



## AGIRR - FNAUT Lorraine

*Aménagement et Gestion des Infrastructures dans le Respect des Ressources*  
Association agréée de Protection de l'Environnement et d'Intérêt Général

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - FNAUT

En mairie de Vigy, Place de l'Eglise 57640 VIGY - [contact@agirr.org](mailto:contact@agirr.org)

### *L'A31 bis, l'impasse autoroutière*

*AGIRR a été fondée en 1995 pour lutter contre le projet d'A32. Indépendante des partis politiques, elle est à l'origine issue d'un rapprochement de comités de riverains et de maires, puis muée en un réseau militant plus large et durable. Membre de la FNAUT, l'association s'est rapidement voulue force de proposition. Nous sommes intervenus également – entre autres – pour défendre le développement du TER, la création d'une ligne TER entre Thionville et Belval via la Vallée de la Fensch et Audun-le-Tiche, ainsi que pour s'opposer au projet de RD1 bis entre Ay-sur-Moselle et Stuckange. Nous avons travaillé en partenariat avec le Conseil Régional, les SCOT de Metz et de Thionville, Metz Métropole... AGIRR a obtenu un agrément Protection de l'Environnement en 2001 et un agrément d'Intérêt Général en 2002*

#### **Un projet du XX<sup>e</sup> siècle**

Hérité du siècle précédent, le projet A31bis vise à faciliter une augmentation colossale de trafic automobile de moyenne distance. Il est diamétralement contradictoire avec les engagements de notre pays. Notamment les accords de Paris (COP21), dont la France comme la plupart des pays n'a jusqu'à présent pas respecté les objectifs ; ou encore la « loi Climat et Résilience » (2021) imposant la réduction de 55% des gaz à effet de serre d'ici 2030 (soit l'échéance de réalisation du projet A31bis). Rappelons que le seul trafic routier constitue le premier émetteur de ces GES de notre pays.

Rappelons enfin les problèmes plus locaux de qualité de l'air et de bruit, et leurs conséquences sur la santé à grande échelle (48000 décès prématurés par an dans le pays). Le stade foetal de l'électrification des moteurs et les incertitudes imposent une grande prudence. Resteraient quoi qu'il arrive les nuisances liées au freinage, aux frottements, bruit, visuel...

#### **Le contournement de Thionville : destructeur et contreproductif**

Aux heures de pointe, l'autoroute est utilisée au maximum de ses capacités. Ce n'est même pas le nombre de voies qui ralentit le trafic, mais les obstacles (notamment les échangeurs). Un tel aménagement va ajouter d'importantes jonctions (Bétange, Fameck...) qui feront autant de points de congestion supplémentaires. Une telle construction ne fera qu'augmenter les espaces bordant une autoroute. Il n'est bien-sûr pas envisagé de soigner la traversée de Thionville, qui ne serait soulagée que d'un tiers du trafic.

Nous notons que l'Etat a retravaillé l'insertion urbaine, afin de mieux « faire passer la pilule », cela a pour conséquence de faire exploser la facture (le coût de l'A31bis nord a rattrapé celui de la totalité du projet de Zoufftgen à Toul de 2015) ; et le prix du péage, qui rappelons-le est installé sur une autoroute déjà financée par le contribuable, est devenu très élevé. L'impact sur les populations n'a bien-sûr été que partiellement réduit.

Selon le maître d'ouvrage, le contournement de Thionville permettrait de gagner seulement 3 minutes entre Elange et Richemont. Une paille rapporté aux conséquences que cela implique. Une concertation publique ne saurait être cantonnée à un choix de variante préétabli. **Nous demandons le renoncement au contournement de Thionville.**

### Des prévisions en carton

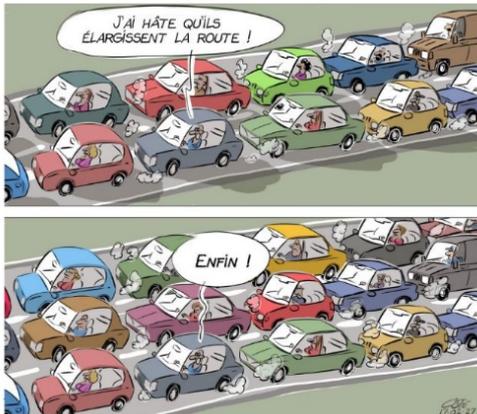
Depuis les années 90, nous avons pu constater que les prévisions étaient avant tout construites pour vendre le projet. A l'époque, pour justifier l'A32, les services de l'Etat donnaient des prévisions tout aussi alarmistes pour les sections d'A31 plus au sud, qui ne se sont pas vérifiées. L'A32 n'a pas été construite, le réseau autoroutier n'a pas bougé et le trafic s'y est peu à peu stabilisé.

