



NAPA31- Non au péage sur l'A31 Nord Mosellan

CAHIER d'ACTEUR

L'association a été fondée en 2017. Elle est chargée de représenter et défendre les intérêts des habitants du bassin de population usagers du diffuseur 44 (sortie Kanfen)

Il ne s'agit pas ici de faire des prospectives car les nuisances du trafic transfrontaliers nous les vivons dans notre quotidien. L'objet de la démarche de notre association est d'abord d'informer puis de proposer des solutions

ETAT des LIEUX

- 1-L'A31 construite fin dans les années 70, terminée en 1984 a permis de redéployer le trafic international hors des agglomérations de Thionville et de la Vallée de la Fensch
- 2-Depuis lors, cette autoroute est restée telle quelle et n'a subi aucune retouche alors que le trafic s'est développé de façon exponentielle. Au point que, par exemple, l'aire de repos d'Entrange a été désignée en 2018 comme « L'une des plus écœurante de France »
[RTL 5minutes - Moselle: Bienvenue à l'aire d'Entrange, l'une des plus écœurantes de France](#)
- 3-Au niveau de l'environnement, l'A31 ne respecte plus les normes d'aujourd'hui
Il n'y a aucun bassin de rétention entre les diffuseurs 43 et la frontière
ce qui accentue le phénomène de « chasse d'eau » sur le bassin de la Kissel »
- Il n'existe aucun passage pour le gibier sur ces 13 km.

Aujourd'hui, l'enfer au cœur des villages

Cela concerne les villes et villages d' Escherange-Molvange, Volmerange les Mines, Kanfen, Entrange et Zoufftgen

Au cœur de nos villages nous vivons la réalité des faits.

Des 5h30 et jusqu'à 10h15 puis de 15h00 jusqu'à 20h00 sont des milliers de véhicules qui empruntent, chaque jour, des ruelles de la fin du 19ème siècle avec des risques pour la sécurité de ses habitants. Il est alors irresponsable de promener un enfant de moins de 10 ans dans ces ruelles. Ou si vous circulez à vélo, très vite on va vous faire bien comprendre que vous êtes une gêne à la circulation.



Des 5h30 et jusqu'à 10h15 puis de 15h00 jusqu'à 20h00, ce sont des tonnes de particules fines qui se déversent sur nos terrasses, sur vos façades, vos stores, dans vos habitations par les aérateurs de VMC, dans vos poumons.

Des 5h30 à 10h15 puis de 15h00 jusqu'à 20h00, c'est le bruit incessant des véhicules et en particulier des motos, de Poids lourds, des vieilles camionnettes et des véhicules de grosses cylindrées qui vous réveillent ou vous empêchent de dormir.

De ce fait, il est exclu, lors des grosses chaleurs estivales de profiter de la fraîcheur nocturne pour rafraichir votre habitation.

A quoi s'ajoutent les reports fréquents du trafic lors des accidents ou des travaux sur l'A31bis. Cela peut durer des jours et des nuits complètes

La vie au cœur de nos villages est devenue un enfer.

Le trafic et les reports vers les réseaux secondaires.

Comptage à Kanfen ,RD 56, rue de Zoufftgen De 5h30 à 10h00
Jeudi 16 mai 2019 : 1860 véhicules
Jeudi 24 mai 2022 : 2388 véhicules soit +28%

A ce jour, on constate un report du trafic :

- 1- par le diffuseur d'Elange (43) 2500 véh/jr aux heures de pointe prennent la voie rapide RD14 vers Angevillers puis La RD58 vers Escherange-Molvange pour rejoindre Volmerange les Mines puis Dudelange .
- 2-par Elange et la voie communale « le Chemin des Pèlerins » , 2200 veh/jr puis Entringe par la RD57a.
- 3-sur le diffuseur de Kanfen (44). Ce sont près de 20000 véh/jr aux heures de pointent qui quittent l'A31 pour se repartir pour 2/3 sur la RD15 vers Volmerange et 1/3 sur la RD56 en traversant Kanfen puis Zoufftgen et par la voie communale vers Dudelange.

Ainsi le matin à 7h30 pour rejoindre la halte ferroviaire de Volmerange (4 km) il faut entre 20 et 30 minutes

Ainsi , en 2022, ce sont près de 25000veh/jr qui en 2022 font le choix des réseaux secondaires uniquement pour ne pas emprunter l'A31

Il est à remarquer que les travailleurs frontaliers du bassin de population de Kanfen-Volmerange n'utilisent pas l'A31, se dirigeant, du fait de la proximité directement vers le Grand Duché par les voies qui passent devant leur porte.

