



Contribution de l'association Passerelle au débat public « A31 bis » Intervention à la réunion publique du 20 mai à Pont à Mousson

Mesdames, Messieurs,

Je suis M. Ohling, président de l'association citoyenne « Passerelle » à Pont à Mousson.

Je vous remercie de m'accorder quelques minutes dans ce débat public !

Cette intervention sera mise en ligne sur notre site internet www.pampasserelle.blogspot.fr

1/ Le contexte de ce projet « A31 bis »

Dans leur très grande majorité, les lorrains ne sont pas informés de ce débat public.

Comme souvent, ce sont les spécialistes qui s'emparent du dossier, c'est dommage qu'il n'y ait pas eu davantage de publicité.

Nous pouvons nous réjouir qu'une commission indépendante organise un débat public dans notre région sur un équipement majeur d'aménagement du territoire.

Si le débat public du début de l'année 2015, concernant la gare TGV de Vandières, avait été organisé par une commission indépendante, nous n'aurions pas assisté à des échanges catastrophiques. Les citoyens ont été désinformés par des élus qui ont voté POUR la gare TGV à l'unanimité au SCOT sud 54 et ces mêmes élus ont appelé les électeurs à voter CONTRE le projet le 1er février !

La gare TGV, d'utilité publique, nécessaire à la Lorraine, aux lorrains et financée à 100% s'est transformée en un fiasco (9,88% de participation à la consultation citoyenne avec 58% de NON).

Le projet « A31bis » ne doit pas répéter les erreurs du passé, notamment l'autoroute A32 en 2000 où une autoroute payante devait être construite en parallèle de l'A31 gratuite. L'A32 allait à l'encontre du développement durable et du bon sens. Les lorrains n'ont pas été entendus sur de nombreux aspects. Le projet A32 a logiquement été abandonné.

Les lorrains ont perdu 15 ans, dans le meilleur des cas.

Nous souhaitons une issue favorable au projet « A31bis ». Mais pour cela, il doit évoluer.

2/ Ce projet doit avoir une approche multimodale « train/route » pour les déplacements entre Nancy, Pont à Mousson, Metz, Thionville et le Luxembourg

Au XXIème siècle, après avoir expliqué à l'opinion publique depuis 10 ans que les projets doivent nécessairement intégrer le développement durable et lutter contre le réchauffement climatique (conférence sur le climat en 2015 à Paris), il n'est pas concevable d'augmenter la capacité autoroutière d'un itinéraire (Nancy/Luxembourg), sans avoir une approche « multimodale » qui intègre les déplacements plus sobres comme le train (TER Métrolor) et la voie d'eau.

Les plans ne font pas apparaître la ligne TER, vous comprendrez qu'il y a de quoi être surpris !

Elargir à 3 voies et créer des sections nouvelles peut se concevoir à la condition préalable d'augmenter aussi la capacité du TER dans des proportions similaires (création d'une 3^{ème} voie ferroviaire dans le sillon lorrain, rames supplémentaires, cadencement adapté).

Des parkings relais et des lignes de transports en commun doivent assurer la continuité des déplacements depuis les gares TER vers les pôles excentrés mais aussi depuis les échangeurs de l'autoroute vers ces mêmes pôles.



3/ Le projet A31bis doit avoir comme objectif la fluidité du trafic et la baisse significative du trafic de camions.

L'A31bis doit améliorer la sécurité routière en apportant plus de fluidité en agissant à la fois sur l'offre (élargissement de l'autoroute + train) et sur la demande (baisse du trafic VL et PL).

C'est la clé de ce débat et de ce projet.

Faire baisser le trafic « poids lourds » sur l'A31 est une nécessité, notamment ceux en transit. Les camions sont à l'origine de nombreux accidents et de nombreux dégâts au domaine public routier. La limitation à 110 km/h et l'interdiction de doubler aux camions entre 7h et 20h, instaurée en 2009 sur l'A31, allait dans ce sens.

