



Expression commune Projet A31 bis

Conseils de développement durable

Les Président(e)s des
Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy
Conseil de développement durable de Metz Métropole

Développer un bouquet de solutions
de transports alternatifs à la route pour la desserte du sillon lorrain

Les Conseils de développement, des acteurs du débat

Les conseils de développement sont des instances participatives autonomes des Établissements publics de coopérations intercommunales de plus de 20.000 habitants. Ils sont issus de la Loi Voynet de 1999 et confortés dans le cadre de la loi NOTRe et MAPTAM de 2015 et 2014. Constitués de bénévoles issus de la Société civile, ils ont pour mission d'apporter une expertise d'usage sur des sujets impactant le territoire.

Les Conseils de développement du Sillon Lorrain concernés par le tracé du projet A31 bis ont contribué d'ores et déjà dans le cadre du débat public de 2015 et ont poursuivi, jusqu'à aujourd'hui, leurs réflexions et leur participation aux différentes instances techniques et comités de suivi des études et porté leur voix dans les réunions publiques organisées sur le territoire.

Ils souhaitent, par cette expression commune, porter à connaissance leur travail de réflexion collective et prospective.

Un projet trop routier et daté XXème siècle ! Développer une démarche plus ambitieuse

Le projet présenté se résume essentiellement à une étude de tracé autoroutier avec peu de propositions alternatives à la voiture (hors secteur nord frontalier) et peu, voire pas d'alternatives volontaristes de report performant au transport routier de marchandises.

Il est en **contradiction avec la nécessaire lutte contre les gaz à effet de serre**. C'est un projet d'une époque révolue (il faisait partie des variantes étudiées en...1993 !).

Comment s'assurer que le projet A31 bis n'aggraver pas le phénomène pas cette saturation par un phénomène d'« appel d'air » de trafic routier et son corollaire de pollution de l'air, de congestion et de sécurité à court ou moyen terme ?

Le projet d'A31 bis impactera l'avenir, il est donc de notre responsabilité de nous inscrire dans une **démarche plus vaste et une vision plus globale des enjeux de mobilités** pour le Sillon lorrain mais également de s'interroger sur les nouvelles mobilités et la multimodalité et ne pas répondre à l'urgence d'un système du « tout voiture », calqué sur les habitudes du XXème siècle.

Une concertation riche d'enseignements

Les intérêts divergent sur ce dossier entre les riverains et les usagers. La concertation actuelle montre une vive opposition des riverains aux tracés neufs et même aux élargissements, un désintérêt des usagers et peu de mobilisation des acteurs économiques locaux. Les élus qui s'expriment sont souvent les porte-paroles des riverains de leurs communes.

Les deux sections neuves sont hors de prix et traumatisantes pour les territoires traversés (Toulois, Fensch). Elles n'ont que peu de chance de voir le jour, mêmes concédées car les solutions proposées par l'Etat ne semblent convenir à personne (Florange exige une traversée en souterrain ...).

Si nous ne remettons pas en cause la nécessité d'apporter une solution routière à court terme à la congestion notamment dans sa partie la plus engorgée au nord lorrain pour le trafic transfrontalier, nous en appelons à l'Etat pour réfléchir à une solution globale de mobilité. Sans cela l'engorgement ne sera résorbé que trop partiellement, et pour un temps très limité en l'absence de stratégies alternatives efficaces. Il est également indispensable dans ce cadre de réunir l'ensemble des acteurs du secteur de part et d'autre de la frontière afin de proposer une autre vision du développement économique de notre territoire, véritable bassin de destin où opposer les uns aux autres serait vide de sens.

Les propositions de l'Etat vont sans aucun doute améliorer les déplacements au nord de Thionville : 2x3 voies dont une consacrée aux transports collectifs et augmentation de l'offre ferroviaire. Mais sur l'ensemble du tracé, les élargissements vont occasionner **10 ans de travaux et de bouchons** récurrents et quotidiens. Le ministre des travaux publics du Luxembourg vient d'annoncer « 5 ans de travaux au moins » et des réductions importantes de vitesse pour élargir la partie luxembourgeoise (A 3). Il faudra aussi, par exemple détruire les ouvrages sur la Moselle à Chaudeney et subir plusieurs années de passage à une seule chaussée avant le péage de Gye. Il est indispensable **d'informer les usagers des risques de congestion ponctuelle** et mouvant durant cette longue période. En effet les **trajets pourraient être augmentés d'au moins 20 à 30 mn** entre Nancy

et Metz et partout où l'élargissement sur place sera effectif. Cette **congestion sera fortement impactante sur les mobilités quotidiennes, pour l'économie**, les entreprises locales et les trajets domicile-travail et donc à court et moyen termes en contradiction avec les objectifs affichés.

Il y aurait donc nécessité, si les travaux devaient être engagés, de **développer des solutions alternatives dans le même temps pour les travailleurs et les artisans**...faciliter le co-voiturage, engager des efforts sur les tarifs des transports collectifs pour ne pas pénaliser les lorrains et inciter au changement de comportement.

