

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°20 JUIN 2015



Le groupe EEL est constitué de 10 élus issus des quatre départements, 3<sup>e</sup> en effectif du Conseil Régional. Les élus du groupe réunissent des compétences dans le domaine de la santé, de l'agriculture, des mobilités et coopérations transfrontalières, de la biodiversité, de l'énergie et de l'économie.

Mobilisés régulièrement sur les questions liées à la mobilité, notre contribution au débat public A31bis vise à cerner les difficultés de déplacements actuels entre Toul et la frontière luxembourgeoise et plus globalement en Lorraine, faire quelques préconisations et donner un avis consultable.

## CAHIER D'ACTEUR

*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.*

## DES CONSEILLERS RÉGIONAUX DU GROUPE EUROPE ÉCOLOGIE LORRAINE

### CONSTATS

- **Les scénarios proposés se placent avec facilité et sans ambition dans la poursuite des anciens schémas basés sur une croissance sans limite et sur la consommation sans frein des ressources et espaces naturels.**
- Les impacts environnementaux des mobilités sont importants. Il s'agit de santé publique (pollution de l'air, bruit), de biodiversité (coupure dans la nature nécessitant la remise en état de corridors écologiques), d'agriculture et de sylviculture avec la réduction ou la modification de ces espaces, de développement économique avec l'essor des zones d'aménagements concertées aux abords des grands axes.

Seul un élément semble intéressant dans la proposition A31bis. En effet, des investissements seraient prévus pour la préservation de la biodiversité avec l'atténuation d'infrastructures anciennes qui sont souvent des coupures importantes de la trame verte et bleue régionale.

- Il y a un encombrement important des axes routiers aux abords des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville au quotidien, le matin ainsi qu'en fin d'après-midi et lors des grands déplacements de vacanciers.
- Près d'un poids-lourd sur deux qui circule en Lorraine est en transit.
- Il existe une offre de transport en commun importante (TER Métrolor, réseau Citéline) mais qui n'est pas encore suffisante entre Thionville et le Grand-Duché pour les déplacements domicile-travail : moins de 20% des frontaliers dans les deux modes réunis.
- Il y a un sentiment d'insécurité routière concernant l'autoroute A31 jugée particulièrement dangereuse.
- Le débat A32 lancé en 1999 annonçait pour 2010 une asphyxie totale entre Toul et la frontière luxembourgeoise tant pour les modes routier que ferroviaire. Les estimations des mouvements pendulaires sont, selon nous, surévalués.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

- Des travaux ont été réalisés durant cette décennie : le contournement sud-est de Metz permettant d'éviter la ville par la RN431/A4 en rejoignant Fey à Hauconcourt, la D955 route de Metz à Sarrebourg avec une 2x2 voies de la sortie de Metz à l'aéroport régional, la VR52 en rive gauche. Il reste désormais quelques chantiers programmés dans la continuité.
- Les aménagements proposés ne sont pas priorités au vu de l'importance des encombrements pendulaires (Thionville-Luxembourg et autour de Nancy).

