

Alain CASONI

Maire de Villerupt
Conseiller général de Meurthe-et-Moselle

Annie SILVESTRI

Maire de Thil
Suppléante

Candidats Front de Gauche

Élections Cantonales des 20 et 27 mars 2011 Canton de Villerupt

Réponses au questionnaire soumis par le collectif Les grands chemins du val d'Alzette

1. Quelles mesures envisagez-vous pour réduire la place, dans l'agglomération, des transports fortement consommateurs de pétrole et grands émetteurs de gaz à effet de serre, et pour augmenter l'offre en moyens de déplacements plus propres (train, transports collectifs, vélo...) ?

Avec la croissance du travail frontalier depuis les années quatre-vingt puis son développement exponentiel dans les années quatre-vingt-dix et au début du siècle, les conséquences de l'explosion du trafic pendulaire lié aux déplacements frontaliers a pris une place considérable dans les réflexions conduites sur ce territoire.

En effet, au-delà des questions de sécurité posées dans la traversée des communes, d'entretien de voiries dont la conception n'est pas conçue pour supporter de tels niveaux de trafic, d'énergie gaspillée dans des temps de déplacement qui s'avèrent de plus en plus longs, l'importance des flux de circulation actuels et à venir interpelle quant aux conséquences sanitaires et environnementales des rejets polluants dans l'atmosphère.

En vue de réduire la place des transports polluants, je propose la mise en œuvre de plusieurs pistes :

- a) Limiter la conception du nouvel axe routier et la modernisation des axes existants au seul trafic des véhicules individuels et des transports collectifs routiers.

Il ne vous aura d'ailleurs pas échappé que le tracé de la partie meurthe-et-mosellane du projet de liaison routière A30-BELVAL, a été conçu non comme une autoroute ouverte mais comme une route visant tout à la fois à désengorger la traversée des communes et à servir la mise en valeur du site de Micheville.

- b) Favoriser et inciter à l'utilisation des véhicules électriques qui ont le double avantage de préserver un mode de transport qui marque et marquera encore longtemps les mentalités et les comportements de nos concitoyens mais seront complètement neutres en matière de pollution.

À cet effet, les projets d'urbanisation étudiés sur le site de Micheville devront intégrer aussi en matière d'équipement toutes les infrastructures nécessaires à l'arrivée des véhicules électriques.

- c) Limiter l'accès des véhicules individuels au sein de l'agglomération par :
- l'aménagement en périphérie de parkings de covoiturage,
 - le développement de moyens de transport collectifs,
 - la mise à disposition de modes de transports doux à proximité des parkings de covoiturage et au sein des futurs îlots d'habitation.

2. Quelles mesures envisagez-vous pour développer le transport intermodal ?

La mise en œuvre progressive de Belval (20 000 à 25 000 postes de travail et 7 000 résidents permanents) ainsi que les futurs projets d'îlots à énergie positive sur Micheville (5 000 à 7 000 résidents permanents) imposent, à la fois pour des raisons réglementaires, sanitaires et de sécurité une organisation des modes de déplacement urbains et interurbains, caractérisée par la diversité et une cohérence à la fois interdépartementale et transfrontalière.

C'est pourquoi, il conviendra qu'un Plan de déplacement urbain transfrontalier (PDUF) puisse être rapidement élaboré puis mis en œuvre.

Sous l'autorité conjointe du Ministère luxembourgeois du Développement durable et des Infrastructures ou son outil le RGTR (Régime général des transports routiers) de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Lorraine et du Conseil régional de Lorraine, l'ensemble des partenaires concernés par cet enjeu (CFL, SNCF, RFF, CG 54 et 57, TICE, SMITU, SITRAL) auront à travailler à ce PDUF en étroite collaboration avec les collectivités territoriales et les associations de protection de l'environnement et des usagers des transports.

La composition même de ce groupe de travail constituant la meilleure des garanties en vue d'assurer le caractère multimodal des solutions à mettre en œuvre sur ce territoire transfrontalier dont le périmètre serait à intégrer dans un triangle Luxembourg – Thionville – Longwy.

3. Envisagez-vous la création d'un réseau cyclable et piéton sécurisé continu entre les villages de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette ?

Ce type de réseau participe et participera de plus en plus à la qualité de l'image de l'EcoCité en gestation sur le site et plus largement sur le projet de future agglomération transfrontalière.

D'ores et déjà les élus de la CCPHVA travaillent à la mise en œuvre de sentiers pédestres reliant les communes de la CCPHVA avec les villes frontalières du Grand-duché.