Comment rendre plus attractif le transport de marchandises par la voie ferrée ? En rééquilibrant l'attractivité du train par rapport à la route. En instaurant un « bonus » au transport propre (train et voies navigables) et un « malus » au transport routier.

Des solutions existent déjà avec la ligne de ferroutage entre Luxembourg et Perpignan qui consiste à mettre des remorques de camions sur des trains. Il faut accélérer le développement de cette ligne de transit et créer simultanément une 3^{ème} voie ferroviaire dans le sillon lorrain.

L'écotaxe poids lourds (sur le principe de la LKW Maut en Allemagne) fonctionne techniquement. Elle doit être mise en place pour participer à ce rééquilibrage en rendant l'autoroute moins attractive aux camions et par conséquent le train plus attractif.

Ce n'est pas le cas de l'A31bis pour le moment.

4/ Le financement

Le projet prévoit de « concéder à une société d'autoroute » l'élargissement à 3 voies de l'A31 et la création de sections neuves. Le recours à cette solution permettrait de réaliser les travaux dans un délai de 6 ans. Dans le cas inverse, l'Etat promet la 3^{ème} voie au mieux en 2030. Ce « chantage » à la concession (donc au péage) est « inacceptable ».

La construction du barreau Toul/Dieulouard est justifiée par l'Etat par la nécessité de délester la section Pont à Mousson/Nancy/Toul pour le trafic de transit entre le Benelux et le sud de la France. Cette section sera « concédée » et payante. Comment cette section payante pourrait elle être rentable avec l'A31 en parallèle ? Par contre, si des solutions étaient recherchées pour « alléger le trafic PL » tout en élargissant à 3 voies, cela permettrait une saturation de l'A31 moins rapide et peut être à ne pas recourir à la construction de ce barreau neuf.

Il est question de péages sur A31 entre Nancy et Metz. Est-ce constitutionnel ? Les experts répondront à cette question. En effet, dans les années 70/80, ce sont les contribuables qui ont payé l'A31. La faire payer aux usagers demain (les lorrains une 2^{ème} fois) pour financer son élargissement n'est pas envisageable. Des dizaines d'élargissements ont été réalisés sur les autoroutes françaises sans avoir recours à la concession et au péage. En quoi est-ce différent ici ?

Installer des barrières de péages sur les échangeurs entre Metz et Nancy est une solution inimaginable pour les lorrains. Avez-vous évalué les conséquences sur le réseau routier départemental qui sera saturé par des lorrains qui ne souhaitent pas payer l'A31 ? Avez-vous évalué les conséquences en matière de sécurité et de tranquillité des communes traversées par ce nouveau trafic qui tente d'échapper au péage ?



Les lorrains s'y opposeront, c'est certain !

Ils se sont opposés en 2000 à l'A32 et plus récemment à la gare TGV de Vandières !

Le plan « Juncker » prévoit d'injecter 300 milliards d'euros dans des investissements publics à portée européenne. Une partie de ces sommes pourrait être consacrée au projet européen « A31/E21 ».

Pour trouver sa légitimité, son équilibre et son efficacité, le projet A31bis a besoin d'une approche multimodale et d'une gouvernance partagée avec les Autorités Organisatrices de Transport (les AOT). Le contrat de plan État/Région doit être mis à contribution le plus vite possible pour que ce projet A31bis soit rapidement financé et qu'on n'attende pas 2025 pour commencer les travaux.

Chacun doit prendre sa part dans le financement qui doit être clairement établi :

- augmentation de la capacité TER (Région)
- augmentation de la capacité autoroutière et création de sections nouvelles (Etat)
- création de parkings relais aux gares TER (SNCF) et de lignes de bus raccordées à ces gares TER pour desservir les pôles plus éloignés (AOT)
- adaptation de la voirie (gestionnaires de voiries)

5/ Le développement économique du bassin de Pont à Mousson

Peu de personnes s'expriment sur notre territoire, situé au cœur de la Lorraine, entre Nancy et Metz, et pourtant stratégique.