Et demain, que prévoit la DREAL après la mise en 2x3 voies de la nouvelle autoroute payante ?

Et bien une diminution de trafic de -3% les matins et une augmentation du trafic de 3% le soir
(Diaporama Fameck Page 58 et 59)

autant dire : **RIEN** sinon la **perte de la gratuité** d'un axe de circulation acquis depuis 40 ans permettant chaque jours pour nos lycéens et étudiants de rejoindre leurs lycées et leurs universités, à nos travailleurs de rallier les bassins d'emploi du sillon mosellan, à nos fonctionnaires de se mettre au service de l'Etat et des collectivités locales. C'est encore de se rendre dans les commerces de Thionville ou de Terville C'est encore d'accéder aux services de santé et hospitaliers ou de visiter nos aînés en EPADH.

A ce jour, aucune autre alternative n'est proposée que celle d'emprunter les voies communales moins sécurisées (Chemin des Pèlerins)

Les populations sont donc condamnées à subir dans les rues de nos villages et dans nos habitations les effets des pollutions atmosphériques (48000 morts/an) et des nuisances sonores dont les normes datent des années 90.

AMENAGEMENT de l'A31 bis

Le but ultime du réaménagement de cette autoroute ne doit pas être de fluidifier le trafic mais d'amener à changer les comportements afin de permettre de réduire le nombre de véhicules sur et en dehors de cette voie.

Le Grand Duché ne peut, ni ne souhaite accueillir plus de véhicules sur son territoire. Ainsi a-t-il mis en place les transports gratuits et des P+R ainsi que des tarifs prohibitifs pour les places de stationnement. Rendant dorénavant obsolète cette 3ème voie.

L'A31 dite aussi E25 est une voie de transit international reliant le Sud de l'Europe à l'Europe du Nord. De toutes les façons elle le restera pour certaines marchandises ou pour le transit des vacanciers.

L'A31 est une voie de logistique interurbaine dans le sillon mosellan. Elle le restera.

Le seul problème sont les pics d'affluence vers les lieux de travail au Luxembourg.

1-UNE URGENCE VITAE sur l'A31

NAPA31 demande à ce qu'immédiatement, les comportements accidentogènes de certains conducteurs soient réprimés.

NAPA31 demande que soit mis en place des radars tronçons comme chez nos voisins luxembourgeois, radar tronçons étalonnés sur la gestion du trafic. De même il s'avère que rares sont les contrôles de vitesse entre Thionville et la frontière.

La régulation du trafic permet dès aujourd'hui de réduire les bouchons et les ralentissements.

2-Une ECO VOIE sur l'A31bis

NAPA31 appelle dans l'URGENCE la création de cette 3^{ème} voie au Nord de Thionville pour des raisons écologiques, de santé et de sécurité publique.

1-La BAU doit rester la voie d'urgence en cas de panne.

2-la voie de droite doit rester la voie des véhicules circulants à 90km/h (PL ou véhicules lents).

3-La voie centrale doit rester au trafic courant limité à 100km/h.

4-La 3ème voie doit être réservée uniquement aux modes de transports en commun et au covoiturage 3+.

NAPA31 est opposé au projet du transfert du trafic des transports en communs sur la BAU en cas de congestion. Le projet doit se mettre en coordination avec le projet luxembourgeois par la voie de gauche dédiée. Projet qui est déjà en cours. La France arrivant 10 ans plus tard.

Le but est d'assurer les usagers un transport gratuit sûr, par les fréquences et d'être certain d'arriver à l'heure sur leur lieu de travail.

3-Le PEAGE sur l'A31bis

En 1974, nos habitants ont fait l'objet d'expropriations ou ont fait la cession de terrains au nom de l'intérêt général en contre partie de la jouissance de commodité pour rejoindre le chef lieu d'arrondissement. C'est l'Etat, nous contribuables qui avons payé cette infrastructure. Aujourd'hui une fois encore, l'Etat se désengage et nous spolie de notre bien commun.

NAPA31 s'oppose au péage dans l'intérêt vital des résidents des 6 villages.

NAPA31 demande à ce que soient exonérés de péage ces résidents entre le diffuseur 44 et 42 soit 12km. Le péage en flux libre par lecture des plaquettes le permet.

NAPA31 sera très attentive aux délais de réalisation de ce projet et à son coût.

NAPA31 se prononce pour l'abandon des variantes F10 ainsi que les variantes F5 tunnel profond et F5 tunnel de surface qui ont trop d'impacts négatifs vis-à-vis de l'environnement et de la population de Florange ainsi que les délais de réalisation.

