

Comme démontré dans la suite de ce texte, l'A31 bis est un projet inutile, et à plusieurs égards. Merci d'avoir accepté de collecter les avis des citoyens envers ce projet, bien que je doute de l'utilité de celle-ci, vu qu'une autoroute payante soit bel et bien prévue pour relier la Moselle et le Luxembourg.

Premièrement, le coût du projet. Une rapide recherche sur le Web permet d'apprendre que le coût du projet est d'environ 2 milliards d'euros, un montant d'ailleurs présenté sur le site sur lequel j'ai pu déposer ce message et ce document. Étant données l'actuelle disette budgétaire nationale, et l'urgence écologique, ne serait-il pas plus pertinent de réaliser un itinéraire bis ferroviaire plutôt que routier entre Thionville et le Luxembourg, sachant que les deux projets ont approximativement le même coût ? À mon sens, la réalisation de cet itinéraire bis est une nécessité absolue, et j'espère que les arguments présentés dans la suite de ce message, ou de ce document, seront reçus par vous-même, ou vos services.

Ensuite, il y a un paramètre qui semble mal compris, à savoir que l'offre appelle l'offre. Pour exemple, je vais citer quatre exemples me semblant diamétralement opposés. Le premier exemple concerne les lignes M4 et M14 du réseau Île-de-France Mobilités. Ces lignes sont saturées, de par leurs parcours respectifs (sept des huit grandes gares parisiennes, ainsi que l'aéroport d'Orly), mais également parce que ces lignes sont équipées de matériel moderne, fiable, et rapide, et qu'il y a en moyenne 30 trains par heure et sens.

Le deuxième exemple, plus local, évoque la troisième voie construite et mise en service sur l'autoroute A4, entre les échangeurs A4/A31 et A4/A314/A315, dont l'extrémité Nord (voie d'accès A4 vers A31, sens Strasbourg-Paris, voir image 1), est depuis peu saturée en heure de pointe, créant des situations dangereuses. Il en est de même, bien que dans ce deuxième cas le problème soit plus ancien (et subsiste encore aujourd'hui) de la N431 (Rocade Sud-Est de Metz), et plus précisément de l'échangeur permettant d'accéder à la D955, à l'ENIM, et au Parc des Expositions de Metz, en direction de Nancy (voir image 2).



Image 1: Les voies de l'A4 sens Strasbourg vers Paris, avant l'échangeur A4/A31. Source Google Maps/Street View



Image 2: N431 sens A4 vers Nancy, sortie D955

Le troisième exemple concerne la réouverture à venir de la ligne ferroviaire entre Contrexéville et Nancy, dont les emprises ont été achetées par la Région à SNCF Réseau. Vous pouvez trouver dans la presse divers articles relatant de l'empressement des habitants de Contrexéville à pouvoir à nouveau partir vers Nancy en train, comme [celui-ci](#). Le dernier exemple, certainement le plus révélateur, est quant à lui démontré par les statistiques officielles, confirmant notamment la paupérisation, le vieillissement et la désertification, ou a minima la récurrence d'embouteillages, de quartier ou communes mal ou pas desservis, indépendamment de la distance séparant un tel quartier ou une telle commune d'un centre ville ou d'une commune importante, comme par exemple un centre-ville, une préfecture, ou une capitale régionale. Voici quelques données (voir images ci-dessous) de communes ne disposant plus de desserte ferroviaire fiable.

