

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



Assemblée Générale du 4 mars 2016.

Les projets de l'association

Le mois de février a marqué la clôture d'une étape : celle du Débat Public de l'A31bis, épilogué par la décision de l'Etat de maintenir le projet sans prendre en considération le contenu du débat, mais en laissant toutefois quelques ouvertures. Dès-lors, il ne revient qu'à nous de transformer ces ouvertures en avancées. Bien-sûr, rien n'est gagné, mais rien n'est perdu non plus, ce qui nous confère une responsabilité particulière. A nous, AGIRR, en collaboration avec les autres associations de l'Entente Lorraine contre l'A31bis, de savoir nous faire entendre, faire reculer le gouvernement sur les projets autoroutiers, promouvoir les solutions alternatives, et écrire un futur meilleur.

A31bis

L'étape suivante consistera à faire reculer le gouvernement sur plusieurs points.

Jusqu'à présent, le projet a été présenté comme d'un seul bloc. En fait, il s'agit d'un regroupement de cinq projets répartis le long de l'A31 sur une centaine de kilomètres entre Toul et le Luxembourg.

1) Le barreau Toul – Dieulouard

Son coût est estimé entre 500 et 600 M€. Hérité du projet d'A32, nous l'avons dénoncé dès le départ. Le potentiel de trafic est si faible qu'il rend le projet très coûteux malgré un recours à une concession (et des péages) qui serait déficitaire et demanderait un ajout d'argent public.

Le passage par le plateau de Haye et des villages à proximité rend le projet destructeur de l'environnement, des terres agricoles et nuisible au cadre de vie local constituant l'un des meilleurs atouts du secteur.

En outre, la faiblesse du trafic attendu ne pourra pas avoir d'impact à la traversée nancéienne.

Il s'agit donc d'un projet destructeur et inutile. Suite à la contre-expertise menée au cours du Débat Public ayant confirmé son caractère « surdimensionné », l'Etat envisage aujourd'hui de revoir sa copie. L'intérêt de dévier le trafic par le plateau de Haye n'est malheureusement pas remis en cause, mais des solutions plus minimalistes, utilisant les infrastructures existantes sont à l'étude.

En partenariat avec les associations du sud, AGIRR poursuivra la démonstration de l'inutilité du barreau Toul – Dieulouard, et affinera notamment la question de l'observation des trafics, dont la précision insuffisante des informations connues nous prive d'arguments encore plus solides.

2) L'élargissement de l'A31 entre Nancy et Metz

Son coût est estimé à 67M€ (de Fey à Dieulouard), ou à 100M€ (de Fey à Bouxières-aux-Dames). Mis à part que l'on puisse craindre qu'il contribue à créer un appel d'air de trafic supplémentaire, cet aménagement est globalement consensuel. Peu coûteux, ne créant pas de coupure territoriale, ne grignotant pas d'emprises supplémentaires... Le seul hic était son éventuelle mise à péage. Celle-ci étant écartée, ce tronçon ne pose plus de problème. Nous souhaitons que ces travaux permettent une mise à l'abri des localités encore trop exposées à l'autoroute (Loisy, Marieulles, Belleville...).

3) La déviation de l'A31 par l'itinéraire est de Metz

Pas de coût estimé tant les mesures d'aménagements sont floues. L'idée n'a pas déchaîné les passions pendant le débat mais beaucoup de critiques techniques non démenties ont mis en exergue son manque de sérieux. Itinéraire plus long, moins capacitaire, inélargissable, géométrie dangereuse et courbes brutales, discontinuités autoroutières, quid des raccordements (Fey et Hauconcourt) ? L'Etat ne fait pas mention de ce dossier dans son communiqué ; nous espérons que cela signifie qu'il est passé à la trappe.

4) Le Contournement Ouest de Thionville

Son coût est estimé entre 400M et 500M€ (pour seulement 10km). Ce projet demeure inacceptable avant tout sur sa problématique de cadre de vie, ignorée de l'Etat. Comment peut-on envisager en 2016 de construire une autoroute – de transit qui plus est – à travers une ville au pied des maisons ? Cette seule considération rend d'emblée le projet inacceptable.

De plus, nous réfutons l'intérêt d'un barreau A30-A31 où qu'il soit, essentiellement pour deux raisons :

- La vallée de la Fensch étant urbanisée en continue jusqu'à la Moselle, un barreau nouveau impactera forcément des riverains.
- Aujourd'hui, ce qui crée les ralentissements sur l'A31, ce sont les échangeurs d'Hauconcourt, de Richemont (sens nord-sud) et surtout les échangeurs luxembourgeois. La création d'un tel barreau créerait deux échangeurs importants qui seraient des goulots d'étranglement et des points de congestion supplémentaires.

Aux côtés des riverains et des associations locales, AGIRR poursuivra ces deux chantiers : une mobilisation pour se faire entendre, coordonnée avec les discussions à venir dans le cadre de la consultation pour démontrer les limites du projet de l'Etat, maintenant qu'il ne souhaite plus rester dans le flou. Il sera important dès à présent d'obtenir la présence d'associations dans ces discussions, ce qui ne semble pas être envisagé pour l'instant.

5) L'élargissement et la mise à péage de l'A31 entre Thionville et la frontière

Son coût est estimé à 55M€. AGIRR ne peut que s'inscrire dans la fronde générale du nord mosellan contre le projet de mise à péage de l'autoroute existante.

- Le péage servirait à financer (soi-disant) un élargissement dont l'utilité pour limiter les embouteillages serait très limitée. Aux heures de pointe, les encombrements ne sont pas dus au fait qu'il n'y ait que deux voies, mais à l'enchaînement de jonctions autoroutières provoquant une succession d'entonnoirs. Une voie supplémentaire

accentuerait l'effet. Enfin, l'apparition d'une barrière de péage (sinon deux) provoquerait un obstacle supplémentaire qui serait contre-productif.

