

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°3 MAI 2015



« Le Conseil de développement durable a pour mission d'apporter une expertise d'usage, il est une force de proposition sur tout sujet impactant le territoire du Grand Nancy. Aussi, s'est-il tout naturellement emparé du Projet d'A31 bis. »

Le Conseil de développement durable du Grand Nancy est une instance représentative instaurée par la Loi dite Voynet de 1999.

Une instance participative composée de 100 membres bénévoles, issus de la société civile.

Une assemblée autonome, maillon utile à la dynamique de production des projets du Grand Nancy.

## 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.

## CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU GRAND NANCY

### DÉCIDER EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE

Aujourd'hui, alors qu'est lancée la démarche de concertation sur le projet d'A31bis, nous devons légitimement nous demander dans quel **Projet de Société** s'inscrit la démarche. Cette **vision plus globale** est une étape nécessaire à la compréhension des enjeux d'un tel projet. Toute **décision prise aujourd'hui impacte l'avenir**. Les choix doivent être faits en toute connaissance de cause, parce que les retours en arrière seraient impossibles par la suite.

A titre d'exemple, le problème emblématique de la disparition du foncier agricole qui s'accélère malgré les actions déployées par le législateur. Tout sol n'étant pas de qualité égale par ailleurs, il semble raisonnable d'intégrer notamment la connaissance de la qualité des sols, et des productions vivrières / biotopes à ses abords dans tout choix de tracé d'une route.

La tâche est complexe, tout comme l'est la Société avec ses intérêts divergents, la gestion des paradoxes est souvent nécessaire.

L'A31 créée dans les années 70 a engendré un « **appel d'air** » en matière de **trafic routier**, elle a accompagné le développement de la périurbanisation avec ses lotissements et zones d'activités le long de l'autoroute. Comment s'assurer que l'A31bis n'aggrave pas le phénomène et donc, les problématiques de pollution de l'air, de sécurité et de congestion à court terme ? Et à moyen terme, comment s'assurer qu'elle n'appelle pas à élargir l'infrastructure à 2 x 4 voies ?

La question de la **recherche d'alternatives sérieuses** semble impérieuse aujourd'hui pour éventuellement accompagner un projet qui apporterait, au mieux dans les dix ans, une réponse partielle aux trois enjeux avancés par le Maître d'ouvrage : congestion, sécurité et équité territoriale.

### La démocratie participative

#### Une appréhension du projet globale et multidimensionnelle inévitable pour une prise de position éclairée

##### Le temps

Une démarche ambitieuse et exigeante consistant à chercher des **alternatives au « tout voiture »** ne s'inscrit concrètement pas sur la même échelle de temps que les procédures menant à la prise de décision concernant un grand projet. Le processus qui mène au changement de comportement est plus long et multifactoriel (contraintes).

Si les enjeux de sécurité, de congestion et d'équité territoriale exposés par le Maître d'ouvrage sont réellement **prioritaires**, si les premières études de projection en matière de **progression des flux routiers** (de transit, transfrontaliers et intrarégionaux), à conditions d'analyses égales, sont exactes, alors où est le choix ? Et, si on ajoute la notion de **responsabilité** dans les prises de décision concernant directement la génération future, alors on voit difficilement l'option la plus longue, celle du zéro concession, en termes de réalisation, être choisie.

Alors, doit se poser clairement, au moment des études d'opportunité, la question du coût à la charge des collectivités (fiscalité des Lorrains) et des usagers de la route (péages). Il faut également que tous les acteurs gardent en mémoire la gratuité obtenue à l'époque de l'A31 entre Nancy et Metz, gratuité obtenue en « compensation » du tracé de l'A4 qui relie la Lorraine à Paris sans passer par Nancy.

##### L'espace

Le projet d'implantation d'une infrastructure routière ne peut s'analyser exclusivement sur la portion concernant notre Région. Elle se prolonge au Nord et au Sud, et permet des **flux de transit importants au niveau européen**. Les enjeux économiques extrarégionaux (fret routier et emplois transfrontaliers) impactent le "confort" de circulation intrarégionale.

##### Remettre de la complexité dans le débat

Des **projections tendanciennes** présentées à ce niveau de la consultation permettraient de sortir des approches « en tuyaux d'orgue », et notamment purement comptables. Ce pourrait être un outil à déployer dans l'arsenal des outils pédagogiques à mettre en œuvre pour aboutir à des échanges constructifs durant les débats, puisque chacun aurait le même niveau d'information et **une vision plus claire** du projet et de ses options.

