



## 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](mailto:contact@agirr.org)

### 2<sup>ème</sup> contribution

## Des éléments problématiques du dossier de concertation A31bis (1)

### 1) Une information noyée

Commençons par une critique de forme. Lors des précédents cycles de concertation depuis 2015, le maître d'ouvrage avait présenté des dossiers qui avaient subi des critiques persistantes sur leurs aspects incomplets.

Cette fois-ci, force est de constater que c'est l'inverse. Avec un jeu de pièces totalisant plus de 4600 pages (ont compté notamment les journalistes de Virgule), plus d'1 giga-octet de PDF, (350 Mo sans les annexes), le public croule littéralement sous l'information. Sans parler des difficultés à télécharger certaines pièces fondamentales comme les études d'impact, tellement elles sont volumineuses). **Le public fait face à un problème d'accessibilité des données.**

Des comparatifs avec les précédents dossiers indiquent par ailleurs que l'information n'est guère plus détaillée, elle semble au contraire plus étalée. Davantage de blabla. Les éléments sont noyés dans la masse. **Cette présentation nuit au bon fonctionnement de l'enquête publique.**

Expérience révélatrice, la lecture du résumé du projet en introduction du rapport de l'Autorité environnementale est nettement plus claire et va à l'essentiel. Là où les résumés et synthèses du dossier d'enquête publique (pièce 0 en particulier) donnent un récit beaucoup plus flou et qui noie plusieurs notions.

### 2) Des moteurs « verts » ?

Tout d'abord, remarquons que, afin de relativiser l'apport en pollution de l'A31bis et l'augmentation du trafic qu'elle stimulerait, l'Etat se retranche derrière une disparition prochaine des moteurs thermiques.

L'atteinte par la France de la neutralité carbone du secteur des transports à l'horizon 2050 et le respect de la Stratégie Nationale Bas Carbone vont entraîner une **transition progressive du parc vers les véhicules électriques**. Le parc considéré est celui du scénario AMS, fourni dans la fiche-outil *Cadrage du scénario de référence* de l'Instruction Cadre (DGITM, 2019, p.7).

| Parts du parc roulant VP | 2015  | 2030 | 2050  | 2070  |
|--------------------------|-------|------|-------|-------|
| Thermiques               | 100 % | 76 % | 3 %   | 0 %   |
| <i>Diesel</i>            | 75 %  | 41 % | 2 %   | 0 %   |
| <i>Essence</i>           | 25 %  | 35 % | 3 %   | 0 %   |
| VE                       | 0 %   | 16 % | 94 %  | 100 % |
| VHR                      | 0 %   | 8 %  | 1 %   | 0 %   |
| <i>Diesel</i>            | 0 %   | 4 %  | 0,5 % | 0 %   |
| <i>Essence</i>           | 0 %   | 4 %  | 0,5 % | 0 %   |

| Parts du parc roulant PL | 2015  | 2030 | 2050 | 2070 |
|--------------------------|-------|------|------|------|
| Diesel                   | 100 % | 86 % | 24 % | 10 % |
| GNV                      | 0 %   | 12 % | 51 % | 60 % |
| Électricité              | 0 %   | 2 %  | 25 % | 30 % |

Figure 71 | Évolution de la motorisation des parcs VL et PL, scénario AMS (source : FO 2019, DGITM)

Certes la transition est dans les tuyaux, elle a même été à un moment entérinée par la législation européenne. Mais les chiffres datent de 2019. A l'époque déjà cette marche forcée vers le tout-électrique était remise en question. Depuis nous avons pu voir que ces lois et objectifs ont été pour certains repoussés, pour d'autres ajournés. **Ces chiffres sont caduques, tout comme les réductions de pollution qu'ils prévoient.**

Le stade foetal de l'électrification des moteurs et les incertitudes ne permettent en aucun cas de se reposer là-dessus. **Resteraient quoi qu'il arrive les émissions de pollution liées au freinage, aux frottements, bruit de frottements sur la chaussée...**

### 3) La formation de nouveaux points de congestion

C'est une conséquence inévitable de la création d'un contournement : *a minima* les deux raccordements impliquent la création de carrefours ou d'échangeurs supplémentaires. Or, **ce sont en premier lieu ces échangeurs qui créent les embouteillages**. Cet aspect est lui-aussi absent du dossier du maître d'ouvrage.

La congestion est abordée de manière très théorique uniquement sur le prisme du trafic (souvent d'ailleurs en trafic journalier, nonobstant sa répartition dans le temps et sa très forte concentration aux heures de pointe).