De plus, les riverains seront soumis à la double peine, car l'Etat semble défendre le « **no alternative** ». En clair, si rien n'est fait pour le projet A31 bis, rien ne sera fait pour la mise aux normes pollution et bruit pour les riverains de A 31. **Ce discours n'est pas/plus en adéquation avec les attentes démocratiques et citoyennes actuelles.**

Plus grave, la situation très dégradée durant la phase travaux ne trouvera **aucune amélioration à terme au regard des prévisions de trafics** à l'horizon 2030. Le projet achevé n'arrivera pas à contenir les croissances de trafics.

Trouver des solutions dès à présent

Ainsi quelques **aménagement ponctuels au coût supportable doivent être mis en œuvre très rapidement** sur l'autoroute :

- modifications de points d'échanges dans le but de fluidifier l'autoroute et éviter les remontées de files
- mise aux normes environnementales et de sécurité (A 31, A33 et rocade de Metz)
- résorption des points noirs bruit dans les traversées des villes : écrans, couvertures partielles ou totales des sections urbaines de l'autoroute
- Aménagement des bandes d'arrêt d'urgence pour les bus en cas de ralentissements sur l'autoroute (cf. A 48 à Grenoble)

Une nécessité d'avoir une vision plus globale des enjeux

Il **faut rompre avec la vision en tuyau d'orgue**. Il est impératif, pour notre territoire, de développer une vision en termes d'aménagement sur le long terme en proposant une **panoplie de solutions alternatives** en lien avec les collectivités locales sur le bassin de vie et l'aire du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain

Contre l'étalement urbain et le recours au tout voiture (logistique et voyageurs), il est impératif de **responsabiliser les acteurs politiques**, pour penser bassin de vie, ainsi que **les acteurs économiques locaux** quant à l'implantation des zones urbanisées, de commerces et d'activités au milieu de nulle part et uniquement accessibles par camion (marchandises) ou voiture (consommateurs ou travailleurs), zéro stock, question d'urbanisme et du mitage.

Ouvrir à l'urbanisation uniquement si la desserte en Transport en commun est pensée en amont de l'ouverture à la construction.

Penser, refaire sens, entre rural et urbain, **retisser les liens «ville et campagne» pour un pôle métropolitain durable**, une transition écologique effective.

Penser de nouvelles mobilités en rupture avec l'autosolisme

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) offre des opportunités qu'il faudra saisir. Les mesures clés de cette future Loi prévoient en effet :

- Des solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100% du territoire
- Une augmentation de 40 % des investissements pour améliorer les transports du quotidien
- La priorité à la remise en état de nos réseaux routier et ferroviaire
- Un plan sans précédent pour développer les transports en commun et désenclaver les territoires : couverture complète du pays par des autorités organisatrices de la mobilité
- 100% des informations sur l'offre de mobilité accessibles et la possibilité de faire un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport
- Des navettes autonomes en circulation dès l'année 2020
- Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en vélo ou en covoiturage
- Un plan pour développer le covoiturage.

Localement en ce qui concerne le Sillon Lorrain :

- **Inciter au covoiturage** par le développement de **parkings sécurisés de qualité**, développer les parkings relais, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarifs avantageux, aux différentes entrées des agglomérations et accompagner ce développement d'une communication efficace. Y adjoindre des services motivants (conciergerie, livraisons, entretien des véhicules, garde et entretien de vélo ...), incitation financière (péage inversé ?), plateformes numériques. Étudier l'opportunité d'une voie réservée au covoiturage sur les sections à 3 voies.
- **Mettre en œuvre des lignes d'autocars à haut niveau de service, sur bandes d'arrêt d'urgence** en cas de ralentissement, entre Toul et Brabois, entre Pompey et Nancy et, comme prévu, au nord de Thionville. Pôles d'échange aux entrées/ sorties d'autoroute (P+R, transports urbains, location véhicules électriques,...) et ce **sur le modèle de ce qui est envisagé pour le transfrontalier entre Thionville et le Luxembourg**, développer un système de navette bus rapide avec accès à des échangeurs en complémentarité avec des aires de parking relais
- **Augmenter l'offre ferroviaire régionale**, vers un RER Lorraine- Luxembourg, développer une offre supplémentaire très cadencée à l'échelle du Sillon Lorrain pour **relier les grands centres de développement (polycentrisme) et, à l'échelle du Grand Est, pour relier les centres névralgiques de ce territoire** étendu, les trois Métropoles de Metz, Strasbourg et Nancy et l'agglomération de Reims et Chalons.
- **Renforcer l'intermodalité autour des gares** : rabattement de transports collectifs urbains et interurbains, parcs vélos sécurisés, cheminement de qualité et pistes cyclables.

