



## FAISONS DE LA LORRAINE, UN DEMONSTRATEUR DE MOBILITE DURABLE !

*La crise des « gilets jaunes » a commencé du fait de la dépendance d'une grande partie de la population française à l'automobile. Cette forte addiction à la voiture et donc au pétrole n'est plus supportable économiquement et écologiquement dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique. Aussi, à travers cette crise, c'est la mobilité qu'il s'agit de revoir de fond en comble pour proposer des solutions qui soient tout à la fois supportables financièrement et conformes aux engagements environnementaux de la France. Nous pouvons faire en sorte que la Lorraine devienne un démonstrateur de mobilité durable. Pour cela, il faut arrêter la logique routière actuelle, élargir la réflexion et imaginer, grâce à un Grenelle de la mobilité du Sillon lorrain, une nouvelle mobilité.*

### L'A31BIS, UN PROJET (TOUJOURS) DU PASSE

#### L'A31bis est hérité du projet A32

Le projet A31 bis est le projet de la fuite en avant, en accentuant les solutions en échec aujourd'hui.

Après l'abandon de l'A32, le projet A31bis conserve les deux tronçons extrêmes (barreau Toul-Dieulouard et saignée de Florange). Il reste, mis à part sur le tronçon Thionville-Luxembourg, sur des solutions de transport uniquement routières.

Le projet a été imaginé pour faciliter la circulation du grand transit routier alors que celui-ci est extrêmement minoritaire. **Ainsi sur l'A31, la part du trafic de transit oscille uniquement entre 15% et 25% selon les sections concernées.**<sup>i</sup>

#### Un projet inefficace, tardif et non écologique

Le trafic sur l'A31 est essentiellement interne aux différents bassins de vie et répond aux besoins de mobilité des populations prisonnières du tout voiture. Vouloir résoudre ces problèmes en augmentant les capacités autoroutières nous condamne à l'échec. Comme le montre le « paradoxe de Braess », lorsqu'il y a un embouteillage, bien que cela puisse paraître contre-intuitif, le meilleur moyen de fluidifier le trafic n'est pas forcément de rajouter une voie.

Ainsi l'étude de trafic A31bis réalisée par le Cerema dans le cadre du débat public de 2015 indique que si le projet A31bis est réalisé, l'A31 à 2\*3voies au Nord de Thionville devra absorber en 2030 entre 101 000 et 124 000 véhicules contre les 61 000 actuellement sur 2\*2voies<sup>ii</sup>. **En clair, si le projet A31bis se fait, la congestion à l'entrée du Luxembourg sera la même qu'aujourd'hui ou... pire. C'est donc le trafic en heure de pointe qu'il est urgent de traiter avec les solutions de transport en commun les plus capacitaires.**

Enfin, en plus des 10 ans minimum<sup>iii</sup> nécessaires pour démarrer les travaux à partir du moment où un tracé est arrêté, le **dossier soumis à la concertation met en évidence que les travaux prévus entraîneraient 10 ans de travaux<sup>iv</sup> et de graves problèmes de mobilité dans l'ensemble du Sillon lorrain jusqu'au Luxembourg.** Il s'agira de très graves nuisances pour nos concitoyens et les entreprises lorraines avec, en sus, le risque que l'appel d'air occasionné par l'augmentation de capacité de l'A31, entraîne une situation identique à l'actuelle...

## **LA DEPENDANCE A LA VOITURE EST UN LUXE INEFFICACE**

L'enfermement actuel dans « le tout voiture » *est un désastre à tout niveau :*

- **Echec financier :** comme l'a démontré la crise des gilets jaunes, chaque voiture coûte à son propriétaire entre 410€ et 825<sup>v</sup>€ par mois ; un abonnement aux transports en commun : 40 à 120€ (avec possibilité de se faire rembourser moitié par l'employeur) et la bicyclette est un mode de déplacement quasi gratuit ;
- **Echec écologique :** le recours à la voiture aggrave le réchauffement climatique, les pollutions et la consommation de terre agricole (l'équivalent d'un département est urbanisé tous les 11 ans en France)
- **Echec de santé publique :** 48 000 morts prématurés à cause des particules fines<sup>vi</sup>
- **Echec social :** toute une part de la population n'accède pas à la voiture pour diverses raisons : âge, santé, moyens, absence de formation : 23% des français ont déjà refusé un emploi faute de moyen de transport<sup>viii</sup>

A ces coûts individuels, il faudrait rajouter l'ensemble des coûts supportés par la collectivité et l'ensemble des externalités négatives (pollution, bruit, impact sur la santé, etc...).