## Fluidité des tronçons, dossier de concertation, pièce F, p114 figure 124

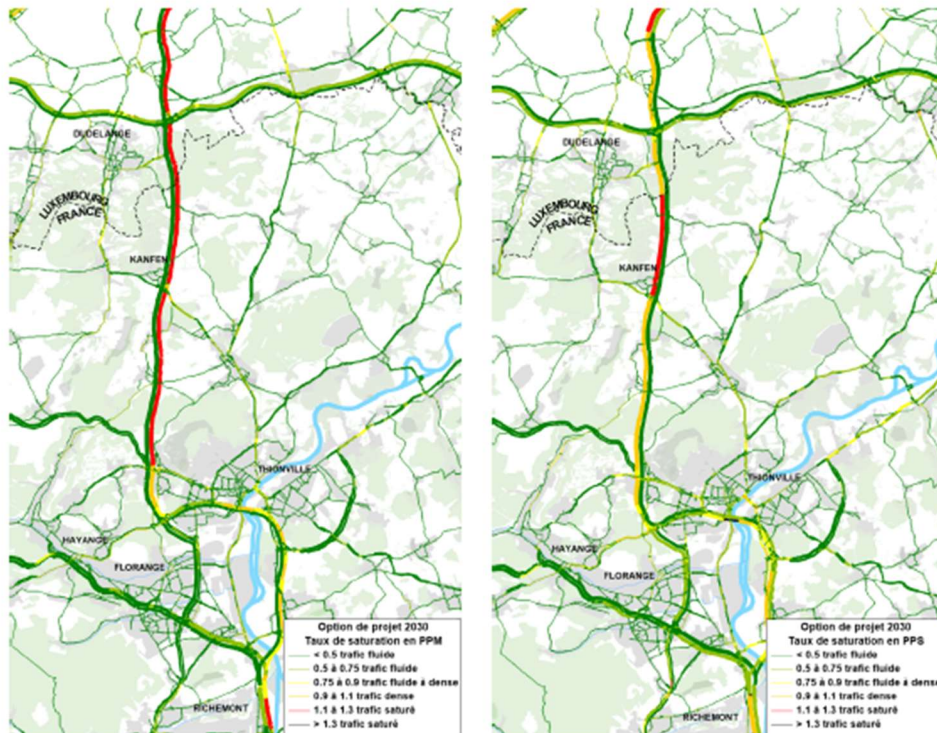


Figure 124 | Taux de saturation sur le périmètre Nord, en PPM et PPS, en option de projet 2030

Mais tous les automobilistes le savent, les retenues proviennent quasiment toujours d'un déclenchement. Par exemple pendant de nombreux mois, un bouchon systématique avait lieu le matin à l'approche de la frontière luxembourgeoise, alors qu'avait lieu la construction d'un important ouvrage de passage à faune sur l'autoroute, imposant des réductions de vitesse et des voies moins larges. De même, les embouteillages de la traversée de Thionville proviennent des nombreux échangeurs et des insertions sur ce tronçon. La densité du trafic n'est qu'un comburant.

Dans le sens du soir (sens nord-sud), l'insertion délicate de l'A30 sur l'A31 au niveau du triangle de Rlichemont serait théoriquement déplacée à **Saint-Agathe**. On aurait 2 voies d'A30 et 2 voies d'A31bis s'enfilant dans trois voies. Mais l'échangeur de **Rlichemont** persisterait. Et dans le contexte d'augmentation du trafic accompagné par la construction de l'A31bis, on n'obtiendrait pas une répartition des ralentissements actuels entre Rlichemont et Sainte-Agathe, mais bien un point de congestion en plus. A Rlichemont, on aurait 3 voies venant de Sainte-Agathe, et 2 voies venant d'Illange s'enfilant dans 3 voies. Donc **deux entonnoirs au lieu d'un actuellement...**

Dans le sens du matin (sens sud-nord), on a beaucoup entendu parler de l'engorgement à attendre à la nouvelle jonction de **Bétange**. 2 voies arrivant de Sainte-Agathe par le tunnel et 2 voies arrivant de Thionville, chacune gonflée au maximum de ses capacités pendant les heures de pointes, et s'emmanchant dans 3 voies. Bouchons garantis. Il y a un autre point dont on parle moins, c'est la **croix de Bettembourg** (le périmètre de l'A31bis, limité à sa partie française, permet de l'occulter). Déjà actuellement c'est l'un des plus gros points noirs du trajet. Le trafic amené par l'A13 (venant de Sarre, de Mondorf ou de Dudelange) s'insérant dans l'A3 constitue un effet d'entonnoir. La logique des choses voudrait que la section à 2x3 voies commence à cette jonction (croix de Bettembourg vers le nord). Sans cela, l'effet d'entonnoir sera toujours le même après. Le même, mais encore accentué avec la hausse de trafic attendue.

