



CONTRIBUTION D'AGIRR AU DEBAT PUBLIC A31 BIS PORTANT SUR LA THEMATIQUE DU FINANCEMENT

Le coût annoncé du projet d'A31Bis chiffré à 1,4 milliard d'euros est considérable. AGIRR entend faire prendre conscience de tous les projets de développement économique et de transport durable qui pourraient être réalisés avec ce budget. L'A31Bis est aujourd'hui un attelage baroque de projets routiers très différents les uns des autres. Il convient donc que l'Etat fournisse les éléments financiers permettant aux lorrains d'analyser l'opportunité de chaque tronçon pris individuellement. Dans un deuxième temps, nous envisagerons les solutions de financement alternatives au financement par le contribuable et l'utilisateur lorrain.

Une ardoise considérable méritant une véritable analyse d'opportunités

Avec 60 M€ annuellement, on fait quoi en Lorraine ? un Pompidou ? des centres de recherche de niveau international ? un Stanway ?

Il est frappant que pour remédier aux problèmes de congestion routière à Paris, l'Etat et les collectivités créent un nouveau réseau de métro appelé le Grand Paris Express. Au Luxembourg, les luxembourgeois développent un tram, doublent les voies et électrifient leur réseau ferroviaire. En Lorraine, on choisit de développer le bitume !

Le coût annoncé oscille entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Aujourd'hui, le rapport de présentation de l'Etat indique que la participation publique nécessaire devra être de 60 M€ par an.

Que représente 60 M€ pour des projets de transport ? C'est presque le coût des 13 km de la ligne 2 du transport en commun en site propre (TCSP) Stanway de l'agglomération nancéenne ! en deux ans, ce montant paie la vingtaine de kilomètres du projet de TCSP thionvillois ! C'est considérable !

De nombreux partisans de l'A31 Bis ont comme seul argument, le développement économique que ce projet est censé engendrer. Alors dites-nous : pensez-vous que l'implantation annuelle d'équipement touristique tel qu'un centre Pompidou (60 M€), de deux centres de recherche de niveau international comme l'Institut Lafayette (30 M€) ou d'un centre d'excellence mondial sur les matériaux comme le projet Jean Lamour (87 M€) ne contribuent pas plus au rayonnement et au développement économique lorrain que toujours des projets autoroutiers ? C'est pourtant le même montant d'investissement !

Distinguer les choux des carottes !

La problématique de mobilité des travailleurs frontaliers, les déplacements internes au sillon lorrain ou du trafic poids lourds de transit n'a rien à voir et les solutions à envisager pour répondre au mieux à ces problèmes sont divers. Pourtant c'est ce package baroque que l'Etat tente d'imposer aux lorrains. L'A31Bis serait un tout. A prendre ou à laisser ! Sur un dossier de plus de 100 pages hors annexes, le coût de l'infrastructure tient dans un 1/3 de page ! Pas de détail tronçons par tronçons mais seulement un coût global. A quoi servirait de détailler le coût d'un projet à 1,4 milliard d'euros ?

AGIRR a demandé lors du lancement du débat public le détail de l'opération. Comme cela n'a toujours pas été rendu public, nous nous basons sur le rapport Lepingue qui détaillait le coût de projets constituant l'A32 repris pour certains aujourd'hui dans le projet d'A31Bis.

Il est intéressant de savoir que **la mise à 2*3 voies sur l'ensemble du linéaire Metz-Nancy (60 M€) coûterait 6 fois moins cher que le barreau Toul – Dieulouard**. Que la mise à 2*3 voies au nord de Thionville (30 M€) coûterait 5 fois moins que la nouvelle traversée urbaine de l'agglomération thionvilloise à Florange-Terville. Page 99 en nous indiquant le coût selon le scénario retenu, l'Etat laisse sous-entendre que **la mise à péage occasionnerait un surcout de plus de ... 200 M€!**

Avec ces chiffres, le chantage de l'Etat sur l'air de « moins il y aura de péage, plus tard sera fait le tronçon Fey – Bouxières » paraît indécent. Est-il préférable de faire un tronçon peu cher et extrêmement fréquenté qu'un nouveau tronçon impactant l'environnement et déficitaire ?