#### Un débat public pour décider de l'opportunité du projet

##### Pourquoi un débat public ?

« Offrir la possibilité à tous les citoyens de participer à la réflexion sur l'opportunité du projet A31bis et à son élaboration, avant que ses caractéristiques ne soient fixées » (extrait plaquette CNDP). Il semble que l'étape engagée en ce moment, l'étude d'opportunité, va demander de se prononcer très rapidement (dans les six mois) sur le projet, et seulement après déclencher une série d'études amenées à éclairer le débat en toute connaissance de cause sur le contenu du projet.

► Le Maître d'ouvrage comme le citoyen, manque d'éléments pour juger de l'opportunité du projet. Certaines études ont certainement d'ores et déjà été lancées, le public peut-il en prendre connaissance ?

##### Sur quoi porte le débat public ?

« Ce débat doit être l'occasion de partager le diagnostic qu'il (ndlr le Maître d'ouvrage) fait de la situation actuelle et, pour chacun, de s'exprimer sur l'opportunité du projet, sur les solutions d'aménagement et les variantes de tracé proposées, sur les effets du projet et sur les scénarios de financement » (extrait du préambule du dossier du Maître d'ouvrage). Outre le fait que le public ne dispose pas des éléments nécessaires, globaux et multidimensionnels, pour se prononcer sur l'opportunité du projet, le risque est que l'exposé ferme le débat au lieu de l'ouvrir. En effet, et au vu des enjeux de congestion, de sécurité et d'équité territoriale qui motivent le projet d'A31bis, le débat n'aurait-il pas gagné en qualité s'il avait ouvert sur un projet d'A31bis en même temps que sur une réflexion sur ses alternatives possibles ?



## Les compléments techniques nécessaires pour participer et se positionner

### Remarques générales sur l'approche du dossier, donner les clés de compréhension

- Étudier, face à la saturation réelle ou à venir de l'A31, les reports modaux et les alternatives hypervolontaristes de service de transport performants à mettre en œuvre pour le fret et les voyageurs.
- Élaborer des scénarii prospectifs à l'horizon 2050 remettant en cause le postulat de constante augmentation des déplacements, et les présenter sous forme d'animations très pédagogiques afin que le citoyen puisse appréhender les enjeux globaux de ce dossier.
- Mieux définir la question du périmètre de consultation envisagé dans un espace plus vaste allant au-delà de la Lorraine- Europe, France, ALCA et transfrontalier. L'A31 permet de relier le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique au sud de la France et de l'Europe.

### Incidences en termes d'aménagement du territoire

- Quels impacts sur l'organisation multimodale des échanges voyageur et fret ?
- Comment donner la priorité aux échanges intra sillon (domicile/travail) ?
- Quel tracé le mieux à même de préserver les secteurs en devenir et prenant en compte les potentiels de développement (zone multimodale, zone économique)... et de tenir compte des Incidences sur les populations, zones habitées, coupures de territoires, de communes, trafic local perturbé.

### Incidences sur les mobilités en Lorraine

- Est on en mesure de quantifier le risque "d'appel d'air" et d'augmentation de flux facilités par ce nouvel axe ? L'augmentation du trafic transfrontalier vers le Luxembourg (emplois frontaliers) est elle prise à hauteur des réalités ?
- Disposer d'information sur les flux en amont et en aval du projet, cet axe supportant un trafic très dense et à plusieurs vocations.
- De la nécessité ou non d'un tel projet pour la Lorraine ? Quels avantages et quels inconvénients pour les territoires impactés ? Calculer les externalités économiques, sociales et environnementales... qu'elles soient positives ou négatives et les retombées d'un tel projet pour le territoire (perspectives de vraies retombées économiques, mieux étayées que dans le doc p93, ou seulement faciliter le transit poids lourds ?)
- Comment et quelles compensations envisagées de développement de transports collectifs voyageurs, fret ferroviaire et fluvial en Lorraine ?
- Quels critères prévalent pour le choix du tracé ? Le moins disant ou le mieux intégré ?
- Peut-on soulever la question des infrastructures TER partie luxembourgeoise ?
- Quelles fonctionnalités A31/A31 bis ? Quelle organisation envisagée pour les trafics de transit et trafic régional et local (répartition A31 bis /A31) ? Quelle réglementation et taxation possibles pour poids lourds ? Prévoir des voies réservées TC et covoiturage (aires de stationnement P+R) ?
- Envisager la promotion des transports en commun et le covoiturage au delà de la portion au nord de Thionville sur l'ensemble de l'A31 bis pour faire diminuer la pression de trafic ?
- Insertion d'un système de gestion de trafic– route intelligente sur l'ensemble du tracé ?
- Réorganisation des échangeurs routiers existants ? Implantation des nouveaux ? Localisation des échangeurs et caractéristiques pour quelles fonctions à assurer ?
- Quels impacts sur la circulation durant les travaux sachant que la durée des travaux selon le mode de financement peut aller de 6 à 22 ans !