## Évolution et structure de la population en 2022

Commune de Lorquin (57414)

### POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

Âge	2011	%	2016	%	2022	%
<b>Ensemble</b>	<b>1 310</b>	<b>100,0</b>	<b>1 153</b>	<b>100,0</b>	<b>1 134</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	179	13,7	149	12,9	139	12,3
15 à 29 ans	186	14,2	159	13,8	129	11,4
30 à 44 ans	298	22,7	207	18,0	177	15,6
45 à 59 ans	305	23,3	298	25,9	302	26,6
60 à 74 ans	217	16,6	200	17,3	247	21,8
75 ans ou plus	125	9,6	139	12,1	140	12,4

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

Figure 3: La démographie à Lorquin (Moselle). Source : INSEE

## Évolution et structure de la population en 2022

Commune de Villiers-Saint-Georges (77519)

### POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

Âge	2011	%	2016	%	2022	%
<b>Ensemble</b>	<b>1 205</b>	<b>100,0</b>	<b>1 223</b>	<b>100,0</b>	<b>1 159</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	276	22,9	282	23,1	231	20,0
15 à 29 ans	174	14,4	182	14,9	197	17,0
30 à 44 ans	254	21,1	258	21,1	193	16,6
45 à 59 ans	189	15,7	196	16,0	248	21,4
60 à 74 ans	168	13,9	182	14,9	176	15,2
75 ans ou plus	144	12,0	123	10,1	114	9,9

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

Figure 4: La démographie à Villiers Saint-Georges (Seine-et-Marne). Source: INSEE

## Évolution et structure de la population en 2022

Commune de Saint-Aubin-sur-Mer (14562)

### POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

Âge	2011	%	2016	%	2022	%
<b>Ensemble</b>	<b>2 190</b>	<b>100,0</b>	<b>2 405</b>	<b>100,0</b>	<b>2 125</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	438	20,0	428	17,8	268	12,6
15 à 29 ans	289	13,2	325	13,5	285	13,4
30 à 44 ans	430	19,6	429	17,8	267	12,6
45 à 59 ans	448	20,5	476	19,8	462	21,7
60 à 74 ans	384	17,5	544	22,6	580	27,3
75 ans ou plus	200	9,1	204	8,5	263	12,4

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

Figure 5: La démographie à Saint-Aubin-sur-Mer (Calvados). Source : INSEE

## Évolution et structure de la population en 2022

Commune de Neuilly-Saint-Front (02543)

### POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

Âge	2011	%	2016	%	2022	%
<b>Ensemble</b>	<b>2 166</b>	<b>100,0</b>	<b>2 104</b>	<b>100,0</b>	<b>1 980</b>	<b>100,0</b>
0 à 14 ans	460	21,2	406	19,3	401	20,3
15 à 29 ans	387	17,9	337	16,0	297	15,0
30 à 44 ans	406	18,8	396	18,8	370	18,7
45 à 59 ans	414	19,1	425	20,2	370	18,7
60 à 74 ans	286	13,2	355	16,9	356	18,0
75 ans ou plus	212	9,8	184	8,7	185	9,4

Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025.

Figure 6: La démographie à Neuilly Saint-Front (Aisne). Source : INSEE

Je voudrais maintenant solliciter, de la part de vos services, une plus grande vigilance concernant le comportement des conducteurs de poids lourds sur les autoroutes et routes nationales de Meurthe-et-Moselle et Moselle, notamment A4, A30, A31, A320 et N52. Certains d'entre eux doublent, notamment en journée, alors que divers panneaux consacrent cette interdiction de 7 à 20h. D'ailleurs, pourquoi A30, A31 et A320 sont-elles limitées à 110 kilomètres/heure, puisque les panneaux situés aux frontières françaises (voir image 7 ci-contre) indiquent une limitation à 130 et non 110. Aussi, pourquoi la vitesse régulée impose-t-elle parfois 90 kilomètres/heure alors que rien ne semblerait le justifier (belle météo, pas ou peu de trafic, pas d'incident) ?

