas de réserve de capacité aujourd'hui en heure de pointe, idem pour la gare de Luxembourg.

Les participants soulignent la difficulté d'associer les luxembourgeois autour de la table. Depuis des années, il y a une réelle difficulté à s'organiser dans la discussion. Il apparaît ainsi essentiel de la réactiver avec le Ministre des Transports luxembourgeois.

Il est précisé, qu'un Comité Intergouvernemental se met en place dans ce sens entre la France et le Luxembourg et que ce dossier y sera traité. La question est aussi abordée dans le cadre de la Grande Région, aussi bien RFF en tant qu'infrastructures, que la SNCF en tant qu'opérateur ont des relations

bilatérales ou multilatérales avec le Luxembourg ainsi que dans le Groupe de Travail « Transports » de la Grande Région.

M. MERTZ estime qu'il faut arrêter une ligne stratégique et s'y tenir. Il en est de la responsabilité des élus et des collectivités qu'ils dirigent de se mettre en capacité de s'accorder pour ensuite et ensemble présenter des propositions à nos partenaires luxembourgeois.

→ **Piste d'action pour le Sillon Lorrain** : Encourager les initiatives participant à l'amélioration des déplacements transfrontaliers :

- favoriser le dialogue entre les Etats (élus, gestionnaires de réseau,...) pour faciliter le développement du transport ferroviaire
- soutenir une réflexion pour favoriser la complémentarité des réseaux de transport à l'échelle de la Lorraine (« syndicat mixte de transports transfrontaliers »)

## **2.4 Du TER au RER**

Le TER connaît un grand succès ces dernières années, après de gros investissements consentis par la Région Lorraine. RFF travaille sur une échéance de cadencement. Cette étape, en 2012 sur Nancy et en 2014 sur Metz, apportera des capacités supplémentaires. Si en 2014, les Luxembourgeois annoncent qu'ils peuvent accueillir plus de trains, RFF saura faire.

Les opérations du CPER actuel vont traiter les principaux points de congestion du sillon lorrain.

Les premières discussions engagées par la Région Lorraine au titre du SMOT ne portaient que sur les actions à court terme, selon la volonté des Luxembourgeois.

Aujourd'hui, la Région considère que les problèmes de capacité ne se posent plus dans les mêmes termes qu'auparavant, lorsqu'on parle de problème de surcharge de train, il s'agit des personnes restant debout. La Région prévoit l'achat de porteurs hyper denses, au moyen d'un programme financier de 210 M€. Il s'agit de matériel de 500 places au lieu de 330 actuellement, soit des trains de 1000 places, pour des sillons mieux occupés et non, plus souvent.

Cependant, lorsque la Région demande aujourd'hui un train supplémentaire pour entrer au Luxembourg, la réponse est négative en raison d'un problème de capacité à réceptionner les trains en gare de Luxembourg.

Pour le long terme, les dialogues semblent difficiles entre la Lorraine et le Luxembourg.

Si le SMOT a permis de résoudre des problèmes à court terme, les projets plus importants en terme d'infrastructures restent posés. Le CPER 2007-2013 doit permettre de s'y préparer par le programme d'études pour ensuite passer dans un programme opérationnel.

M.MERTZ soutient qu'aujourd'hui tout le monde s'accorde à dire que le ferroviaire est un élément essentiel de la réponse au problème de la mobilité notamment transfrontalière et le TER est le premier élément structurant du Sillon Lorrain.

→ **Piste d'action pour le Sillon Lorrain**

*Soutenir les projets d'amélioration de l'offre TER et de l'intermodalité (cadencement, nouvelles haltes, rabattements...)*

## **2.5 Le projet EUROCAP-RAIL**

Ce projet permettra d'assurer la liaison entre les trois villes sièges du parlement européen : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg en transitant par Metz et Thionville.

Ce projet semble devoir être soutenu par le Sillon Lorrain avec la réserve qu'il pourrait d'une part affaiblir la cohérence métropolitaine en renforçant Strasbourg comme nœud ferroviaire et d'autre part poser des difficultés pour obtenir demain des TGV internationaux qui s'arrêtent en gare Lorraine.

