

## **Pour une mobilité durable et multimodale ambitieuse au sein du sillon lorrain !**

Le débat public organisé par la commission nationale du débat public (CNDP) entre le 15 avril 2015 et le 30 septembre 2016 sur le projet autoroutier A31bis a été copieusement nourri de nombreuses interventions et contributions citoyennes, ayant contribué à sa qualité. Après l'accord conclu sur le climat dans le cadre de la COP 21, les enseignements du débat public doivent nous permettre d'orienter les solutions à apporter aux questions de mobilité dans le sillon lorrain dans une optique de développement durable.

Si nous saluons la qualité de la synthèse du débat public rendu par la CNDP, nous regrettons la grande tiédeur et le manque d'ambition des recommandations faites à l'Etat. Si l'ensemble du débat public débouchait uniquement sur ces réflexions, il s'agirait d'un véritable gâchis d'énergie et d'argent public.

C'est pourquoi, nous souhaitons que l'ensemble des enseignements du débat public permettent d'aboutir à une mobilité post COP21 dans le sillon lorrain et notamment dans les secteurs du triangle Toul – Nancy – Dieulouard et de la conurbation Metz – Thionville.

### **Le barreau Toul – Dieulouard : la persistance sur une solution surdimensionnée**

Nous avons été étonnés par la solution recommandée par la CNDP, consistant à muer le projet initial de barreau autoroutier concédé et sans échangeur en un doublement sur place de la route parallèle (RD611), et la transformer en autoroute.

Face à l'opposition ferme et massive des associations et élus locaux, face à l'avis des experts indépendants jugeant le projet initial comme « trop important ou en tout cas prématuré », la CNDP ne pouvait pas approuver le projet de la DREAL tel quel, et a donc probablement voulu imaginer projet de barreau plus « acceptable ».

Certes, le scénario de la CNDP propose de transformer la route actuelle, ce qui limite la consommation foncière et évite la création d'une coupure territoriale nouvelle. Certes, il n'est plus question d'autoroute fermée et à péage à destination du seul transit, mais utilisable par les locaux (empruntant déjà la D611 à l'heure actuelle).

Mais ce faisant, **la CNDP ne répond ni aux critiques des experts, ni celles des associations.**

Le scénario de la CNDP ne prend pas en compte la contre-expertise puisqu'elle préconise un barreau à 2x2 voies, alors que les experts avaient bien précisé qu'un tel aménagement serait surdimensionné (non efficace pour moins de 20.000v/j dont 30% de PL).

*Rappel : Page 5 de la contre-expertise : « le maître d'ouvrage (l'Etat) prévoit des aménagements trop importants ou en tout cas prématurés, sur le barreau neuf (Toul – Dieulouard) et sur l'A31 au niveau de Dieulouard – Bouxières et pas assez importants entre Laxou et Bouxières pour faire face aux besoins des 10 à 20 ans à venir. »*

Pour nous, associations citoyennes, c'est l'idée même d'ouvrir l'itinéraire entre Toul et Dieulouard via le plateau de Haye qui est saugrenue, étant -donné la faiblesse du trafic attendu. D'une part il s'agit de beaucoup d'effort pour pas grand -chose, mais surtout c'est se tromper de débat : les difficultés rencontrées sur l'A31 notamment aux abords de l'agglomération nancéienne concernant avant tout le trafic local, convergeant vers Nancy et l'A33. Du propre aveu de la DREAL, « *que le barreau se fasse ou pas, les flux attendus sur A33 et A31 ne régleront pas la circulation autour de Nancy* ». Avec sa proposition, **la CNDP reproduit donc la même erreur que l'Etat, consistant à privilégier l'écoulement du transit routier à travers la Lorraine** (avec son lot de nuisance qu'il y apporte sans valeur ajoutée, bref, dont personne ne veut), **et un statu quo pour les Lorrains**, utilisateurs ultra-majoritaires de l'A31.

Nous rappelons que malgré quelques ralentissements, les temps de parcours sur l'A31 sont globalement fiables entre Toul et Dieulouard via Nancy (21 minutes en voiture). L'itinéraire via le plateau de Haye permettrait un gain de 7 minutes et 13 kilomètres, ce qui est négligeable sur un trajet de plusieurs heures qu'effectueraient les 13000 utilisateurs potentiels du nouveau barreau. Derrière les apparences, la plus -value de cet aménagement est nulle.