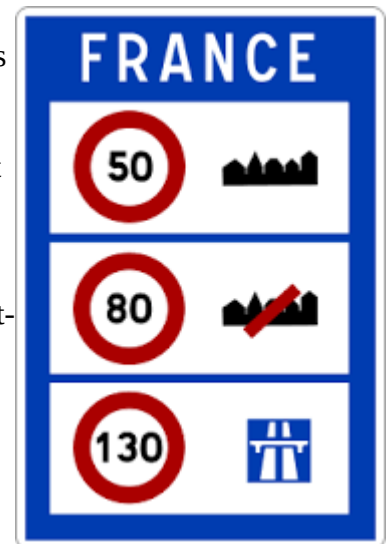


Figure 7: Les limitations de vitesse en France. (Source : Wikipédia)

Pour finir, et pour étayer le premier point évoqué au début de ce message ou de ce document, pourquoi proposer la construction d'une troisième autoroute sur un territoire, ici le périmètre du syndicat TEMOB, déjà desservi par plusieurs autoroutes ou voies express et sur lequel il existe un nombre conséquent de gares et haltes ferroviaires (Audun-le-Roman, Audun-le-Tiche, Basse-Ham, Florange, Fontoy, Hayange, Hettange-Grande, Kuntzig, Rédange, Thionville, Uckange, Volmerange-les-Mines, Yutz, Zoufftgen), parmi lesquelles seules les gares de Hettange-Grande, Thionville, Uckange et Volmerange-les-Mines sont plutôt bien desservies, toutes les autres sont sous-exploitées, abandonnées, voire fermées, désaffectées ou menacées de disparition. Voici le détail gare par gare :

- Audun-le-Roman : La gare est quotidiennement desservie par cinq départs vers Thionville, dont un seul train et quatre cars, et autant vers Longwy. Il s'agit là d'une fiche horaire travaux, mais l'offre de transport n'est guère différente hors période travaux (voir image 8).

## INFO TRAFIC


### Thionville / Longuyon / Longwy

A partir du jeudi 30 avril 2026, les horaires des trains évoluent légèrement sur la ligne en raison de travaux. Retrouvez ci-dessous l'ensemble des circulations pour la période:


Du lundi au vendredi

	1448	1449	1449	1449	1449
Thionville	6.00	7.10	17.10	18.00	18.43
Hayange	6.15	7.25	17.25	18.15	18.51
Audun-le-Roman	6.40	7.50	17.50	18.40	19.04
Longuyon	7.15	8.25	18.25	19.15	19.25
Longwy	7.45	8.55	18.55	19.45	19.38
Numéro de circulation	434308	435308	436344	434344	833345

	1448	1449	1449	1449	1449
Longwy	6.12	6.25	7.55	17.05	18.15
Longuyon	6.24	6.55	8.25	17.35	18.45
Audun-le-Roman	6.43	7.30	9.00	18.10	19.20
Hayange	6.58	7.55	9.25	18.35	19.45
Thionville	7.07	8.10	9.40	18.50	20.00
Numéro de circulation	833341	434341	434343	434345	434347

 Desserte assurée temporairement par autocar en raison de travaux. Vélos non acceptés.

Merci de vous munir d'un titre de transport avant d'accéder au car sur le site TER Grand Est, SNCF Connect ou toute autre application de mobilité ou en gare.

 Vélos à bord des trains et cars TER Fluo autorisés dans la stricte limite des places disponibles.


Emport soumis à conditions sur certains TER entre Strasbourg et Bâle, les TER en lien avec Paris et sur les trajets transfrontaliers.

Conditions d'embarquement des vélos et trottinettes sur le site internet TER Grand Est, rubrique "Services et contacts".


Dimanche et jours fériés

Thionville	16.19
Hayange	16.27
Audun-le-Roman	16.39
Longuyon	17.00
Longwy	
À destination de	Char-
le-	
Numéro de circulation	838736

	En provenance de	Char-
	le-	
Longwy		
Longuyon	19.10	
Audun-le-Roman	19.28	
Hayange	19.43	
Thionville	19.51	
Numéro de circulation	838743	

 Desserte assurée temporairement par autocar en raison de travaux. Vélos non acceptés.

Merci de vous munir d'un titre de transport avant d'accéder au car sur le site TER Grand Est, SNCF Connect ou toute autre application de mobilité ou en gare.

 Vélos à bord des trains et cars TER Fluo autorisés dans la stricte limite des places disponibles.

