



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

Une vision multimodale des mobilités sur l'ensemble du sillon lorrain Un axe structurant vital pour la Lorraine, le Grand Est et l'Europe

Les Conseils de développement (instances participatives cf Loi Engagement et proximité) des Métropoles de Metz et du Grand Nancy ont contribué à plusieurs reprises aux travaux relatifs au projet d'A31 bis et ont été associés aux instances de concertation. Ils souhaitent ici **confirmer et actualiser leur expression commune de février 2019**, notamment sur la **nécessité de mieux prendre en compte l'avis des citoyens et riverains** et sur l'aspect nécessairement **multimodale de la réflexion sur les mobilités dans le sillon lorrain** et au-delà sur le territoire régional.

Une gouvernance à inventer - Une information du public à renforcer

En cette **période de défiance et de conflits récurrents dans notre société**, il importe de **construire une méthode** ayant pour objectif la **recherche de la qualité démocratique** et la meilleure information de tous. Pour ce faire il est nécessaire que **l'accès à l'ensemble des études** et aux informations soit rendu possible pour tous grâce à **l'élaboration de documents publics pédagogiques et intelligibles**. Une présentation, fine, complète et exhaustive des différentes solutions est indispensable et doit inclure les données techniques, les tenants et aboutissants du projet, les informations stratégiques, les objectifs poursuivis par l'État et les collectivités, les impacts réels sur le territoire et ses habitants, les scénarios envisagés et envisageables et enfin la gestion de la phase travaux et la procédure d'évaluation.

Une véritable **coordination des actions** doit être envisagée, en nouant des **partenariats** entre AOM, territoires, acteurs publics et privés car les mobilités ne relèvent pas d'un traitement technique mais bien de solutions, concertées, de **politiques publiques d'aménagement du territoire** ...

Le positionnement transfrontalier de cet axe doit impérativement être pris en compte. Les flux qu'il draine ne sont pas du fait uniquement du Sillon Lorrain ou encore de la région Grand Est mais bien

des mobilités Nord Sud à l'échelle européenne. Il convient ainsi de noter le rôle majeur que joue le développement de l'activité logistique au Luxembourg sur la saturation de l'A31 (plateformes d'Athus et Bettembourg) qui renforce l'importance d'une coordination / expérimentation à l'échelle transfrontalière.

Des outils européens sont à mobiliser, visant à la création d'un mécanisme tendant à **lever les obstacles juridiques et administratifs dans un contexte transfrontalier**.

La coopération territoriale européenne (CTE) est un cadre dans lequel les acteurs nationaux, régionaux et locaux de différents États membres peuvent **mener des actions communes et partager des politiques**.

C'est pourquoi, pour la prochaine **programmation 2021-2027**, il est proposé un **nouvel instrument qui simplifierait les projets transfrontaliers** en permettant, sur une base volontaire et en accord avec les autorités compétentes, que la **réglementation d'un État membre s'applique dans l'État membre voisin**. Cet instrument s'appliquerait à un projet ou à une action spécifique d'une durée limitée, mis en œuvre dans une région frontalière à l'initiative des pouvoirs publics locaux et/ou régionaux. **Le Luxembourg doit être associé dans le plan de financement au côté de l'Europe, de l'État français, de la région, des métropoles. Il faut tout mettre en œuvre pour mobiliser les financements nationaux et européens en s'inspirant du modèle du traité d'Aix-la-Chapelle.**

Il faut aussi penser à mieux organiser les connexions entre les agglomérations à l'échelle des SCOT (SCOT Sud et Nord 54, SCOTAM, SCOT agglomération de Thionville ...) et repenser l'ensemble des dessertes du sillon lorrain et des agglomérations.

Avoir une vision plus globale des enjeux

Il est impératif de **responsabiliser les acteurs politiques** 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). Les projets d'implantation de ZAC... continuent d'éclorre le long de l'A31 actuelle (Le projet Delta/Argan et l'entrepôt de logistique géant d'Amazon sur le site de Frescaty, l'immense espace pour l'implantation de nouvelles entreprises de la ZAC de Bouxières – Lesmenils ...) et vont d'ores et déjà à l'encontre d'une réduction du trafic, notamment des poids lourds.

Lutter contre l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles doit mobiliser tous les acteurs du territoire. **L'ouverture à l'urbanisation** doit être possible, uniquement si la **desserte en Transports en commun** est réfléchi en amont. Il faut penser, refaire sens, entre rural et urbain, **retisser les liens « ville et campagne » pour un pôle métropolitain durable**.