### PRÉCONISATIONS : RÉALISER UN RÉEL SCÉNARIO ALTERNATIF

- **La vision de la mobilité à venir doit être globale.** Il faut évoquer l'ensemble des modes de déplacement : routier, ferroviaire et fluvial ainsi que les combinés importants, nécessaires et indispensables. C'est l'intermodalité : voiture légère-bus, transports en commun urbains-train, train-vélo, voiture légère-covoiturage... A ce titre, la gare TER/TGV de Vandières représente un enjeu majeur.
- **Le mode ferré permet de transporter des voyageurs et du fret en sécurité, et préserve l'environnement.** Ce mode pourrait, selon la SNCF, avoir une capacité accrue de 126% dans 5 ans entre Thionville et Luxembourg. En ajoutant la réouverture de la ligne Fontoy-Audun, ainsi que d'autres lignes via Ottange ou Mondorf, on peut gagner aisément des marges supplémentaires. Le scénario alternatif doit aussi retenir une desserte accrue en autocars dans le nord de la région vers le Luxembourg. L'intermodalité et l'articulation avec le programme luxembourgeois de transport sont des objectifs majeurs. Dans le secteur de Pont-à-Mousson, Toul et Nancy, la gare halte de Thiaucourt-Regniéville sur la ligne TER Bar-le-Duc - Metz pourrait soulager localement le sillon. La remise en service de la ligne Toul - Neuves-Maisons pourrait quant à elle soulager l'axe Toul-Frouard-Nancy, notamment pour les marchandises.
- **Plusieurs solutions avec un coût réduit sont à mettre en place rapidement** pour la sécurité et la fluidité du trafic :
  - La mise en place de la modulation de vitesse dynamique sur l'ensemble de la section Metz-Luxembourg,
  - Une interdiction de transit des poids-lourds de 7h à 9h dans le sens France-Luxembourg et dans l'autre sens de 16h à 19h,
  - Une surveillance plus rigoureuse des conducteurs ayant une conduite inappropriée, facteur d'insécurité,
  - Dans le domaine de l'emploi, la modulation des horaires de travail pour atténuer les deux pics quotidiens et le télétravail doivent être envisagés. Il est intéressant d'observer que le prochain CPER Alsace intègre cette proposition. Le travail à domicile permet d'ailleurs de réduire le stress du personnel et le temps perdu dans le déplacement.
- **L'échelle de temps est importante** car si les difficultés sont actuelles, certaines mesures et décisions sont applicables en quelques semaines, d'autres en plusieurs années. Il est dans la pratique très rapide d'augmenter la capacité de TER mais plus long de créer un nouveau barreau autoroutier.
- **Dans le volet routier** hors A31bis, il serait possible d'envisager la mise aux normes autoroutières de l'A30 – RN 52 avec des glissières de sécurité, la pose de grillages et la réalisation de Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU). Les deux sections à 1x2 voies (tunnel « bois des chênes » et « viaduc de la Chiers ») ne sont pas des lieux de ralentissement conséquents de la fluidité. Cela nécessite au plus de mettre une glissière de sécurité pour séparer les voies ou de réétudier l'utilisation de la voie centrale dans le tunnel, alors que doubler les ouvrages serait très coûteux. Enfin dans la traversée de Longwy, la difficulté réside entre la D618 E44 (ex N18 en direction de Longuyon / Reims) et Aubange B / Rodange L et la RN52. Là effectivement, la voirie actuelle ne permet pas de résorber le flux des frontaliers et la bonne séparation des flux vers Longuyon ou Metz.
- **L'axe Toul-Dieulouard** doit conserver son statut local. Il a d'ailleurs été déclassé passant de RN411 à D611. Un moratoire est à mettre en place pour observer la possibilité de réaménagements spécifiques dans le secteur de Toul/Croix de Metz, l'embranchement D611/A31, l'évitement de deux villages. Cet axe local ne doit pas servir pour les camions en transit selon le même principe que le franchissement des cols vosgiens.



- D'autre part, la **possibilité d'une 3<sup>ème</sup> voie** ou utilisation de la BAU entre « le bois de l'Etoile » et la frontière luxembourgeoise serait pour nous conditionnée à la réservation de cette voie pour les bus voire le covoiturage.
- **La Lorraine ne peut se cantonner au seul axe mosellan** pour développer les territoires périphériques. Elle est riche de sa diversité et des espaces ruraux qu'il faut préserver mais ne pas mettre sous cloche. A ce titre, le sillon mosellan devrait, à long terme, redevenir un axe alternatif ferré pour les marchandises entre le Benelux et Rhône-Alpes et Méditerranée.