Emport soumis à conditions sur certains TER entre Strasbourg et Bâle, les TER en lien avec Paris et sur les trajets transfrontaliers.

Conditions d'embarquement des vélos et trottinettes sur le site internet TER Grand Est, rubrique "Services et contacts".

Figure 8: Le plan de transport entre Thionville et Longwy

- Audun-le-Tiche : La gare, bien que sur le sol français, appartient aux CFL. De ce fait, l'accès aux trains en direction du Luxembourg est gratuit. Malgré cela, les autorités luxembourgeoises entendent déposer les rails pour mettre en place un BHNS (voir [cet article du Républicain Lorrain](#)), ce à quoi les autorités françaises ne semblent pas opposées, alors qu'un itinéraire bis Metz - Luxembourg via Uckange, Florange, Hayange, Fontoy, Audun-le-Roman, Audun-le-Tiche, et Esch-sur-Alzette semble possible.

- Basse-Ham : La gare existe et dispose de deux voies électrifiées (voir images 9 et 10). Malgré la présence de ces deux voies électrifiées sur tout le parcours d'Apach à Thionville, la Région ne semble pas disposée à y faire circuler plus que 4 trains par semaine, à savoir un aller-retour entre Metz et Trier le samedi et le dimanche. L'utilisation d'anciens trains SNCF entre Apach et Thionville (donc côté français uniquement, vu que des trains Deutsche Bahn circulent côté allemand) ne permettrait pas de réduire les temps de parcours des lycéens de communes comme Contz-les-Bains ou Montenach, tout en réduisant le trafic sur la D654 et axes avoisinants, donc les embouteillages, et donc la pollution ? En outre, pour passer la frontière entre Apach et Perl, un modèle de circulation similaire à ce qui est en place entre Forbach et Sarrebruck (liaison qui devrait d'ailleurs passer à 2 voire 4 trains/heure) serait simple à mettre en place, n'est-ce pas ?



Figure 9: Une photo de la voie ferrée entre Thionville et Apach, ici près de la gare de Basse-Ham. Source: Google Street View



Figure 10: Photo de la gare de Basse-Ham. Source: Google Street View

- Florange : Là encore, les emprises (ici plusieurs voies électrifiées) existent (voir image 11). Comme à Audun-le-Roman, Audun-le-Tiche ou Basse-Ham, le retour du train ne devrait pas poser problème, puisque les emprises sont en bon état. Pas forcément besoin d'aménagement lourd, un équipement des quais similaire à Thieux Nantouillet (voir image 12) ou Marles-en-Brie (voir image 13) est suffisant.

