

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°18 JUIN 2015



L'Association UCIROUTHE, créée en septembre 2010 et inscrite au Registre des Associations du T-I de Thionville sous le N° 51 / 134, a pour but de :

- Favoriser la défense, l'assistance, l'écoute, l'entraide, le respect, la solidarité, la sécurité et la formation des usagers de la route (conducteurs de 4 roues, 2 roues, 3 roues, piétons, la liste n'étant pas exhaustive), dans le respect des autres usagers utilisant les pistes, circuits, voies, routes, chemins ou trottoirs.
- D'être leur interlocuteur auprès des autorités publiques.
- Et plus généralement, de réaliser toutes opérations se rapportant directement ou indirectement à l'objet susmentionné ou tout objet connexe.

Elle s'est inspirée du concept de Bernard DARNICHE, ancien pilote de rallyes des années 60/70.

L'association intervient auprès des différents intervenants dans les domaines de l'infrastructure routière, des aménagements urbains, du transport collectif.

## CAHIER D'ACTEUR

### DE L'ASSOCIATION UCIROUTHE – USAGERS ET CITOYENS DE LA ROUTE – THONVILLE ET ENVIRONS

*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 ET SES DIFFICULTÉS

L'importance croissante de la circulation routière sur cet axe Nord / Sud de l'Europe amène une saturation régulière. En plus de la circulation locale et régionale, s'est greffée depuis quelques décennies un flux de véhicules de « frontaliers », des Mosellans, en particulier, se rendant au Luxembourg pour y travailler.

Depuis des années, des solutions sont envisagées pour améliorer cette situation.

Au vu des interventions lors du débat public « A31bis », en plus des délais hypothétiques de prévision de réalisation des aménagements, il n'a pas été question de solutions alternatives, en particulier de celles à vocation environnementale et écologique.



## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

### LA SITUATION ACTUELLE ET À COURT TERME

L'A31, c'est jusqu'à 100 000 véhicules / jour, dont 10% de poids-lourds.

Les quelques 80 000 "frontas" en savent quelque chose en matière de bouchons, ralentissements et heures perdues, sans compter les retards, les rendez-vous ratés.

Dès la présence d'une nouvelle voie, route, autoroute, des zones artisanales, commerciales, industrielles et urbaines s'installent à proximité et cette voie devient l'argument de commercialisation de la zone d'activités.

Dès lors, une augmentation du trafic automobile s'établit et c'est le chien qui se mord la queue. C'est le cas par exemple, en périphérie de Thionville, les Linkling I, d'abord, puis II et depuis quelques années III. Toute la zone est saturée aux moments d'affluence.

Pour ce qui est des voies de circulation entre domicile et travail, nous allons aussi vers l'étouffement des flux de communication : l'A31 est en limite de saturation et dès qu'un évènement surgit (accident, évènement climatique...), c'est la saturation et le transfert de flux vers les routes nationales et départementales.

Il est depuis longtemps question de passer l'A31 de 2x2 voies à 2x3 voies, aussi d'utiliser la BAU, "bande d'arrêt d'urgence", comme voie exceptionnelle pour les transports en commun et le covoiturage.

Aussi a été proposée la création d'une voie ferrée le long de l'A31, une 3<sup>ème</sup> voie ferrée le long des voies actuelles.

Autant d'idées et d'avant-projets "auto-contrés" par les différents décideurs. Sans compter que cette A31 poursuit son tapis de bitume vers le Luxembourg, la Belgique, l'Allemagne.

Et pendant ce temps-là, Terra Lorraine va créer 3 000 emplois pour 2015, 30 000 annoncés pour 2020.

### UNE SOLUTION ALTERNATIVE DE TRANSPORT DE PERSONNES

Les solutions envisagées, passage à 2x3 voies, création de nouvelles sections, ne seront effectives que dans plusieurs années, sous réserve de financement.

En attendant, il faut trouver des solutions alternatives, écologiques et au moindre coût.

Une d'elles est le projet de construction d'un monorail aérien suspendu. Les autres étant le téléphérique, le monorail posé, et le train à sustentation magnétique.

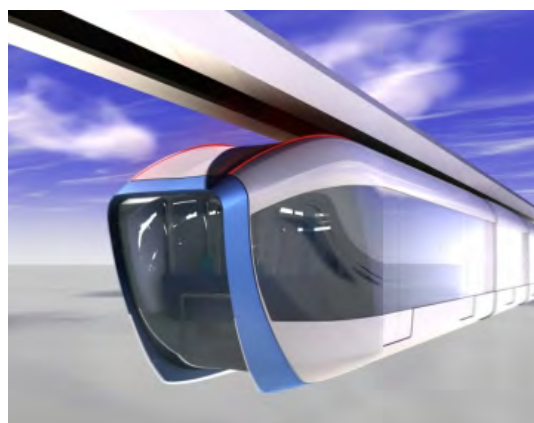
Sans surprise, ces solutions étant économiquement meilleur marché que les transports traditionnels, une pression des constructeurs interdit l'émergence de solutions nouvelles.

### LA SOLUTION DU MONORAIL SUSPENDU

C'est un moyen de transport de personnes (et accessoirement de marchandises la nuit), qui a la particularité de n'avoir que les « pieds sur terre », donc ne nécessitant pas d'occupation du sol terrestre à part entière.

L'idée n'est pas nouvelle, puisque depuis 1905, un « ancêtre » circule à Wuppertal, en Allemagne : le Wuppertaler Schwebebahn : <https://youtu.be/gEyYJ7HkRZ4>

Il en existe partout dans le monde, en mode suspendu ou posé : <http://www.monorails.org/>





Le projet de créer et de produire au Québec un monorail suspendu à moteur-roue, qui était encore au stade de rêve il y a cinq ans, prend forme depuis quelques mois et tout particulièrement depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement Marois : le projet sera piloté dans quelques mois par une coopérative qui fera appel au public pour dénicher les 10 millions nécessaires au démarrage du projet.