- Prévoir des offres de transports et services à partir des gares routières et ferroviaires d'arrivée. En effet, l'absence de transport sur le « dernier kilomètre » peut remettre en cause la totalité du trajet et amener à l'utilisation de la voiture individuelle.
- **Mettre en œuvre un tramway d'interconnexion** entre le Luxembourg, Thionville et la Vallée de la Fensch
- Développer la desserte en transports publics et de **plans de déplacements des zones d'activité** et des grandes entreprises situées aux abords des autoroutes et voies rapides, A 31, A 33, A 330, RN 57, RN 431, A 30, A 4.
- **Imaginer des réseaux de bus fluviaux** et impliquer VNF pour développer des solutions pour utiliser l'énorme potentiel de canaux de notre région...
- **Etre attentif aux nouvelles mobilités urbaines** en train d'émerger: véhicules autonomes, voitures électriques partagées, giroscopes et trottinettes, téléphérique-supraways, projet Urbanloop (système de capsules développé par une start up de Nancy), etc...
- Pour le **transport de marchandises**, il y a peu de solutions régionales. Le problème est à une plus grande échelle. Travailler un **schéma de fret et de logistique** (développement de lieux de chargement et de déchargement groupés à la périphérie des villes, utilisation des voies d'eau... une gestion optimisée et propre du transport pour le « dernier kilomètre ») pour renforcer l'attractivité des entreprises et réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre) et anticiper préalablement un renforcement de l'arsenal réglementaire.
Faut-il revenir à une politique de wagons isolés et d'embranchements particuliers ? Le ferroutage est d'un intérêt très limité (transporter, en plus d'un conteneur, une remorque, un tracteur et un chauffeur manque un peu de sens...). La voie d'eau a beaucoup d'avenir mais quid des acheminements terminaux ?

Penser aménagement du territoire régional et transfrontalier pour un axe majeur de mobilités, réorienter, flécher une partie du financement dédié au projet A31 bis vers le développement des modes alternatifs

La question de la **mobilité dans le Sillon Lorrain est l'affaire de tous**. Etats français et luxembourgeois, Région Grand Est, Autorités Organisatrices de la Mobilité, Scotam, Scot Sud 54 et Scot Thionville Fensch,... doivent mieux coopérer. Il serait judicieux de mettre en œuvre un **grenelle de la mobilité régionale et transfrontalière** regroupant l'ensemble des autorités et services impliqués, les collectivités locales concernées, mais aussi des représentants de la société civile et des riverains impactés.

Mieux organiser les connexions entre les agglomérations à l'échelle du SCOT (SCOT Sud 54, SCOTAM, ...) et repenser l'ensemble des dessertes du sillon et des agglomérations pour ne pas engendrer des disparités entre zones bien desservies et zones moins denses (lien rural/périurbain/urbain à reconstruire) Répondre aux demandes de mobilités individuelles, de plus en plus diversifiées, et aux exigences collectives, une nécessité de faire face à l'étalement urbain et à

sa problématique d'isolement des populations au moyen de dessertes de transport efficaces et adaptées aux réalités économiques et environnementales.

Repenser le financement des modes alternatifs au tout routier en **calculant les externalités positives et négatives de chaque mode** de transports et ses **impacts** en termes d'environnements, de santé, de pollution, de bruit, d'encombrement ... Certaines solutions qui paraissent non finançables aujourd'hui pourraient s'avérer largement **rentables à plus long terme**.

Utiliser une part importante des 1,4 milliard d'euros consacrés au Projet A 31 bis, vers le **ferroviaire, le fluvial, les transports collectifs**, ainsi que les mises aux normes environnementales et de sécurité. Voire augmenter de façon très significative l'enveloppe nécessaire au développement des solutions alternatives à la route, pour lesquelles les financements européens sont absolument nécessaires.

En effet, il nous semble important de **tout mettre en œuvre pour mobiliser les financements nationaux et européens** pour un axe « *structurant pour le Sillon lorrain, axe majeur du Grand Est et véritable colonne vertébrale du territoire* ». Mobiliser le programme pour les infrastructures européennes, mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). La question de l'écotaxe poids lourds reste en suspend.

S'inspirer du modèle du traité d'Aix-la-Chapelle sur la coopération et l'intégration franco-allemande signé le 22 janvier 2019 dont l'article 16 stipule : « *les deux États faciliteront la mobilité transfrontalière en améliorant l'interconnexion des réseaux numériques et physiques entre eux, notamment les liaisons ferroviaires et routières. Ils agiront en étroite collaboration dans le domaine de la mobilité innovante, durable et accessible à tous afin d'élaborer des approches ou des normes communes aux deux États.* ». Il s'agirait de **développer des accords bilatéraux** de même nature **avec le Luxembourg** qui bénéficie de la main d'œuvre lorraine et dont le développement ne va cesser d'augmenter si l'on en croit les perspectives économiques affichées par cet Etat.

Pour nous résumer

Les nombreuses solutions alternatives respectueuses de l'environnement ne peuvent pas être mises en œuvre par un seul acteur, l'Etat. Une **large coopération doit émerger** sur des objectifs clairs et partagés de développement durable.