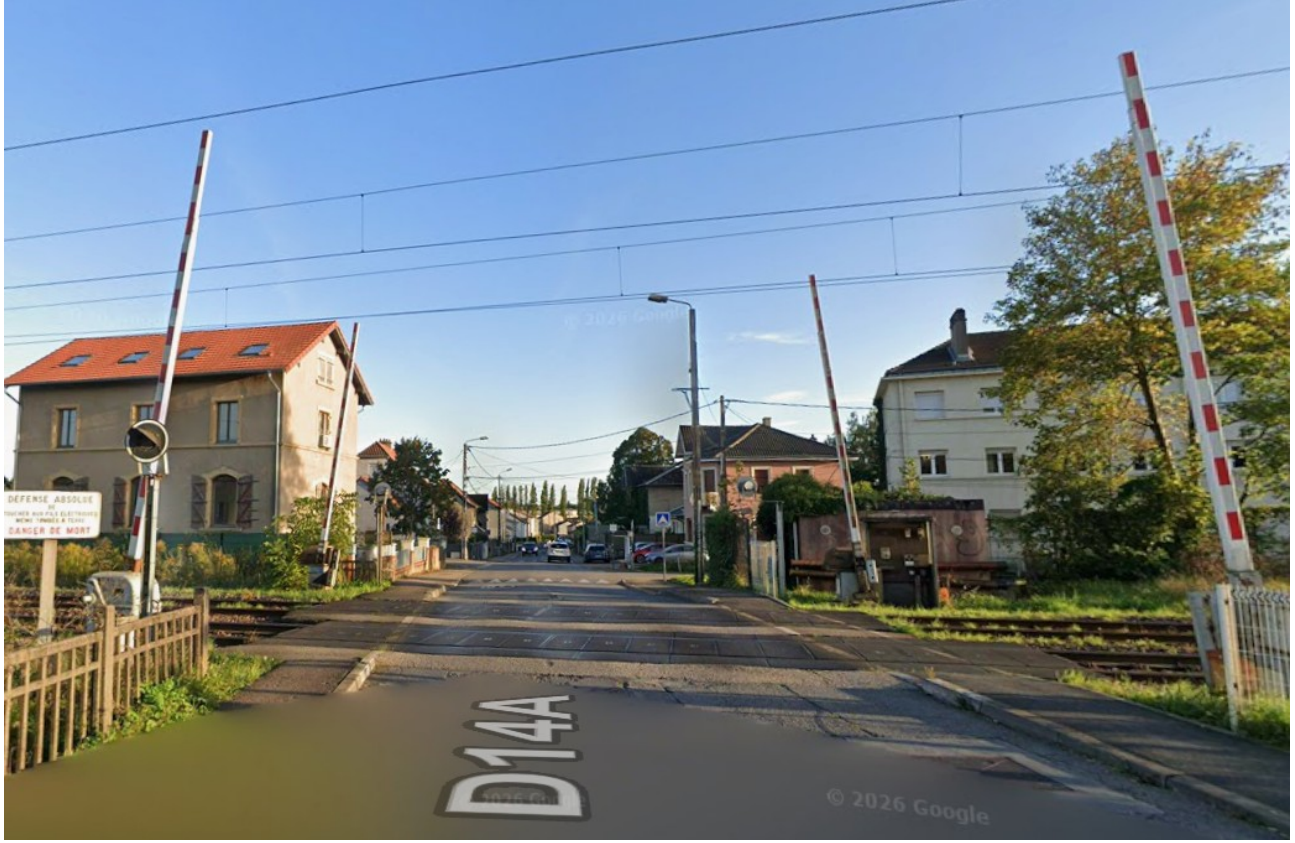


Figure 11: Photo du passage à niveau à Florange. Source: Google Street View

Figure 12: Vue des quais de la gare Thieux Nantouillet depuis le pont la surplombant. Source: Google Street View





Figure 13: Photo de la gare de Marles-en-Brie, sur la commune de La Houssaye-en-Brie. Source: Google Street View

- Fontoy : La situation à Fontoy est la même qu'à Florange, sauf que des quais semblent déjà (ou encore) exister à Fontoy (voir image 12)