Les mobilités doivent être envisagées à l'aune du **grenelle de l'environnement** et non traiter le sujet par **l'angle uniquement technique d'une solution exclusivement routière**.

Il convient de s'inscrire dans une démarche plus vaste, **une vision plus globale et multimodale** des enjeux de mobilités, pour le sillon lorrain. **Afin de resituer ce projet dans le cadre du grenelle des mobilités à l'échelle de la Lorraine, la Région doit se positionner comme un acteur fort du projet**. Et ce en assurant la complémentarité des modes, en particulier avec le ferroviaire et les tramways luxembourgeois et en proposant un bouquet de solutions de Transports Collectifs **performants**, covoiturage, parc relais ...

Un projet trop routier – Penser de nouvelles mobilités

Sur l'ensemble du tracé, les élargissements vont occasionner au moins dix **ans de travaux et de ralentissements** récurrents et quotidiens. Les **trajets pourraient être augmentés de 20 à 30 minutes** partout où l'élargissement sur place sera effectif, et cette **congestion fortement impactante sur les mobilités quotidiennes pour l'économie**, les entreprises locales et les trajets domicile-travail, 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 trafic.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) offre des opportunités qu'il faudra saisir et notamment localement en ce qui concerne le Sillon Lorrain :

- Inciter au covoiturage par le développement de parkings sécurisés de qualité.
- Mettre en œuvre des lignes d'autocars à haut niveau de service, sur bandes d'arrêt d'urgence.
- Augmenter l'offre ferroviaire régionale.
- Renforcer l'intermodalité autour des gares et traiter qualitativement le dernier kilomètre.
- Développer la desserte en transports publics et de plans de déplacements des zones d'activité et des grandes entreprises situées aux abords des autoroutes.
- Imaginer des réseaux de bus fluviaux et impliquer, avec l'aide de VNF, les chargeurs pour utiliser l'énorme potentiel de la Moselle canalisée...
- Être attentif aux nouvelles mobilités urbaines.

Concernant le **transport de marchandises**, peu de solutions exclusivement régionales existent. Si le **problème est à l'échelle nationale, voire mondiale** : raccourcissement des circuits de distribution, relocalisation des centres de production, forte taxation du kérosène et des carburants ultra-polluants des navires... mais aussi : harmonisation fiscale et sociale, meilleures prises en compte des questions climatiques et environnementales... il y a toutefois **nécessité** de réfléchir, rapidement, à la mise en œuvre d'un **schéma fret et logistique**.

A 31 bis : Trouver des solutions immédiates pour répondre à l'urgence

En l'absence de politiques volontaristes en matière de mobilité et d'aménagement, aucune amélioration à terme n'est possible au regard des prévisions de déplacements à l'horizon 2030.

Le premier projet A 31 bis (dont une des variantes –« 2bis »- est strictement celle présentée aujourd'hui) date de 1993 et prévoyait la réalisation des divers tronçons entre 2000 et 2010. Au gré des changements politiques, il est devenu un véritable serpent de mer. Rien n'indique que dans les prochaines décennies, de nouveaux retournements ne vont pas s'opérer et que les riverains et les usagers vont se résoudre à accepter les tracés ou le péage. Il faut donc **faire émerger des solutions pérennes et acceptables par tous, pour une transition écologique effective**.

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

- modifications des 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).
- Sur le moyen terme, s'orienter vers un service performant d'autocars à haut niveau de service sur une véritable troisième voie réservée à cet effet ? Et ce, sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Pour nous résumer

Nous réaffirmons la nécessité d'avoir une méthodologie de concertation plus respectueuse du citoyen et de **traiter la globalité de l'axe**, les mobilités sur l'ensemble du Sillon lorrain étant impactées par des flux extérieurs et internes au sillon. Le découpage technique Nord-Centre-Sud ne doit pas impacter **la réflexion qui doit bien se faire à l'échelle du bassin de vie transfrontalier**.

Les nombreuses solutions alternatives respectueuses de l'environnement ne peuvent pas être mises en œuvre par un seul acteur. Une **nouvelle gouvernance** impliquant l'ensemble des acteurs publics, privés, citoyens du territoire élargi, **doit être inventée tant pour la recherche de solutions, que pour la prise de décisions**.

Annexes :

Cahier d'acteur Expression commune CD Metz Métropole – CD Métropole du Grand Nancy sur le Projet A31 bis daté du 22-02-2019

Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy
22-24 Viaduc Kennedy – CO n° 80036 - 54035 Nancy cedex
conseil.developpement.durable@grandnancy.eu

Conseil de développement durable de Metz-Métropole
11 Boulevard Solidarité - 57070 Metz
codev@metzmetropole.fr