DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°38
SEPTEMBRE 2015

Le groupe des écologistes au Conseil Municipal a été mis en place lors des dernières élections d'avril 2014. Il est une composante de la majorité municipale messine "Fier d'être messins". Les membres du groupe des écologistes siègent également à la communauté de Metz Métropole qui regroupe 44 communes dont la ville-centre Metz.

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.

GROUPE DES ÉCOLOGISTES AU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ

Investis à titre militant lors du débat sur l'A32, ce nouveau projet d'A31Bis nous a surpris par son manque d'innovation et d'alternatives à la route. Depuis les années 2000 des aménagements divers ont été réalisés en périphérie (2x2 voies sortie sud de Metz, rocade RN 431…) et des investissements lourds sur le territoire de Metz Métropole avec la modernisation du réseau des Transports en Commun (TC) « Le Met' » et surtout la mise en service du Mettis (Transports en Commun en Site Propre) TCSP, 3 Parkings Relais (P+R), 5 lignes structurantes, connexion TER, etc.) avec comme maître-mot : désengorger l'agglomération en offrant aux populations le choix d'une mobilité durable.

Planification urbaine et choix de la mobilité sont les défis majeurs pour les collectivités. La révision du PDU en cours sur l'agglomération messine permet cette réflexion. Considérer que le projet de l'A31Bis n'a pas d'impacts sur l'agglomération messine du fait de la division du flux sur deux axes, est plus qu'une maladresse, c'est une erreur.

Notre position appelle à la plus grande retenue face aux solutions avancées, souvent annoncées de façon péremptoire. Il faut dénoncer cette sorte de « parti pris » en faveur d'aménagements routiers concédés ainsi que le manque de voies alternatives à l'A31 pour préparer une société décarbonée.

Le projet d'A31Bis dénote face aux enjeux climatiques et aux prospectives de mobilité durable attendue. Si le déplacement en voiture particulière reste aujourd'hui un moyen de transport dominant, cette part ira décroissante dans les décennies à venir. Pour régler la fluidité sur l'A31, charge à l'Etat et aux autorités organisatrices des transports de présenter des alternatives multimodales, et qui intègrent réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la pollution de l'air.

L'A31BIS NE TIRE PAS LES LEÇONS DU DÉBAT PUBLIC SUR L'A32 !

Alors qu'un premier débat public sur l'A32 avait engendré une forte mobilisation il y a plus d'une décennie, force est de constater que les critiques qui avaient conduit au rejet du projet restent cruellement d'actualité.

Le projet A31Bis aujourd'hui, pas plus qu'hier celui de l'A32, ne porte les alternatives crédibles et attendues pour lui attribuer le qualificatif de « mobilité durable » sur le sillon mosellan et sur la Grande Région en général et ce dans un contexte d'évolution sociétale en matière de déplacement.

L'A31Bis : un projet inadapté aux enjeux d'aujourd'hui :

Fin 2015, la France devra convaincre les Etats membres des Nations Unies de s'engager dans un nouveau protocole pour éviter une catastrophe climatique dont les effets sont d'ores et déjà perceptibles sur la planète. L'objectif de contenir le réchauffement en dessous de 2°C nécessitera la révision de nombre de nos projets de développement et cela à chaque niveau de décision. Sous les feux des projecteurs puisque la conférence se tiendra à Paris, la France devra se montrer exemplaire pour obtenir cet accord mondial.

La question de l'A31 et des transports sur le sillon mosellan, mais pas seulement, doit être mesurée à cette aune et répondre clairement à cette interrogation : Quelle réduction de GES attendons-nous de ce projet ?

Seul le projet final avec une étude d'impact détaillée apportera cette estimation (ne pas confondre le bilan carbone sur l'infrastructure présenté dans les annexes du dossier avec le bilan carbone du transport sur le secteur géographique revisité par ce projet A31Bis, poids lourds, véhicules légers, bus).

