



ADV/CLCV
29 Rue de Marseille
54350 Mont-Saint-Martin

A31bis.debatpublic.fr

Mt-St-Martin, le 22 juin 2015

Objet : le débat public sur l'A 31 Bis

Pour la CLCV Lorraine, l'ADV/CLCV (Association de Défense des Voyageurs), branche nationale transports/voyages de la confédération CLCV, rappelle ses propositions et suggestions adressées le 18 février 2015 à la CNPD, avec participation à la réunion du 20 février 2015 à Metz au café ABC à 14h00.

Ce rappel souligne l'intérêt que l'ADV/CLCV porte au projet de la DREAL, qu'anime la commission nationale de débat public.

Les propositions du 18 février 2015 rappelées ci-dessous sont accompagnées d'une réflexion est une analyse élaborée au fil des mois visant à mesurer l'action en cours, autant que la politique d'aménagement du territoire lorrain menée par la DREAL.

L'A 31 Bis (envoi du 18.02.2015)

Constat, comme pour le transport ferroviaire régional, seul le sillon lorrain (ferroviaire et autoroutier) est référencé dans le projet lorrain, tant en termes de développement économique que d'emploi, et concentre tous les pouvoirs de décisions sur le seul périmètre du sillon lorrain. L'abandon de Vandières annoncé le 19.02.2015 par le conseil régional de Lorraine en confirme, si besoin est l'esprit qui prévaut.

Sur le projet proposé, les points noirs estimés par la CLCV sont :

- Toul-Nancy incluant la forêt de Haye.
- l'embranchement dangereux de Nancy-Brabois doit être modifié. Il comporte une courbe courte dangereuse et très rapide vers la gauche, qui surprend l'automobiliste se dirigeant vers Metz.
- du même ordre, la sortie Nancy-Dijon reste dangereuse à hauteur du raccordement en direction de Toul, de même qu'avec l'embranchement Nancy-Strasbourg (A 33).
- la sortie Nancy Centre via Metz nécessite des aménagements de sécurité visant à supprimer les risques d'accrochages entre les automobilistes sortant de Nancy, et ceux arrivant de Toul ou de Strasbourg.
- le secteur de Frouard est un point d'engorgement récurrent nécessitant des aménagements pour résoudre ce problème.
- Pont-à-Mousson, il est nécessaire de revoir la conception de l'information insuffisante sur l'entrée et la sortie de l'A 31.
- pour améliorer la sécurité de l'A 31, la DREAL doit imposer l'interdiction aux poids-lourds de doubler. Pourtant, cette disposition urgente ne figure pas dans le projet. En second, et afin qu'il soit tenu compte des dégradations routières qu'ils induisent, l'écotaxe ou son équivalent doit être mis en œuvre, car à ce jour, seul le contribuable paie à leur place, les dégâts causés par les transporteurs.
- pour sécuriser l'A 31, les transports de matières dangereuses doivent être mis sur le rail en vue d'écarter tous risques supplémentaires.
- sur le covoiturage, la CLCV n'est pas en phase avec ce projet de développement, qui sous entend que

partout où il n'y a pas de transports collectifs, les autorités privilégieront cette formule. En réalité, l'objectif a pour finalité de réduire la flotte ferrée et routière des transports collectifs, pour réaliser des économies. En l'état, nous sommes loin d'un développement « dit durable ».

Au final, cette vision étriquée omet de souligner que le covoiturage répond actuellement à 1,3 personne par voiture. Cette vision conduit ainsi à faire circuler trois fois plus de voitures sur les routes, à comparer au recours à une rame ferrée de 600 places (correspondant à 461 voitures) ou à un car de 50 places remplace 38 voitures.

Ce projet omet notamment un risque routier accru incontestable. Il favorise et accentue la multiplication d'accidents inutiles, de blessés en surnombre, de surcoût des assurances, d'impact négatif sur les comptes de la sécurité sociale, une dégradation exponentielle des voies routières, etc.