## FINANCEMENT : QUI, COMMENT, OÙ ?

- La question du financement et du financeur est essentielle pour définir qui doit payer les infrastructures afin d'envisager sereinement recettes et dépenses. Autour de l'ACAL (Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine), les Etats voisins ont mis en place leurs propres outils. Une étude fine et une harmonisation paraît souhaitable.
- Sur les 10 000 poids-lourds circulant sur l'A31, près de la moitié sont en transit. Ils n'apportent aucune plus-value (très peu de remplissage de réservoir d'essence aux stations-service) bien au contraire (pollution, dégradation de l'infrastructure). Un dispositif pollueur/payeur est indispensable. **Une contribution poids-lourds payante**, simple, rapide et juste doit être mise en place sur l'A31 et sur les autres axes nord-sud dans l'ACAL. Plusieurs hypothèses existent : réutilisation des portiques de l'écotaxe, extension du périmètre du dispositif allemand dans la nouvelle région. L'argent collecté servirait à financer les infrastructures alternatives.
- Le **principe de vignette** semble lui aussi intéressant notamment pour les véhicules légers européens en transit mais aussi pour les utilisateurs au quotidien. Ces derniers ne paieraient pas en permanence une infrastructure qu'ils financent déjà via la fiscalité. Il faut faire évoluer la réglementation européenne afin de pouvoir superposer sur un même réseau national, autoroute à péage, autoroute à vignette et contribution poids-lourds sur réseau non concédé.
- **L'A31 relève du réseau national**. Pour cette raison, l'Etat doit rester propriétaire et financeur public principal.
- L'Union Européenne peut-être aussi un financeur du fait du flux européen incontesté et le classement qui en découle de route « Européenne 21, 23 et 25 ».

## CONCLUSION : DES SOLUTIONS LOCALES POUR UN ENJEU GLOBAL

1. Hors de la modernisation de l'existant, nous sommes **opposés aux scénarii de l'A31bis**.
2. Il manque une étude réelle de solutions alternatives, peu onéreuses, sécurisantes **et fluidifiant le trafic. Il existe plusieurs propositions réalisables à très court terme** comme le télétravail et la gare d'interconnexion TER-TGV de Vandières. **Un réel scénario alternatif** à la voiture individuelle doit être sérieusement privilégié en favorisant le mode ferré, l'optimisation du réseau existant, la réouverture de la ligne Fontoy-Audun, la possibilité de réaliser un Transport en Commun en Site Propre entre la Vallée de la Fensch et le centre-ville de Thionville.
3. **L'utilisation d'une 3<sup>ème</sup> voie dédiée** est nécessaire entre Thionville et la frontière. Elle faciliterait une desserte accrue en autocars dans le nord de la région vers le Luxembourg et le développement du co-voiturage. L'intermodalité et l'articulation avec le programme luxembourgeois de transport doivent apparaître comme objectifs majeurs.
4. **Des financements sont à trouver en urgence par l'application redevance poids-lourds (écotaxe).**
5. **La réflexion doit changer d'échelle de débat et s'effectuer au niveau grand-régional Alsace Champagne Ardenne Lorraine sur les axes nord-sud non concédés** Nancy-Epinal, Lauterbourg-Basel et Rocroi-Charleville Mézières-Vitry le François-Chaumont. La situation exceptionnelle des périodes estivales (10 jours par an pendant quelques heures) doit, elle, être étudiée au niveau ACAL et Grande Région avec nos voisins européens.
6. Sur la modernisation du réseau existant hors A31 : quelques aménagements routiers à étudier. **L'axe A30 RN52** peut être étudié avec une mise aux normes « autoroutières ». **Une section autoroutière ou équivalente Toul-Dieulouard n'est pas utile** et serait néfaste pour l'environnement. Cette route doit conserver son statut de desserte locale et de déviation lors de fermeture, coupure de l'A31, dans l'agglomération de Nancy.