Source <http://www.ledevoir.com/>

En février 2015, l'association UCIROUTHE a adressé un courriel au Premier Ministre du Québec, Monsieur Philippe COUILLARD, pour inviter son gouvernement à agir pour la réalisation d'un prototype en écrivant entre autres ceci : « Aussi, nous vous proposons de donner l'impulsion indispensable du Gouvernement du Québec à ce qui DOIT devenir un modèle exemplaire de moyen de transport de personnes en site propre. »

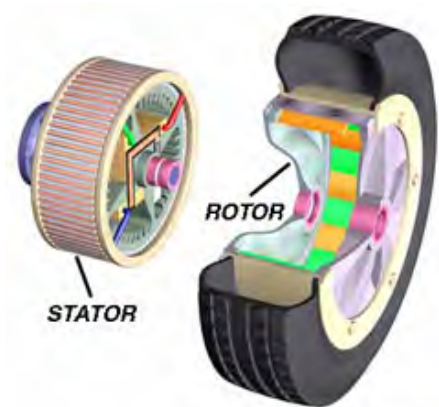
Il a répondu qu'il a transmis le dossier à Monsieur Robert POËTI, ministre des transports, afin qu'il lui donne le suivi approprié.

## LE PROJET « TRENSQUÉBEC »

Comme Transport Rapide Electrique National Suspendu.

Imaginé par l'ingénieur d'hydrogène Québec, le Dr Pierre COUTURE, inventeur du moteur-roue, qui est la base du concept, le monorail suspendu est « LA » solution pour des distances moyennes, de 5 à 500 km, sur tous reliefs, étant donné que son profil d'implantation est du même gabarit qu'une voie routière.

Infos : <http://www.trensquebec.qc.ca/le-moteur-roue>  
<http://www.trensquebec.qc.ca/>



En théorie, car il n'est qu'à l'état de prototype, il a les avantages suivants :

Il est :

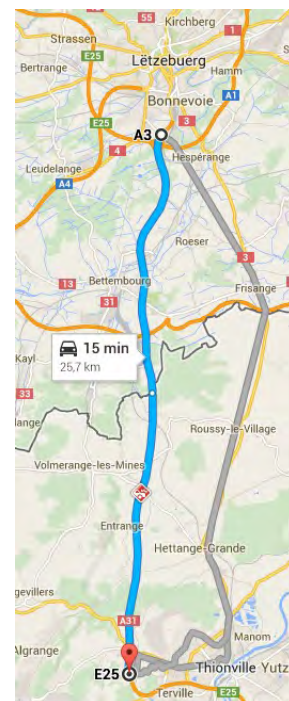
- rapide, jusque 250 km/h et une accélération de 0 à 250 km/h en 30 secondes
- sécurisé,
- respectueux de l'environnement,
- rentable,
- populaire,
- quasi insensible aux aléas climatiques,
- avec une toute petite emprise au sol,
- franchissant les collines et les vallées,
- permettant des arrêts en gare à la demande,
- pénétrant dans les villes sans perturber les moyens actuels de transport,
- avec une durée de vie très importante.

Sa capacité est de 70 personnes par cabine et chaque cabine indépendante circule par train de 5, toutes les 5 minutes, ce qui fait 70 x 5 x 12, soit 4 200 personnes à l'heure.

### THIONVILLE–LUXEMBOURG-VILLE : EN CABINE MONORAIL AÉRIEN SUSPENDU TRANSFRALUX !

En imaginant ce moyen de transport révolutionnaire entre Thionville et Luxembourg, il est nécessaire de le positionner entre les points de résidence des travailleurs frontaliers et leurs lieux de travail.

Sachant qu'il existe 4 grandes zones d'activités au Luxembourg : le centre-ville (banques et administrations), le Kirchberg (administrations européennes), la Cloche d'Or (grands groupes privés) et Esch-Belval (commerces et universités), dans un premier temps de pré-étude, il est judicieux de prévoir un tracé parallèle à l'A31 (ligne droite) entre Elange – Veymerange – Metzange (échangeur N° 43) et le sud de Luxembourg, dans le quartier de Howald, où l'Etat Luxembourgeois a prévu un site d'interconnexion des différents modes de transport (train, bus, tramway, vélos et piétons).



### POUR QUEL USAGE EN MOSELLE-NORD ?

Sur l'agglomération thionvilloise, en vue de Terra Lorraine et de l'Europoport, le transport de voyageurs et de marchandises va être un enjeu extraordinaire.

Ensuite, un prolongement nord-sud vers Metz et Nancy est envisageable, rêvons un peu : Luxembourg – Nancy en une demi-heure (à 250 km/h).

La mise à 2 x 3 voies de l'A31 est paradoxale, ce qui veut dire que ces 3 voies doivent aboutir dans le sens sud-nord en plein centre-ville de Luxembourg alors que le bourgmestre y est opposé et a déclaré : *“Moi, je pense que cela va déplacer le problème du trafic ailleurs”* et *“Moi, je penche pour le développement d'un transport public plus soutenu et moins cher”* (Ami-hebdo du 10/02/13, page 5).

### POUR CONCLURE

Une vidéo de cette analyse, réalisée par Régis, vidéaste : <https://youtu.be/CxqbGFFmfP4>

Et si le transport par monorail était la “bonne” solution ? ou au moins une autre solution.