De plus, le Conseil général de Meurthe-et-Moselle a d'ores et déjà prévu par le dimensionnement donné au faisceau de l'axe routier les espaces nécessaires à l'aménagement de réseaux cyclables à aménager par la suite.

4. Quelles solutions envisagez-vous pour que la liaison routière en projet ne se transforme pas en « couloir à camions » ?

Il n'est qu'à considérer, sur la partie meurthe-et-mosellane, le tracé même de la future liaison routière pour imaginer le peu d'intérêt pour les camions d'emprunter cet axe. Le choix fait par le Conseil général de Meurthe-et-Moselle, d'une route à deux fois une voie avec une vitesse forcément limitée ne sera pas d'un attrait particulier pour les camions.

De plus, au regard de l'organisation et du dimensionnement des réseaux routiers existants à proximité j'ai la conviction que cet axe routier ni dans sa configuration actuelle ni même lorsqu'il sera relié à la future A30, ne pourra devenir « un couloir à camion ».

Enfin les projets urbains à venir sur la partie française comme ceux en cours sur le versant luxembourgeois interdiront la crainte que vous exprimez.

5. Jugez-vous l'accessibilité des localités du canton suffisante en transports collectifs depuis les villes de Lorraine les plus proches ? Envisagez-vous des mesures particulières ?

Au regard des besoins de la population, il est évident que les transports collectifs sont grandement insuffisants sur ce territoire transfrontalier.

Un manque qui, s'il n'était pas traité de façon dynamique dans les années à venir handicaperait sérieusement le développement des projets d'urbanisation et de développement du territoire.

Le développement des transports collectifs est une solution, la présence en proximité de services divers en est une seconde et le développement de services en lignes en est une troisième.

6. Seriez-vous prêt à ouvrir rapidement le débat sur l'opportunité de la remise en service de la liaison ferroviaire Fontoy – Audun ?

S'agissant d'une ligne ferroviaire qui plus est située sur le territoire de la Moselle, le Conseiller général que je suis n'a pas compétence à prendre cet engagement.

Pour autant, il y a véritablement urgence, dans le cadre d'une intermodalité des transports, à identifier des solutions et des emprises sur lesquelles, RFF, la SNCF et le Conseil régional de Lorraine pour la partie française auront à construire des solutions.

Dans cet esprit, je suis prêt à demander l'organisation d'une table ronde ou l'ouverture d'un débat.

7. Quelles sont, selon vous, les principales contraintes de la réhabilitation de la ligne ferroviaire ?

Au regard des informations ayant été portées à ma connaissance, il apparaîtrait que certains endroits de la ligne Fontoy–Audun, sont frappés d'un risque d'effondrement brutal au PPRM.

Si cette contrainte n'était pas avérée ou si elle pouvait être levée, il appartiendrait ensuite au Conseil régional de Lorraine en lien avec RFF et la SNCF à prendre les mesures techniques et financières aptes à une éventuelle réouverture ou à la définition d'un service répondant aux mêmes objectifs.

8. Quelles mesures envisagez-vous pour préserver la richesse naturelle et paysagère exceptionnelle de Micheville, constituée d'une mosaïque d'habitats (réseaux de mares, prairies humides, taillis arborescents, fronts de taille, éboulis thermophiles, prairies sèches calcaires, mines souterraines....) et pour éviter une fragmentation du territoire préjudiciable à la biodiversité ?

L'histoire de l'activité économique sur Micheville, au-delà d'un apport non négligeable au développement de notre secteur, de la Lorraine et de la France, restera également marquée par un type de développement n'ayant épargné ni les hommes ni les paysages et l'environnement.

Il est trop important le nombre de salariés ayant payé de leur vie ou ayant été marqués dans leur chair par un mode d'exploitation où les hommes et la nature sont sacrifiés aux seules considérations de la rentabilité financière. Aujourd'hui encore des retraités subissent de lourdes pathologies liées à cette organisation du travail.

Dans un autre registre, il en est de même pour la nature et l'environnement qui aujourd'hui encore, au travers des sols pollués et des risques d'effondrement des

anciennes galeries minières, portent les traces des conséquences de ce mode de production.

Il convient donc de tirer les enseignements de cette histoire industrielle et humaine en faisant en sorte que sur ce territoire, les activités humaines puissent cohabiter avec le respect de l'environnement et la préservation de la biodiversité.

Une biodiversité à considérer comme une richesse participant de l'attractivité du territoire et de la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir sur ce territoire.

De ce point de vue les lois sur le Grenelle de l'environnement portent un certain nombre de dispositions garantissant le respect et la préservation des milieux naturels et des espèces rares ou protégées.