→ ***Piste d'action pour le Sillon Lorrain***

*Soutenir le projet EuroCap-Rail en s'assurant que les trains internationaux s'arrêteront en gare Lorraine*

## **2.6 La gare de Vandières**

Le soutien du projet de la Gare de Vandières apparaît comme consensuel auprès des membres de l'atelier. Un des arguments forts est qu'elle représente une gare métropolitaine, une gare de sillon, et demain, il s'agira d'une interconnexion entre les gares du sillon et Vandières, donc une logique de développement métropolitain.

Bertrand MERTZ propose à l'Assemblée d'acter le projet de la gare de Vandières.

→ ***Piste d'action pour le Sillon Lorrain : Acter et soutenir le projet de la gare de Vandières***

>> Participants (par ordre alphabétique)

<b>Sillon Lorrain - participants à l'atelier "infrastructures" n°1 du 20 Novembre 2009</b>			
Alain	ABEYA	Région Lorraine	Direction transports
Béatrice	AGAMENNONE	DREAL	service "transports, déplacements et infrastructures"
Patrick	BALLESTER	CC Thionville	
Erwan	BERNARDE	CCI 54	
Aurélien	BISCAUT	Région Lorraine	Direction transports
Christian	BISTON	CES Lorraine	Membre
Sophie	CHABOT	AGURAM	Directrice
Michel	COULETTE	SCOTAM	Elu
Radia	DAOUD	AGAPE	Chargée d'études
Eric	DELETANG	Conseil Pays Val de Lorraine	
Jean-Philippe	DELECROIX	Mairie de Thionville	Directeur de cabinet
Stéphane	EGRAZ	AGURAM	Pôle déplacements
Frantz	EHLACHER	CES	
Jean Luc	GONELLA	Mairie de Thionville	Conseiller municipal
Pierrick	GRALL	Assistant parlementaire	
Anne	GROMMERCH	Député	
Angélique	HARMAND	SCOTAM	Responsable du syndicat mixte du SCOTAM
Philippe	HAUSHERR	APECET (Assoc. Commerç. de Thionville)	Président
Sébastien	KOENIG	Ville de Metz	Adjoint au Maire
	LACHEZ	CES Lorraine	
Robert	LOBODA	CCI 57	Responsable Infrastructures
Jean Charles	LOUIS	CA Porte de France	Président du Conseil de Développement
Marc	LUCCHINI	CA Porte de France	Assesseur voirie
Yvon	LUCONI	CA du Val de Fensch	Directeur Général Adjoint des services techniques
Jérôme	MARCHAL	Mairie d'Epinal	Directeur de cabinet
Bertrand	MERTZ	Mairie de Thionville	Maire
Laurent	MONTOUX	ADUAN	Chargé de mission
Jean-Philippe	MORETAU	VNF Nord Est	Directeur
Christine	PEPPOLONI	CES	
Loïc	PERDU	RFF	
Louis-François	REITZ	Ville de Metz	DGA
Jean Michel	REYTER	Mairie d'Aumetz	Adjoint au Maire
Gérard	RONGEOT	CU Grand Nancy	Vice Président
Michel	SANCHEZ	AGURAM	Directeur Adjoint
Patrice	SANGLIER	Conseil de développement durable du Grand Nancy	Président
Valérie	SCHWARZ	Metz Métropole Développement	Directrice Générale
Jean-Marie	STOLL	DRE Lorraine	Chef du service Transport, Intermodalité, Mobilité
Philippe	TARILLON	CA du Val de Fensch	Président
Jacques	TRON	Mairie de Metz	
Daniel	VENTOLINI	Ville de Metz	Responsable de la mission infra et intermodalité
Christine	VINTER	Mairie d'Aumetz	DGS
Daniel	WENDEL	SNCF	Directeur Développement Lorraine
Oliver	ZENTAY	SMITU	Directeur services techniques

## SYNTHESE

### >> Introduction – M. Bertrand MERTZ – Maire de Thionville

M. Bertrand MERTZ rappelle que la séance de travail de ce jour s'inscrit dans la continuité du premier atelier « infrastructure » qui s'est tenu le 20 novembre 2009 et qui n'a pu aborder que les infrastructures ferroviaires.