Sans ces données fondamentales pour estimer la performance écologique, par une analyse de l' « empreinte environnementale, des effets sur les émissions de GES, de la contribution au développement des TC et à l'utilisation des transports de marchandises massifiées », nous objectons la qualification du projet de l'A31Bis par la Commission Mobilité 21.

POURQUOI ATTENDRE UN PROJET À L'HORIZON 2025 POUR DES REMISES À NIVEAU ENVIRONNEMENTALES ?

L'atténuation des impacts environnementaux de l'ancienne infrastructure est un point positif du projet. De même que nos voisins allemands ont installé des murs antibruit le long de leurs axes lourds anciens, nous estimons qu'il n'est nul besoin d'attendre encore 10 ans pour soulager des nuisances environnementales les habitants vivant à proximité de l'A31.

Accidentologie et sentiment d'insécurité s'atténueront par une réduction drastique de la vitesse, l'interdiction de dépassement des PL et une voie dédiée au covoiturage et au TC, aménagements qui ne requièrent pas d'engagement lourd comme pour l'A31Bis.

Concernant la pollution de l'air, il eût été opportun de présenter la charge actuelle en polluants à proximité de l'A32 (données Air Lorraine) et particulièrement sur la traversée de Metz.

L 'A31BIS : DÉCONNECTÉ DE LA GRANDE RÉGION ET DU LUXEMBOURG

Le projet de l'A31Bis s'arrête net à la frontière du Luxembourg.

Si la congestion aux heures de pointe est réelle, il apparaît incohérent que les sections Thionville-Luxembourg, voire Fey-Luxembourg du projet A31Bis ne soient pas connectées à l'ambitieux projet luxembourgeois MoDu (mobilité durable donnant priorité absolue aux transports en commun).

Les populations actives attirées par les opportunités d'emploi au Luxembourg obligent à revisiter nos stratégies de déplacement. En ce sens il est indispensable de relier le projet français au projet luxembourgeois pour éliminer ces heures de pointe. Peut-on imaginer prioriser la route côté français pour envoyer des véhicules au Luxembourg alors que ce dernier tente de réduire drastiquement ce mode de transport (que les véhicules fonctionnent à l'électricité ne résout pas les problèmes d'encombrement et pose la question de l'approvisionnement.)

Nous tenons aussi à relativiser, voire à contester les estimations de trafic pour les prochaines années. Les courbes d'évolution du trafic sur l'A31 (présentées en p. 47) montrent une baisse de trafic depuis 2011 sans plus d'explication pour 2014 et 2015. Cette évolution contraire à l'augmentation des 10 années précédentes exige de la prudence quant aux leçons à en tirer. Prendre l'évolution globale du trafic sur les 15 dernières années (carte p. 48) risque de fausser les projections sur le trafic futur. Si la tendance à la baisse devait se confirmer du fait des investissements récents pour améliorer les transports publics (Luxembourg et Région Lorraine), le parti pris du maître d'ouvrage qu'« en tout état de cause ce report modal reste insuffisant aux problématiques de congestion sur le réseau au même horizon » risque d'entacher la sincérité du projet du moins sur cette partie.

De notre avis, un accompagnement des projets en cours (Schéma Multimodal Transfrontalier (Luxembourg) - augmentation des dessertes, des cadencements et des capacités de places assises multipliés par 125% dans les TER - utilisation des quais bas en gare de Metz, etc.) par des aménagements light (extension de la modulation de la vitesse dynamique sur la totalité du tronçon - ouverture de nouvelles lignes d'autocars - réservation d'une voie dédiée aux TC sur l'A32 entre Metz et Luxembourg - planification des heures du transit international en fonction du flux aux heures de pointe - étalement des horaires de travail etc.) contribuerait à réduire cet encombrement pendulaire.

Nous réfutons les hypothèses avancées pour justifier l'A31Bis car nous misons sur une transition culturelle en matière de mobilité. Charge aux décideurs publics d'organiser une offre de transports en commun qui donnent le choix aux usagers (TC, TCSP, déplacements doux) de se déplacer sans polluer.