Ce n'est pas un hasard si des équipements d'envergure régionale ont été implantés ici :

- une zone d'activités de 1300 emplois, desservie par l'échangeur d'Atton
- une réserve foncière de 80 hectares sur la zone régionale, desservie par l'échangeur de Lesménils
- la gare TGV à Louvigny aujourd'hui et à Vandières demain peut-être
- l'aéroport régional accessible depuis l'échangeur de Lesménils
- la gare TER de Pont à Mousson
- mais aussi la Moselle pour le transport de marchandises.

Malgré ce niveau d'équipements exceptionnel, notre territoire connaît des difficultés importantes en matière d'attractivité et de développement économique.

Notre territoire est concerné par le projet A31bis à double titre :

1. par l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies
2. par la création du barreau Toul/Dieulouard à 2x2 voies

Pour leur travail et leurs loisirs, de nombreux habitants du bassin mussipontain utilisent quotidiennement le TER pour se rendre à Nancy, Metz ou Luxembourg. La gare de PAM est d'ailleurs l'une des gares TER les plus fréquentées de Lorraine. Mais lorsqu'ils ne peuvent pas utiliser le TER, les travailleurs prennent leur voiture et empruntent l'A31.

2 parkings de covoiturage ont été créés ces dernières années à proximité de l'échangeur de Lesménils. Ceux-ci sont bien fréquentés ce qui démontre leur utilité et la nécessité d'en développer de nouveaux à des endroits judicieux. Un parking de covoiturage serait opportun à l'entrée de Pont à Mousson, direction Nancy à l'extrémité de l'antenne autoroutière A313 !

Pont à Mousson connaît de grosses difficultés de circulation car seulement 2 ponts permettent le franchissement de la Moselle. Le barreau « Toul/Dieulouard », s'il est réalisé, permettra un franchissement supplémentaire de la Moselle dont le sud de l'agglomération de Pont à Mousson a besoin. Ainsi, le tracé du barreau Toul/Dieulouard doit passer entre Dieulouard et Blénod les PAM et comporter



un échangeur sur la rive gauche de la Moselle pour desservir Blénod, Dieulouard et les pôles industriels et économiques (centrale EDF, PAM St Gobain notamment).

Si le projet « A31bis » constitue uniquement un passage du trafic de transit (donc une nuisance) et qu'il ne permet pas le développement des zones économiques et qu'il n'améliore pas le cadre de vie des habitants, alors ce projet ne sera « ni compris ni accepté » par les populations concernées.

6/ Les mesures compensatoires

La construction du barreau Toul/Dieulouard aura une empreinte écologique très forte sur le milieu naturel, notamment sur l'agriculture et sur la forêt. Nous sommes dubitatifs sur la nécessité de créer ce nouveau barreau. Quelles seront les mesures compensatoires du projet ?

Pour construire l'A31, le sol de la vallée de la Moselle a été très largement sollicité dans les années 70/80. Les gravières se sont multipliées et aujourd'hui encore, les gravières perdurent pour alimenter le BTP. Ces pratiques doivent être mieux encadrées.

Une gravière, c'est l'antithèse du développement durable.

Je vous invite à monter sur la butte de Mousson, à observer la vallée de la Moselle et vous comprendrez de quoi je parle : c'est un désastre écologique.

Les exploitants de gravières sont « théoriquement » obligés de les combler. En théorie seulement, car en pratique le milieu naturel est très dégradé !

Les gravières doivent disparaître au fur et à mesure de leur fermeture.

Le projet « A31bis » doit être le projet du développement durable qui assure une réelle compensation écologique à nos territoires.

Les remblais/déblais doivent être calculés pour dégager des volumes permettant de combler de nombreuses gravières aujourd'hui fermées et celles encore en exploitation.

Pour conclure, si nous voulons la réussite du projet « A31 bis », ce projet doit être construit « AVEC » et non « CONTRE » les territoires !

Je vous remercie de votre attention.

Johan Ohling
président de Passerelle

21/05/2015