Pour ce second atelier, seront examinés :

- les choix pour le fluvial
- les choix pour le routier

M. Bertrand MERTZ se félicite de se retrouver dans ce climat chaleureux pour discuter. Il lui semble qu'en Lorraine depuis 2 ans les choses évoluent et que notre Région, qui semblait très divisée, commence à prendre le chemin du rassemblement, en tous les cas celui du débat démocratique et constructif pour essayer d'avancer notamment sur ces grandes questions d'infrastructures. Pour exemple, dans le territoire Nord Mosellan, cette grande agglomération pendant longtemps coupée en deux avec la Fensch d'un côté et Thionville de l'autre, est aujourd'hui beaucoup plus rassemblée. C'est notre responsabilité d'élu que d'être capable de créer les conditions du débat démocratique pour essayer de trouver des lignes de convergence, prendre des décisions et avancer dans l'intérêt général.

Il fait part des excuses des représentants de Metz, retenus par des élections à la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole et de ceux d'Epinal, en raison du décès de M. Philippe SEGUIN.

### >> 1. LES CHOIX POUR LE FLUVIAL

Présentation de M. MORETAU, Directeur Régional de VNF et chef du service de la navigation.

#### **Situation de la Moselle navigable dans son contexte européen de transport.**

La Moselle constitue, avec d'autres, l'hinterland naturel des ports de la mer du Nord (Rotterdam, Anvers notamment).

Les trafics sur la Moselle représentent 17 % des tonnages fluviaux français transportés, ce qui fait d'elle la 3<sup>e</sup> rivière en tonnage navigable de France derrière la Seine et le Rhin. Cela représente 7 000 bateaux/an (1 bateau toutes les ½ h) à la frontière luxembourgeoise, trafic qui se réduit progressivement puisque la Moselle est en impasse à grand gabarit jusqu'à Nancy avec 700 bateaux/an. 97 % du trafic est international avec très peu de trafics intra-lorrains.

#### **Les grands ports publics de Lorraine**

Pour rappel, la Moselle compte 3 grands Ports.

- **Le port mixte de Thionville** est aujourd'hui constitué d'un port public, concession de la SAS CAMIFEMO (filiale CCI 57) et d'un port privé, terrains propriété d'ARCELOR avec pour gestionnaire GEPOR. C'est un site qui comprend des réserves foncières privées, propriété d'ARCELOR. Ses installations se concentrent sur les activités sidérurgiques. Aujourd'hui, ce sont deux ports imbriqués avec un avenir commun et une logique d'aménagement publique ou privée à développer de façon cohérente. C'est le 5<sup>e</sup> port fluvial français (2,6 millions de tonnes) avec une vocation industrielle : charbon, produits sidérurgiques, ...

- **Le port de Metz** est le premier port céréalier de France et le 7<sup>e</sup> port fluvial français. Il comporte un espace d'une dizaine d'hectares directement disponible sur l'espace public de la presqu'île.
- **Le port public de Nancy**, 3<sup>e</sup> grand Port de Moselle est sous concession CCI54 et comprend deux parties : une partie gérée par Nancy Port qui constitue le port le plus diversifié de la Lorraine (tuyaux fonte, sels, charbons, colis lourds, éoliennes, ...). L'autre partie est utilisée par l'Union des Coopératives Agricoles avec des silos représentant 200 000 tonnes de stockage.

### Le projet Saône/Moselle

M. MORETAU présente le schéma du projet pour lequel il souhaiterait un soutien lorrain « sans faille et affiché ».

- Les territoires concernés correspondent aux territoires mouillés (accessibles aux voies d'eau) intérieurs de l'Europe de l'ouest (Allemagne, Pays Bas et Belgique), jusqu'à la connexion est-ouest vers le Danube
- Entre le Rhône qui se connecte au port de Marseille et cette "mer intérieure", il y a un réseau à petit gabarit qui n'offre pas le niveau de service suffisant, les bateaux rhénans ne naviguant jamais sur le Rhône et inversement. Le chaînon manquant, objet du projet, symbolise la connexion entre la mer du Nord et la Méditerranée. Le territoire concerné par le projet s'étend sur environ 200 km, il se connecte au sud de Dijon (point d'arrivée de la Saône à grand gabarit) et reprend la Moselle à Neuves-Maisons, au sud de Nancy.

