

## Avis du TeMo sur le projet A31 bis,

Les enjeux de saturation de l'axe A31 sont réels et l'intérêt d'une amélioration des conditions de circulation sur le territoire, susceptible de réduire la congestion de l'autoroute et d'améliorer les déplacements quotidiens, apparaît justifié. Ce projet répond à un besoin identifié de fluidification du trafic, notamment dans un contexte de forte pression transfrontalière.

Toutefois, l'augmentation de la capacité routière ne constitue pas, à elle seule, une réponse durable aux problématiques de mobilité. Le projet comporte en effet un risque de trafic induit à moyen et long terme ainsi que des impacts environnementaux significatifs.

Il devra impérativement être accompagné de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture afin de désengorger les flux transfrontaliers et d'absorber les risques de report modal sur le réseau secondaire, notamment pour les usagers qui ne souhaiteront pas emprunter une infrastructure payante. La mise en place de cette nouvelle section autoroutière à péage impose ainsi à l'ensemble des acteurs de la mobilité de proposer des alternatives crédibles, accessibles et attractives, impliquant des investissements conséquents en matière de transports collectifs et de mobilités durables.

Une articulation étroite entre le projet A31 bis et les autres politiques de mobilité devra être mise en œuvre afin d'assurer une approche multimodale et coordonnée, garantissant la complémentarité du projet avec les investissements déjà engagés dans les mobilités durables, notamment les lignes de Bus à Haut Niveau de Service et le développement du Service express régional métropolitain. Ces démarches structurantes reposent sur des engagements financiers importants des collectivités dans un contexte budgétaire contraint.

Les collectivités ne peuvent agir seules et l'État doit accompagner les territoires en mobilisant les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de mobilité cohérente et multimodale, incluant notamment les projets de SERM et de transports collectifs structurants.

Enfin, le projet devra être compatible avec les documents de planification, notamment les Plans locaux d'urbanisme et le Plan de mobilité, afin d'éviter toute contradiction avec les objectifs de réduction de la dépendance automobile, de limitation de l'étalement urbain et de transition écologique