



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

Rapport moral

AGIRR a récemment soufflé sa vingtième bougie. Lorsque l'association a été créée à la fin de l'année 1995 par la cristallisation d'un bouillonnement citoyen mobilisé contre le projet d'A32 sur l'arc nord-est messin, personne ne pouvait s'imaginer que l'association existerait encore aujourd'hui, ni le chemin parcouru entre temps.

Les années passent et ne se ressemblent pas. Soumise aux caprices de l'actualité, l'association vit et s'adapte à son contexte. La précédente Assemblée Générale intervenait alors qu'AGIRR avait repris une activité militante soutenue après deux années très calmes. Celle-ci intervient au contraire à l'issue d'une année très intense, rythmée notamment par le Débat Public A31bis.

Au démarrage du débat, AGIRR partait au front contre l'A31bis quasiment seule. La plus grande évolution de l'année a été la densification fulgurante du réseau associatif, amorcée par la renaissance de l'ATPCV, pour finir par former un collectif dans le sillage de l'Entente lorraine contre l'A32, aujourd'hui constitué d'une dizaine d'associations implantées tout au long du sillon lorrain.

D'abord seule, puis de plus en plus accompagnée, jusqu'à la formation spontanée du collectif PAIX Florange, AGIRR a incontestablement joué le jeu du Débat Public, malgré un certain scepticisme hérité de l'expérience du débat de 1999. AGIRR a informé la population, fédéré les opposants, écrit des contributions thématiques à chaque débat, a participé aux ateliers, est intervenu moult fois pendant les réunions publiques et a soutenu et participé activement aux manifestations citoyennes organisées pendant ce temps.

L'issue du débat, alors que la partie sud du projet avait pris du plomb dans l'aile suite à l'« expertise complémentaire » menée dans ce secteur, a été décevante. La commission du Débat Public a joué son rôle de chambre d'enregistrement en produisant une synthèse en phase avec le réel déroulement du débat, mais n'en a pas tenu compte dans ses recommandations. Logiquement, la décision de l'Etat, tombée au cours du mois de février, ne tient donc pas compte des six mois de débat, pourtant copieusement nourris par les associations. Pis, l'Etat semble avoir acté l'éviction des associations dans les discussions à venir. Toutefois, le gouvernement a indiqué que les discussions restaient ouvertes, notamment au niveau des deux barreaux neufs qui ont suscité tant d'opposition citoyenne contre eux durant l'année 2015. Cela semble entériner une révision de la copie de l'Etat, celui-ci envisageant des portes de sorties. Mais au final, le positionnement de l'Etat est encore plus flou qu'au démarrage du débat.

Nous voilà donc revenus peu ou prou à la situation de l'année dernière, puisque l'Etat a finalement pris la décision... de ne pas décider. Mais du coup, rien n'est perdu non plus. Nous n'avons certes pas remporté cette bataille (nous ne nous attendions pas à ce qu'on nous concède cette victoire aussi vite...), mais nous avons ébranlé l'Etat et la machine bureaucratique.

Nous pouvons tirer un premier enseignement : si notre travail de fond n'a pas été entendu, la mobilisation parallèle, elle, a payé. Plus que jamais, l'activité soutenue des associations et leur coordination sont primordiales, sans quoi nous parlerions dans le vide et regarderions le train passer.

Tout ceci nous laisse finalement des perspectives intéressantes : l'Etat n'a pas fermé la porte à des discussions pouvant *in fine* faire évoluer favorablement le projet. Tout reste possible, du moment que l'on s'en donne les moyens.

La fuite en avant routière a montré ses limites depuis plusieurs décennies : construire des routes supplémentaires ne contribue qu'à accroître le trafic à moyen terme et accélérer le phénomène de saturation. Nous ne devons pas amener le sillon lorrain dans la situation du Luxembourg, de laquelle ce dernier essaie de se sortir. Au contraire, nous devons nous appuyer sur les efforts entrepris par nos voisins pour développer les alternatives à la voiture individuelle et éviter la thrombose. Cela implique d'être cohérent et coordonné avec eux.

En terme de transports en commun, force est de constater qu'à côté du Luxembourg développant un réseau de transport régional qui n'aurait pas à rougir devant l'offre des lignes franciliennes, nous faisons figure de mauvais élève. Pourtant, de bonnes choses sont programmées, notamment le « cadencement », attendu depuis plusieurs années : une nouvelle offre TER qui entrera en vigueur le mois prochain et qui sera l'occasion de renforcer l'offre existante. Mais il faudra aussi penser à combler les lacunes autour de la ligne Métrolor Nancy – Metz – Thionville – Luxembourg. Trois réflexions entérinées par AGIRR depuis longtemps doivent suivre leur cours : la desserte de dernier kilomètre dans la capitale luxembourgeoise, le rabattement vers la gare de Thionville de toute l'agglomération (projet de TCSP), et la desserte du pôle d'Esch-Belval depuis la France.

Bien-sûr, il faudra poursuivre nos efforts afin d'être écoutés. Nous devons obtenir que les associations ne soient pas écartées des discussions et concertations à venir. Nous devons trancher avec la DREAL en orientant les réflexions vers une approche résolument multimodale mettant en avant les alternatives à la voiture individuelle. Enfin, tout cela ne pourra se faire que si en parallèle la mobilisation entamée se poursuit, s'intensifie et se structure, car les échéances évoquées par l'Etat nous amènent désormais vers un combat qui durera plusieurs années.

Au final, il ne tient qu'à nous de faire aboutir la saga A31bis favorablement. Pour peu que nous prenions nos responsabilités, l'avenir du nord-mosellan est entre nos mains. A nous de saisir cette opportunité et écrire un futur plus radieux qu'une autoroute à travers Florange !

Florent Golin, 23/02/2016