Après avoir tergiversé entre l'Alsace et la Lorraine, la loi Grenelle du 3/8/09 a fini par écrire à l'article 11 – alinéa V :

**« 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 à 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. »**

Cette question risque encore de faire débat entre les régions concernées Lorraine et Alsace mais aussi Franche Comté, Bourgogne et Champagne Ardenne concernées territorialement. C'est pourquoi il est nécessaire que les Lorrains s'unissent pour défendre le projet Saône-Moselle.

VNF a été désigné comme maître d'ouvrage du débat public. VNF va créer des équipes dédiées, et mettra en place : un comité de pilotage associant les régions concernées : Lorraine - Rhône-Alpes - Bourgogne - Franche-Comté - Alsace - Champagne-Ardenne, un comité technique, des experts, l'association du monde civil...

Les membres de l'atelier souhaitent que le projet Saône Moselle soit soutenu par le Sillon Lorrain car il représente une valeur ajoutée pour le territoire et qu'il s'agit d'un choix de développement durable.

#### **➔ Piste d'action pour le Sillon Lorrain**

- *Suivre les études en cours et programmées pour la liaison Moselle - Saône*
- *Soutenir le projet Saône-Moselle contribuant au désenclavement Sud du Sillon*

### **Les opérations "Moselle navigable" des CPER 2000-2006 et 2007-2013**

Les actions ci-après ont été réalisées, ou sont en cours :

- Gestion coordonnée et centralisée des barrages : 8,9 M€ (achevée)
- Rehaussement des ponts jusqu'à Metz (de 17 cm à 55 cm) et suppression des ponts de Talange et Hauconcourt. Financement de la compensation du retrait de ces ponts pour les collectivités. Total : 10 M€ (en cours – il reste 2 ponts à rehausser en 2010)
- Moselle intelligente : réseau à haut débit et PC fluvial (total 10 M€ étude en cours)

## Les projets de plateformes multimodales

Pour M. Jean-Philippe MORETAU, l'idée qu'il faut réaliser une plate-forme multimodale en Lorraine pour développer l'activité logistique est acquise. Le potentiel économique est suffisant pour que cette plateforme ait un intérêt économique, on cible un peu plus de 100 000 EVP possibles.

On sait que la plate-forme multimodale "Lorraine" qui n'est pas routière aujourd'hui est la plate-forme ferroviaire belge d'Athus et qu'elle est saturée, donc qu'il y a un vrai potentiel économique pour le conteneur. Une étude a été menée par les partenaires Etat-Région-EPFL-VNF-RFF pour repérer les terrains utiles sur le parcours de la Moselle. Il en est ressorti deux sites au nord, Thionville et Metz et un site au sud, non pas en plateforme principale mais en annexe, le port de Nancy.

Aujourd'hui, le projet prévoit d'implanter sur les 2 sites des équipements dans cette logique de plateforme multimodale. L'idée est d'utiliser les atouts de chacun de ces sites pour qu'ils soient valorisés le mieux possible vis à vis de cette fonction multimodale.

Le projet qui semble se dégager est de séparer les fonctions de cette plateforme sur ces 2 sites et de créer une gouvernance unique de l'ensemble des ports de la Moselle pour que globalement l'intérêt économique de tel ou tel site puisse servir à tous les sites.

Dans une telle configuration la totalité de la Moselle constitue un port. Il faut que cette structure de gouvernance unique ait un effet de régulation de l'offre car il y a d'autres terrains et d'autres ports qui sont utilisés et qui pourraient aussi porter d'une certaine façon, concurrence ou complémentarité à la logique portuaire de Metz, Thionville ou Nancy.

La Région conduit avec VNF une étude juridique pour identifier la formule la plus appropriée pour une gouvernance unique : modèle des nouvelles sociétés aéroportuaires, formule de SEM,... et propose d'ajouter à la résolution : « *Pouvant associer les acteurs publics ou privés intéressés (VNF, Région, acteurs économiques privés)* », d'autant plus qu'ARCELOR-MITTAL semble prêt à examiner une gouvernance qui englobe les ports privés.

