

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°7 JUIN 2015



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.

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 vocation à intervenir sur le nord du sillon lorrain, entre le pays messin et le Luxembourg.

Membre de la fédération régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), AGIRR a obtenu un agrément Protection de l'Environnement en 2001 et un agrément d'Intérêt Général en 2002.

Aujourd'hui, dénonçant les conséquences néfastes de la construction de l'A31 bis et contestant son intérêt, AGIRR reste mobilisée contre ce faux-nez d'A32.

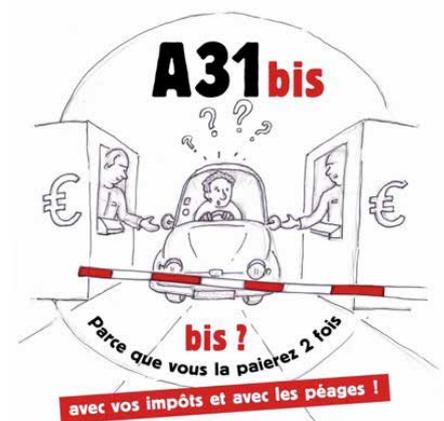
CAHIER D'ACTEUR AGIRR - FNAUT LORRAINE

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

L'A31 bis : un projet du passé

L'A31 bis est un projet directement récupéré de l'A32 abandonnée il y a 5 ans. De ce projet recalé, le principal tronçon, entre Dieulouard et Richemont, dont les prévisions de trafic étaient ridicules et le financement impossible pour la collectivité, est effectivement abandonné au profit d'élargissements de l'autoroute existante. Hormis le financement par le péage, l'optimisation de l'existant correspond aux alternatives routières à l'A32 défendues à l'époque par AGIRR. En revanche, les tronçons nouveaux (barreaux Gye-Dieulouard et Fameck – Elange) sont un copier-coller de l'A32, qu'AGIRR considère toujours comme inadaptés aux problèmes qu'ils sont censés résoudre.

Par ailleurs, l'impact environnemental est en contradiction complète avec tous les objectifs nationaux affichés, que ce soit en termes de préservation de la biodiversité, des espaces naturels, de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de l'utilisation des énergies fossiles.



NÉGATION DES ATOUTS DE L'A31 ET DES ERREURS D'HIER : UN DIAGNOSTIC BIAISÉ

AGIRR considère que l'argumentation des services de l'Etat se base sur une lecture de la situation de l'A31 biaisée sur plusieurs points.

Circulation dense... mais désengorgement efficace !

Aux échelles locale et régionale, il n'y a qu'au nord de Thionville où l'on peut dire que l'A31 pose des problèmes chroniques de temps de parcours. Pour le reste, la circulation y est dense mais facilite tout de même la mobilité dans le sillon, très urbain, et au sein duquel elle favorise la fluidité. Il ne faut pas prendre le problème dans le mauvais sens. L'A31 n'est pas un frein à la mobilité ; l'importance de son trafic témoigne au contraire de son efficacité. L'autoroute est simplement victime de son succès.

Or, le projet consiste à remettre en cause la gratuité de l'autoroute entre Nancy et Metz, ainsi qu'au nord de Thionville. Et même si les tronçons les plus urbains restaient libres, la mobilité régionale serait freinée par cette nouvelle entrave. Par conséquent, loin de profiter de l'élargissement, les Lorrains disposeraient *in fine* d'une autoroute moins accessible qu'actuellement. Il est évident qu'il faut privilégier le trafic local et non le transit à travers la Lorraine.

L'augmentation du trafic n'est pas une fatalité

Cela est valable pour tous les modes : l'offre crée la demande. Bien plus que l'évolution de l'économie locale, l'évolution du réseau routier est le principal déterminant de l'évolution du trafic routier. Or, les prévisions de trafic de la DREAL sont basées sur les seuls paramètres socio-économiques. Elle voudrait prouver que l'augmentation du trafic est une fatalité inéluctable (et même souhaitable !), qu'il nous faudrait accompagner.

Les précédents rapports (A32, Lepingle) prévoyaient des croissances de trafic tout aussi alarmistes : à l'horizon 2010, l'ensemble des tronçons de l'A31 devaient, sans A32, être « totalement saturés ». En 2015, les prévisions de la DREAL sont identiques, preuve que les précédentes n'ont pas été réalisées. En effet, alors que l'A32 n'a pas été faite et l'A31 laissée identique, aucun tronçon n'a passé la barre des 100 000 véhicules par jour (comme le menaçait l'Etat), et le trafic tend au contraire à se stabiliser depuis une dizaine d'années.

