

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°19 JUIN 2015



Seconde assemblée régionale, le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine rassemble 97 femmes et hommes issus de la société civile organisée qui, par un brassage d'idées permanent, portent une réflexion sur le devenir de la Lorraine. Soucieux de travailler dans l'intérêt régional, ceux que l'on appelle les socioprofessionnels lorrains, sont organisés en quatre collèges spécifiques et sont désignés pour six ans. Le CESE de Lorraine, instance consultative, est un partenaire incontournable de la définition des politiques régionales. Sa composition le prédispose à être un acteur déterminant de la démocratie participative et du dialogue social en Lorraine.

CAHIER D'ACTEUR DU CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE LORRAINE

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

L'A31 BIS : UN PROJET INDISPENSABLE TANT À COURT TERME QU'À LONG TERME

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

a) L'A31 n'est plus adaptée à la réalité des flux

Construite dans les années 1960 pour assurer la **desserte interurbaine entre les villes du sillon lorrain**, l'A31 est devenue un axe majeur de déplacements à l'échelle locale, régionale, nationale et européenne (A31-A3-E21). Au fil des ans, des flux d'échanges externes à la Lorraine sont venus s'ajouter aux déplacements internes (qui restent majoritaires). On peut citer :

- **les déplacements quotidiens des travailleurs frontaliers au Luxembourg :** 87 000 fin mars 2015 (3 000 de plus dans les 10 années à venir).
- **les flux d'échanges et de transit européens** sur l'axe Nord - Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée (Eurocorridor C2).

Les caractéristiques techniques de l'A31 sont celles d'une **autoroute urbaine** : traversée des zones urbanisées de Nancy, Metz et Thionville, dessertes locales des territoires et des zones d'activités (38 échangeurs sur 115 km, en moyenne 1 tous les 3 km). **Cette configuration n'est plus adaptée pour gérer dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité la masse des flux qui y circulent chaque jour.**

Les conditions de circulation sur l'A31 sont de plus en plus difficiles et anxiogènes : temps de trajet de moins en moins fiables, interventions des professionnels des services d'urgence ou de dépannage de plus en plus dangereuses. Si le nombre d'accidents corporels n'est pas plus élevé que la moyenne des autoroutes interurbaines non concédées, le niveau de gravité est plus important : 6 accidents sur 10 sont graves, contre 4 sur 10 en moyenne. Les perspectives des différents scénarios de trafic étudiés montrent une **saturation à l'horizon 2030**, quelles que soient les hypothèses de croissance ou de report modal.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

b) Les autres modes de transports complémentaires au projet A31 bis : nécessaires mais insuffisants

Le CESEL soutient les politiques de report modal, qui doivent être poursuivies sur le long terme et amplifiées. Les marges de progrès sont importantes pour améliorer l'attractivité des transports en commun (articulation entre les différents réseaux (horaires et tarification), offre de stationnement vélo et voiture aux abords des gares ou des pôles d'échange). La gestion des temps (vie professionnelle - vie privée) ou le télétravail peuvent également permettre de mieux réguler les déplacements et d'élargir les plages des heures de pointe.

Le CESEL n'oppose pas les modes de transport entre eux mais mise sur leur complémentarité. La route reste un « passage » obligé sur tout ou partie d'un trajet pour les voyageurs comme pour les marchandises. La qualité de la desserte routière est donc liée à la performance globale de la « chaîne multimodale » des transports. L'A31 bis n'empêchera pas de soutenir les projets de report modal et réciproquement, mais ces projets ne pourront absorber qu'une partie des trafics : réduction estimée de 10 000 véhicules et 1 000 à 2 000 poids-lourds à l'horizon 2030.

QUELQUES CHIFFRES SUR LES PROJETS DE REPORT MODAL VOYAGEURS ET MARCHANDISES :

Le TER Lorraine :

- 65 000 voyages par jour, environ 250 000 utilisateurs différents (quotidiens et occasionnels) ;
- 160 M€ de budget annuel d'exploitation, soit environ 1,4 Md€ en montant cumulé depuis 2002 ;
- 576 M€ investis dans l'acquisition et la rénovation du matériel roulant ;
- Augmentation du nombre de places offertes en heure de pointe dès 2015 et 2016, puis à l'horizon 2021 avec la réalisation des projets du Grand-Duché du Luxembourg (cf. rapport pour un modèle durable du TER Métrolor CESEL 2014).

L'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan : 600 poids lourds par jour en moins sur l'A31 (pour un service de 10 allers-retours par jour = objectif à terme, aujourd'hui la moitié).