Il est donc utile de reconsidérer ce choix qui n'inclut pas toutes les données des coûts externes, qui au final, sont susceptibles de dépasser le coût d'achat de l'équipement en matériel ferroviaire et routier, et nuire ainsi durablement à la réduction du risque routier. Le choix retenu ne nous convient pas et apparaît être un non sens économique qui nuit parallèlement au droit aux transports des usagers des secteurs peu ou mal desservis.

Au regard de ce que nous observons depuis 25 ans, la région met l'accent sur le seul sillon, poussant ainsi à la concentration des activités, de l'emploi et de l'accès aux transports, vers les métropoles lorraines.

- dans les deux sens, Nancy-Metz-Nancy, de Moulins-les-Metz au stade St-Symphorien, elle considère la limitation à 90 km/h sans cohérence, cause en l'état, de goulots d'étranglements préjudiciables.
- à l'embranchement de Richemont, la CLCV demande la neutralisation du risque de rabattement vers Thionville. A cet effet, elle demande la réalisation d'une voie de sortie Longwy à hauteur de la centrale de Richemont, suivie d'un pont enjambant l'A 31 pour rejoindre l'A 30.
- elle déplore que le plan proposé omette la mise en voie autoroutière de l'A 30 et de la RN 52 jusqu'à la frontière belge, à Mont-Saint-Martin, et rappelle que cette réalisation devait être effective dès 2006.

C'est pourquoi la CLCV demande l'intégration au plan actuel de la commission de débat public, la mise en voie autoroutière de l'A 30, de Richemont à Mont-Saint-Martin, avec respect des engagements pris en 2006 par l'Etat, auquel s'ajoute le flux exponentiel supporté par cet axe prioritaire en direction de la frontière belge. Cette mise en voie autoroutière inclut le doublement du tunnel de Hayange et des viaducs de la Chiers et de Piedmont.

Par ailleurs, cet axe souffre d'un sous entretien, tel les trous récurrents sur l'A 30 et la RN 52 (future A 30), alors que celui-ci est en plus classé au niveau 4 des difficultés en hiver.

- elle est enfin favorable au désengorgement du point Thionville cité à 96.000 véhicules/jour, mais rappelle que les poids-lourds doivent être mis sur le rail plutôt que sur la route.

22 juin 2015 : Complément à l'envoi du 18.02.2015.

POUR QUEL AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (le projet de l'A31 Bis laisse à quai l'A30, la RN 52 à la frontière belge) !

Réflexion et analyse de l'ADV/CLCV sur le plan de la DREAL présenté par la CNDP.

Si les suggestions proposées le 20 février à Metz à la CNDP n'appellent pas de correction, l'association estime nécessaire d'apporter un éclairage plus explicite sur ce plan non satisfaisant qu'elle souhaite voir modifié, l'estimant très incomplet, car réduit au seul sillon lorrain.

1 que dit la DTA, le projet de développement durable retenu par l'Etat doit inclure les bassins miniers Nord-lorrains.

Il a vocation à encourager la diversification industrielle des bassins fragilisés par la désindustrialisation massive de la sidérurgie et des mines de fer observée depuis plus de 30 ans, en y apportant de nouvelles réponses industrielles, techniques, technologiques, et d'enseignement.

Ce projet doit apporter et démontrer sa capacité et les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux risques d'effondrements possibles. De soutenir et garantir l'engagement de l'Etat à renforcer les infrastructures routières et autoroutières. Ce projet doit également répondre au bon fonctionnement des agglomérations transfrontalières et des communes rurales.

Mais ces intentions de bon sens sont selon nous balayées depuis des années par un seul projet : **le sillonnement lorrain** ! Certes important, celui-ci ne peut néanmoins être à lui seul l'Alfa et l'Oméga de la Lorraine, sans autre stratégie que le sillonnement, en occultant parallèlement les Vosges, la Meuse et la Meurthe-et-Moselle.