Cet épisode prouve que la croissance du trafic dépend avant tout de l'augmentation de l'offre routière. Or, plus le trafic est élevé, plus l'accidentologie est importante (vous avez dit sécurité ?). Pour AGIRR, il serait préférable au 21^{ème} siècle de contenir au mieux la recrudescence du trafic routier, comme l'Etat, dans tout son paradoxe, s'y est engagé à l'international. Cela n'empêche pas d'améliorer la mobilité, en témoigne la politique des transports luxembourgeoise.

Si les études de la DREAL et des organismes sous-traitants (CEREMA) témoignent d'un travail certain, AGIRR regrette en revanche une analyse scolaire passant à côté, entre autres, de ces aspects. De même, n'estimer l'état de fluidité de la circulation qu'avec le trafic journalier et le nombre de voies du tronçon est extrêmement réducteur : cela dépend avant tout de la répartition du trafic dans la journée (phénomène de pointe) et des obstacles à l'écoulement du trafic (échangeurs, jonctions, rétrécissements...). Comment peut-on conclure que l'A31 est plus fluide à Maxéville qu'à Atton ?



DES PROJETS COÛTEUX POUR UNE EFFICACITÉ HASARDEUSE

L'A31 rencontre, entre Toul et Luxembourg, des situations très différentes qu'il serait réducteur de qualifier globalement. De fait, l'A31 bis n'est pas un projet unique, indivisible et pensé dans son ensemble. Il s'agit d'un assemblage d'idées récupérées de différents dossiers (notamment de l'A32), très différentes et pouvant être réalisées indépendamment. Chaque tronçon mérite donc une attention particulière. Bien entendu, il n'est pas question de renoncer à une vision globale, mais la dominance des flux de cabotage plaide pour des solutions ciblées et ponctuelles.

Ce document, au contenu limité, a une vocation de synthèse. Les aspects techniques n'y sont pas développés et les lignes ci-dessous n'abordent que les tronçons les plus critiques : le barreau Gye-Dieulouard, le Contournement Est de Thionville et l'A31 au nord de Thionville.

Les publications par tronçon et par thématique sont développées sur notre site, disponible à partir de cette page : <http://www.agirr.org/spip.php?rubrique47>

Barreau Toul – Dieulouard : une solution destructrice pour un résultat bénin

L'intérêt de ce tronçon en termes de report de trafic est tellement faible par rapport à des coûts financier et environnemental tellement exorbitants qu'on se demande ce qui justifie son maintien dans le projet. Ce barreau n'intéresserait à peu près que le trafic de transit arrivant par l'A31 au sud du péage de Gye. Or, ce tronçon n'enregistre que 13 000 véhicules par jour (hors été) ; on comprend pourquoi la faiblesse de la fréquentation attendue sur ce nouveau barreau soit telle qu'elle fasse appel à des financements publics conséquents pour compléter des recettes de péage insuffisantes.

Si 13kv/j étaient effectivement ôtés des 85kv/j à Nancy-centre, la différence serait si faible qu'elle ne serait même pas perceptible pour les automobilistes, et encore moins pour les riverains. **La traversée nancéienne ne serait pas significativement soulagée**, tandis que le cadre de vie dans le Toulinois et le nord du plateau de Haye seraient désormais dégradés par les nuisances liées à la proximité d'une autoroute. L'environnement particulièrement riche de cette zone (boucles de la Moselle, Petite Suisse...) serait également lourdement affecté ; la production agricole locale serait quant à elle privée de plus de 120 hectares de terres cultivables !

Contournement Ouest de Thionville : l'habitat sacrifié et des points de congestion nouveaux

Indépendamment de l'inefficacité du C.O.T. à l'échelle régionale, le sacrifice de près d'un millier d'habitations au profit de l'automobile laisse pantois. Comment peut-on envisager au 21^{ème} siècle de faire passer une autoroute au milieu d'une ville ? Qui plus est lorsque l'objectif –le comble– est de dévier une traversée urbaine ?

AGIRR rappelle que loin de soulager Thionville (dont la traversée autoroutière perdurerait), ce barreau ne fait que **reproduire un second barreau autoroutier dans l'agglomération thionvilloise**. Les riverains à proximité d'une autoroute seront multipliés.

Aux heures de pointe, l'autoroute est utilisée au maximum de ses capacités. **Ce n'est pas le nombre de voies qui contraint le trafic**, mais les obstacles (notamment les échangeurs). La multiplication des jonctions autoroutières (Bétange, Fameck...) ne sont qu'autant de points de congestion supplémentaires de créés. De même au Luxembourg, où se multiplient les jonctions avant la redoutable croix de Gasperich. Au final, **il n'y aura pas de gain de fiabilité des temps de parcours** ; par contre là encore le cadre de vie local sera grand perdant.