*Il existe un réel besoin de mobilité sur le sillon lorrain, essentiellement local, qu'il est urgent de résoudre mais il ne pourra l'être sans prendre en compte la nécessaire lutte contre le réchauffement climatique et sans répondre à la nécessité d'offrir des solutions de mobilités moins onéreuses à nos concitoyens. AGIRR FNAUT Lorraine souhaite à travers cette contribution élargir le débat en proposant des solutions alternatives, efficaces, écologiques tout en étant raisonnables financièrement.*

## **LES REPONSES EFFICACES, DURABLES ET FINANÇABLES AU BESOIN DE MOBILITE LORRAIN**

### **A) METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE ALLIANT URBANISATION ET MOBILITE**

#### **Allier urbanisation et mobilité**

Les déplacements les plus durables sont ceux que l'on ne fait pas. **Il conviendra de retrouver un urbanisme des courtes distances qui assure la mixité des fonctions commerciales, artisanales, tertiaires et d'habitat autour des axes forts de transport en commun.** Pour aller vers ce nouveau modèle de développement, les implantations des nouveaux équipements générateurs de trafic tels qu'hôpitaux, centres commerciaux ou zones tertiaires devront être implantés obligatoirement dans les centralités déjà desservies par les transports en commun comme cela est le cas dans d'autres pays européens.

#### **Elargir l'échelle d'intervention des autorités organisatrices des transports (AOT)**

La concertation a confirmé, s'il en était encore besoin, la nécessité d'une approche globale des mobilités à une échelle plus large. C'est la seule approche de nature à apporter une réponse adaptée aux enjeux de trafic essentiellement locaux. L'éclatement des compétences et la dispersion des responsabilités entre collectivités rendent actuellement difficile une vision partagée du projet et son inscription dans un véritable projet de territoire.

Ainsi, par exemple, les entreprises du bassin de Pompey ne sont pas desservies par les transports en commun de l'agglomération nancéenne et la future clinique Claude Bernard s'installera à Maizières-les-Metz sans bénéficier d'aucun transport en commun...

Il est urgent d'aller rapidement vers une rationalisation des autorités organisatrices des transports sur le sillon lorrain avec par exemple une autorité au niveau du SCOT Sud 54 et une autre sur le périmètre du SCOTAT et SCOTAM.

Une organisation transfrontalière spécifique sera également à trouver entre la région Grand Est et le Grand-Duché de Luxembourg.

### **B) DES SOLUTIONS RAPIDES ET PEU CHERES**

#### **Une véritable priorité à l'intermodalité et à la multimodalité**

Les trafics du sillon lorrain sont essentiellement internes aux bassins de vie et tournés au Nord également vers le Luxembourg. Le développement d'une offre de transport en commun sérieuse, bien organisée et articulée permettra de rompre avec l'enfermement des populations du sillon lorrain dans « le tout voiture ».

- Développer l'intermodalité autour des gares :
  - correspondances avec les transports urbains et cars interurbains,
  - parkings-relais avec des places pour les véhicules d'autopartage et un accueil des covoitureurs,

- parking pour les vélos ;
- Développer des parkings de covoiturage et des P+R aux entrées des agglomérations avec fléchage sur les autoroutes ;
- Harmoniser les tarifications entre les réseaux intercommunaux et le réseau régional avec, *a minima*, la création de formules intégrées. Une carte doit être créée pour permettre à un usager, un transport avec une desserte porte à porte jusqu'au dernier kilomètre (transports urbains, TER, vélo, autopartage, etc...).

### **Il existe également des solutions routières ponctuelles**

- Améliorer la circulation routière sur certains points avec le recours à la régulation dynamique et l'abaissement de vitesse<sup>xii</sup> ;
- Aménager les bandes d'arrêt d'urgence pour des bus rapides en cas de ralentissements sur l'autoroute entre Toul et Nancy ;
- Régler des problèmes autoroutiers ponctuels comme par exemple au niveau de la croix d'Hauconcourt et de l'échangeur de Féy ou du réseau départemental 54 autour de Bouxières.

