CONTRIBUTION ATTAC à LA CONSULTATION

Le 2 Février 2023

Nous sommes tous devant le défi immense de devoir dès maintenant organiser et sécuriser l'avenir des générations à venir, donc de devoir anticiper la gestion du climat, de la raréfaction de la biodiversité, de l'eau, de l'énergie, des matières premières, comme des pollutions de l'air, des sols et de l'eau.

A défaut nous engageons nos enfants dans une tourmente dont les plus grands scientifiques ne savent même plus ou cela s'arrêtera !

ATTAC Moselle fait partie d'un réseau de Comités locaux qui sont présents en France et dans de nombreux autres pays

Les objectifs de cette association sont la justice sociale ET la protection de notre environnement

ATTAC Moselle considère que le problème de l'A31 n'est que le résultat d'une mauvaise anticipation et organisation de la mobilité du Sillon Lorrain, de grandes latences et inerties en matière de mobilités principalement le ferroviaire. (voir le rapport de Sud Rail proposé en octobre 2021) En conséquence y répondre uniquement par la solution routière à l'origine du problème ne répond en aucun cas aux enjeux à venir.

Ce projet A 31 Bis aggrave la situation par une augmentation du trafic routier

Il nous engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique, ni sociale, et coûteuse pour les travailleurs qui seront pris en otages contraints de payer un péage au profit du concessionnaire qui en plus en cas de déficit

sera soutenu par l'État avec nos impôts au détriment de services publics déjà exsangues (hôpitaux, éducation nationale etc etc Helas)

De plus ce projet ne respecte en rien le plan de protection de l'atmosphère PPA des 3 vallées (Voir les cartes de pollution établies par ATMO), il ne fera que charger davantage les zones déjà éprouvées.

L'augmentation de la pollution va à l'encontre des engagements de l'état qui vient juste de se faire condamner par la Cour Européenne

Par ailleurs la destruction d'écosystèmes des forêts et des zone humides ne pourra jamais être compensée du fait des modifications du climat déjà en cours et de l'artificialisation des sols déjà excessive.

Les scénarios de l'ADEME et de Négawatt mettent en évidence la nécessité d'un transfert massif du routier vers le rail **en précisant même l'abandon de tout projet routier**, et proposent que dès à présent les péages et taxes du routier financent le ferroviaire (Ecotaxe)

Il s'avère donc nécessaire pour l'axe Luxembourg Toul ,au minimum ,le doublement des voies ferroviaires ce qui permettrait ainsi de dissocier le fret du transport voyageurs et d'augmenter le flux de chaque voie qui est actuellement désastreux.

En conséquence nous demandons que soient étudiées l'ensemble des alternatives douces ci dessous qui répondent bien mieux aux enjeux à venir, ceci en coordination avec le Luxembourg voir au delà et avec une projection à minima de 30 ans voir 50 ans, durée nécessaire pour estimer la pertinence du projet.

De nombreuses solutions existent

qui chacune répondent à une partie du problème à savoir :

1) Les transports du public par trains express réguliers et fiables associés à des parkings relais gratuits

2) Le ferroutage en lien avec les axes reliant Cherbourg, Strasbourg, Paris, Lyon, Turin, Perpignan (En Suisse les camions traversent le pays sur les rails !).

La ligne Perpignan – Luxembourg devrait permettre de faciliter les transports entre l'Espagne et le Nord de l'Europe puisque sur les 5000 camions qui passent par Perpignan chaque jour, 1500 sont à destination du Luxembourg et sûrement autant en sens contraire.

3) La mise en place urgente d'une **écotaxe poids lourds** sur cette axe Luxembourg Nancy

4) Le transport fluvial sur un axe mosellan sous exploité, en augmentant les capacités portuaires sur la Moselle ainsi que les tirants d'eau et d'air

5) Des lignes de bus supplémentaires y compris pour tout ceux qui sont excentrés par rapports aux grands axes;

. 6) Renforcer les Parkings relais gratuits et proposer systématiquement des liaisons aux gares ferroviaires par transports en commun.

7) Le covoiturage et la mise à disposition de véhicules collectifs de taille adaptée (ex 9 places ou minibus pour les personnes pouvant se regrouper par secteur.)

8) Proposer les transports publics gratuits, comme c'est justement le cas au Luxembourg qui ainsi pourrait élargir le cercle de la gratuité des transports publics aux frontaliers

9) En ce qui concerne tous les travaux administratifs, il faudrait délocaliser et collectiviser les bureaux (Il y a plus de 11000 logements vacants rien

que sur Metz Métropole qui pourraient être réhabilités et aménagés à cet usage)

10) L'organisation et la planification hebdomadaire du télétravail.

11) L'étude avec une projection de l'évolution de l'économie et des transports à 50 ans minimum, tenant compte de la nécessaire sobriété et relocalisation des activités industrielles, commerciales et alimentaires.

Il nous paraît donc évident que l'administration doit répondre aux enjeux qui nous attendent en faisant une étude sérieuse de toutes ces alternatives, ceci en estimant pour chacune la part de réduction du trafic (nombre de véhicules) que cela engendre sur l'A31 existante. La conversion des transports routiers vers le rail est à notre avis 5 à 10 fois plus efficace pour décarboner le secteur des transports

La conversion des véhicules actuels vers des véhicules électriques s'avère beaucoup plus longue et aléatoire

Cela nécessite donc de réaliser les bilans carbone ACV associés qui seuls permettent de comparer les différentes stratégies du routier ou du ferroviaire.

Seule cette approche systémique et une projection sur 50 ans minimum permet d'estimer la pertinence du doublement ou non de l'A31, mais aussi un préalable à toute délibération.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Analyse_du_cycle_de_vie

Au vu du temps écoulé depuis l'existence de ce projet d'A31bis, ceci sans avoir étudié ni mis en place ces alternatives, et à défaut de réponses à cette demande déjà exprimée au précédent COPIL ni de la prise en compte des revendications d'études préalables des associations de protection de l'environnement, nous considérons que cette commission et le débat actuel, n'est qu'un simulacre pour justifier une décision déjà prise en haut lieu, décision qui ne répond plus à l'intérêt commun mais bien à des intérêts particuliers.

Cela ne serait être qu'une violation évidente de la démocratie dont se revendique l'État Français."

ATTAC MOSELLE