Pour les mêmes raisons, l'élargissement au nord d'Elange ne fera qu'accentuer l'effet d'entonnoir aux échangeurs. A l'élargissement classique, AGIRR préfère la solution d'une voie supplémentaire réservée aux transports en commun (et éventuellement au covoiturage, s'il est possible de concrétiser sérieusement cette possibilité). Car faute de pouvoir augmenter le débit de voitures aux heures d'hyper-pointe, cet aménagement permettrait tout au moins de prioriser des trafics par rapport à d'autres, et rendre l'autocar plus attractif.

POUR UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENT DURABLE ET MULTIMODALE

AGIRR dénonce le « logiciel de pensée » conservateur de l'Etat et ses services. Elle regrette que depuis le début des années 90, toutes les propositions de l'Etat sur l'A31 soient conditionnées par son désengagement, d'où des propositions systématiquement inefficaces ayant conduit au *statu quo*. Forcing pour une A32 aux prévisions de trafic ridiculement faibles, un barreau Toul – Richardménéil à péage censé détourner un transit est-ouest passant par Nancy précisément pour éviter le péage... Et maintenant, après un précédent dans les Landes (la concession d'une autoroute existante), l'Etat propose d'intervenir directement sur l'A31... moyennant un chantage au péage ! Cela ne répond pas aux problèmes de l'A31.

AGIRR dénonce l'attitude de l'Etat faisant fi des effets néfastes à long terme d'une politique purement routière. Pourtant, une autre politique est possible : l'école luxembourgeoise est d'autant plus exemplaire que le Luxembourg partage avec nous la problématique de mobilité frontalière. Or, ce pays est confronté à d'insolubles problèmes de congestion routière d'un niveau autrement plus préoccupant que chez nous.

Pourtant, il y a longtemps que le Luxembourg a abandonné la fuite en avant routière, et ses autorités l'ont confirmé en personne lors de la réunion publique de Thionville. Ayant pu constater que l'augmentation de la surface routière amenait à toujours plus d'engorgement à moyen terme, ils mettent désormais le paquet sur les transports alternatifs, transformant leur réseau ferré initialement très faible en un réseau RER... Tandis que les investissements routiers sont réduits à des travaux ponctuels.

AGIRR souhaite que l'Etat prenne acte de cette orientation vertueuse et propose une politique cohérente avec celle de notre voisin.

D'autre part, l'Etat constate qu'une grande partie de l'accroissement du trafic de l'autoroute est une conséquence de la périurbanisation. Cela montre l'importance de maîtriser l'émiettement urbain.

La SNCF affirme que chaque train supplémentaire créé sur le sillon lorrain est rapidement rempli. Cela prouve que **la demande potentielle n'est pas satisfaite** et que la part modale du TER est toujours en deçà de ses capacités. Plusieurs axes seraient à développer pour y parvenir. Il y a bien sûr le renforcement d'offre sur le sillon lorrain. Mais aussi une réflexion sur une politique tarifaire plus favorable aux frontaliers ; et le développement de liaisons nouvelles, telles que la création d'une ligne TER entre Thionville et Belval via la vallée de la Fensch, ou le prolongement des trains de Luxembourg vers le Kirchberg, ce qui offrirait un nouveau souffle en diversifiant l'offre. Enfin, AGIRR se préoccupe de l'avancement du projet de TCSP de Thionville, qui semble bien trop modeste par rapport à son potentiel et dont le tracé ne semble pas optimal.

Alors que ces projets au succès commercial certain sont bloqués par les finances des collectivités locales mises à la diète par l'Etat, **il est insupportable pour AGIRR que l'Etat réserve plusieurs centaines de millions d'euros pour un projet à rebours des ambitions nationales !**

Et concrètement ? AGIRR n'est pas opposée à tous travaux routiers. L'A31, l'A33 et leurs échangeurs méritent d'être modernisés et sécurisés. Au vu de l'inadéquation des tronçons nouveaux, AGIRR plaide pour un projet plus minimaliste, concentré sur les tronçons existants, avec un financement plus acceptable. Les tronçons nouveaux pesant au moins 75% du coût total, leur abandon permettrait des travaux sans recours à la concession. Les montants que l'Etat est prêt à mettre sur la table en termes de subvention d'équilibre aux futurs concessionnaires permettraient de financer les élargissements **en deux à trois ans** ! L'Etat a donc les moyens de réaliser lui-même ces travaux rapidement, et il resterait des sommes importantes qui pourraient être réinvesties dans les projets de transport collectif.