### **C) PRENDRE SOIN DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RIVERAINS**

- Résorber des points noirs : bruit dans les traversées des villes (écrans, couvertures partielles ou totales des sections urbaines de l'autoroute comme le proposait notamment une précédente contribution d'AGIRR dans la traversée de Metz<sup>xiii</sup>, mais cela concerne également d'autres villes comme Champigneulle ou Thionville) ;
- Mettre aux normes environnementales et de sécurité de l'A31 existante
- Créer une redevance poids lourds pour revenir à une situation plus équitable pour le transport fret fluvial et ferroviaire.

### **D) DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR SORTIR DE L'ENFERMEMENT DE NOMBREUX CITOYENS DANS LE TOUT VOITURE**

*Comme expliqué précédemment, croire que l'augmentation des capacités routières entre Thionville et le Luxembourg permettra de résorber la congestion est un mirage si le Luxembourg continue son développement actuel. Le Luxembourg ne peut pas et ne souhaite pas accueillir ce flux automobile qui serait ingérable. Les modes alternatifs sont, avec une offre de transport en commun significativement améliorée, la solution.*

#### **1) Un mode de transport en commun en site propre le long de l'A31 et de l'A3 (cf carte en annexe)**

La création d'une voie en site propre indépendante à l'usage des transports en commun le long de l'A31 (et l'A3) semble plus intéressante qu'un passage à 2x3 voies de l'A31 car cela permettrait aux

transports en commun de ne jamais être pris dans la circulation, de ne pas bloquer la circulation de l'A31 pendant les longues années de travaux. Cette solution serait moins onéreuse que l'agrandissement de l'autoroute existante du fait de la non nécessité de reprendre les ouvrages d'art.

Ce transport permettrait de desservir les territoires éloignés des gares.

On peut par exemple imaginer :

- d'une part un tronç commun entre Thionville (par exemple Elange/Metzange) et l'entrée de Luxembourg,
- et d'autre part plusieurs branches de dessertes (d'un côté gare de Luxembourg, Kirchberg, Cloche d'Or ; de l'autre vallée de la Fensch (P+R à Florange en bordure d'A30 sur l'emprise réservée au contournement par exemple) et vallée de l'Orne.

Une desserte en tram-train pourrait aussi être envisagée.

## **2) Poursuite du développement du TER Metz-Luxembourg**

Ce mode de transport est particulièrement intéressant car il est optimal pour absorber des pointes très importantes.

Outre la construction en cours du doublement Bettembourg – Howald, il faudra revoir le nouveau raccordement de Howald et le plan de voies de la gare de Luxembourg afin de limiter un maximum de croisements et permettre le plus possible de mouvements simultanés de trains. L'ajout d'un saut de mouton à l'entrée sud du triage de Bettembourg permettrait aux trains de fret de passer sans neutraliser la circulation des trains dans le sens inverse.

Sur la partie française entre la frontière et Thionville, l'absence de carrefour ferroviaire limite les problèmes. L'allongement des certains quais de gare et des mises en accessibilité, ainsi que la modernisation de la signalisation et du plan de voies en gare de Thionville, prévues par la Région sont nécessaires.

En plus de résorber les problèmes quotidiens de gestion de trafic, le traitement de ces points permettrait d'augmenter drastiquement l'offre TER sans recourir à un doublement de la ligne. Suite aux derniers accords franco-luxembourgeois, la ligne Metz-Luxembourg offrira 22 000 places assises rien que pendant les trois heures de pointe. En cas d'insuffisance, la fréquence pourra être augmentée davantage : rappelons qu'en région parisienne, des lignes classiques aux caractéristiques équivalentes sont capables de digérer un trafic sans commune mesure<sup>xv</sup>.

En complémentarité des TER, l'organisation des bus interurbains doit être revue. Les bus interurbains, gérés jusqu'il y a peu par les Départements et maintenant par la Région, sont surtout centrés sur l'offre scolaire, avec une qualité de service très médiocre (retards ou suppression de services, absence d'information, longues périodes sans service). Il est temps de rendre ce réseau plus efficient avec une offre qui s'appuie sur le réseau ferroviaire, une régularité renforcée, une information en direct et une intégration tarifaire.

