

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°10 JUIN 2015



La Commission du Débat Public, saisie du dossier relatif au projet de l'A31Bis, a souhaité recueillir l'avis du Conseil de Développement Durable de Metz Métropole (CODEV). Notre instance participative regroupe 80 conseillers bénévoles, sans mandat électif, issus d'horizons très divers (monde économique, associatif, experts, socio-éducatif, habitants). Le débat public sur ce projet s'inscrit opportunément dans les travaux, engagés depuis plusieurs mois, de l'atelier « Mobilité » du CODEV, consacré notamment à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Metz Métropole.

Notre contribution résulte des débats spécifiques des membres de cet atelier sur le projet de l'A31Bis. Des orientations fortes se dégagent. Cependant, une diversité d'opinion persiste sur certains points en raison de l'état du dossier lacunaire dans plusieurs domaines.

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 DE METZ MÉTROPOLE

UN AXE AUTOROUTIER EUROPÉEN MAJEUR TRAVERSANT L'AGGLOMÉRATION MESSINE

L'autoroute A31 est incontestablement un axe routier européen majeur traversant la Lorraine. Or, depuis plus de 30 ans, les risques de thrombose de l'A31 sont régulièrement rappelés dans des rapports, missions et projets divers.

L'urgente nécessité de traiter le problème de l'A31 est une évidence partagée par la plupart des Lorrains. Ce qui importe le plus, pour notre CODEV, c'est la manière de le traiter.

La question prioritaire n'est pas tant « faut-il réaliser ce projet ? » mais bien plutôt « comment finaliser un axe autoroutier européen au cœur du Sillon Lorrain et à quelles conditions ? ».

Le Conseil de Développement Durable de Metz Métropole souligne que le projet concerne très directement l'agglomération messine :

- l'actuelle A31 traverse la ville de Metz en son centre,
- la RN431 dessert plusieurs quartiers de Metz et des communes avoisinantes.

Ces deux infrastructures, par leurs fonctions extrêmement importantes de desserte interne, constituent des supports essentiels du développement urbain, économique, social et environnemental de l'agglomération. Or, indépendamment du projet présenté, ces fonctions de desserte locale connaissent dès à présent des dysfonctionnements de plus en plus fréquents. Toute augmentation de trafic ne pourra qu'aggraver cette situation. Ce qui était jusqu'à présent un atout (une relativement bonne accessibilité) pourrait se voir transformer en handicap.

Les habitants de l'agglomération sont aussi concernés par l'impact de ce projet dans le fonctionnement et l'attractivité du Sillon Lorrain.

En outre, sur cet axe européen, s'ajoute la problématique des nombreux transfrontaliers issus du bassin de vie de Metz se rendant quotidiennement au Luxembourg.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

L'A31BIS : UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR MAIS PAS AU DÉTRIMENT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les membres du CODEV considèrent majoritairement que la situation actuelle et plus encore les projections de trafic appellent des solutions et donc des investissements. La plupart des conseillers du CODEV soulignent l'urgente nécessité de disposer en Lorraine d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales à la hauteur des deux axes majeurs européens nord-sud et est-ouest articulés qui sont des points de passages et des composantes incontournables de notre région. Si la remise à niveau de l'infrastructure routière fait l'unanimité, il n'en demeure pas moins que le dossier de l'Etat pêche par son absence de prise en compte d'objectifs de développement durable tels que la réduction des gaz à effet de serre ou la maîtrise de la croissance du fret routier. La requalification de l'ensemble des tracés à caractère autoroutier en terme de protection des eaux, nuisance sonores et atmosphériques, paysage, effets de coupure doit absolument être prise en compte.

Par ses effets induits, le projet de l'A31Bis peut s'apparenter à un aspirateur à véhicules lourds qui n'apporte pas véritablement de plus-value économique à notre région. Sur ce plan, il y a lieu d'affiner les études multimodales et de les resituer dans une perspective européenne. Les bénéfices que peut en tirer la région doivent être mieux démontrés.

L'INTERMODALITÉ : PROMOUVOIR LES DÉPLACEMENTS DE DEMAIN

Tout en saluant les perspectives ouvertes en matière ferroviaire et fluviale et conscients des contraintes logistiques de l'intermodalité fer-route, les membres du CODEV s'interrogent sur la faiblesse des objectifs annoncés du ferroutage (passage de 4 à 6 allers/retours par jour pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou, soit une moyenne journalière de seulement 225 poids lourds par sens). Une clarification de cette question est impérative dans le cadre de la définition du Corridor Ferroviaire Européen que la Commission Européenne entend promouvoir au travers de notre région.

