

Lorraine Nature Environnement

Contribution à l'enquête sur le projet A31bis

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 où cela s'arrêtera !

Lorraine Nature Environnement (LNE) est membre de FNE, porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 80 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français.

LNE 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 latence et inerties en matière de mobilités principalement le ferroviaire. (voir le rapport de Sud Rail).

En conséquence y répondre uniquement par la solution routière à l'origine du problème ne répond en aucun cas aux enjeux à venir, pire cela aggrave les problèmes et nous engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique, ni sociale, ni financière. Car 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,
- les engagements de l'état qui vient juste de se faire condamner.

Par ailleurs la destruction d'écosystèmes telle les forêts et les zones humides ne pourront jamais être compensées vu les modifications du climat déjà en cours et l'artificialisation des sols déjà excessive.

Les scénarios de l'ADEME et de NegaWatt mettent en évidence

- la nécessité d'un transfert massif du routier vers le rail en précisant même l'abandon de tout projet routier,
- que les péages et taxes du routier financent le ferroviaire (Ecotaxe)

Cela nécessite pour l'axe Luxembourg Toul au minimum -

- d'augmenter le flux de chaque voie qui est actuellement désastreux,
- le doublement des voies ferroviaires ce qui permettrait aussi de dissocier le fret du transport voyageurs.

En conséquence nous demandons que soient étudiées l'ensemble des alternatives douces ci dessous qui répondent bien mieux aux enjeux à venir,

- en coordination avec le Luxembourg voire au delà (Belgique, Allemagne)
- avec une projection à minima de 30 ans voire 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 au niveau national d'une **redevance PL liée à la prestation (RPLP)** sur le modèle suisse mis en place depuis 15-20 ans et qui a permis le financement du ferroutage !

Cela empêche les routiers de s'insurger contre une taxe supplémentaire et c'est plus juste car lié au tonnage transporté et aux km parcourus (ce qui est techniquement réalisable) et ce sur toutes les routes afin d'éviter les reports de trafic sur les RN...

Le principe c'est de faire payer aux usagers de la route, les charges indirectes (externalités négatives) supportées par la collectivité (entretien des routes: 1 PL = 300 000VL/structure profonde - pollutions en tout genre - congestion réseau - accidentologie...), ce qui équivaut à un subventionnement inéquitable de ce type de transport/autres modes. Il appartient dès lors aux transporteurs de répercuter les coûts sur les clients. Politique du juste prix.

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 systématiquement proposer des liaisons aux gares ferroviaires par transports en commun.

7) **Favoriser le covoiturage** et la mise à disposition de **véhicules collectifs de taille adaptés** (ex 9 places ou minibus pour les personnes pouvant se regrouper par secteur.)8) **Gratuité des transports publics** comme c'est justement le cas au Luxembourg qui pourrait élargir le cercle de la gratuité des

transports publics aux frontaliers, plus tôt qu'envisager une autoroute payante.

9) **Délocaliser et davantage partager les espaces de travail administratif** : Il y a plus de 11000 logements vacants rien que sur l'Eurométropole de Metz qui pourraient être réhabilités et utilisés.

10) **Favoriser une organisation et la planification hebdomadaire du télétravail.**

11) Développer une étude portant sur **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 parait 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 décarbonater le secteur des transports que la conversion des véhicules actuels vers des véhicules électriques bien trop lourds.

Cela nécessite donc de **réaliser les bilans carbone Analyse du Cycle de Vie (ACV) associés** qui seuls permettent de comparer les différentes stratégies routières ou ferroviaires.

Non seulement cette approche systémique et une projection sur 50 ans minimum permettront d'estimer la pertinence du doublement ou non de l'A31, mais elles constituent également 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

- sans avoir étudié ni mis en place ces alternatives,
- à défaut de réponses à cette demande d'analyse systémique et de projection à 50 ans déjà exprimée au précédent comité de pilotage,
- sans prise en compte des revendications d'études préalables des associations de protection de l'environnement,

nous considérons que cette commission et le débat actuel ne constitue qu'un simulacre pour justifier une décision déjà prise en haut lieu, **décision qui ne répond plus à l'intérêt commun.**

Cela n'est alors qu'une violation évidente de la démocratie dont se revendique pourtant l'État français.