### **3) Mettre en place des TER express entre Nancy - Metz et Luxembourg<sup>xvi</sup>**

Sur le modèle alsacien du TER 200 entre Strasbourg-Mulhouse et Bâle, il est envisageable sur le sillon lorrain de Nancy jusqu'à Luxembourg d'avoir une desserte TER rapide. La proposition émane de la contribution SNCF au SRADDET de la Région Grand Est. Il s'agit sur des trains supplémentaires, de réaliser un nombre restreint d'arrêts, de retendre les temps de parcours et d'optimiser certains points difficiles.

### **4) Ouvrir une offre de transport en commun sur Thionville – Fensch – Esch/Belval**

S'il ne paraît pas toujours pertinent d'engager des investissements très lourds pour des voies nouvelles, la question se pose en revanche pour rouvrir une ligne laissée à l'abandon depuis une vingtaine d'années : Fontoy – Audun-le-Tiche. Elle permet de créer une nouvelle liaison entre Thionville et le pôle d'Esch-Belval en plein essor, sans encombrer davantage la ligne du sillon via Hettange ni le nœud de Bettembourg.

En outre, elle dessert au passage la vallée de la Fensch (Hayange) où aucune ligne régulière ne s'arrête malgré la densité de la vallée. La construction regrettable d'une route nouvelle a coupé la section terminale de la ligne (à Russange), mais la remise en marche reste possible, via un tronçon nouveau soit descendant directement sur Esch (par une pente supérieure aux normes mais que des trains de voyageurs sont capables de grimper), ou sur Belval-Université.

Cela ouvre un axe lourd de transport en commun vers Esch – Belval direct depuis la France, qui permet aux automobilistes d'éviter de traverser le Val d'Alzette. Un P+R est alors pertinent à Aumetz, où peut également se rabattre des lignes d'autocar en correspondance desservant le Pays Haut (secteurs d'Audun-le-Roman, Tucquenieux, Piennes, Trieux...). D'autre part, cette voie peut aussi servir d'itinéraire de secours en cas d'incident grave bloquant la ligne Thionville - Bettembourg (comme lors des collisions de 2006 et 2017).

Une option de desserte en tram-train peut aussi être envisagée.

### **5) Redonner vie à l'étoile ferroviaire de Thionville**

Le sillon lorrain connaît une densité de population élevée. Les liaisons de rabattement vers Thionville ont un potentiel élevé. Pourtant, l'offre sur ces lignes a été réduite, désertifiée, puis supprimée.

Des liaisons de proximité entre Thionville vers Kédange ou Apach, pour peu que les correspondances soient gérées correctement à Thionville auront sans aucun doute leur succès.



## 6) Développer une véritable offre de transport en commun sur la conurbation Metz-Thionville

En dehors de Metz Métropole, l'absence de réseaux de transport urbain performants pose problème sur cette importante zone urbaine de 600 000 habitants car aucune offre ne s'articule autour de l'épine dorsale constituée par le réseau TER.

Les habitants des Communautés de communes de Rives de Moselle et du Pays Orne Moselle (CCPOM) ne bénéficient actuellement d'aucune offre de transports urbains malgré leur population de 100 000 habitants et leur forte densité<sup>xix</sup>.

L'agglomération thionilloise connaît une desserte mais le réseau Citéline est peu attractif car atomisé d'une multitude de lignes peu fréquentes et du fait de la qualité de service désastreuse offerte par Transfensch. La restructuration totale du réseau de transport et l'amélioration significative de la qualité de service sont une condition indispensable au succès du projet de TCSP Citizen.

## **Pour un Grenelle de la mobilité sillon lorrain - Luxembourg**

*Le sillon lorrain est déjà très bien desservi par la route. Aujourd'hui, l'A31 est victime de son succès. La saturation de l'autoroute traduit les carences en transport alternatifs, et une partie des solutions sont identifiées dans le présent document. C'est cette mutation vers une mobilité plus durable qu'il faut concrétiser. L'inspiration est à aller chercher en Ile-de-France, en Suisse (Genève) et en Allemagne.*