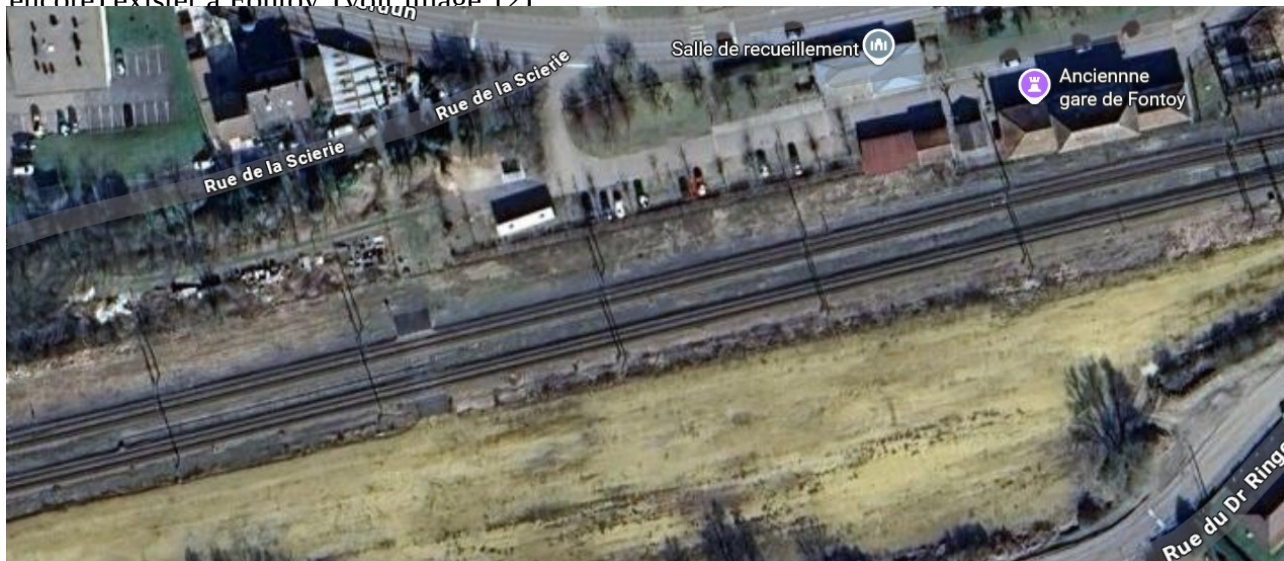


Figure 14: Vue aérienne de l'ancienne gare de Fontoy. Source: Google Street View

- Hayange : Même situation qu'à Audun-le-Roman (voir image 8).

- Hettange-Grande : Une des trois gares SNCF les plus desservies du territoire TEMOB. Dommage que le ticket de bus TEMOB ne donne pas accès aux trains sur le même périmètre, et non, ce n'est pas la Région qui refuse, mais bien TEMOB, car à Metz, un ticket ou abonnement de bus donne accès aux trains Fluo entre Metz, Metz-Nord, Woippy, Ars-sur-Moselle et Peltre, comme le montre l'image 15 trouvée sur [cette page du site Le Met](#).