Concernant le transport de voyageurs, l'étude d'une exploitation multimodale entre Thionville et Luxembourg est un premier pas qui devra être concrétisé. Aux yeux des membres du CODEV le développement d'une offre multimodale plus dense doit s'envisager sur la totalité de l'axe pour, à terme, limiter les trafics pendulaires. Une étude prospective dans un cadre régional semble indispensable notamment dans le cadre du Schéma régional des transports, du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) et du Pôle Européen Métropolitain du Sillon Lorrain.

UNE CORRÉLATION ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET A31BIS À DOUBLE SENS

L'attractivité d'une grande partie de l'agglomération repose sur son accessibilité facilitée par l'A31 et la RN431. Cette accessibilité conditionne également le développement de zones de projets comme la BA 128 ou l'extension du technopôle. L'accessibilité des hôpitaux de Mercy et Schuman est également un point crucial. En tout état de cause, le futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) sera lourdement impacté par le projet. Or, le dossier de l'Etat fait l'impasse sur les impacts relatifs aux conditions de circulation au sein de l'agglomération messine si ce n'est la mention des remontées de queues aux échangeurs qui devra impérativement être complétée sur ce point.

Si l'accessibilité est un atout pour le développement d'espaces économiques au sein du territoire de Metz Métropole, elle peut également avoir un effet pervers en favorisant l'étalement urbain dans des zones rurales plus éloignées devenues attractives car plus accessibles. Cet effet est contraire aux dispositions du Grenelle de l'environnement. La référence au SCoT de l'Agglomération Messine aurait été souhaitable.

LE TRANSIT AU SEIN DE METZ MÉTROPOLE : UNE PROBLÉMATIQUE MAJEURE ABSENTE DU DOSSIER

Au droit de Metz, le projet de l'A 31Bis prévoit d'orienter les trafics de transit vers la rocade sud (RN431). Le transit poids lourds (PL) serait interdit dans la traversée de Metz.



Les membres du CODEV constatent qu'aucun aménagement n'est programmé sur la RN431 malgré une croissance forte des trafics. Ce sont en effet 29 000 à 34 000 véhicules/ jour qui sont attendus en 2030 avec de 9 000 à 11 000 poids lourds selon les hypothèses de croissance et les scénarios de concession. Soit un quadruplement des trafics poids lourds par rapport à 2013. Cette proposition appelle de la part des membres du CODEV de nombreuses observations :

- aujourd'hui les échangeurs d'extrémité (Féy et Croix d'Hauconcourt) et la voirie (structure et profil) sont inadaptés,
- de nombreux accidents sont déjà dus à cette voirie non adaptée : le dossier de l'Etat indique que « *la proportion d'accidents mortels la plus importante se situe sur la RN 431* »,
- l'allongement de parcours de 7 km est non négligeable et pose la question du bilan carbone non évoquée dans le dossier,
- les nuisances acoustiques seront aggravées par rapport à un état initial déjà sérieusement dégradé pour des secteurs urbanisés proches,
- les cars de tourisme ne traverseront plus l'agglomération entraînant une perte importante de l'attractivité de notre territoire.

En conséquence, les membres du CODEV considèrent qu'injecter plus de 6 000 à 8 000 poids lourds supplémentaires sur la section la plus dangereuse sans programmer les travaux nécessaires à une requalification n'est pas acceptable.

Dans l'hypothèse où cette option visant à dévier le transit des poids lourds serait maintenue, les membres du CODEV demandent que la section Féy-A4 de la RN431 soit réaménagée aux normes autoroutières afin d'éliminer les défauts de l'infrastructure actuelle tout en préservant les fonctions de desserte locale. Le surcoût financier étant à intégrer au projet global. Ces travaux pourraient être l'occasion de créer une nouvelle aire de service sur cet axe, puisqu'aucune aire de service n'existerait entre Pont-à-Mousson et Berchem au Luxembourg (94 kms). La mise à 2X3 voies, si elle ne fait pas l'unanimité parmi les membres du CODEV, semble devoir être une variante à étudier.

DES IMPACTS SUR LE BASSIN DE VIE DE METZ INSUFFISAMMENT PRIS EN COMPTE

Compte-tenu des augmentations de trafic et des problèmes de saturation annoncés, les membres du CODEV demandent l'élargissement à 2x3 voies de la section Féy-Augny et le renforcement des protections acoustiques sur toute la traversée de l'agglomération messine. Ces demandes seraient d'autant plus justifiées dans l'hypothèse où l'option du transit poids lourds dévié par la RN431 serait abandonnée.

L'observation principale des membres du CODEV tient dans le fait que le projet ne prévoit rien sur le bassin de vie de Metz (entre Féy et Richemont) hormis la mise à 2X3 voies de l'A4 alors que des problèmes de toutes sortes y sont constatés et ne font que s'aggraver.