# PROJET AUTOROUTIER A31BIS

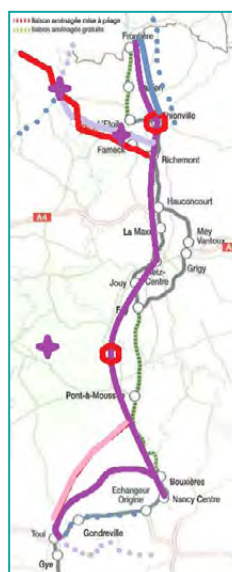
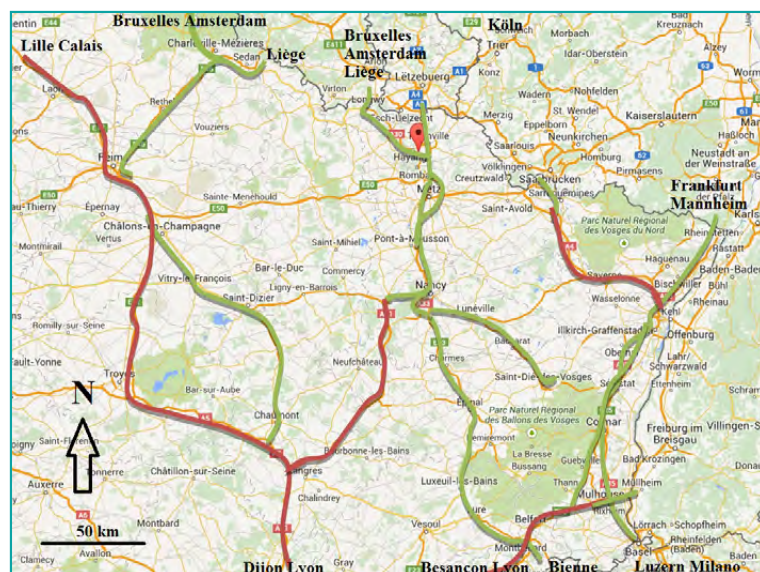
L'électromobilité n'a pas réponse à tout...

Si les véhicules électriques ont un impact très favorable sur le bruit puisque réduit au seul roulement du véhicule, l'emprise nécessaire (route et stationnement) est identique. Il faudrait aussi que l'électricité produite soit d'origine non fossile pour être davantage vertueuse.

Comparatif entre scénarii à horizon 2016 /2022 : des temps de décision et d'action bien différents...

	Scenarii « concession réduite, partielle, étendue »	Scénario « alternatif »
2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilan CNDP, phase de concertation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadencement du TER</li> <li>Nouvelle offre de bus mise en place</li> <li>Etude 3<sup>e</sup> voie dédiée</li> </ul>
2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phase de concertation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etude sur la ligne d'Audun Fontoy</li> </ul>
2018/2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enquête publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place de l'écotaxe</li> <li>Gare de Vandières</li> </ul>
2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>Début des travaux / recours éventuels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2<sup>nd</sup> renforcement du cadencement du TER</li> <li>Etude ligne Toul-Neuves Maisons</li> <li>Réalisation de la 3e voie dédiée</li> </ul>
2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>1<sup>ère</sup> section ouverte à péage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réouverture de Fontoy-Audun-Belval</li> </ul>

Axes nord-sud en 2x2 voies en totalité, en cours de réalisation ou avec quelques sections à 2x1 voies dans l'ACAL et Nord Franche-Comté



- Pour le mode ferré**
  - Axe structurant ligne Toul-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg
  - Vallée de la Fensch avec amélioration ferroviaire et TCSP
  - Réouverture de ligne
  - Exemples de halte à rouvrir, à conforter
- Pour le mode routier pour bus**
  - Bus à conforter sur A31
  - Création, adaptation de lignes
- Pour le mode routier pour VI et PL**
  - À aménager ponctuellement pour une desserte locale
  - A30–RN52 mise aux normes à envisager
- Pour l'intermodalité**
  - Interconnexion Vandières et conjonction de TCSP-rail à mettre en place à Thionville

Sections à péage      Sections gratuites



Contact : Groupe des élus Europe Ecologie Lorraine

Conseil Régional de Lorraine  
4, place Gabriel Hocquard,  
BP 81004 57036 METZ CEDEX 1

Président : Guy HARAU - 06.46.69.57.52

Site Internet : [www.elus-conseil-regional.europe-ecologie-les-verts-lorraine.fr](http://www.elus-conseil-regional.europe-ecologie-les-verts-lorraine.fr)