- Les aléas de temps de parcours ne pouvant être résolus et l'autoroute devenant payante (soit que des inconvénients), nous pouvons nous attendre à une fuite du trafic sur les routes parallèles.
- Nous ne pouvons cautionner la confiscation de la gratuité d'une autoroute déjà payée par le contribuable.

Seule une voie supplémentaire réservée aux transports collectifs et covoiturage serait productive : à défaut de régler le problème pour les voitures qui est de toute façon cause perdue, cela permettrait au moins d'épargner les autocars et faire diminuer le trafic en regroupant les frontaliers.

Là-encore AGIRR devra mobiliser pour faire entendre sa voix. L'abandon du très onéreux COT permet de se passer de péage pour l'élargissement. Celui-ci ne devra être réalisé que sous deux conditions : sans péage et avec la réservation de la 3^e voie aux TC et éventuellement covoiturage.

Les ouvertures ne manquent donc pas pour faire évoluer favorablement le projet d'A31bis et obtenir la suppression des tronçons neufs. En résumé, il faudra travailler sous trois angles :

- La mobilisation citoyenne : l'épisode du Débat Public a montré que c'était le seul moyen de se faire entendre. Celle-ci pourra être motivée par deux débouchés :
- Etre entendus dans les consultations à venir. Ce n'est pas chose acquise ; nous sommes mentionnés à aucun moment dans les suites à donner de l'Etat. Il nous faudra savoir s'imposer.
- Former les militants et la population sur le sujet, afin que chacun puisse s'approprier et défendre les idées alternatives à l'A31bis.

TCSP du Thionillois

Attendu depuis longtemps, ce projet reste très flou à l'heure actuelle. Il constitue pourtant un maillon essentiel de la chaîne de transports en commun et son absence freine le développement des alternatives à la voiture et la désaturation de la gare de Thionville. A l'heure où Thionville et son agglomération comptent de plus en plus de travailleurs frontaliers, il est plus que jamais urgent de réaliser ce projet et de ne pas sous-estimer son dimensionnement (rappel : les intercommunalités de Portes de France et du Val de Fensch totalisent plus de 150000 habitants ; le territoire du SMITU comporte autant d'habitants que le Grand Besançon, équipé d'un tramway).

Nous aurons des éléments fondamentaux à apporter par rapport aux dernières versions les plus avancées du projet, fussent-elles encore très vagues.

- Il est important que les véhicules du TCSP ne soient pas impactés par les aléas du trafic routier urbain. Pour cela, le site propre à 100% n'est pas indispensable, mais attention aux points noirs.
- La branche sud « Terra Lorraine », consacrée à la desserte exclusive de cette zone d'activité avortée n'a plus lieu d'être.

- La desserte du nord-thionvillois et notamment Bel-Air fait défaut ; il est pourtant primordial de désenclaver ces quartiers.
- L'attractivité de la branche la plus importante, celle de la Fensch fait un détour par Thionville avant de desservir la gare, ce qui nuit à son attractivité (temps de parcours décourageant). L'inverse serait préférable.
- La gare ne devra pas être desservie en « tiroir » (cul-de-sac) comme c'est le cas aujourd'hui. Une desserte permettant de relier directement les quais TCSP et les quais SNCF serait intéressante. De même qu'une ouverture vers le sud. Toutes ces problématiques pourraient être résolues d'un coup.
- L'ensemble du projet ne pourra pas être couronné du succès potentiel sans la création d'un abonnement intégré CFL/TER/SMITU.

Si toutes ces conditions étaient réunies, la part modale du transport urbain pourrait faire un bond insoupçonné dans l'agglomération thionvilloise.

TER

Après une période maussade (suppression de 3 lignes de voyageurs) et des derniers mois où une nette baisse de qualité de service a été observée sur la ligne du sillon lorrain, nous nous dirigeons à présent vers des évolutions optimistes.

Le passage au cadencement est une excellente chose : la clarification des horaires et des dessertes est une étape importante pour séduire les voyageurs et concurrencer la route. De plus, le nombre de trains entre le sillon mosellan et Luxembourg sera augmenté pour arriver à une fréquence autour de 10 minutes en heures de pointe. Ce niveau de service, proche d'un RER franchit une étape d'attractivité et devrait se solder, comme il y a dix ans, d'un sursaut de fréquentation.

Il conviendra pour AGIRR d'être vigilant sur la manière dont la nouvelle offre va être accueillie par les usagers du TER : certains problèmes ont été anticipés et corrigés, notamment à Marbache ou HERNY, mais des mauvaises surprises impliquent toujours des corrections dans les mois qui suivent. AGIRR sera là pour veiller au bon déroulement des opérations et défendre l'attractivité la plus optimale du TER.

Ligne ferroviaire Fontoy – Audun-le-Tiche

Le débat d'A31bis et d'autres événements portés par des usagers d'autocars transfrontaliers a montré une forte attente en transports en communs vers le Luxembourg et pas seulement la capitale. Contrairement à celle-ci, la carence de desserte du pôle d'Esch-Belval subsiste. Vu l'essor du chemin de fer au Luxembourg, à l'inverse de la France, et les besoins croissants de déplacement vers le Grand-Duché et en particulier Belval, l'opportunité d'utiliser la ligne Fontoy – Audun-le-Tiche finira forcément par revenir au-devant de la scène. Si l'espoir de réouverture est très mince, surtout sur le court terme, AGIRR ne laissera passer aucune occasion de rappeler l'intérêt de cette ligne.