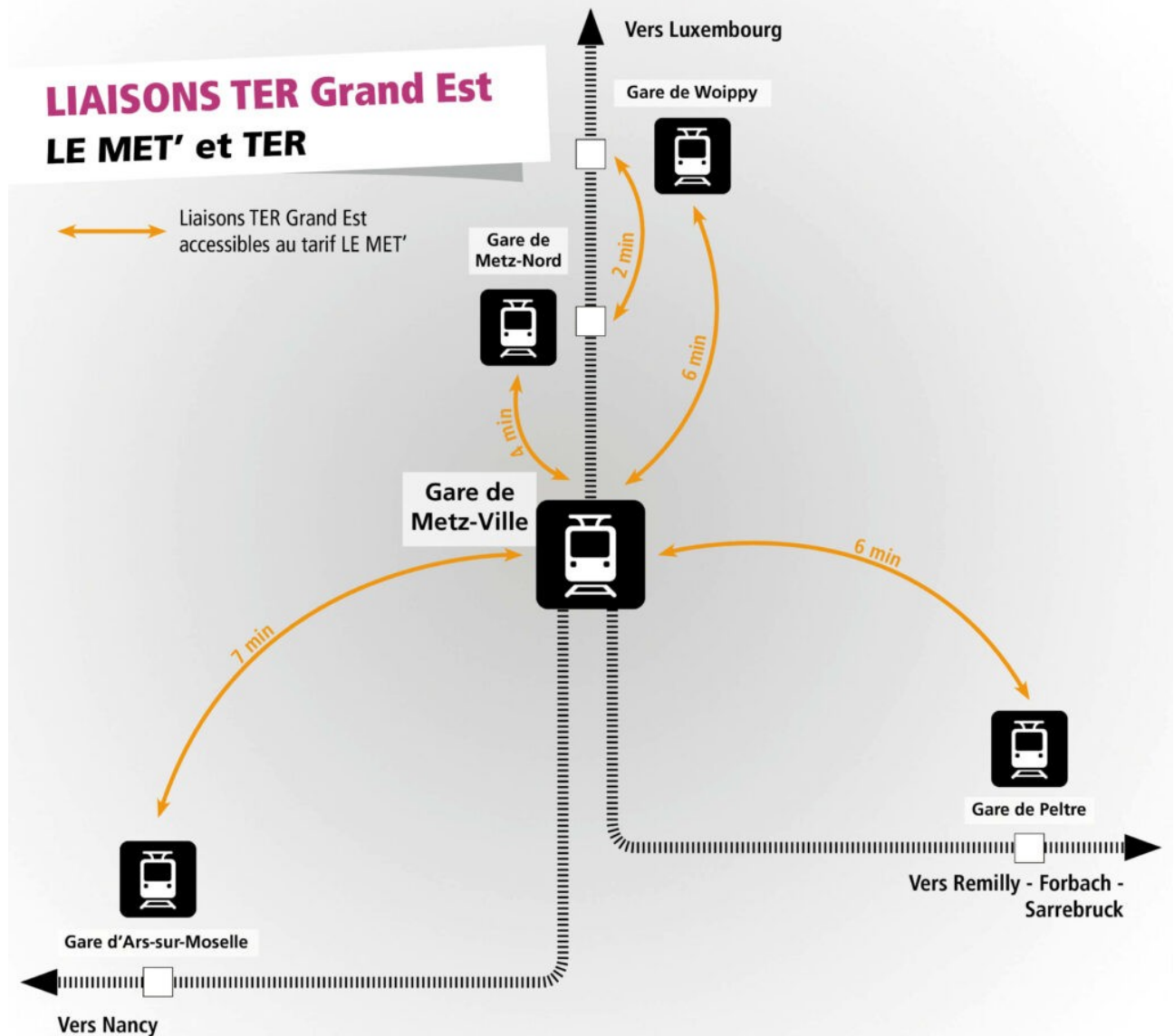


Figure 15: Les liaisons TER (train) Fluo accessibles avec un billet ou abonnement de bus Le Met.  
Source: lemet.fr

- Rédange : Seule gare du périmètre TEMOB située sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, les trains y sont évidemment accessibles gratuitement, mais cette ligne est régulièrement perturbée.
- Thionville : La gare la plus desservie du territoire TEMOB, bien que les trains partent presque tous vers Luxembourg ou Metz.
- Uckange : Situation très similaire à celle d'Hettange-Grande, à la différence qu'Uckange est desservie par tous les trains voyageurs desservant Thionville (seuls les TER reliant Metz et Trier, et les TGV ne s'arrêtent pas à Uckange), alors que certains trains Fluo circulant entre Metz et Bettembourg ne marquent pas d'arrêt à Hettange.
- Volmerange-les-Mines : Voici la dernière des quatre gares les plus desservies du territoire TEMOB. Comme Audun-le-Tiche, c'est une gare CFL, mais amenée à rester en place. Seulement,

une liaison par tram-train vers Hettange puis Thionville serait souhaitable, pour là encore diminuer le trafic routier.

- Yutz : c'est exactement la même situation que Basse-Ham (les emprises sont en bon état, voir images 14 et 15, et celles-ci ont d'ailleurs fait l'objet de travaux de maintenance récents), à la différence près qu'aucun train voyageur ne dessert Yutz depuis des années.



Figure 16: Photo de la gare de Yutz. Source: Google Street View

- Zoufftgen : Voici une gare présente sur le plan TEMOB 2025, traversée par tous les trains Fluo circulant entre Metz et Bettembourg, ainsi que par les TGV, mais aucun train ne s'arrête à Zoufftgen, alors qu'il y a semble-t-il la place pour construire (ou plutôt aménager) des quais.



Figure 17: Photo du passage à niveau de Zoufftgen, qui pourrait devenir une gare ou une halte, et qui est indiqué comme étant une gare sur le plan TEMOB. Ce passage à niveau est situé Rue des Peupliers. Source: Google Street View