9. Au vu des insuffisances de l'étude préliminaire du projet routier, des nouvelles données environnementales et des coûts supplémentaires que vont occasionner les mesures de compensation d'impact, seriez-vous prêt à inciter les Conseils généraux à instruire une nouvelle enquête publique afin d'étudier d'autres variantes au tracé routier ?

Ne disposant aujourd'hui d'aucune donnée précise sur « les nouvelles données environnementales » et encore moins sur les « coûts supplémentaires » que pourraient occasionner les mesures compensatoires et sachant que la remise en cause du tracé actuel générerait à coup sûr des surcoûts considérables en termes d'études de toutes sortes à conduire dans le cadre d'une nouvelle Déclaration d'utilité publique, je considère qu'il convient de tout faire pour mieux intégrer le projet actuel dans le respect des obligations réglementaires et de mise en valeur des éléments de biodiversité repérés sur le tracé du nouvel axe.

J'ajoute enfin, que le maintien de la situation actuelle constitue une atteinte insupportable à la sécurité des citoyens qui à longueur d'années perdent une énergie considérable dans les temps de transport et à leur sécurité comme à celle des populations des communes traversées.

Il y a donc lieu sur ce dossier à avancer vers la réalisation de cette route et avec conviction et détermination, dans le respect de la réglementation en vigueur à travailler aux mesures de compensation qui devront s'imposer.

10. Que proposeriez-vous pour intégrer les projets de développement dans une stratégie globale de développement durable (notamment en mettant en œuvre à l'échelle du canton un Agenda 21) ?

Dans un premier temps, il convient de faire en sorte que les projets de développement portés sur le site de Micheville, soient marqués du sceau du développement durable.

Il peut et doit en être ainsi tant pour les projets d'habitat (*a minima* Bâtiments BBC voir viser le standard Énergie positive) de même pour les activités économiques à accueillir sur le site.

Enfin l'urbanisme envisagé devra être respectueux des dispositions contenues dans la charte de développement durable adoptée par la CCPHVA.

À terme et au regard des conditions dans lesquelles aura été conduite la gestion des terres polluées, la mise en œuvre d'un Agenda 21 constituera un véritable outil pour le pilotage d'une stratégie de développement durable.

11. Envisagez-vous de proposer dans des délais brefs l'instruction d'un diagnostic global des contraintes environnementales afin de prémunir le territoire d'une urbanisation anarchique ?

Je reste, bien évidemment, ouvert à solliciter toutes informations visant à compléter la connaissance des élus autour des dispositifs de protections environnementales afin de mettre les atouts naturels de notre territoire au service de son image, de son attractivité et de la qualité de vie des résidents.

Mais au-delà de ces préoccupations environnementales, il convient surtout d'être vigilant sur la conception de l'aménagement du territoire.

En effet, soit pour des raisons diverses la loi du marché dictera les conditions de l'urbanisation du site de Micheville avec l'ensemble des risques attachés à cette logique, soit se met en œuvre sur le site une véritable politique d'aménagement maîtrisée et conduite par la puissance publique.

Cette urbanisation, sera construite en cohérence avec l'existant et complémentaire au développement de Belval.

12. Afin de réduire ces atteintes environnementales, envisagez-vous de demander aux autorités compétentes (douanes, police, gendarmerie, services départementaux de l'Écologie et de l'Agriculture...) de coordonner une surveillance plus intensive sur les sites concernés et d'organiser des opérations « coup de poing » de contrôle ?

Ces demandes d'une présence continue plus soutenue ou d'opérations ponctuelles sont sollicitées de façon régulière par les élus du secteur. Au-delà de la bonne volonté des services sollicités, la faiblesse des effectifs de ces administrations aggravée depuis quelques années par les conséquences de la Révision générales des politiques publiques (RGPP) rendent difficiles les réponses à ces sollicitations.

13. Au regard de cette menace sanitaire et en vertu du principe de précaution, pensez-vous qu'il est justifié de construire de l'habitat sur Micheville ? Pensez-vous que la dépollution des sols est financièrement soutenable ?

Il convient de rappeler sur cette première interrogation que les terrains de Micheville après diverses études de sols ont été déclarés constructibles.

Pour autant la présence recensée de produits polluants n'est pas considérée par les administrations comme contraire à la constructibilité. Celle-ci restera néanmoins assujettie à la mise en place de Plan de gestion destiné à isoler ou traiter les terres polluées et les constructions autorisées seront soumises à contraintes.

Enfin en vertu du principe « pollueur-payeur » je considère qu'il appartient à celui qui a généré cette pollution à supporter les coûts destinés à rendre les terrains compatibles avec les activités humaines que requiert le développement de notre territoire.