2 l'écotaxe, ce dispositif cohérent et porteur a chuté à la suite de l'action calamiteuse de l'autorité politique qui a cru utile de l'abandonner par crainte de pressions issues des transporteurs routiers, qui veulent bien user et utiliser les routes et les autoroutes, à condition que le particulier paie à leur place les dégâts occasionnés au revêtement de la chaussée par les poids-lourds.

Ainsi, les 1,2 milliard d'euros disponibles ont ainsi été ramenés à une portion congrue de 400 millions, laissant à quai les projets techniques prévus sur des routes et le fer. Les équipements installés sur les autoroutes et les voies rapides sont ainsi devenus obsolètes ! Pour l'association, cet abandon est une erreur stratégique qui a un coût ! Elle demande en urgence le rétablissement de l'écotaxe telle que prévue initialement, et elle invite l'Etat à observer et à s'inspirer de ce que fait la Suisse depuis 40 ans le sujet.

3 extension du projet A31 Bis à l'A30, la RN 52 et la frontière belge

Partie intégrante de la liaison Nord-Sud, l'A30 et la RN 52 sont le lien direct de communication avec l'A31 à hauteur de la centrale de Richemont.

Selon la DDE il y a 30 ans, la RN 52 ne devait jamais dépasser le seuil de 25.000 véhicules/jour. Cela a conduit à la réalisation d'ouvrages inadaptés, tel le viaduc de la Chiers à deux voies, et celui de Piedmont à trois voies. La DDE de l'époque ne pouvait ignorer que ce schéma inadapté deviendrait nécessairement obsolète face au flux du trafic routier actuel sur cette voie.

La DDE a suivi le même raisonnement sur l'A30 avec le tunnel de Hayange, qui, tout aussi inadapté celui-ci a été réalisé à deux voies, d'où des goulots d'étranglements inévitables sur ces trois ouvrages. En 2015, il est utile de rappeler que le trafic routier sur la RN 52 en 2015 dépasse largement les 30.000 véhicules/jour à Mont-Saint-Martin, sans qu'une mise en conformité avec passage en voie autoroutière n'ait été réalisée.

Contrairement au plan mentionné par la DREAL qui indique une voie fluide sur l'A30 et suivant, la réalité est tout autre ! En heure de pointe dans le Pays-Haut, c'est un flux ininterrompu de véhicules de 5h00 du matin à 9h00, avec reprise de 15h00 à 20h00.

Cet état impacte négativement la circulation dans Longwy-Herserange, Longlerville, Mont-Saint-Martin, sans voies de dégagements intermédiaires complémentaires à la RN52, et l'ex RN18 menant à Longuyon. Les bouchons journaliers sont récurrents et génèrent d'importants blocages de circulation dans ces villes, et sur la RN52 qui cumule des bouchons de 4 kilomètres, de la frontière belge à la sortie de Longwy.

Et quand un poids-lourd tombe en panne sur le viaduc de la Chiers, comme en novembre 2014, c'est 15 kilomètres de blocage, avec un retour à domicile espéré en 3 heures ! Il est à noter que depuis les travaux réalisés sur le pont de Richemont il y a 4 ans, le flux de poids-lourds a augmenté de 20% sur la RN 52.

Enfin, pour en finir sur ce point, l'état de vétusté de l'A30 et de la RN 52 tend à confirmer le désengagement de la DREAL à favoriser l'entretien, comme la mise aux normes autoroutières de cet axe structurant reliant la Belgique et le Grand-Duché.

4 des indicateurs utiles

Ces quelques indicateurs emblématiques soulignent si besoin est, les limites des institutions politiques et publiques à déployer une véritable politique « d'aménagement dit durable » sur le territoire lorrain, tels :

Vandières : le décret n° 2011-332 du 28 mars 2011 affirme la DUP de la gare d'interconnection TER-TGV devant permettre à tout lorrain de s'y rendre en train TER pour pouvoir circuler dans l'hexagone et vers les frontières. Ce débat qui traîne depuis 20 ans reste néanmoins une urgence devant recevoir une issue positive.

