



## **CONTRIBUTION D'AGIRR AU DÉBAT PUBLIC A31 BIS**

### **PORTANT SUR LA THÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

*Les axes de circulation sont depuis toujours les lieux de développement urbain. Aussi que le territoire situé entre Toul à Thionville soit situé sur un euro corridor majeur est un atout indéniable pour la Lorraine qu'il s'agit de faire prospérer. Toutefois, il est faux de proclamer que le projet A31 bis entrainera automatiquement de l'activité économique. Il s'agit d'une part de définir précisément quelle croissance et urbanisation autour de l'A31 nous souhaitons pour ensuite s'interroger sur les modalités d'un développement logistique multimodal ambitieux en Lorraine.*

## **La croissance du sillon lorrain doit se faire au profit de son attractivité**

### **Un développement anarchique n'est pas synonyme de croissance**

Le diagnostic du dossier du maître d'ouvrage du projet d'A31 bis établit clairement<sup>i</sup> qu'une grande partie de l'augmentation du trafic sur l'A31 est dû au développement de l'usage de la voiture pour les fonctions loisirs, santé et commerce. L'Etat indique que la séparation croissante des fonctions d'habitat des activités de commerce et de service entraîne la périurbanisation du territoire.

Fort de ce diagnostic clairement établi, on peut penser qu'après le Grenelle de l'environnement, l'Etat et les collectivités locales concentrent leurs efforts pour maîtriser ce phénomène.

Il n'en est rien puisque dans les prévisions de trafic à l'horizon 2030, c'est bien cette périurbanisation qui entrainera le plus de congestion le long de l'A31 puisque malgré le fort développement de l'emploi luxembourgeois prévu, le trafic augmente deux fois plus vite sur le tronçon Metz-Thionville que celui Thionville-Luxembourg !

En effet, comme l'indique la carte<sup>ii</sup> page 16, une bonne partie des projets dits de développement économique prévus par la puissance publique sont plutôt des projets de déstructuration urbaine. Les commerces et les emplois sont déplacés des centre-villes, où les

consommateurs peuvent se rendre en transport en commun, dans des zones commerciales sans âmes et sans mixité situées en périphérie des villes où l'on ne peut accéder qu'en voiture. Est-ce que l'installation ou le développement de Green-Center, Oxylane à Yutz, des magasins d'usines de Talange, de Waves, d'Actisud sont synonyme de développement économique ? Pour AGIRR, il ne s'agit pas d'un développement souhaitable, soutenable, durable. Nous préférons la ville dense européenne à Los-Angeles ! Aussi, nous demandons un contrôle renforcé de l'étalement urbain que ce soit pour des projets à vocation économique ou résidentielle, vecteur de périurbanisation et donc de trafic sur l'A31.

### **Le cadre de vie, premier facteur de localisation des entreprises**

Le développement de la Lorraine s'est fait en grande partie par l'implantation d'entreprises intéressées par l'exploitation des matières premières de notre sous-sol. Aujourd'hui, les facteurs de localisation des entreprises ont changé et le premier d'entre eux est désormais le cadre de vie. Les entreprises s'implantent où la main d'œuvre souhaite vivre. Est-ce qu'un projet qui coupe l'agglomération thionvilloise en deux ou traverse le Parc naturel régional de Lorraine contribue à l'amélioration de notre cadre de vie et donc de notre attractivité ? La réponse d'Agirr est clairement non !

Le développement de l'économie résidentielle autour des frontaliers travaillant au Luxembourg est par contre un axe majeur de croissance potentielle. Qui peut croire que des frontaliers à fort pouvoir d'achat vont choisir de s'implanter au sein d'une agglomération morcelée par deux autoroutes avec les nuisances sonores et la pollution aux particules fines que cela occasionne ? Préférons-nous des banlieues dortoir consommant de la terre agricole où règne la voiture ou des villes revitalisées par l'afflux de frontaliers pouvant se rendre à leur travail en transport en commun ? Pour AGIRR, il s'agit clairement de préserver notre cadre de vie en dynamisant davantage nos villes par des politiques urbaines ambitieuses!

### **La Lorraine peut et doit devenir un exemple de logistique post Grenelle de l'Environnement**

#### **La lorraine ne tire pas suffisamment profit de son emplacement au cœur de l'Europe pour assoir une filière logistique**

Le sillon lorrain est au cœur d'un euro corridor mais ne se situe pas sur l'axe logistique français ou européen constitué du corridor Marseille – Lyon – Paris – Lille<sup>iii</sup>. Par ailleurs, le diagnostic note que depuis 2001, le trafic de poids lourds sur l'A31 a baissé de 5%.