### ➔ *Piste d'action pour le Sillon Lorrain*

- *Soutenir la mise en place d'une « gouvernance » unique sur la Moselle et ses ports publics en associant les acteurs publics et privés*

- *Suivre les conclusions de l'étude lancée par la Région Lorraine sur la gouvernance des ports et de la Moselle.*

## >> 2. LES CHOIX POUR LE ROUTIER

Mme AGAMENNONE, responsable du service DREAL « Transports, infrastructures et déplacements », explique le triptyque du développement durable : travailler les coûts environnementaux (répondre aux besoins des personnes et aux besoins en termes d'économie et de développement), assurer l'économie générale des projets et répondre aux objectifs de la politique de développement durable.

Comme il faut réagir dans le cadre de ce coût environnemental complet, intégrant à la fois des bilans de sécurité et des économies de CO2, le Grenelle souligne qu'on a des agglomérations extrêmement saturées, par exemple la traversée de Thionville, et n'interdit pas la réalisation de projets routiers s'ils permettent de donner un gain en matière de sécurité, de soulager la congestion et de limiter la pollution notamment.

Dans ce cadre, il n'apparaît pas contradictoire de respecter les principes posés par le Grenelle et de proposer des réponses routières ou autoroutières aux problématiques de transport, notamment de marchandises, d'autant plus que les solutions alternatives aux solutions routières pour le transport de marchandises nord – sud ne sont pas suffisantes selon les chiffres annoncés pour le canal Saône-Moselle et le renforcement du transport par ferroutage, soit environ 20 % du volume total transporté.

Mme AGAMENNONE présente les principaux projets en matière routière.

## **2.1 L'avancement du projet A 32**

**En 1999** : organisation d'un grand débat public avec pour conclusions, la nécessité d'exploiter au maximum les capacités des réseaux existants et tous les modes de transports avec la volonté des pouvoirs publics d'infléchir la croissance des poids lourds et de redonner à l'A31 sa vocation initiale

**En 2003** : mission confiée à l'ingénieur général LEPINGLE pour examiner l'ensemble des variantes et proposer un parti d'aménagement pour l'axe nord-sud qui reprenne les conclusions du débat et les positions des grands décideurs locaux..

**18/12/2003** : le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire a confirmé les études liées à l'A32 (amélioration de l'axe nord-sud et l'axe est-ouest soit en tracés neufs ou en aménagement)

**Depuis 2003**, les services de l'Équipement ont approfondi ces différentes variantes.

**En 2007** : Grenelle de l'Environnement

- réorientation sur le long terme des moyens et des offres de transport. L'idée est de répondre durablement au défi climatique. Priorité au développement des modes peu consommateurs en gaz à effet de serre.
- institutionnalisation d'un besoin de développement coordonné des infrastructures en raison de la multiplicité des autorités organisatrices de transport.
- réévaluation des infrastructures existantes pour réaffirmer une volonté de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et traduire cela en terme d'économie, tant en terme d'entretien qu'essayer de travailler au niveau des infrastructures existantes.

M. MERTZ s'interroge sur l'annonce récente par le Président de la République de la mise à 2x3 voies de l'A31 sur la portion entre Nancy et Metz, n'annulerait pas, de fait, le projet A 32.

La CCI de Moselle rapporte l'opinion des chefs d'entreprise de la Moselle qui est de ne pas enterrer l'A32. Le développement durable n'exclut pas forcément tout projet routier car le développement durable ce n'est pas que l'aspect environnemental mais c'est aussi les aspects économiques et sociaux. La route restera majoritaire et les chefs d'entreprises en sont conscients, quels que soient les objectifs de report modal.

## **2.2 Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)**

Son élaboration est prévue dans l'Engagement n° 14 du Grenelle. Il concerne tous les modes de transport et doit fixer les orientations de l'Etat en matière de développement et d'entretien des réseaux à l'horizon 2030, (LGV, TCSP, grands projets routiers, canal Saône-Moselle...). Ce schéma doit permettre d'organiser des conditions de report de la demande de transport vers des modes les plus respectueux de l'environnement.

Une évaluation de chaque grand projet sera menée par rapport à l'axe de la politique fixée par le Grenelle et à travers un bilan socio-économique.