AGIRR réclame de l'Etat la transparence sur les coûts des différents tronçons et les hypothèses techniques permettant d'arriver au coût annoncé. Il est totalement inacceptable qu'un débat public national se déroule sans connaître les paramètres financiers.

C'est seulement sur des bases financières précisées que les acteurs lorrains pourront se prononcer sur l'opportunité de chaque tronçon proposé en réalisant une analyse coût – avantage. Une fois, les choix réalisés, il s'agira de s'interroger sur l'origine des financements et les solutions pour ne pas faire passer les lorrains deux fois à la caisse.

A31 Bis ? Bis, parce que les lorrains la paieront deux fois : avec leurs impôts et avec les péages !

La mise en péage, vrai fausse bonne idée

AGIRR est partisane du pollueur payeur. Toutefois, la mise à péage de l'A31Bis pauserait un certain nombre de problèmes hormis son coût que nous avons dénoncé précédemment.

Les péages entraineront bouchons et report de trafic sur des routes parallèles

Au moment où la France et le Luxembourg ont réussi à se mettre d'accord pour démonter le poste frontière de Zoufftgen afin d'arrêter les bouchons qu'il occasionnait, l'Etat français envisage de mettre un poste de péage autrement plus perturbant. **Comment fait-on pour faire circuler 70 000 véhicules (hypothèse 2030) dans des laps de temps extrêmement concentrés sans engendrer des bouchons homériques ?**

Par ailleurs, la **mise à péage engendrerait un report de trafic important sur les routes parallèles non payantes traversant villes et villages**. Ce report engendrerait une perte de qualité de vie pour des milliers de lorrains riverains de l'A31.

La mise à péage des sections non rentables entrainera le versement permanent de subvention d'équilibre aux sociétés autoroutières

On pourrait que penser la mise en péage des nouveaux tronçons règle la question de leur financement en n'impactant que l'utilisateur et non pas le contribuable. Il n'en est rien ! L'Etat avoue que la réalisation du tronçon Toul – Dieulouard ne sera pas équilibrée et nécessitera le versement d'une subvention pour équilibrer les comptes à la société d'autoroute. Et ce avec une fréquentation envisagée totalement surestimée de 18 000 véhicules jours alors que la fréquentation de la section payante au Sud de Toul (Gye) plafonne de 10 à 12 000 véhicules !

Enfin, il paraît paradoxal de réaliser un nouveau tronçon pour décharger un axe gratuit tout en dissuadant les usagers potentiels en les faisant payer.

Faisons payer les bénéficiaires du projet d'A31Bis

AGIRR dénonce la décision de l'Etat de renoncer à l'Ecotaxe qui permettait de financer les nouvelles infrastructures de transport. L'Etat doit faire face à ses responsabilités. Nous ne voulons pas que les lorrains paient deux fois l'A31bis avec leurs impôts et avec les péages.

Il s'agit par conséquent de trouver d'autres solutions. L'analyse coût – avantage de chaque tronçon pourra permettre de faire tout d'abord des économies.

Ensuite la mise en place de l'Ecotaxe dans la nouvelle région Alca serait cohérente avec le fait que nos voisins et notamment l'Allemagne ont déjà mis en œuvre ce principe. Les portiques existent, faisons les fonctionner ! Arrêtons de faire payer au contribuable le coût du transport par poids lourds !

Après de longues années où l'Etat n'avait pas l'argent pour réparer les nids d'autruches ou entretenir des aires d'autoroutes dignes de ce nom sur l'A31, il semble urgent de poser les termes financiers du projet d'A31Bis tronçon par tronçon et de connaître la contribution envisagée des différents financeurs : Etat, Europe, région, usagers.

Ainsi, après avoir arrêté, grâce à une analyse coûts – avantages, les tronçons dispendieux, nuisibles à l'environnement, peu efficaces comme la nouvelle saignée de l'agglomération thionilloise et de Toul-Dieulouard, le projet semble envisageable rapidement. Toutefois, comme le rappelle d'autres contributions d'AGIRR, afin de promouvoir un développement durable et économe en déplacement, il est urgent de stopper la périurbanisation à l'œuvre sur le sillon lorrain notamment sur l'axe Metz-Thionville en mettant en place une seule autorité organisatrice des transports et en fusionnant les deux SCOT nord mosellan.

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

 agirr.fnaut

 @agirrlor

Contact : contact@agirr.org