Ce faisant l'agglomération messine profite peu de ce projet, voit ses problèmes de déplacement rendus plus aigus et risque de devoir contribuer financièrement à la modification inéluctable des échangeurs. Le développement économique pourrait même être freiné par défaut d'accessibilité.

DES SOLUTIONS POUR CONTOURNER LES EFFETS PERVERS D'UNE SECTION À PÉAGES

La majorité des membres du CODEV considère que la mise en place d'un péage entre Metz et Nancy amènerait à charger les routes parallèles et à créer des perturbations importantes en tissu urbain. Plus encore, elle pourrait réduire les échanges entre les deux métropoles ce qui va à l'opposé de toutes les politiques de rapprochement de ces dernières années. Toutefois, certains estiment que le péage peut être gage de qualité et de sécurité tout en freinant la croissance des déplacements pendulaires routiers.

Le CODEV préconise de maintenir la gratuité actuelle pour les particuliers et souhaite voir l'Etat chercher d'autres modes de financement type écotaxe, fonds européens, contribution luxembourgeoise.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

UNE APPROCHE PROSPECTIVE INSUFFISANTE

Pour un projet de cette dimension, l'étude prospective est impérative. Le dossier de l'État reste lacunaire à cet égard.

Aujourd'hui, aucun projet d'envergure ne peut s'envisager sans le passer au crible d'un véritable débat démocratique intégrant les trois principes fondamentaux du Développement Durable : économique, social et environnemental. Le CODEV regrette que cette vision soit encore par trop embryonnaire dans le dossier de l'État. Par ailleurs, il apparaît que ce projet reste trop centré sur lui-même et pas assez situé dans les différents cadres de référence qui le concernent :

- Corridor Européen Multimodal
- Schéma Multimodal Transfrontalier (Luxembourg)
- Schéma Régional des Transports
- Sillon Lorrain
- Plans de Déplacements Urbains des grandes agglomérations

Les chiffres d'évolution du trafic se doivent d'intégrer les évolutions comportementales, techniques et énergétiques qui se profilent. Aujourd'hui, les transports routiers impactent fortement les niveaux de pollution atmosphériques. La raréfaction des énergies fossiles et leur remplacement par des énergies renouvelables, comme le moteur à hydrogène et la pile à combustible, vont modifier les impacts de pollution atmosphérique. Par contre, le problème des nuisances sonores restera vraisemblablement toujours prégnant, ainsi que la question de la saturation des infrastructures.

De la même manière les évolutions actuelles en matière de comportement de nos concitoyens deviennent significatives et ont des répercussions importantes en matière de multimodalité et d'intermodalité. Le dossier de l'État aurait mérité un éclairage plus substantiel sur ces questions qui ont un impact direct sur les trafics.

Par ailleurs le dossier de l'État tient pour acquis un effet positif sur le développement économique. Ce point mérite des développements pour véritablement convaincre. Attractivité, bassins d'emplois élargis, temps gagnés, coût des ralentissements et blocages... autant de notions qui doivent être mieux cernées.

Le positionnement géographique de la Lorraine dans l'espace économique européen offre des opportunités indéniables en matière de logistique, en témoigne le développement du Cluster lorrain Transports Logistique. Cette opportunité de développement économique et d'emploi est encore insuffisamment prise en compte alors qu'elle constitue un vecteur pertinent et puissant de ré-industrialisation pour toute la région ; quel peut être l'apport du projet de l'A31Bis en la matière ?

CONCLUSION

Le sentiment partagé des membres du CODEV est que le projet de l'A31Bis tel que présenté est marqué par son hétérogénéité et son manque de continuité. Il semble plus répondre à des problèmes ponctuels qu'à une vision générale.

Il est nécessaire de s'interroger sur cet axe autoroutier majeur et de l'adapter aux enjeux et besoins de mobilité à l'échelle européenne, transfrontalière, régionale et locale. Néanmoins, toute évolution du réseau devra impérativement tenir compte de ses répercussions en matière d'attractivité territoriale, de pollution atmosphérique, d'environnement, et d'étalement urbain. A cet égard, les membres du CODEV considèrent que l'agglomération messine n'est pas suffisamment prise en compte. Le CODEV aurait souhaité que le dossier de l'État soit plus ambitieux dans son approche, en pensant globalement la mobilité de demain qui sera forcément intermodale, plus propre, et répondant à d'autres logiques comportementales. De même la réflexion devra pour la suite des opérations, s'inscrire dans une approche géographique décloisonnée, ambitieuse et variable en fonction des usages.