Ce schéma national sera soumis au Comité de suivi du Grenelle et aux parlementaires au cours du printemps 2010. Les grands projets autoroutiers lorrains seront examinés dans ce cadre.

Enfin, le SRIT (Schéma Régional d'Infrastructures de Transport) élaboré en 2004 et 2005 doit être pris en compte par l'Etat au niveau du SNIT et ce dernier doit intégrer les enjeux transfrontaliers européens en ne se contentant pas de se limiter seulement à une seule approche franco-française.

## **2.3 Le réseau autoroutier actuel : utilisation et solutions d'aménagement pour éviter la saturation à moyen et à long terme**

Les trafics de l'A31 en 2008 : 93 000 véhicules /jour au nord de Metz, 14 400 poids lourds, + 10 % de trafic en heure de pointe en entrée d'agglomération

Avec des pointes à 131000 véhicule/jour (31 août), l'évolution des trafics en 2009 semble stable malgré l'effet de la crise avec une forte chute du trafic poids lourds au nord de Metz (effet transfrontalier) et globalement : moins de PL mais plus de VL.

Le coût social en 2008 :

- 1 000 000 véhicules bloqués 1 heure en moyenne
- 4000 événements (incident sur le réseau qui génère une interruption de la circulation) et 4000 kms de bouchon

Le coût social en 2009 : autant de km de bouchons mais moins d'événements en raison de l'expérimentation à 110 km/h.

L'A31 pose des problèmes de sécurité mais aussi des contraintes économiques : impossibilité de garantir des temps de transport fiables. Il faudrait trouver d'autres solutions pour permettre de réduire l'impact sur la circulation poids lourds.

Il s'agit de réfléchir à des solutions permettant d'optimiser les infrastructures telles qu'elles existent (réduction du trafic à 90 ou 110 km/h afin d'absorber un trafic plus important, interdiction de doubler, élargissements pour améliorer les capacités, sections neuves, ...)

## **2.4. Les projets en cours d'études aujourd'hui**

### **• Elargissement des sections existantes par mise à 2X3 voies**

L'idée est de trouver un scénario permettant de ne pas préjuger de l'avenir tout en répondant aux problèmes posés. Cela pourrait se traduire notamment par la mise à 2X3 voies :

- de l'autoroute A4 au nord est de Metz
- de l'A 31 entre Dieulouard et Fey et du nord de Thionville à la frontière Luxembourgeoise, avec l'idée d'une voie réservée pour les bus, le covoiturage ou une plateforme commune. Le Ministère de l'Ecologie serait favorable à une éventuelle expérimentation visant à autoriser la circulation des bus sur ces bandes d'arrêt, aménagements qui nécessiteront beaucoup de travaux (largeur et dimensionnement).

### **• Les sections neuves**

#### **○ Le barreau Toul-Dieulouard**

Pour la section entre Gye et Grondville : 2 options possibles : aménager l'A31 (niveau de service moindre que tracé neuf) ou tracé neuf

Pour la section Gondreville-Dieulouard : tracé neuf

#### **○ Le contournement sud de Nancy**

Le tracé proposé par l'ingénieur LEPINGLE a été « noyé » dans le débat public. Un nouveau débat s'impose si ce projet est retenu par le SNIT. Un dossier-débat post grenelle est prêt, il fait un état des lieux des besoins en déplacement et en mobilité au niveau de l'agglomération nancéenne.

#### **○ Contournement Ouest de Thionville et déplacements transfrontaliers**

En faisant tous les grands projets multimodaux en Lorraine (autoroute ferroviaire, liaison fluviale Moelle / Saône), on enlèvera 2 200 PL sur les 14 000 PL/jour que compte l'A31. C'est pourquoi, pour Mme AGAMENNONE, les barreaux tels que le COT sont proposés au SNIT car il n'y a pas d'autre solution aujourd'hui pour absorber ce trafic.

Les dernières discussions concernant le COT datent de 2006, depuis les services de l'Etat ont stoppé les études dans l'attente des conclusions du schéma national.