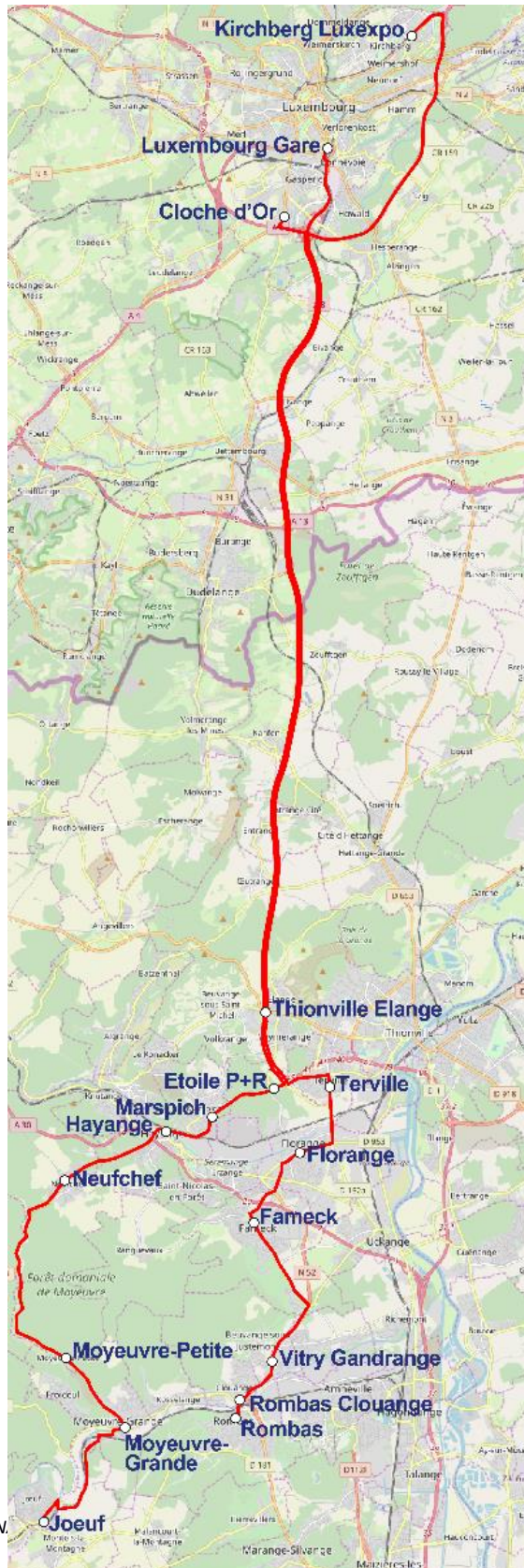
***L'Etat ne peut pas décider seul, l'Etat ne peut pas imposer seul une solution à ce problème très complexe. Aussi AGIRR FNAUT Lorraine demande l'organisation d'un grenelle de la mobilité du sillon lorrain intégrant le Luxembourg sur le modèle de l'exercice qui vient juste d'être réalisé par l'Eurométropole de Strasbourg. Les Etats français et luxembourgeois, la Région Grand Est, les Départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, les intercommunalités, les associations d'usagers et les citoyens doivent se réunir pour permettre de faire naître des projets enfin innovants et écologiques.***

*AGIRR FNAUT Lorraine demande, en attendant les conclusions de ces assises, que la même décision soit prise que pour l'A45 entre Lyon et Saint-Etienne sur recommandation du Conseil d'orientation des infrastructures à savoir le gel des subventions étatiques pour les réattribuer sur un nouveau projet multimodal. Ainsi la Lorraine pourra être citée en exemple.*