Les plateformes multimodales le long de la Moselle (rail et fluvial) : 300 à 700 poids lourds par en moins.

c) Les projets alternatifs, jugés peu crédibles ou manquant de maturité selon le CESEL

- La 3^{ème} voie ferroviaire Nancy-Louvigny-Metz-Luxembourg
- Le passage par l'A30
- Le « monorail »

LA VISION ET LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET SELON LE CESEL

a) Objectif n°1 : améliorer la mobilité

Le premier objectif de l'« A31 bis » est d'améliorer la mobilité en assurant la sécurité et la fluidité de la circulation de tous les usagers (particuliers, professionnels du transport, entrepreneurs, ambulanciers, dépanneurs etc.). Si le CESEL est un fervent défenseur du projet « A31 bis », il ne l'est pas à n'importe quelles conditions. Le CESEL a ainsi contribué, aux côtés des services de l'Etat, à enrichir le projet initial pour le rapprocher de sa conception d'une « A31 optimisée », durable dans la construction et « intelligente » dans les mesures d'exploitation afin de réduire au maximum les impacts et nuisances sur les milieux urbanisés et naturels traversés :

- **optimisation de l'infrastructure existante** et création de deux sections nouvelles uniquement là où l'élargissement à 2x3 voies n'est pas possible ;
- **prise en compte des risques et adaptation de l'infrastructure aux nouvelles normes environnementales** : des aménagements sont prévus pour lutter contre les nuisances sonores et environnementales, réduire la pollution de l'air et des ressources naturelles, rétablir les continuités écologiques (tranchées couvertes, passages en déblai, murs anti-bruit, protection des façades, écrans acoustiques, bassins de récupération des eaux usées, passages à faune etc.) ;
- **favoriser un autre usage de la route en complémentarité avec les autres modes** : gestion dynamique des circulations (régulation des vitesses et des itinéraires) et gestion multimodale de la 3^{ème} voie sur certaines sections.



LE PROJET A31 BIS QUE LE CESEL SOUTIENT :

Section Nord : intégration de la spécificité transfrontalière :

- **Frontière du Luxembourg - Nord Thionville** : aménagement à 2x3 voies avec 3ème voie réservée aux transports en commun et covoiturage, en lien avec le développement de parkings de covoiturage et parkings relais à proximité ;
- **Liaison A 30 – A 31** : aménagement à 2x3 voies entre Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe (4,5 km) ;
- **Contournement Ouest de Thionville** : tracé neuf à 2x2 voies (5,5 km), traversée de Florange hyper qualitative avec intégration du raccordement au port d'Illange.

Section hors périmètre « A31 bis » mais prévues dans d'autres programmes :

- **Liaison A4 et A30 (RN 52 - VR52)** : mise à 2x2 voies (engagement Etat-Région Conseil départemental Moselle, confirmé par l'inscription au CPER 2015-2020) ;
- **Liaison A30-A28 belge** : mise aux normes autoroutières de la RN52 en prolongement de l'A30 et raccordement à la future A28 Belge ;
- **Au-delà de la frontière luxembourgeoise** : le Grand-Duché a confirmé à Thionville le 21 mai 2015 son engagement d'assurer la mise à 2x3 voies des portions situées entre la Croix de Gasperich et la frontière.

Section Centrale :

- **Hauconcourt-Fey** : maintien à 2x2 voies avec interdiction du trafic de transit poids-lourds orienté sur le contournement sud-est de Metz : A4 - RN 431 ;
- **Hauconcourt-Mey – section A4** : hors périmètre « A31 bis » mais inclus dans le contrat de concession SANEF : aménagements à 2x3 voies et reprise de l'échangeur d'Hauconcourt ;
- **Mey-Fey - RN 431** : prévoir des mesures spécifiques anti-bruit avec prise en compte des « pics » et non des moyennes (recherche en cours) ; aménagements prévus sur l'infrastructure routière (structure et virages) et les échangeurs ;
- **Fey-Bouxières-aux-Dames (33 km)** : aménagements à 2x3 voies.

Section Sud : gestion globale des flux Nord-Sud et Est-Ouest du bassin de vie de Nancy :

- **Aménagement au-delà de Gondreville de l'A31 Toul-Nancy**, avec une réflexion à mener sur la possibilité d'une voie dédiée aux transports en commun et au co-voiturage ;
- **Contournement Ouest de Nancy par l'axe Gye-Dieulouard** : tracé neuf avec une préférence pour le tracé variante 3 combinant aménagement sur place au droit de Toul (entre Gye et l'échangeur A31/RN4) et une section neuve entre Gondreville et Jaillon pour rejoindre la RD 611. Elle a l'avantage de réutiliser au maximum les infrastructures existantes tout en limitant les impacts sur les zones urbanisées et naturelles traversées.

b) Objectif n°2 : accompagner le développement économique

Le projet « A31 bis » doit favoriser le développement économique de la Lorraine. Une infrastructure ne crée pas à elle seule l'économie d'un territoire mais l'accompagne ou la renforce. En l'occurrence, par sa localisation le long du sillon mosellan, l'A31 est devenue l'« épine dorsale » de la région en complément des modes ferroviaires et fluviaux historiquement bien développés en Lorraine. Elle relie les grandes agglomérations du sillon lorrain qui concentrent la majorité des emplois et de la population, les principales zones d'activités régionales, les ports, les gares et les plateformes multimodales rail-route-fluvial et connecte la Lorraine au reste de l'Europe.