NAPA31 se prononce pour la variante F4. Par contre elle dénonce le fait d'avoir écarté le projet d'un F4 en tranchée couverte. Le coût de 310M€-390M€ grimpe pour la variante retenue F4 tunnel profond à 510M€-640M€. Le péage estimé passant de 2.5€ à 4€, différence qui risque de déverser plus d'usagers sur les routes secondaires. Notre association estime que ces 200M€ ne sont destinés qu'au confort d'un nombre réduit de personnes, de la préservation d'un bien patrimonial ainsi que de projets immobiliers locaux. Ce n'est pas l'idée de l'intérêt commun.

4-Les NUISANCES de l'A31bis

Les nuisances sonores de l'A31 sont avérées jusqu'à plus d'un kilomètre de l'axe autoroutier

LES NIVEAUX D'APPARITION DES EFFETS EXTRA-AUDITIFS DU BRUIT : 40-50 DB(A)

Pour des niveaux d'exposition à des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages.

Or la DREAL considère, sur des textes de lois qui datent des années 1990 que le seuil dit d'ambiance modérée est de 65db. Alors que l'OMS indique que des niveaux supérieurs à 50-55db son néfaste pour la santé

NAPA31 exige que le niveau de tolérance soit conforme aux normes de l'OMS et non pas abaissé de 2db comme il est prévu.

5-L'AMELIORATION des DESSERTES

NAPA31 demande que ce soit pris en compte les raccords avec les réseaux cyclables et pédestres en place. Aujourd'hui sur les ouvrages d'art, le passage pour ces usagers est impossible

NAPA31 souhaite qu'un échangeur puisse être envisagé sur la RD57

6- LES NOUVELLES NORMES ENVIRONNEMENTALES

Protection de la faune et de la flore

Clôtures anti gibier

Passages aériens et souterrains afin d'assurer la continuité biologique

Plantation de haies

Renaturalisation des zones humides

Renaturalisation de la biodiversité

Protection des cours d'eau

Création de bassins de rétention

Lutte contre les pollutions

VERS UN NOUVEAU MODELE DE MOBILITE

NAPA31 revendique une nouvelle vision de la mobilité. Une vision non pas à l'horizon 2030 mais bien plus loin. Ces projets sont adressés à l'Etat, à nos collectivités locales en concertation avec nos voisins luxembourgeois.

1-LE RAIL

NAPA 31 demande que soit développé le trafic ferroviaire comme il est prévu entre Thionville et Bettembourg. Mais nous attirons l'attention que multiplier par 2.5 l'offre sur les gares, c'est d'augmenter d'autant l'engorgement dans les centres villes où sont situées les gares.

NAPA 31 demande que soit développé de nouvelles voies : qui sont à ce jour en voie double et électrifiées

- Thionville-Apach Nennig
- Thionville-Yutz-Kuntzig-Distroff-Metzervisse-Kédange sur Canner-Freistroff-Bouzonville-Dillingen
- Thionville-Hayange-Fontoy-Audun le Roman

2-BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ET COVOITURAGE

NAPA31 demande que les collectivités locales en partenariat avec le Luxembourg développent des **gares routières** pourvues de parkings-silos au sud de Thionville pour le covoiturage et les BHNS

NAPA31 demande que les collectivités locales en partenariat avec le Luxembourg multiplient l'offre de service par des bus décarbonés. et navettes 9 places

NAPA31 demande que les collectivités locales en partenariat avec le Luxembourg tout comme elles le font en ville créent de voies dédiées uniquement aux BHNS et navettes

3-TELETRAVAIL

NAPA31 demande que les deux états arrivent rapidement à des accords fiscaux pour faciliter le télétravail tout comme la convention signée entre la France et la Suisse A compter du 1^{er} janvier 2023, jusqu'à **40% de télétravail, la Suisse conserve l'imposition pleine et entière de la portion de rémunération correspondante.** Le télétravail sera donc possible sans impact fiscal pour les employeurs et le personnel concerné dans la limite de 40% du taux d'activité par année. Cette solution permet d'éviter une répartition fiscale internationale des droits d'imposition.

3-VEHICULES de FONCTION au Luxembourg

NAPA31 demande à ce que le Grand Duché revoie son système d'avantages fiscaux pour la location des voitures particulières d'entreprise. Qu'il autorise aussi le covoiturage pour ces véhicules de fonction.

4-ZONE FRANCHE

NAPA31 suscite que pour des raisons écologiques la France puisse établir une zone franche sur la rive gauche de la Moselle

Kanfen le 02/02/2023