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

### Incidences environnementales

- Niveau d'émission de CO<sub>2</sub> actuel et niveaux attendus ?
- Quelle prise en compte des atteintes aux sites (patrimoine, paysage, PNR, continuité visuelle, surface agricole, forêts, vignes...) quel impact sur les ressources en eau ?

### Incidences budgétaires

- Coût du projet annoncé 1,4 Milliards d'€, quel sera au final le coût réel de ce projet ?
- Peut-on envisager de changer la destination du financement initial (hors concession) et financer des projets alternatifs à la route ou en complément de cette infrastructure ?
- Qui se trouve dans le tour de table financier ? Quelles collectivités locales ? L'Europe peut-elle participer au financement ?
- Concédabilité totale ou partielle du projet : continuer à proposer (en complément du tableau p.100) une grille des tarifs TTC, aux péages, que devraient payer les usagers. Les niveaux de péages devront être "régulés" pour les Lorrains, au risque de déstabiliser l'organisation du sillon lorrain et la compétitivité des entreprises lorraines.

## A31, A31bis... des engagements ou désengagement ?

### Les avantages attendus :

Temps regagné dans les déplacements / sécurité ; relance économique ; moins de nuisances dans les endroits à forte densité de population ; normes plus exigeantes en matière environnementale...

### Les problèmes :

Une dégradation avérée de la qualité de vie et des milieux naturels. Congestion/insécurité ; dégradation de l'A31 ; dégradation de la qualité de l'air ; danger pour la qualité de l'eau ; disparition des terres agricoles et de biotopes ; nuisances sonores et visuelles pour les riverains ; contribution financière des Lorrains...

Dans le cas de la réalisation de l'A31 bis, la question des compensations (environnementales, économiques, aux riverains etc.) doit faire l'objet de débats dès à présent et d'engagements fermes planifiés, financés à court terme.

Si le projet ne voit pas le jour ou s'il se fait à longue échéance, il faut mettre à plat les mises aux normes et l'entretien sur le long terme de l'A31 actuelle. En effet, des améliorations sont possibles dès à présent au moyen d'aménagements pour lesquels il faut trouver des financements : *Route intelligente*, adaptation des vitesses selon le trafic, la qualité de l'air, les heures de passage ; Covoiturage facilité au moyen de parkings et de voies dédiés.

## Conclusion

Connaître les **impacts du projet réalisé** en termes économiques, environnementaux et humains est incontournable pour le public. Il doit appréhender les retours d'un tel projet pour la Lorraine et les Lorrains. Pour ce faire un **éclaircage** par des études objectives, des avis argumentés en faveur des différentes options du projet mais aussi contradictoires au sens juridique du terme sont attendus. Tout cela prend **du temps**, mais si le Maître d'ouvrage souhaite impliquer le citoyen dans les grands projets qui structureront les territoires et impacteront les modes de vie de la Société actuelle et les générations futures, **il est absolument nécessaire de revoir les échelles de temps des procédures liées à la concertation**.

La mise en place des conditions d'émergence **des alternatives aux projets** est également de l'obligation des pouvoirs publics, car la gestion des paradoxes entre développement du routier d'un côté, et obligations de réduction des gaz à effets de serre et préservation de la qualité de l'air, des terres agricoles, des milieux naturels de l'autre, va devenir de plus en plus complexe.

**La concertation n'est pas une phase, c'est un processus continu** qui participera de la qualité démocratique, des projets, de leur suivi et de leur évaluation.