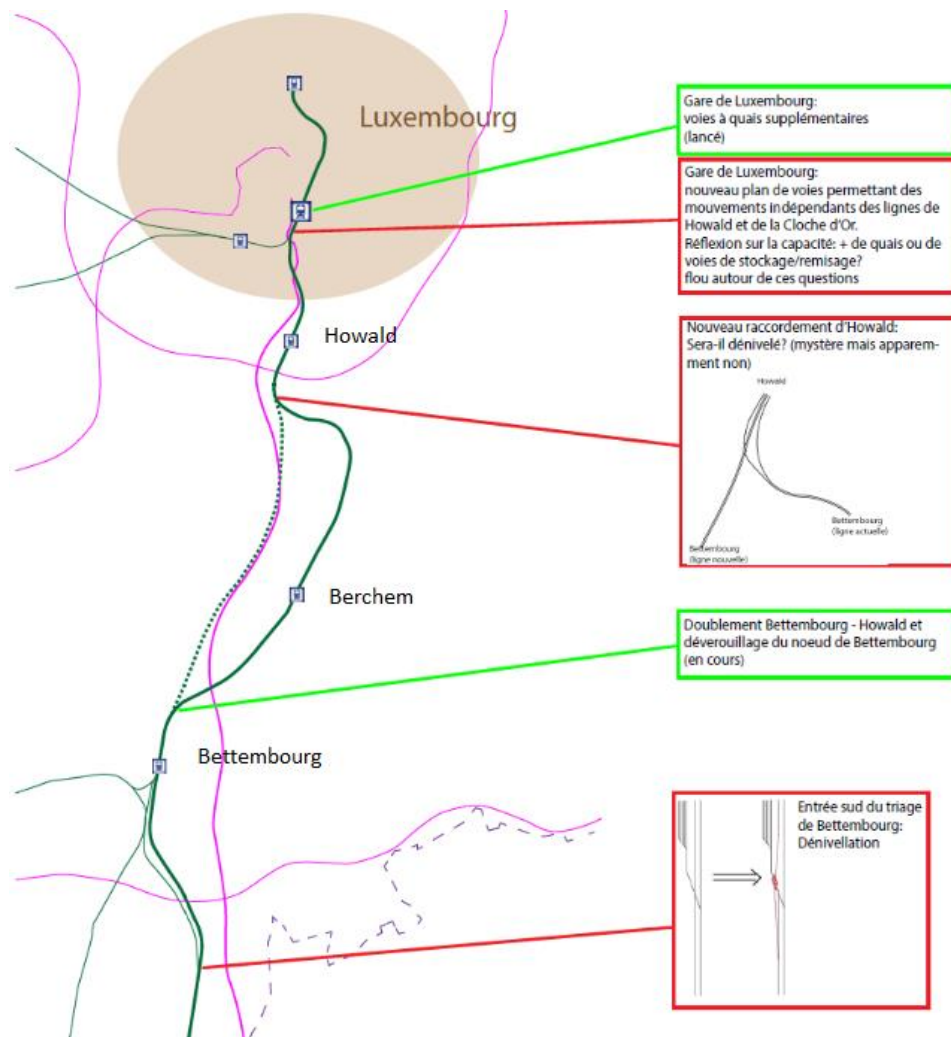


# Annexes cartographiques

Un mode de transport en commun en site propre le long de l'A31 et de l'A3



## Poursuite du développement du TER entre Metz et Luxembourg



- 
- i Dossier de concertation « A31bis » p17 – novembre 2018
- ii Etude de trafic A31bis p59 – Cerema – avril 2015. L'étude indique « *Le trafic VL supplémentaire provient des autres routes transfrontalières, tandis que les reports PL sont pour moitié liés à l'augmentation de l'attractivité A31- A4 pour les déplacements du Benelux vers l'Allemagne.* »
- iii L'expertise complémentaire commandée lors du débat public de 2015 a estimé que le démarrage des travaux d'un tronçon autoroutier neuf ne pouvait être inférieur à 10 ans à partir du moment où le tracé est définitivement arrêté.
- iv Dossier de concertation « A31bis » p 69 - novembre 2018
- v Etude annuelle 2017 de l'Automobile Club Association
- vi Enquête 2016 de Santé Publique France
- viii Enquête « Mobilité et Emploi » réalisée par Elabe présentée lors des 4e rencontres de la mobilité inclusive à l'Assemblée nationale - 2017
- xii Voir les conclusions de l'expertise complémentaire sur les aménagements dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard – Débat public – 3 septembre 2015. Il est par ailleurs admis que la vitesse permettant d'absorber le maximum de trafic était de 70km/heure.
- xiii Disponible sur [agirr.org](http://agirr.org)
- xv Le tronçon central du RER A permet jusqu'à 50 000 voyageurs par heure par sens, avec une seule voie par sens. L'exemple du RER E est particulièrement intéressant parce qu'il est géré intégralement par la SNCF et offre une typologie semblable à la nôtre, avec un tronc commun traversant l'Est parisien jusqu'au milieu de la Seine-St-Denis où se séparent deux branches.
- xvi Contribution SNCF au STRADDET de la Région Grand Est disponible sur <http://florirail.free.fr/Etudes/2017/SNCF%2OSRADDET.pdf>
- xix Malgré une densité de 400 habitants /km<sup>2</sup> pour Rives de Moselle et 540 habitants/km<sup>2</sup> pour la CCPOM