Pour mémoire, la gare de Louvigny, loin de satisfaire les attentes des voyageurs lorrains et ceux issus de l'hexagone, cette gare, perdue dans les champs, impose en gare de Metz de reprendre une navette car, soit 27 km en plus du trajet à parcourir au départ de Longwy, et 37 km de Nancy pour se rendre à Louvigny.

Pourtant, ce plan de bon sens a été repoussé en 2015, essentiellement dû à la pression politique issue du sillon lorrain, bien que toutes les conditions financières aient été réunies pour sa réalisation.

Mise en voie autoroutière de la RN 52 : ce décret date du 12 septembre 1995. Il affirme le rôle majeur de cette DUP, avec mise en voie autoroutière de la RN 52 en 2006, incluant la mise en conformité du tunnel de Hayange à deux fois deux voies, l'échangeur de Mexy à rectifier, le doublement des viaducs de la Chiers actuellement à deux voies, et le viaduc de Piedmont à trois voies (deux voies montantes et une descendante).

Nous sommes en 2015, et 20 ans plus tard, rien n'a bougé ! Aucune décision confirmant cette réalisation n'est prévue. A ce jour, ce point essentiel n'est pas inscrit dans les propositions de la DREAL ! Manifestement, notre demande se heurte depuis 4 ans à l'absence de réponse de la DREAL visant la tenue d'une réunion sur le sujet visant à fixer la date de cette réalisation en urgence. **Pourtant prévue en 2006, la mise en voie autoroutière est sans cesse reportée.**

5 pour quel aménagement du territoire lorrain ?

Notre constat, hors le sillon lorrain, nos départements perdent, à défaut de population, leur attractivité, des parts importantes d'activités industrielles et tertiaires ont disparu. Le volume des services ferroviaires proposé ne répond plus aux besoins de déplacements des usagers et frontaliers, hors sillon. A ce titre, la Meuse n'a plus aucun train sur son périmètre, hors Meuse TGV, contraignant les usagers à recourir à la voiture ou à des cars. Incontestablement, la Meuse comme l'Ardenne se dépeuple.

Faits concrets, lors des réunions à Metz en juin et décembre 2014 sur le cadencement, la SNCF, le conseil régional et les CFL ont décidé de supprimer 10 trains à Longwy. Deux l'ont été en décembre 2014 (Longwy-Hayange-Metz), les 8 autres concernent Longwy-Belval-Thionville, qui bien que négociés le 5 novembre 2009 entre Christian ECKERT et l'ADV/CLCV en comité de dessertes Pays-Haut/Vallée de l'Orne, ces trains ont été offerts sur un plateau à Metz-Thionville au détriment des frontaliers du Pays-Haut.

Cet exemple précis vient s'ajouter **aux indicateurs utiles** du point 4. Cette présentation succincte confirme si besoin est, que les plans d'aménagement du territoire lorrain servent essentiellement la Moselle et le sillon. Et la décentralisation voulue par l'Etat, loin de répondre à l'aménagement du territoire lorrain, conduit aujourd'hui à concentrer tous les pouvoirs sur le seul sillon, sans équité ni équilibre avec les trois autres départements.

Ce centralisme destructeur augmente les pouvoirs des grandes métropoles qui deviennent des aspirateurs d'emplois avec concentration des entreprises en un même lieu, où s'y développe ainsi la recherche, les universités, les lieux de formations. Ce schéma centralisateur induit nécessairement le départ massif de populations vers les centres d'activité en lien avec les axes de transports densifiés et pertinents.