RÉDUIRE LE TRANSIT INTERNATIONAL EN INTERNALISANT LES COÛTS EXTERNES DES TRANSPORTS

De par sa situation géographique, la Grande Région devrait servir de laboratoire innovant notamment en matière de mobilité. Le transit international représente plus de 50% du trafic PL sur l'A31 et transforme le sillon lorrain et le Luxembourg en couloir à PL sans apporter de plus-value économique. Au contraire, ce transit engendre de fortes nuisances par le bruit, la pollution et les émissions GES et le coût d'entretien de l'infrastructure.

Concernant spécifiquement les marchandises, il est impératif avant de finaliser un projet quelconque, de comparer le coût des différents modes de transports en internalisant les coûts externes comme le stipule la Commission Mobilité 21.

Si l'on peut se féliciter de l'accueil de deux des neufs projets de corridors de fret ferroviaire, encore faut-il optimiser cette voie ferrée ce qui n'est toujours pas le cas. Que représentent les 150 PL/j sur l'année 2012 par rapport au transit journalier de 10 000 passages PL ? Pas grand-chose !

De même pour le développement de la voie d'eau, il convient d'évaluer les conséquences d'une densification des trafics locaux à partir du port de Metz (cf. section Metz ci-dessous).

TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION MESSINE : UNE ERREUR D'APPRÉCIATION

Moteur économique majeur, l'agglomération messine ne serait touchée qu'à la marge par le projet A31Bis ; toutes projections confondues, la fluidité resterait au vert ! Cette vision optimiste du transport sur les tronçons de l'A31, de l'A4 et de la RN 431 (section Hauconcourt –Fey) s'oppose à la vision alarmiste justifiée par ailleurs pour lancer le projet d'A31Bis. Selon le maître d'ouvrage, les deux axes suffiraient à supporter une augmentation du trafic sans perturber les dessertes locales, alors que la rocade Est présente aujourd'hui déjà des difficultés aux heures de pointe avec des remontées de files au lieu de certaines sorties aux ronds-points sous dimensionnés. Envisager le transfert du transit PL de l'A31 sur la rocade sans prévision d'aménagements revient à transférer à l'agglomération la charge financière de travaux indispensables et non estimés par manque d'anticipation.

Ce trafic avec des estimations phénoménales s'élevant à + 10 000 PL/J entrainera aussi une dégradation de l'environnement, avec une augmentation des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, et des difficultés pour les déplacements de proximité ; la rocade Est servant pour partie de desserte locale. Déjà, des PL de plus en plus nombreux stationnent anarchiquement le long des sorties de la rocade posant des problèmes de sécurité. Ne prévoir aucune aire de stationnement sur cette section relève là encore d'un manque d'appréciation globale.

Le co-voiturage est sans conteste un phénomène nouveau et en expansion. Des aires de stationnement de co-voiturage spontanées apparaissent d'une part à proximité des voies d'accès à l'A31 pour les pendulaires se rendant au Luxembourg et dans les communes rurales pour les actifs qui empruntent le Met', TC de Metz Métropole. A Fey, la file stationnant le long de la RD 66 à proximité de la bretelle d'accès à l'A31 peut dépasser 60 véhicules.

Le développement du port de Metz n'est pas évalué à hauteur des conséquences induites sur le trafic routier local. La montée en puissance des activités portuaires (transfert de conteneurs des PL sur péniches pour un acheminement vers Bonn) entrainera une densification considérable du trafic sur les sections messines de l'A31, A4 et RN 431. Dans un projet d'aménagement global de l'A31, esquiver cette réalité c'est tronquer le débat rendant caduques les hypothèses émises quant au transfert des PL de l'A31 sur la l'A4 et la rocade pour éviter la traversée de Metz par l'actuelle A31!

