

A31bis : une solution pour demain ou une réponse du passé ?

Un projet aux impacts majeurs sans réduction durable du trafic routier.

A l'origine dans les années 1990, il était envisagé de construire une nouvelle autoroute, l'A32. Compte-tenu des nombreux enjeux soulevés par ce projet, celui-ci a été abandonné en 2010 et les études se sont portées sur le projet A31bis dont un tronçon est présenté ici (tronçon Nord), **soit 16 années plus tard.**

Dans le même temps, les conditions de circulation sur l'A31 ne cessent de se dégrader avec des flux routiers toujours plus importants et des conséquences économiques, sociales et environnementales croissantes.

L'importance des flux de circulation, notamment pendulaires avec le Luxembourg, révèle avant tout **l'insuffisance des solutions alternatives actuellement proposées.** C'est donc la politique des transports dans son ensemble, à l'échelle du territoire (franco-luxembourgeois) qui doit être repensée afin **d'offrir aux usagers des solutions alternatives de mobilité qui soient fiables, attractives, accessibles et sécurisées.**

Le projet d'A31bis est présenté aujourd'hui comme **une solution pour désengorger l'A31.**

Cependant, **il est en total décalage avec les enjeux environnementaux** auxquels nous sommes confrontés et dont l'actualité nous rappelle chaque jour l'urgence à agir. De fait, ce projet va à l'encontre des objectifs de transition écologique visant à 1) Protéger la biodiversité, les espaces naturels et forestiers, le cadre paysager, 2) Préserver les terres agricoles, 3) Réduire les émissions atmosphériques et lutter contre le réchauffement climatique, 4) Stopper l'imperméabilisation des sols (cf. description des impacts dans l'étude d'impact).

Selon le dossier, le projet de l'A31bis s'accompagne d'une « stratégie multimodale ambitieuse ». Cependant, cette stratégie n'est pas suffisamment décrite et analysée pour en apprécier l'efficacité et la pertinence et par conséquent, pour justifier le choix de la construction de l'A31bis. En effet, **le projet présenté ne vise pas à diminuer le nombre de véhicules en circulation qu'il s'agisse des voitures et des poids lourds, alors même que la réduction des flux routiers devrait constituer la priorité.** Or, plus on construit de nouvelles infrastructures routières, plus on favorise le trafic routier, sans traiter le sujet des mobilités à la racine.

Dès lors, la question qui se pose est **pourquoi les capacités de report modal envisagées ne permettent-elles pas d'absorber une part significative des flux routiers ?**

Le dossier de désengorgement de l'A31 aurait dû être présenté dans le cadre d'un projet global de mobilité visant à **réduire significativement les flux routiers** sur l'autoroute A31 par la combinaison de plusieurs leviers : 1) L'augmentation substantielle de l'offre de

transports en commun (électrique en priorité) et des dispositifs de covoiturage, 2) Le renforcement significatif des infrastructures ferroviaires pour le transport des passagers et du fret, 3) Le recours accru au transport fluvial pour les marchandises, 4) Des aménagements ciblés pour les infrastructures existantes.

La situation de l'A31 aurait pu constituer **une occasion exemplaire** de démontrer que des alternatives crédibles au « tout véhicule » existent et qu'elles peuvent s'inscrire dans une véritable stratégie de développement durable du territoire. À l'inverse, **ce projet privilégie l'augmentation de l'offre routière plutôt qu'un investissement structurant dans l'offre multimodale et la décarbonation des déplacements, véritable enjeu face au changement climatique.**

Concernant l'étude d'impact, quelques observations : 1) Les données climatiques sont issues des observations de Météo France à partir de données météorologiques relevées sur la période 1981-2010. Elles ne prennent pas en compte les événements climatiques observés ces dernières années sur le périmètre d'étude et dont certains ont été qualifiés « d'extrêmes ». L'impact de ces événements sur les infrastructures routières et le dimensionnement des ouvrages serait à considérer. 2) Les émissions atmosphériques présentées dans le dossier s'arrêtent en 2019 alors que les flux routiers ne cessent d'augmenter. Comment évoluent la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ces dernières années ? 3) Le dossier ne présente pas les mesures de suivi une fois le projet réalisé et notamment le suivi de l'efficacité des mesures ERC qui seront mises en place.

Plus globalement, l'étude d'impact des secteurs Centre et Sud n'est pas suffisamment décrite dans le dossier qui ne porte que sur le secteur Nord du projet. De la même façon, les travaux nécessaires à la mise en œuvre des solutions de report modal évoquées dans le dossier ne sont pas décrits pour permettre l'évaluation environnementale de leurs impacts. **Dès lors, les effets cumulés de l'ensemble des travaux et aménagements envisagés pour désengorger l'A31 ne sont pas présentés ce qui conduit à une appréciation partielle des impacts réels notamment sur l'environnement.**

Enfin, **le projet prévoit l'utilisation d'un tronçon de la bande d'arrêt d'urgence comme voie réservée aux transports en commun.** En termes de sécurité routière et notamment de suraccident, cette solution interroge puisqu'une bande d'arrêt d'urgence est par définition libre et dégagée de tout véhicule en service. Des précisions devraient être apportées sur les conditions d'utilisation envisagées de cette voie, les dispositifs de sécurité associés ainsi que les retours d'expérience disponibles sur des aménagements comparables. Du reste, le recours à la bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun interroge sur la capacité du projet à apporter une réponse structurelle et durable à la saturation de l'A31.