Certains membres de l'atelier souscrivent à la proposition du réseau de villes LELA+ tendant à promouvoir :

- le prolongement de l'autoroute A28 entre Aubange et l'A4 E411 à Mondelange ;
- la mise à 2x2 voies au statut autoroutier de la RN52 entre Crusnes et la frontière belge ;
- le prolongement de la liaison Belval permettant son raccordement à l'A30.

Pour M. MERTZ, ces barreaux autoroutiers Nord-ouest éviteraient la problématique du contournement de Thionville et, en même temps, draineraient le trafic de marchandises au-delà et auraient ainsi un intérêt pour le développement de Belval.

Le tracé via A30-A28 s'inscrit dans une logique de réseaux. Le Sillon Lorrain pourrait être sur la même position que LELA+ pour demander au gouvernement français d'interpeller la région Wallonne et le gouvernement belge sur la liaison A28. Les participants souhaiteraient que l'Etat se saisisse de la question de l'itinéraire européen A 28 (même si il n'y a pas nécessité de réaménager à court terme le tronçon RN52 / A30 - trafic non saturé aujourd'hui). Les élus et députés permanents wallons demandent l'aide pour faire pression sur la région wallonne pour obtenir la réalisation de cette infrastructure.

Par ailleurs, la presse laisse croire que la liaison Belval-A30 est programmée, or ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, on fait une liaison Belval / Tiercelet et aucune liaison entre l'autoroute et Tiercelet.

Le problème de suppression du point douane de Saint Martin est évoqué, les Belges sont prêts à démonter les bâtiments mais les Français s'y opposent car ils les occupent.

M. MERTZ propose de retenir la volonté du Sillon Lorrain d'interpeller le gouvernement français pour se rapprocher des gouvernements luxembourgeois et belge sur la question du traitement des flux internationaux que sont les problématiques de l'A31, de l'A 30, des liaisons vers Belval, et celles de l'A28.

**➔ Piste d'action pour le Sillon Lorrain**

*- Encourager les initiatives participant à l'amélioration des déplacements transfrontaliers*

- *appuyer la Région pour que le SNIT intègre les enjeux européens et transfrontaliers en matière de déplacements ainsi que le SRIT.*
- *faire intervenir l'Etat pour assurer la continuité A30/A28 et la liaison A30/ Belval et qu'elles soient prises en compte dans le SNIT.*

*- Reconsidérer le projet de COT afin de ne pas porter atteinte mais apporte une valeur ajoutée aux territoires traversés.*

>> Participants (par ordre alphabétique)

Sillon Lorrain - participants à l'atelier "infrastructures" n°2 du 8 Janvier 2010			
Béatrice	AGAMENNONE	DRE Lorraine	Service Grands Travaux
Thierry	CARRE	CA Portes de France - Thionville	DGA
Michel	COULETTE	SCOTAM	Elu
Eric	DELETANG	Conseil Pays Val de Lorraine	
Stephane	EGRAZ	AGURAM	Pôle déplacements
Gilbert	FENDT	Mairie de Thionville	DGST
Jean Luc	GONELLA	Mairie de Thionville	Conseiller municipal
Pierrick	GRALL	Assistant parlementaire	
Pierre	LAMOTTE	Conseil Régional de Lorraine	Directeur service Transport
Robert	LOBODA	CCI 57	Responsable Infrastructures
Jean Charles	LOUIS	CA Porte de France	Président du Conseil de Développement
Yvon	LUCONI	CA du Val de Fensch	Directeur Général Adjoint des services techniques
Bertrand	MERTZ	Mairie de Thionville	Maire
Jean-Philippe	MORETAU	VNF Nord Est	Directeur
Christine	PEPPOLONI	CES	
Louis-François	REITZ	Ville de Metz	DGA
Vianney	RICHET	SNCF	
Fernand	SALICETI	CCI 54	
Michel	SANCHEZ	AGURAM	Directeur Adjoint
Patrice	SANGLIER	Conseil de développement durable du Grand Nancy	Président
Jean-Marie	STOLL	DRE Lorraine	Chef du service Transport, Intermodalité, Mobilité
Philippe	TARILLON	CA du Val de Fensch	Président
Daniel	VENTOLINI	Ville de Metz	Responsable de la mission infra et intermodalité
Oliver	ZENTAY	SMITU	Directeur services techniques