**Si l'on veut effectivement améliorer les conditions de trafic sur l'A31 sans provoquer d'appel d'air de trafic supplémentaire, il faut procéder à des aménagements plus minimalistes, notamment autour des points de congestion, afin de favoriser la fluidité de l'A31. La régulation dynamique des vitesses suggérée par les experts doit être envisagée. Pour être complètement efficaces, ces solutions devront bien évidemment s'accompagner d'amélioration des offres de transport en commun et de covoiturage.**

*Si l'expertise complémentaire sur le triangle Toul – Nancy – Dieulouard a fait bouger les lignes dans le Sud du projet A31bis, une telle analyse n'a pas lieu dans le Nord mosellan. Nous le regrettons car les enseignements du même type d'expertise auraient pu faire évoluer considérablement le projet. Les préconisations de la commission nationale du débat public sur le Nord mosellan nous semblent très insuffisantes et ressemblent plus à une tentative*

*d'enterrement de première classe de la contestation qu'à une recherche de solutions durables ambitieuses.*

**Régler durablement les questions de mobilité dans la conurbation Metz - Thionville et non simplement déplacer les nuisances chez les voisins.**

Sur le Contournement Ouest de Thionville, la CNDP recommande seulement d'étudier le transfert du barreau sur les anciens hauts fourneaux d'Hayange et si cela n'était pas possible d'envisager la couverture de certaines traversées de Florange et Terville. Nous réfutons avec la plus grande force les recommandations de la CNDP sur ce tronçon car la ficelle est un peu grosse ! Etudier un tracé irréalisable pour tenter de faire accepter, faute de mieux, une saignée urbaine avec certains tronçons couverts.

**Nous, associations de citoyens, préférons adopter des solutions durables au transfert des nuisances chez les voisins.** Cette position a clairement été exprimée par les 350 personnes présentes à la salle de la Passerelle de Florange lors du débat organisé en octobre 2015.  
**L'expertise que nous demandons et demandons toujours porte sur un regard global des questions de mobilités de Metz à la frontière luxembourgeoise.**

**La réalité du Nord mosellan, c'est que les lignes de bus transfrontalières sont prises d'assaut, c'est que chaque nouveau train est immédiatement rempli, c'est que les nouvelles aires de covoiturages sont saturées tôt le matin, c'est que l'Etat luxembourgeois ne veut plus des voitures des transfrontaliers. N'enfermons pas les mosellans dans le tout voiture, offrons à nos concitoyens les alternatives propres qu'ils plébiscitent!**

Nous sommes favorables à un élargissement au Nord de Thionville de l'A31 si les nouvelles voies sont réservées au transport en commun et au covoiturage ainsi qu'au cadencement des TER en Lorraine et vers Luxembourg. Mais nous pouvons et devons aller beaucoup plus loin !

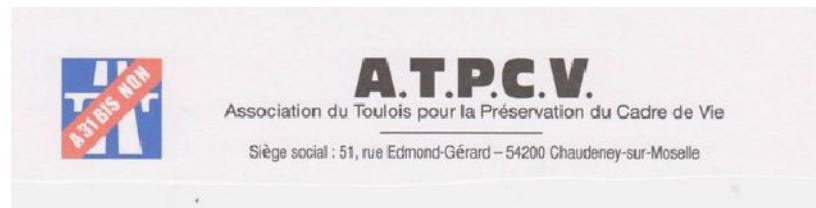
- En offrant aux 100 000 habitants des villes voisines de Metz et de Thionville à la confluence de l'Orne et de la Moselle des transports urbains dont ils sont aujourd'hui privés !

- En réalisant rapidement un transport en commun en site propre sur le thionvillois qui aurait comme cœur la gare de Thionville !

- En conduisant des politiques urbaines ambitieuses et courageuses concentrant les emplois, l'habitat, le commerce et les grands équipements dans les centres-villes déjà desservies par les transports en commun !

- En faisant payer aux poids lourds le véritable coût des infrastructures autoroutières mises à disposition !

Pour aller plus loin encore, il faudra peut-être développer un transport en commun en site propre entre Thionville et Luxembourg, peut-être réouvrir la ligne Thionville – Fensch – Esch/Belval et sans doute réaliser d'autres actions. Nous souhaitons qu'en France, après avoir réussi à faire aboutir un accord ambitieux sur le climat, nous ne ressortions pas les solutions des années 60 pour régler les questions de mobilité du XXIème siècle. Au contraire, mettons-nous tous ensemble autour de la table pour continuer le travail commencé avec le débat public !



Collectif Opposé au Barreau



**P.A.I.**  à **FLORANGE**

Protection des Aménagements des Infrastructures de Florange