Cet état de fait doit nous interroger sur la bonne manière d'exister dans la logistique de demain qui alliera croissance du trafic maritime et saturation de la plupart des grands axes autoroutiers européens. Est-ce principalement grâce au développement de tronçons routiers en milieu urbain ou naturel que la Lorraine pourra tirer son épingle du jeu?

## **Les atouts de la Lorraine pour développer une économie logistique sont indéniables mais mal mis en valeur**

Deuxième réseau ferré de France, présence de la première gare nationale de triage fret à Woippy, Moselle canalisée dans une région industrielle située au cœur de l'Europe et desservi par des autoroutes Est-Ouest ainsi que Nord-Sud doivent permettre à la Lorraine d'acquérir le rang logistique qui doit être le sien.

Aujourd'hui, que se passe-t-il ? Les camions prennent le train à l'autoroute ferroviaire de Bettembourg (Luxembourg) qui est en plein développement ou déposent leurs conteneurs à Athus (Belgique) ! Est-ce que la Lorraine est obligée de simplement regarder passer les trains ?

Les plates-formes multimodales lorraines à Thionville-Illange, Metz-La Maxe et Nancy-Frouard permettent au sillon lorrain de se doter des outils multimodaux (route – fer – fleuve) à la hauteur des attentes de la filière logistique de demain..

Toutefois ces projets très lourds en investissement demandent d'importants financements publics. A l'heure de la disette budgétaire, il faudra clairement choisir entre les projets. Les collectivités ne pourront pas financer les tronçons inutiles et néfastes de l'A31 bis (nouvelle traversée de l'agglomération thionvilloise et barreau Toul-Dieulouard notamment) et les plates-formes multimodales. Agir choisir le développement durable et donc le développement du fluvial et de la voie ferrée !

***AGIRR dénonce la préurbanisation (zones commerciales et habitat). L'association prône pour un renouveau du cadre de vie le long du sillon mosellan permettant notamment de développer une économie résidentielle riche en emplois ainsi qu'un développement logistique multimodal ambitieux et créateur d'emplois.***

***Enfin, le projet A31 bis comporte des tronçons fortement déficitaires, la mise en place de péages est préconisée par l'Etat. Au long de ces dernières décennies, l'économie du sillon lorrain s'est tissée sur une A31 à l'accessibilité optimale, par sa gratuité et ses échangeurs rapprochés. L'A31 joue dans ce modèle un rôle prépondérant dont l'économie locale est aujourd'hui dépendante. AGIRR s'interroge sur les dommages économiques de cette dégradation de l'accessibilité autoroutière par la mise en place de péages.***

**Lorrains, mobilisez-vous lors du débat public pour exprimer**

**votre désaccord avec l'A31bis !**

## **AGIRR en quelques mots**

*AGIRR a été fondée en 1995 pour lutter contre le projet d'A32. Indépendante des partis politiques, elle est à l'origine issue d'un rapprochement de comités de riverains et de maires, puis muée en un réseau militant plus large et durable.*

*Membre de la fédération régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), AGIRR a obtenu un agrément Protection de l'Environnement en 2001 et un agrément d'Intérêt Général en 2002.*

*L'association se veut force de propositions. Nous avons notamment travaillé en partenariat avec le Conseil Régional, les SCOT de Metz et de Thionville, le conseil de développement de Metz Métropole.*

*Nous sommes intervenus également pour défendre le développement du TER, la création d'une ligne TER entre Thionville et Belval via la Vallée de la Fensch et Audun-le-Tiche, ainsi que pour s'opposer au projet de RD1 bis entre Ay-sur-Moselle et Stuckange.*

*Aujourd'hui, dénonçant les conséquences néfastes de la construction de l'A31 bis et contestant son intérêt, AGIRR reste mobilisée contre ce faux-nez d'A32.*

**Pour aller plus loin et suivre l'actualité du débat public sur l'A31bis :**

[www.agirr.org](http://www.agirr.org)



**AGIRR FNAUT Lorraine**



**@agirrlor**

<sup>i</sup> Page 21 du rapport du maitre d'ouvrage du projet d'A31 bis

<sup>ii</sup> Page 16 du rapport du maitre d'ouvrage du projet d'A31 bis

<sup>iii</sup> Cf Etude BNP Real Estate 2015 sur le marché de l'immobilier d'entreprises de l'agglomération messine