La réalisation de l'« A31 bis » devrait donc permettre le maintien ou le développement d'entreprises implantées dans ces zones d'activités et sites logistiques.

Le développement des zones d'activités a été favorisé par la construction de l'A31, elle-même rendue nécessaire par la démocratisation de la voiture. De nombreux choix urbanistiques sont aujourd'hui remis en question, comme la place de la voiture en ville, les grands ensembles ou encore la périurbanisation non maîtrisée. **Le CESEL défend un urbanisme durable et une meilleure articulation des politiques urbanisme-transport** afin d'anticiper les problèmes et les gérer « à la source ». L'objectif est de limiter l'étalement urbain tout en densifiant intelligemment et de favoriser la mixité des déplacements en ville (marche, vélo, véhicule) et la mixité des fonctions dans les constructions et réhabilitations (bureaux, résidences, commerces). Ces évolutions sont en partie à l'œuvre, mais elles prendront du temps, il est donc indispensable d'améliorer l'existant. Il est important de noter qu'aucun nouveau projet de zones d'activités n'est inscrit dans les schémas de cohérence territoriale (SCoT) du sud Meurthe-et-Moselle et des agglomérations messine et thionvilloise. Ces mêmes schémas prévoient également d'améliorer la desserte en transports en commun ou encore de favoriser le covoiturage.

c) Les conditions de réussite : continuité du tracé, mesures d'exploitation et financement

Le premier élément de réussite du projet est la **réalisation de l'ensemble des aménagements**.

Une attention particulière devra être portée sur les **mesures d'entretien de l'infrastructure, d'exploitation, de réglementation et de contrôle** : respect des limitations de vitesse et des règles de circulation (en particulier pour le transit des poids-lourds et pour le covoiturage).

Enfin, **le choix du scénario de financement est un point déterminant** quant à l'issue du projet. **Le CESEL soutient le scénario intermédiaire d'une « concession partielle »** qui correspond à l'équilibre le plus raisonnable entre délai de réalisation et partage du financement entre contribuables et usagers, **mais demande aussi l'examen d'un scénario alternatif avec un financement public de l'A31 bis**.

Les contributions publiques seront également sollicitées dans le cadre de la mise en œuvre de tarifs préférentiels de péages (abonnements pour usagers réguliers, covoiturage etc.). Compte tenu de l'intérêt général du projet et de sa dimension locale, régionale, nationale et européenne, une répartition entre les différents contributeurs publics devra être organisée. **Le CESEL en appelle à la responsabilité de tous pour définir le niveau de participation le plus réaliste et le plus juste de chaque échelon.**

En contrepartie de ce nouvel engagement des collectivités locales aux côtés de l'Etat, le CESEL demande :

- **l'expérimentation d'un dispositif en remplacement de l'écotaxe** dans le cadre de la future région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine ;
- **l'inscription de l'A31 bis aux dispositifs de cofinancements européens**, notamment dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements de la Commission européenne dit « Plan Juncker ».

Le CESEL formule également des exigences dans la rédaction du contrat de concession afin de prévoir des clauses spécifiques sur la transparence des données et sur les possibilités de renégociation des contributions publiques (subvention d'équilibre et participation aux tarifs préférentiels) en fonction des écarts entre les prévisions et les trafics effectifs.

Enfin, s'agissant des modalités techniques de perception des péages, **le CESEL compte sur l'innovation dans le domaine des usages numériques et des applications mobiles permettant de combiner fluidité et post paiement** et ainsi éviter les congestions liées aux installations classiques des barrières de péages.

EN CONCLUSION, UN PROJET PRIORITAIRE, URGENT ET À ENGAGER AU PLUS VITE

Le CESEL est un fervent défenseur du projet « A31 bis », mais il ne l'est pas à n'importe quelles conditions. Ces conditions, tant en matière de mesures de protection des populations et de l'environnement que de scénarios de tracés et de financement, sont rappelées dans ce cahier d'acteur. **Le CESEL espère donc qu'une majorité de soutien au projet se dégagera** à cette occasion de façon à ce que l'Etat puisse prendre une décision claire et engager l'enquête publique dans les meilleurs délais. Compte tenu de l'urgence de la situation, **le CESEL soutient le scénario intermédiaire de « concession partielle » mais demande aussi l'examen d'un scénario alternatif avec un financement public de l'A31 bis.**