Le PDU, qui est en cours de révision et qui devra anticiper la mobilité future sur l'agglomération de Metz Métropole voire sur le Schéma de Cohérence Territorial de l'Agglomération Messine Metz Métropole (SCOTAM), se verra particulièrement impacté par ce projet d'A31bis contrairement à ce que laisse entendre le projet présenté au débat public.

FINANCEMENT :

En préalable et dans le cadre du débat public concernant une infrastructure de niveau national et transfrontalier, il s'agit ici de rappeler le consensus national validé à l'Assemblée Nationale par la loi Grenelle I du concept « pollueur-payeur et la mise en place d'une écotaxe appelée à financer la mobilité durable. La société chargée de la mise en place était installée sur le territoire de Metz Métropole. Retirée par le gouvernement actuel, cela ne signifie pas que cette écotaxe est obsolète, au contraire, c'est la solution pour lutter contre le réchauffement climatique en investissant dans des transports écologiquement acceptables.

Partir de l'hypothèse que faute de « disponibilité et capacité financière » l' « augmentation du parc roulant » (p.38) ne pourrait suivre, relève sans conteste du parti pris.

Nous continuons à croire qu'à court ou moyen terme, l'écotaxe sous une forme ou une autre sera mise en place. Elle permettra de lancer de véritables projets pour le report de la route vers les TC et principalement la voie ferrée. L'évaluation du coût d'une voie nouvelle sur le sillon lorrain est à prendre au sérieux si l'on estime que pour l'avenir cet axe restera le passage obligé pour joindre la Mer du Nord à la Méditerranée et les pays de l'Est.

Pour l'heure, et au vu des prises de position des acteurs politiques, la mise en place à titre expérimental d'une redevance PL pour le transit international sur la nouvelle région Alsace Champagne Ardennes Lorraine (ACAL) est attendue, ce qui réinterrogerait les scénarii de concession notamment partielle ou étendue.

En outre nous ne partageons pas l'idée que le péage n'aurait que peu d'incidence sur le réseau annexe. Déjà la question financière joue en faveur du développement du covoiturage, on imagine aisément que ces usagers se détournent totalement d'une A31 payante pour emprunter des routes gratuites. Désencombrer l'A31 pour charger le réseau secondaire serait une erreur d'appréciation.

Comment émettre des hypothèses sans une vaste enquête ménage déplacement, pour faciliter la lecture des échanges et assurer aux populations une mobilité sécurisée et non polluante.

Nous n'adhérons pas au parti pris du maître d'ouvrage de minimiser les options alternatives au projet d'A31bis. Ne pas envisager la possibilité d'aides financières par l'Union européenne (cas pour la 2e phase LGV Est), pour améliorer le transit international ni la mise en place régionale d'une redevance poids lourds (PL), représente à nos yeux une erreur d'appréciation au moment où le changement climatique impose un changement de comportement.

Loin de refuser tout aménagement, nous estimons que des aménagements light pourraient accompagner les réalisations en cours et qu'une réflexion globale sur la Grande Région et au-delà au niveau européen s'impose, en ce sens le projet d'A31Bis ne représente pas une bonne solution, d'autant que des solutions alternatives existent tant au niveau local pour régler l'encombrement à la frontière et aux abords des villes qu'au niveau européen pour le transit international.

Il n'y a plus d'autre choix que le développement des voies non polluantes, ferrées principalement. C'est cette alternative que nous attendons depuis le premier débat public de l'A32.

Nous nous opposons à ce projet d'un parti pris pour un aménagement routier alors que d'autres solutions permettraient de régler les questions d'engorgement du sillon lorrain. Cette réflexion ne peut pas être déconnectée des initiatives des pays voisins, elle doit s'inscrire dans une perspective de déplacements décarbonés, défi complexe certes, mais passage imposé par les conséquences du changement climatique.

Contact : Groupe des écologistes
Mairie de Metz, Place d'Armes - 57000 METZ
Tel : 03.87.55.51.67 | Mail : maisler-beguin@mairie-metz.fr