Cette fois-ci encore, nous remarquons que le trafic sur l'A31 est supposé augmenter de la même manière que l'autoroute soit élargie ou non, ce qui témoigne de calculs incomplets. Le trafic induit n'est pas pris en compte, et nous avons déjà fait la même critique en 2015.

### Une autoroute plus capacitaire... et plus saturée

Le phénomène se vérifie toujours dans des circonstances similaires. C'est ce qu'on appelle le «paradoxe de Braess»: lorsqu'on essaie de résorber un problème de congestion chronique en augmentant l'infrastructure, le trafic bondit et a vite fait de rattraper son niveau de congestion d'avant.

Notre cas de figure est encore aggravé par la concentration dans le temps de la demande de déplacements, sur le modèle de la congestion urbaine. Quel que soit le nombre de voies qu'on lui met, **l'autoroute se remplira toujours jusqu'à atteindre sa propre limite**, et cesse alors d'être attractive. Le phénomène est accentué par la généralisation des calculateurs d'itinéraires en temps réel.



On aurait donc une autoroute surdimensionnée l'essentiel du temps, payante pour tous, et **toujours engorgée aux heures de pointe.**

Le maître d'ouvrage lui-même reconnaît que dès 2030 l'A31bis élargie sera saturée.

Les travaux et toutes leurs conséquences mortifères ne serviront donc... à rien. L'A31bis est une bombe à retardement.

A l'inverse de ce qu'il prétend, l'Etat n'a pas la maîtrise de la fluidité de l'A31, mais peut maîtriser l'augmentation du trafic routier. L'élargissement de l'autoroute n'amènera rien d'autre que davantage de voitures coincées dans les bouchons. Et tout le monde qui paie.

Ne pas faire l'élargissement n'empêchera pas non plus la saturation de l'autoroute, mais contiendra son trafic à un niveau plus faible ; par répercussion cela limitera aussi l'alourdissement du trafic des tronçons plus au sud, et naturellement de se passer de contournement de Thionville.

## Une troisième voie pour bus ?

L'idée reste valable : faute de pouvoir régler la congestion des voitures, on peut toutefois sauver la fluidité des autocars.

*NB : la DREAL a affirmé durant toute la concertation que les travaux d'élargissement en cours sur l'A3 luxembourgeoise consistaient en un aménagement similaire à ce qui est envisagé sur l'A31, à savoir 3 voies standard, les autocars sur une bande d'arrêt d'urgence élargie, et éventuellement la voie de gauche réservée au covoiturage. Le problème, c'est que toutes les autres sources indiquent qu'il n'est pas question de faire circuler les autocars sur la BAU, mais bien sur la voie de gauche, et de ne laisser que 2 voies standard. Après plusieurs vérifications, il a bien fallu acter que c'est la DREAL qui est dans l'erreur. Les deux projets ne sont pas raccord.*

Aussi, grâce à la largeur offerte par les ouvrages d'art entre Elange et la frontière, l'autoroute peut être élargie sur le modèle du tronçon Maizières – Richemont, sans devoir détruire et reconstruire les ponts, ce qui fait fondre son financement de 85% (30M au lieu des 200M envisagés), et envisager un aménagement rapide et sans recours à une concession, et un péage.

Remarquons qu'il existe un modèle encore plus économique : utiliser la BAU actuelle comme voie bus aux heures de pointe. Preuve que cela est possible : ladite BAU a servi pendant des décennies de voie véhicules lents sur la montée de Zoufftgen, et a reçu des milliers de camions par jour.