La lorraine reproduit ainsi sur le sillon lorrain, « l'équivalent du tout TGV promu il y a 30 ans », qui a conduit à surdimensionner ce qui l'était déjà, et à désertifier davantage encore des pans entiers du territoire lorrain contraints à l'exode, faute d'emplois, de transports, etc. Si l'ADV/CLCV estime nécessaire d'aménager les points cruciaux de l'A31 par l'A31 bis, elle ne soutien pas la création de péages.

Par ailleurs, elle considère qu'il est grand temps que la DREAL repense sa politique régionale des territoires lorrains, et prenne des décisions urgentes, telles, la mise en chantier de Vandières, et la mise en voie autoroutière de la RN52, de la frontière belge à l'A30, jusqu'à l'embranchement de la centrale de Richemont, sans reports successifs.

6 L'ADV/CLCV (Association de Défense des Voyageurs CLCV), est la branche nationale transports/voyages de la confédération CLCV. Son activité touche à tout ce qui concerne le tourisme et tous les modes de transports du local à l'international.

L'association a vocation à traiter (et traite) les litiges nés des transports et des voyages sans limite territoriale. Elle est force de propositions à l'échelon local et régional, participe aux rencontres avec les maires pour les routes, les parkings, etc, avec le conseil général, les conseils régionaux d'Alsace, de Lorraine et Champagne-Ardenne pour les TER, et conteste la mise en cause des TET (trains d'équilibre du territoire), les trains Intercités et trains de nuit. Rencontre la SNCF Lorraine Grandes Lignes et TER, et participe à la Certification tripartite entre la SNCF, le conseil régional et les associations. Elle rencontre RFF, la DIR-EST, la DREAL, les SCOT, etc.

A l'échelon national, elle est mandatée par la confédération CLCV à l'ASFA (la société des autoroutes), au CSER et à la DSCR pour le permis de conduire et travailler à l'élaboration d'arrêtés et décrets. A l'AQST (Association pour la qualité des services de transports) et au HCQST (le haut comité de la qualité des services de transports), et aux conférences environnementales du ministère de l'Ecologie, elle participe à des colloques, tel les Assises du ferroviaire, etc. Dans chaque instance, l'association apporte sa contribution et y défend des positions en faveur des consommateurs.

Structure nationale, l'association couvre une plage allant du local à l'international, et traite les litiges de vacanciers victimes de prestations non respectées par l'aérien, le ferroviaire, la navigation, les transports par autobus et autocars, les hôtels, les locations de bungalows, les locations de voitures, les achats en ligne sans interlocuteurs directs qui induisent à posteriori une multitude de lourds litiges.

Elle est reconnue pour avoir entre autre négocié 20 trains Longwy-Luxembourg le 13 avril 2000, et 17 cars Longwy-Metz, suivis de 8 trains Longwy-Belval-Thionville le 5 novembre 2009 cités ci-dessus au point 5.

Elle intervient auprès de la commission européenne pour souligner les incohérences et interprétations possibles des quatre règlements transports (aérien, ferroviaire, navigation et autobus et autocars, et demande elle la refonte de ces textes en vue d'éliminer toutes les imperfections et défauts de chacun d'eux, pour garantir une réelle protection des consommateurs.

Sur la communication, elle est ponctuellement interviewée par France 3, France 4, Capital sur divers dossiers, et en particulier sur les litiges. Localement, elle passe régulièrement sur la chaîne télévisée RIV 54, sur radio ARIA, à l'IUT de Longwy, et sans raison, bien moins sur le RL.

Membre des Unions régionale et départementale lorraines, l'ADV/CLCV publie depuis 2002 un trimestriel dans lequel elle relate l'état d'avancement des rencontres qu'elle a avec les autorités ayant pouvoir de décisions, et dispose d'un site Internet couvrant l'ensemble de ses activités sous la référence : <http://adv-clcv.over-blog.com/>.

Son adresse est ADV/CLCV, 29 rue de Marseille, 54350 MONT-SAINT-MARTIN.

Sa messagerie : adv-clcv@orange.fr.