## Des alternatives à portée de main

Le récent Rapport d'Orientation des Infrastructures pointe du doigt l'absence de précision et d'ambition des alternatives à l'A31bis. De fait, l'A31bis n'a jamais été envisagée comme le maillon d'un panel multimodal, contrairement au récit du maître d'ouvrage qui n'a fait que lister les projets déjà en cours. Pis, les phénomènes de reports intermodaux potentiels y sont niés !

Le trafic frontalier est homogène et très concentré dans le temps. Ce n'est pas adapté au réseau routier qui sera toujours vite pris d'assaut. En revanche cela facilite l'organisation de transports alternatifs massifs.

Une voie autoroutière supplémentaire n'offre en fait qu'environ 1500 véhicules supplémentaires par heure (on peut atteindre 2000 en y dégradant la vitesse).

Cela tient dans **2 trains en plus par heure** (et moins s'il reste des places disponibles sur les 8000 sièges par heure offerts à l'horizon 2030). Cela tient aussi dans **8 lignes d'autocars cadencées au quart d'heure**. Quant au **covoiturage**, si on atteint les objectifs luxembourgeois soit une voiture sur deux à plus d'1 occupant, on fait **fondre le trafic d'un tiers**, soit l'équivalent d'une troisième voie.

Bien-sûr, tout le monde ne peut pas se passer de voiture, il n'est pas question de cela, ni de supprimer l'autoroute. Mais **la croissance que le maître d'ouvrage projette sur l'A31 est largement absorbable**, ne serait-ce que par ces trois leviers.

## Enfin, faciliter l'accès aux gares

On parle sans cesse de congestion routière, mais jamais du niveau lamentable de nos transports publics. Comment justifier par exemple l'absence de **TER de proximité** sur les autres lignes que le sillon lorrain, qui pourtant traversent des zones denses, aux travailleurs frontaliers nombreux ? Nous proposons la mise en route d'**une desserte cadencée à l'heure sur ces lignes de l'étoile de Thionville** (vallée de la Fensch, Apach, Kédange), ainsi qu'une consolidation de la desserte de la **vallée de l'Orne**.

Du côté des villes, le plus gros point noir est sans aucun doute les bus catastrophiques de Thionville, **Citéline**. Réseau illisible, offre famélique, perturbations quotidiennes, entreprise en crise, dysfonctionnements institutionnels, absence de vision. Tout cela ne sera pas résolu par le projet Citézen, qui ne va guère au-delà d'aménagements d'infrastructures thionvillo-thonvilloises.

Contrairement à Thionville, les bus des Rives de Moselle et CCPOM ne dysfonctionnent pas : ils sont tout simplement inexistantes.

## Conclusion

Couper des arbres, exproprier ou tirer du bitume ne doit pas être un tabou. Mais ici, puisque la perspective d'une autoroute fluide n'est qu'un fantasme, c'est l'utilité publique du projet qui est frappée de nullité. Il faut renoncer à la quête d'une A31 fluide aux heures de pointe, peine perdue.

La conscience d'un monde fini en termes de ressources (matériau, espace, énergie fossile) est acquise depuis des dizaines d'années chez les écologistes, mais est également maintenant plus largement partagée. C'est ceci qui doit guider les choix d'investissement. On ne peut plus raisonner en termes de compensation illusoire. Ce projet s'inscrit dans le "toujours plus" qui nous conduit en direction du mur. C'est en ce sens qu'il est un projet du passé.

Il faut enfin se dire que la solution dans la région n'est pas "tout le monde bosse au Luxembourg". Personne ne se lève le matin en se disant "Chouette, je vais commencer ma journée par un trajet d'une heure". Ce modèle atteint ses limites et il est temps de trouver avec nos voisins un mode de développement qui soit moins impactant pour l'environnement. On a entendu cette semaine que les Luxembourgeois voulaient qu'il y ait la possibilité de plus de télétravail. Or les freins à ce niveau sont de l'ordre fiscal et réglementaire. Donc une question de "gros sous". On ne peut pas considérer que définitivement les dépenses soient d'un côté et les bénéfices de l'autre. Il sera beaucoup plus efficace de travailler cette question que de construire de nouvelles routes.

Nous demandons l'abandon du contournement de Thionville, de l'élargissement à 2x3 voies et de la mise en concession.

Nous demandons un simple aménagement permettant aux bus d'éviter les bouchons sur l'A31, et une remise à plat des services de transports publics locaux du nord Lorrain.